PARTE SECONDA

Deliberazioni del Consiglio e della Giunta

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 10 aprile 2018, n. 586

Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese - Lucano - Presa d'Atto -.

L'Assessore ai Trasporti, dott. Antonio NUNZIANTE, sulla base dell'istruttoria espletata dalla Sezione TPL e Grandi Progetti e confermata dalla Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, riferisce quanto segue.

Premesso che:

- con Decisione di esecuzione della Commissione C(2014) 8021 del 29 ottobre 2014 è stato approvato l'Accordo di Partenariato con l'Italia;
- con Decisione della Commissione Europea C(2015) 5451 del 29 luglio 2015 è stato approvato il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, previsto nell'ambito dell'Accordo di Partenariato per gli interventi infrastrutturali nelle Regioni italiane in ritardo di sviluppo (tra le quali è ricompresa la Regione Puglia);
- secondo quanto stabilito nell'Accordo di Partenariato, con riferimento agli interventi per il sistema logistico-portuale, la programmazione dovrà avvenire per "Aree Logistiche Integrate", che devono includere: un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema, le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. In conseguenza di ciò, la candidatura, la gestione e la sorveglianza degli interventi, di comune accordo con l'Autorità di Gestione incardinata nel Ministero, non avverranno sulla base di singole proposte degli Enti Beneficiari o delle Regioni, ma in una logica integrata di ampio respiro, al fine di garantire una governance coordinata, evitare sovrapposizioni, assicurare un legame stretto con il territorio ed i distretti produttivi, nella logica del "fare sistema".

Considerato che:

- con l'art. 29 del D.L. 11 settembre 2014 n. 133, convertito in Legge 11 novembre 2014 n. 164 e ss.mm. ii. è stata disposta l'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), al fine di "*migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici e 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 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica è stato approvato in via definitiva con Decreto dei Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 agosto 2015;
- tra gli obiettivi individuati, è prevista l'Attualizzazione della governance del Sistema Mare", con la quale si intende sviluppare un nuovo modello di governance per i porti di rilevanza nazionale ed internazionale, con l'istituzione di Autorità di Sistema Portuale;
- con Decreto Legislativo del 19 gennaio 2016 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n. 84" sono state istituite, tra le altre, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Considerato altresì che:

- con Atto costitutivo rep. n. 6606, racc. n. 4736, reg. 24.02.2012, le Autorità Portuali della Regione Puglia (Taranto, Brindisi e Bari) hanno costituito l'Associazione dei porti pugliesi denominata "APP - Apulian Ports", "*nell'ambito della condivisa prospettiva di integrazione dei porti pugliesi al fine di promuovere una comune strategia di sviluppo economico e sociale del territorio*", con l'obiettivo di mettere a fattor comune

- in attuazione delle linee di indirizzo delle politiche regionali in materia di mobilità e trasporti finalizzate all'implementazione dello sviluppo socio-economico del territorio pugliese - i punti di forza di ciascuna realtà portuale ed affrontare e risolvere in modo sinergico i punti di debolezza dello stesso.

- con Deliberazione di Giunta Regionale n. 598 del 26 aprile 2016, la Regione Puglia ha approvato il Piano Attuativo 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti, con l'obiettivo di valorizzare il ruolo di Piattaforma Logistica nel Mediterraneo, mediante il potenziamento dei collegamenti con gli elementi della rete TEN-T, programmando il riammodernamento e la riqualificazione delle infrastrutture marittime, ferroviarie e stradali strettamente collegate alle strutture regionali della logistica. In particolare, la competitività del sistema portuale regionale nello spazio Euro-Mediterraneo è legata al rafforzamento di tutte le possibili sinergie operative di rete tra porti e nodi principali e, a livello locale, delle aggregazioni in subsistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali, finalizzate a sfruttare pienamente le specifiche potenzialità superando approcci di tipo monopolistico o, viceversa, localistico.
- con Accordo ex art. 15 L.241/1990 sottoscritto in data 2 dicembre 2015, le Autorità Portuali di Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto si sono impegnate a collaborare per la costituzione del Sistema Portuale e Logistico Pugliese, con attività in linea con le strategie definite per il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;
- con Decisione della Commissione Europea C(2015) 5854 del 13 agosto 2015 è stato adottato il POR Puglia FESR-FSE 2014-2020.
- Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1153 del 26 Luglio 2016 è stato approvato l'Accordo di Adesione" all'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese e Lucano e istituiti Tavoli Tecnici Locali che, nella logica di "fare sistema", riuniscono in un confronto operativo i diversi attori istituzionali coinvolti.

Atteso che

- il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica identifica, nelle Regioni in ritardo di sviluppo (quali la Puglia), le Aree Logistiche Integrate, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali;
- l'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano è costituita dall'area infrastrutturale e produttiva interessata dalle Autorità di Sistema Portuale e dai territori pugliesi e lucani ad esse sottesi. Gli attori istituzionali coinvolti sono:
  - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
  - Agenzia per la Coesione Territoriale Regione Puglia
  - Regione Basilicata
  - Autorità Portuale di Bari (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale)
  - Autorità Portuale di Taranto (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio)
  - Autorità Portuale di Brindisi (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale)
  - Autorità Portuale di Manfredonia (oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale)
  - Gestore nazionale della rete ferroviaria RFI - Rete Ferroviaria Italiana
- è indispensabile attivare nuove modalità di coinvolgimento degli operatori e di interazione con il territorio, per massimizzare i benefici di uno sviluppo coordinato tra sistema portuale, interportuale, settori produttivi ed altre attività correlate alla logistica, superando logiche passate dì intervento legate solo ai singoli progetti, senza una visione di sistema in funzione del valore che esso crea per il territorio;
- in tale ottica, al fine di garantire una governance completa e strutturata, l'efficienza delle risorse e l'identificazione delle priorità di investimento per l'implementazione strategica dell'Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano, i sopra citati attori istituzionali coinvolti hanno messo a punto uno specifico "Accordo di adesione", approvato con DGR del 26 Luglio 2016, n.1153, in analogia a quanto normato dall'art. 15 della L. 7 agosto 1990 n. 241, che attribuisce alle Pubbliche Amministrazioni la facoltà di concludere accordi tra loro per lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune, allargata anche ai titolari delle infrastrutture di trasporto strategiche per il territorio;

- per la costruzione di una strategia unitaria condivisa, l'individuazione e il coordinamento di tutti gli investimenti connessi all'Accordo di Adesione", è stato costituito il Tavolo Tecnico Locale dell'ALI del Sistema Pugliese e Lucano, ai sensi dell'Art. 1 del suddetto Accordo;
- al suddetto Tavolo Locale partecipano, tra gli altri, come soggetti titolari di poteri programmatori e sottoscrittori dell'Accordo di adesione", la Regione Puglia - Assessorato ai Trasporti e Autorità di Gestione del POR Puglia 2014-2020;
- compete al Tavolo Locale, ai sensi dell'art. 2 dell'Accordo di Adesione" approvato, definire una strategia con obiettivi di sviluppo dei servizi chiari e misurabili che si esplichi in un **Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata**, sulla base di un confronto ed un colloquio costruttivo sulle strategie dei singoli attori coinvolti al Tavolo ed in armonia con le esigenze indicate dal tessuto produttivo locale e dagli operatori della logistica;
- l'iter di definizione è giunto a termine ed è stato predisposto il suddetto documento nella sua versione definitiva, con il contributo di tutti gli attori del Tavolo ALI Puglia e Basilicata ed allegato al presente atto;
- nell'ottica di concretizzare una proposta motivata di investimenti da presentare al Tavolo Centrale di Coordinamento, al fine di definire le eventuali e opportune fonti di finanziamento all'interno di un unico documento prefigurante lo scenario generale del sistema pugliese e lucano anche attraverso l'analisi della dotazione infrastrutturale (ad es. interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso) del 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 dal Tavolo Locale offre, 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 successivamente ai quali si procederà alla sottoscrizione di uno o più **Accordi di Programma Quadro** nei quali far convergere le diverse progettualità afferenti ai suddetti Programmi e ad eventuali altri Fondi di copertura, privati inclusi.

Tutto ciò premesso e considerato, si propone alla Giunta Regionale di **prendere atto** del "Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese - Lucano", finalizzato 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.

Il presente documento è stato predisposto con il contributo di tutti gli attori del Tavolo ALI Puglia-Basilicata e costituisce il quadro conoscitivo su cui impostare la pianificazione strategica a seguito del confronto con gli stakeholders del territorio.

COPERTURA FINANZIARIA DI CUI ALLA L.R. 28/01 E SS. MM. II. E AL D. LGS. 118/2011

La presente deliberazione non comporta implicazioni di natura finanziaria, sia di entrata che di spesa, e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone l'adozione del conseguente atto finale di competenza della Giunta ai sensi dell'art. 4, comma 4, lett. k) della LR. 7/97.

LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore ai Trasporti, Dott. Antonio Nunziante;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione TPL e Grandi Progetti e dalla Dirigente della Sezione Infrastrutture per la Mobilità, che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;
- a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

DELIBERA

1. di fare propria la relazione dell'Assessore ai Trasporti, che qui si intende integralmente riportata;
2. di prendere atto del "Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata (ALI) del Sistema Pugliese-Lucano" il cui allegato fa parte integrante del presente provvedimento;
3. di demandare al competente Assessorato ai Trasporti, gli ulteriori adempimenti di competenza;
4. di disporre la pubblicazione dei presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;
5. di notificare il presente provvedimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
ROBERTO VENNERI

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
ANTONIO NUNZIANTE

Il presente allegato consta di n. 449 facciate.

ORIGINALE

IL DIRIGENTE DI SEZIONE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Divisione II – Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Via Nomentana, 2
I-00161 Roma (RM)

AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL SISTEMA PUGLIESE-LUCANO

DOCUMENTO DI SVILUPPO E DI PROPOSTE – GENNAIO 2018

ALLEGATO I

IL SISTEMA PORTUALE

Documento Strategico – ALLEGATO 1 - Il Sistema Portuale
Status: *Finale*
Data: *gennaio 2018*

PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Area Logistica Integrata sistema Pugliese-Lucano

Tavolo Tecnico

Indice

1 Il porto di Taranto 3
1.1 La dotazione infrastrutturale esistente 3
1.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso 4
1.2.1 Interventi Pianificati 6
1.2.2 Interventi programmati 22
1.2.3 Interventi in corso 34
1.3 L'analisi del traffico attuale 44
2 I porti di Bari, Barletta e Monopoli 52
2.1 La dotazione infrastrutturale esistente 52
2.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso 58
2.2.1 Interventi Pianificati 59
2.2.2 Interventi programmati 88
2.2.3 Interventi in corso 94
2.3 L'analisi del traffico attuale 96
2.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing 106
3 Il porto di Brindisi (contributo APB) 114
3.1 La dotazione infrastrutturale esistente 114
3.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso 119
3.2.1 Interventi pianificati 121
3.2.2 Interventi programmati 133
3.2.3 Interventi in corso 151
3.3 L'analisi del traffico attuale 167
3.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing 170
4 Il porto di Manfredonia 177
4.1 La dotazione infrastrutturale esistente 177
4.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso 181
4.3 L'analisi del traffico attuale 182
4.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing 185

1 Il porto di Taranto

1.1 La dotazione infrastrutturale esistente

Il Porto di Taranto, situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo.

Le infrastrutture portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande (Porto Mercantile e Porto Industriale) e immediatamente fuori di esso in direzione ovest (Molo Polisettoriale e 5° Sporgente).

L'ambito portuale si estende per 3.250.000 mq:

- 1.600.000 mq sono aree operative
- 1.150.000 mq sono aree in concessione

La lunghezza complessiva delle banchine è di 9.995 ml, di cui:

- 3.410 ml ad uso pubblico
- 6.585 ml in concessione

L'operatività delle banchine è garantita per l'intero anno dalle protezioni naturali e artificiali, grazie anche ad un'insignificante escursione di marea.

Le caratteristiche dei traffici suddivise per tipologia di cargo sono riassunte come segue:

- Cargo containerizzato
- Rinfuse solide e prodotti siderurgici relativi alle attività industriali dell'ILVA
- Rinfuse liquide (greggio e prodotti raffinati) prodotte dalla raffineria ENI
- Movimentazione di cemento relativo alle attività produttive della Cementir Italia
- Merci varie movimentate sulle banchine libere non assentite in concessione
- Traffico Ro-ro

Il Mar Grande è un'ampia rada di facile accesso che consente una buona manovrabilità. E' delimitata da due dighe che integrano le protezioni naturali della costa (promontori e isolette).

L'imboccatura principale è larga 1.400 m. Dal centro del Mar Grande si diparte un canale d'accesso profondo 25 m che conduce alla banchina del 4° Sporgente. Le navi vengono pilotate lungo specifici allineamenti per raggiungere i rispettivi moli di attracco. Questi ultimi sono protetti da tre scogliere frangiflutti. Il Molo ovest e il Polisettoriale, situati al di fuori del Mar Grande, sono protetti da una diga foranea.

Dettagli sulle singole banchine:

Denominazione dell'accosto	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Tonnellaggio max. (TSL)	Aree operative (m^2)	Merci movimentate
CALATA 1	240	8.5	20,000	1,800	Varie
1° SPORGENTE - Levante	320	9.5	25,000	1,600	Varie
1° SPORGENTE - Ponente	330	12.5	25,000	13,000	Varie
1° SPORGENTE - Testata	130	8.0	2,000		Varie
CALATA 2	290	12.5	22,000	30,000	Varie
2° SPORGENTE - Levante	515	16.0	130,000	9,000	Scarico minerale ferro
2° SPORGENTE - Testata	143	10,5 - 16	40,000		Sosta tecnica navi
2° SPORGENTE - Ponente	550	10.0	40,000	10,600	Materiale siderurgico
CALATA 3	230	10.5	12,000	4,000	Ferroleghe – loppa
3° SPORGENTE - Levante	615	11.0	45,000	10,800	Materiali siderurgici
3° SPORGENTE - Testata	200	11.0	30,000	13,400	Combustibile-catrame
3° SPORGENTE - Ponente	630	11.0	45,000	12,200	Materiale siderurgico
CALATA 4	300	11.0	12,000		Varie
4° SPORGENTE - Levante radice	167	12.5	6,000		Carico di cemento
4° SPORGENTE - Levante	434	25.0	350,000		Scarico ferro e carbone
4° SPORGENTE - Testata	72	25.0	2,000		Imbarco bitume
PONTILE PETROLI	560 + 560	11.0	20,000		Prodotti petroliferi raffinati
CAMPO BOE		22.0	300,000		Scarico di petrolio greggio
5° SPORGENTE - Molo Ovest	1,200	11.5	45,000	631,300	Prodotti siderurgici
MOLO POLISETTORIALE E CALATA 5	2,000	14.0 - 15.5		1,000,000	Movimentazione di contenitori/ Merci varie/ Ro-Ro

1.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

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.

Si riporta, di seguito, l'elenco degli interventi 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.

Scheda	Descrizione	Costo intervento
	Interventi pianificati	
1	Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del porto di Taranto	€ 81.000.000,00
2	Progetto Distripark Taranto	€ 170.000.000,00
3	Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada	€ 20.000.000,00
4	II lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	€ 45.500.000,00
5	Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo	€ 7.000.000,00
6	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	€ 20.000.000,00
7	Realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione del waterfront della Darsena Taranto	€ 2.500.000,00
8	Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale	€ 5.000.000,00
	Interventi programmati	
9	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
10	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
11	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
12	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	€ 14.000.000,00
13	Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: Rimozione hot spot Varco Nord	€ 700.000,00
14	Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo	€ 18.800.000,00
	Interventi in corso	
15	Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	€ 15.000.000,00
16	Progetto Piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)	€ 219.000.000,00
17	Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00
18	Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale	€ 83.000.000,00
19	Centro servizi polivalente per usi portuali al molo san Cataldo nel porto di Taranto	€ 12.755.000,00

Si sottolinea che, tra i lavori programmati e di prossima cantierizzazione e i lavori già in corso, l'importo complessivo è di € 489.605.000,00.

1.2.1 Interventi Pianificati

Scheda n. **1**

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

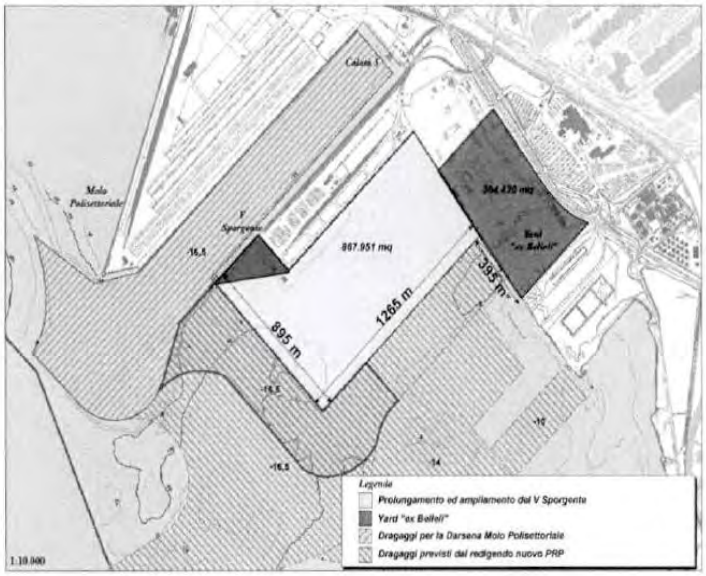
porto di	**TARANTO**		
Titolo e descrizione ***Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al v sporgente del porto di Taranto***	In linea con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, l'intervento di che trattasi intende sostenere lo sviluppo delle attività portuali, prevalentemente nel porto fuori rada. Oltre le attività attualmente svolte al Molo Polisettoriale ed al V sporgente si prevede, infatti, la realizzazione di un secondo terminal contenitori ed attività industriali produttive e di trasformazione, con notevole incremento del traffico navale.		
benefici attesi	Una banchina quale quella descritta potrebbe operare sia come terminal per servizi transoceanici, sia come terminal per traffici di general cargo con aree destinate ad attività produttive e con le aree retroportuali che si estendono fino alla vicina Basilicata, a beneficio dell'intero sistema logistico pugliese-lucano.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 81.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Programma Triennale Autorità Portuale 2016/2018		

cronoprogramma

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																	■	■

All. Scheda n.	1

inquadramento cartografico



Scheda n. 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

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***Progetto Distripark Taranto***	Realizzazione di un Distripark su una superficie di 751.141 mq situata in area retroportuale, a ridosso del terminal contenitori e della piattaforma logistica. L'intervento di che trattasi prevede una struttura articolata in 110 moduli prefabbricati, fornita di collegamenti ferroviari efficienti ed in corso di potenziamento localizzata in un'area in grado di offrire una serie di vantaggi localizzativi proponendosi come centro distributivo per il Sud Europa e per tutto il Mediterraneo. Il progetto nasce con la costituzione nel 2002 di Distripark Taranto s.c.ar.l., i cui soci erano quattro enti pubblici: la Provincia di Taranto, il Comune di Taranto, la Camera di Commercio e l'Autorità Portuale. A seguito della messa in liquidazione della Società Distripark, deliberata dall'assemblea dei soci nel Novembre 2015, l'Autorità Portuale di Taranto ed il Commissario Straordinario del porto di Taranto hanno provveduto a formalizzare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri l'istanza di assegnazione all'Autorità Portuale medesima del progetto Distripark attraverso specifica Deliberazione CIPE, ricevuta anche la condivisione dell'iniziativa da parte del Contratto istituzionale di sviluppo (CIS) per l'area di Taranto in occasione di una delle sedute del Tavolo istituzionale permanente. In particolare, considerate le finalità del progetto e la necessaria correlazione con le attività portuali e retroportuali alle quali legare la tempistica di realizzazione dell'intervento de quo, l'Autorità Portuale di Taranto si è proposta quale soggetto beneficiario ed attuatore dello stesso progetto, con l'impegno a garantire idonee forme di partecipazione e condivisione agli Enti già consorziati
benefici attesi	La presenza di una struttura a servizio della distribuzione e della logistica, oltre che essere di supporto all'acquisizione di nuovi traffici marittimi, potrà incentivare l'insediamento e la coesistenza di una pluralità d'imprese di trasporto, di logistica e di trasformazione che potranno conferire valore aggiunto alla merce in entrata/uscita dal porto di Taranto, importante nodo del sistema portuale nazionale ed internazionale.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 170.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nella lista dei progetti del corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti Transeuropee di trasporto.

cronoprogramma

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																		

Cronoprogramma non elaborabile per mancanza del soggetto attuatore, nelle more della conclusione dell'iter che prevede l'AP di Taranto destinataria del progetto.

All. Scheda n.	2

inquadramento cartografico



Scheda n.	3

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

porto di	**TARANTO**		
Titolo e descrizione ***Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada.***	L'intervento consiste nei lavori di bonifica e dragaggio dei fondali in corrispondenza degli specchi acquei antistanti le banchine pubbliche del Porto in rada ed in particolare in corrispondenza di: 1. Calata I e I sporgente (lato di levante) della Darsena Taranto; 2. Calata II e I sporgente (lato di ponente); 3. Calata IV. In sede di progettazione saranno individuate le soluzioni per il conferimento/trattamento dei materiali provenienti dal dragaggio.		
benefici attesi	Le attività consisteranno, in estrema sintesi, nella rimozione del materiale depositato sul fondale nel corso degli anni, al solo fine del ripristino del livello batimetrico di progetto.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 20.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Programma Triennale LL.PP. 2016-2018.		

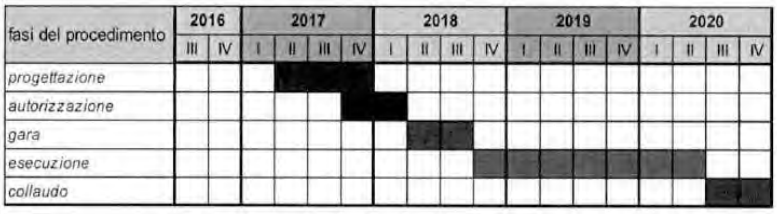
cronoprogramma

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																		

All. Scheda n.	3

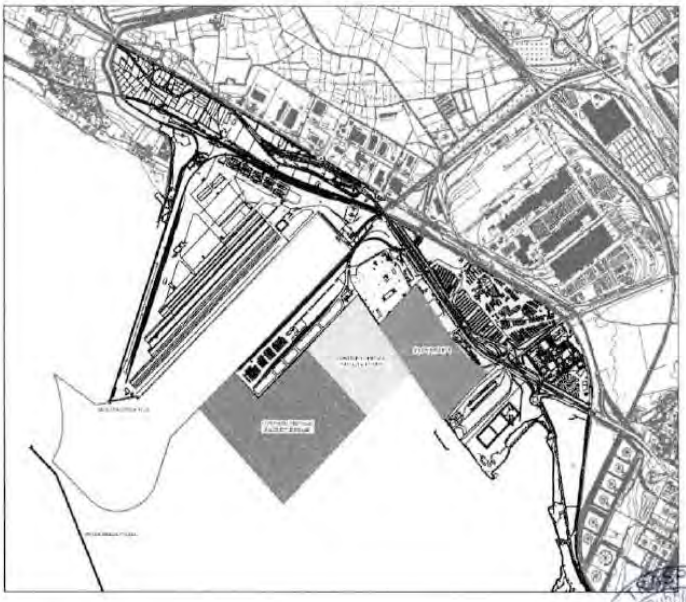
inquadramento cartografico	

		Scheda n.	4
linee di intervento	**A**	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in ex Yard Belleli***	Intervento di messa in sicurezza permanente della falda superficiale dell'ex Yard Belleli, da realizzare a completamento delle opere previste nel I stralcio attualmente in appalto.
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 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. 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.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 45.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.
cronoprogramma	

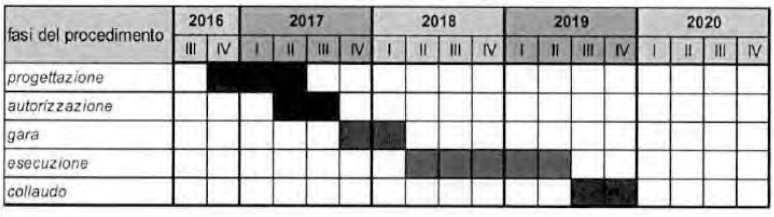
All. Scheda n. 4

inquadramento cartografico

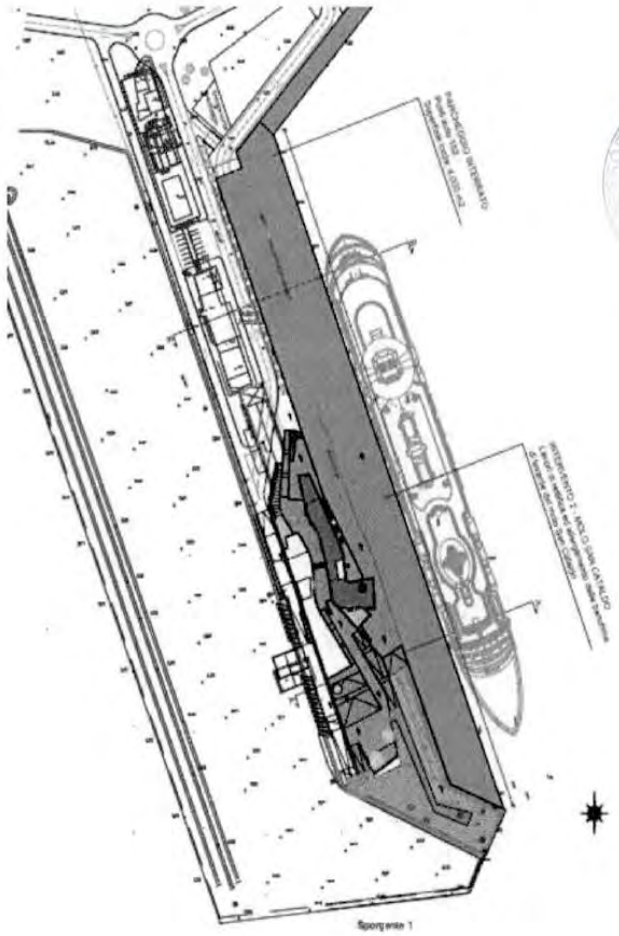


	Scheda n.	5

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

porto di	TARANTO
Titolo e descrizione ***Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo***	Il parcheggio a servizio delle strutture in fase di realizzazione nel molo è stato originariamente inserito nella stima di progetto preliminare e definitivo dell'intervento di rettifica della banchina di levante, giacché originariamente progettato in corrispondenza della nuova struttura di banchina. A seguito del parere interlocutorio del CSLLPP, nel quale si suggerisce una disconnessione statica tra le due strutture, si è verificata la fattibilità del parcheggio in una posizione corrispondente alla radice del molo, staticamente disconnessa dalla nuova struttura della banchina di levante in progetto. Fermo restando che la configurazione del parcheggio sarà messa a punto con il progetto preliminare anche in base agli obiettivi funzionali, allo stato sono prefigurabili due opzioni di massima: • superficie di circa 4000 mq e 135 posti auto • superficie di circa 5100 mq e 174 posti auto
benefici attesi	Maggiore disponibilità di parcheggio stante la realizzazione del centro servizi polivalente e la volontà di sviluppare il traffico croceristico al molo san Cataldo.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 7.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2016-2018.
cronoprogramma	

All. Scheda n. 5

inquadramento cartografico	

Scheda n.	6

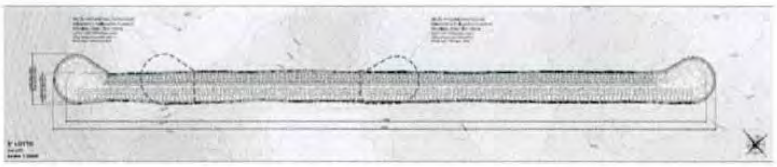
linee di intervento	**A**	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

porto di	**TARANTO**
Titolo e Descrizione ***Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante***	L'intervento prevede la realizzazione del secondo 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**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 20.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2016-2018.
cronoprogramma	

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																		

All. Scheda n. 6

inquadramento cartografico





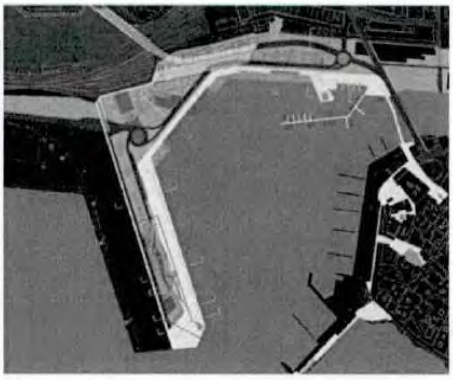
Scheda n. 7

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

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***Realizzazione del nuovo varco est e riqualificazione del waterfront della darsena Taranto***	Il nuovo varco di accesso si inserisce tra gli interventi volti a creare una collegamento funzionale tra la città e il porto. La riqualificazione del waterfront (per il quale è stato redatto uno studio di fattibilità) comprende anche la passeggiata paesaggistica, che consentirà di riorganizzare i percorsi pedonali e ciclabili, oltre che il traffico carrabile di servizio e di accesso alle banchine di imbarco e sbarco. La prevista maggiore quota di calpestio rispetto a quella del livello stradale consentirà di separare il percorso pedonale da quello urbano e portuale.
benefici attesi	Il progetto intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del Piano Regolatore Portuale, un processo di riqualificazione del water front portuale e di integrazione tra la Città e il porto. Tale integrazione si affida ad una strategia progettuale che cerca di dare continuità ad un sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali che dal molo S. Eligio e Piazza Fontana si sviluppano fino all'estremità del molo S. Cataldo dove è collocata la statua del Santo.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2016-2018.
cronoprogramma	

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															■	■		

All. Scheda n. 7

inquadramento cartografico	

Scheda n. 8

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

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***Taranto port community system a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale***	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.
benefici attesi	Le Autorità Portuali 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. Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono: • 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

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento non disponibile. Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.

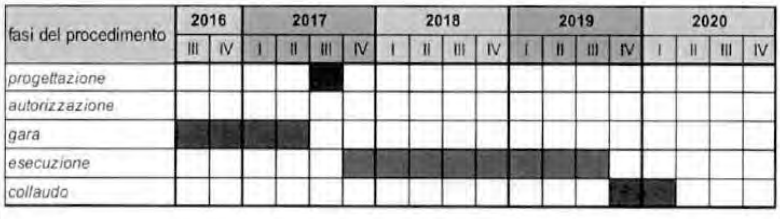
cronoprogramma

fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020				2021				2022			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Hosting e Help Desk																										
Moduli a Completamento e start-up PCS e Implementazioni Security																										
Moduli di interoperabilità																										
Moduli evolutivi e sperimentali																										

1.2.2 Interventi programmati

Scheda n.	9

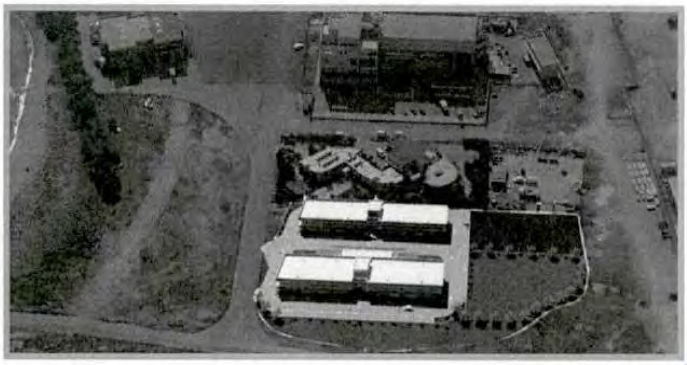
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di taranto. i e ii lotto funzionale.***	L'intervento è volto alla realizzazione di due edifici, nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove potranno trovare idonea sistemazione logistica gli addetti alle attività portuali di servizio quali piloti, rimorchiatori, barcaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.
benefici attesi	La soluzione progettuale individuata nell'attuale analisi risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 7.800.000,00 Intervento inserito nell'elenco triennale LL.PP. 2016-2018. Finanziamento disponibile. Intervento programmato. Stato dei fatti: gara espletata. In fase di aggiudicazione la progettazione esecutiva e la esecuzione dei lavori.
cronoprogramma	

All. Scheda n. 9

inquadramento cartografico

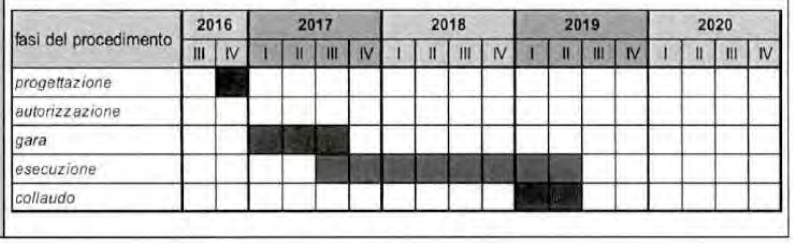




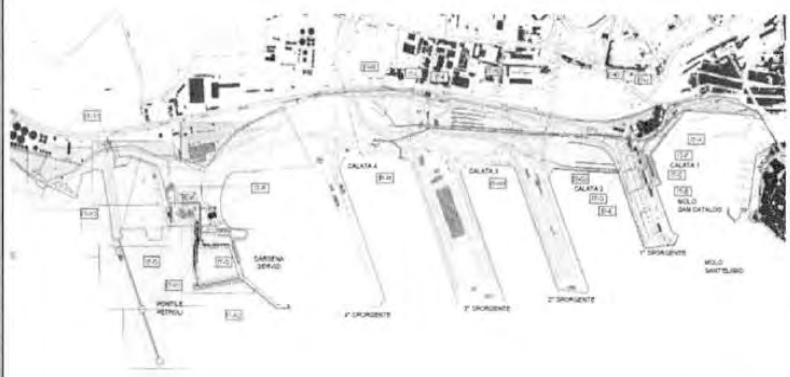
REGISTRATO TRASPORTI E LAVORI Trasporto Pubblico Locale REGIONE PUGLIA 23

	Scheda n.	10

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

porto di	**TARANTO**
Titolo e descrizione ***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.***	Il progetto prevede la realizzazione di: • reti interrate per la raccolta, il collettamento, il trattamento e lo scarico in mare delle acque di pioggia derivanti dal ruscellamento nelle aree comuni del Porto di Taranto; • rete fognante nella zona di levante del Porto di Taranto; • rete di distribuzione di acque industriali per l'impiego di acqua meteorica trattata e recuperata come acqua di lavaggio per la rete fognante, di lavaggio per i piazzali e per l'irrigazione delle aree a verde.
benefici attesi	Adeguamento delle reti impiantistiche alle normative vigenti.
stato intervento	**pianificato** | **programmato** | **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 18.050.000,00 Finanziamento disponibile Intervento inserito nell'elenco triennale LL.PP. 2016-2018. Intervento programmato. Stato dei fatti: progettazione esecutiva.
cronoprogramma	

All. Scheda n. 10

inquadramento cartografico	

Scheda n.	11

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

porto di	TARANTO		
Titolo e descrizione ***Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo san Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto***	Il progetto ha per oggetto gli interventi di: • Rettifica ed allargamento della banchina di levante del Molo San Cataldo • Rifodero della banchina Calata 1. L'area complessiva, nella quale si inseriscono gli interventi si estende, nel suo complesso, per circa sei ettari, ed è conformata dalle due banchine oggetto degli interventi, e dalle zone ad esse retrostanti, fino al confine con le aree ferroviarie poste a nord del porto. La Calata 1 si sviluppa per complessivi 230 metri circa, mentre la banchina di levante del Molo San Cataldo ha un'estensione in lunghezza pari a circa 360 metri. Nella parte meridionale della banchina, è presente una rientranza, di circa 25 metri di profondità, e lunghezza pari a 230 metri circa. Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto; Autorità Portuale, uffici pertinenziali...). In progetto sono previste le opere necessarie per il consolidamento della Calata 1 e la rettifica e l'ampliamento della banchina di levante del molo S. Cataldo, attraverso l'eliminazione dell'attuale risega, e la sistemazione delle aree retrostanti. L'intervento al Molo S. Cataldo prevede la rettifica del filo banchina esistente del I Sporgente, che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. L'area dell'intervento si estende per circa 230 m., con una larghezza pari a circa 25 m. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato di spessore complessivo pari a 1.60 m costituito da travi e piastre prefabbricate solidarizzate tra loro da un getto di completamento in c.a. La quota finale del rustico del piazzale è 2.80 m. L'intervento in Calata 1 prevede invece il rifodero della banchina esistente realizzata a massi sovrapposti. Attualmente i massi realizzati in calcestruzzo presentano un avanzato stato di degrado mentre nei piazzali retrostanti si osservano cedimenti diffusi del piano campagna probabilmente dovuti alla fuoriuscita della parte fina del materiale di riempimento attraverso i giunti tra i massi. Ciò ha addirittura portato l'Autorità Portuale a recintare l'area ed interdirne l'accesso in attesa dei lavori di adeguamento. La soluzione di progetto adottata per il consolidamento/recupero strutturale del muro di banchina consiste nella realizzazione di un incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione di un telaio costituito lato mare da pali di c.a. e palancole metalliche collegate attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di c.a. posti alle spalle del muro attuale.		
benefici attesi	L'intervento prevede la rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e il consolidamento della Calata 1 del Porto Mercantile di Taranto.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 25.500.000,00 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020. Intervento programmato. Stato dei fatti: gara in corso.		

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. **11**

inquadramento cartografico



Scheda n. 12

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

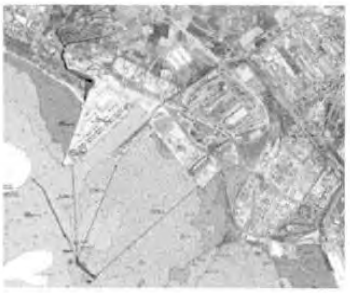
porto di	**TARANTO**		
Titolo e descrizione ***Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente.***	Opera rientrante nell'"Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012. L'intervento consiste nella realizzazione nel porto fuori rada di una diga a gettata, di lunghezza pari a 500 metri, denominata "Tratto di Ponente", posizionata a circa 100m dal paleo alveo del fiume Tara esistente. La nuova diga foranea sarà realizzata in massi naturali ed artificiali, tipologia strutturale che meglio si adatta alle caratteristiche geotecniche dei fondali. La scogliera sarà costituita da un nucleo in tout-venant di cava, da uno strato filtro in massi naturali e da una mantellata. Quest'ultima sarà realizzata con due strati di tetrapodi, di pezzatura variabile tra 16 e 20 t, lungo il lato esterno della scogliera e in corrispondenza delle testate, in massi naturali di IV categoria lungo il paramento interno del corpo diga. Più dettagliatamente le opere consistono in: • dragaggio ambientale per la rimozione dei sedimenti "GIALLI" e "ROSSI", di cui al "Piano di gestione dei sedimenti" redatto da ISPRA, nel quale sono state definite quattro classi in funzione del livello di contaminazione dei sedimenti; • dragaggio del fondale marino, a quote diverse, in corrispondenza dell'impronta della diga per la completa rimozione dei sedimenti comprimibili; • imbonimento del letto di fondazione, eseguito per mezzo di pietrame scapolo 5-50kg, fino alle quote di progetto; • formazione del nucleo in *tout-venant* di cava, avente pezzatura del peso 5-100kg; • realizzazione dello strato filtro, previa posa in opera di geotessuto a protezione del nucleo e formazione della berma al piede; • realizzazione della mantellata interna, per mezzo di massi naturali di IV categoria (7-10t). • realizzazione di massi artificiali del tipo "tetrapodo", di pezzatura pari a 16t e 20t e successiva movimentazione, trasporto e posa in opera, secondo le sezioni di progetto, per la formazione della mantellata esterna.		
benefici attesi	All'intervento è assegnata la funzione di migliorare il sistema di difesa artificiale del porto commerciale di Taranto. La costruzione del tratto di Ponente della diga foranea determina un miglioramento della sicurezza della navigazione, in termini di agitazione residua, agli accosti della banchina del porto fuori rada ed all'interno del cerchio di evoluzione.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 14.000.000,00 Finanziamento disponibile Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020. Intervento programmato. Stato dei fatti: progettazione definitiva.		

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. **12**

inquadramento cartografico





Scheda n.	13

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

porto di	**TARANTO**		
Titolo e descrizione ***Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione terreno contaminato varco nord***	Si tratta di un intervento di bonifica resosi necessario a seguito della caratterizzazione delle "aree libere a terra" eseguita dall'Autorità portuale di Taranto e sottoposta all'esame del Ministero dell'Ambiente. Alla luce dei risultati dell'Analisi di Rischio sito specifica, eseguita nell' Aprile 2013, è necessario procedere alla rimozione del terreno contaminato nelle aree adiacenti il Varco Nord.		
benefici attesi	L'intervento di che trattasi si propone quale strumento finalizzato ad annullare il rischio ambientale per la risorsa idrica sotterranea.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 700.000,00 Finanziamento disponibile Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2016-2018. Intervento programmato. Stato dei fatti: progettazione definitiva.		

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. 13

inquadramento cartografico

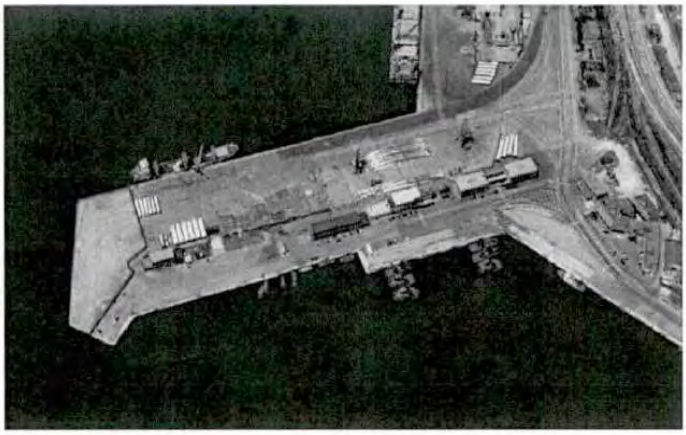


		Scheda n.	14
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	TARANTO
Titolo e descrizione ***Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo***	L'intervento prevede la ricostruzione dell'impalcato in CAP, previa demolizione del manufatto preesistente (attualmente inagibile), ubicato in corrispondenza della testata del molo a giorno "San Cataldo". Superficie im palcato interessato dai lavori circa mq 8.100.
benefici attesi	Riqualificazione del porto storico di Taranto, diversificazione e potenziamento dei traffici. L'intervento si pone, in particolare, l'obiettivo di reintegrare l'importante funzione svolta dal molo nell'ambito delle attività portuali previste. Lungo il molo infatti, operano le imprese portuali addette alle attività di imbarco/ sbarco movimentazione di merci varie su veicoli commerciali da e su navi ro-ro e per le operazioni di imbarco e sbarco di merci varie. L'obiettivo primario dell'intervento prevede nello specifico il ripristino della staticità delle strutture, profondamente e diffusamente danneggiate e/o degradate, e di prevenire la ricomparsa dei fenomeni di degrado di tutte le parti esposte all'aggressione dell'ambiente marino circostante.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 18.800.000,00 Finanziamento disponibile. Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020. Intervento programmato. Stato dei fatti: progettazione esecutiva in fase di completamento.
cronoprogramma	

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																		

All. Scheda n. 14

inquadramento cartografico	

1.2.3 Interventi in corso

Scheda n. 15

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

porto di	TARANTO
Titolo e descrizione ***Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse***	L'opera rientra nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012. Gli interventi previsti in progetto consistono, sinteticamente, in: • opere civili di ripristino delle strutture di banchina; • opere stradali per la riqualificazione dei piazzali; • adeguamento degli impianti di servizio e delle reti alle prescrizioni di normativa. Nello specifico, l'insieme dei lavori previsti risultano: • interventi di ripristino del copriferro del fronte e della sovrastruttura di banchina; • rifacimento della pavimentazione esistente di piazzale, che risulta attualmente gravemente danneggiata, con presenza diffusa di avvallamenti, orme e priva dello strato di usura; • regolarizzazione generale delle quote dell'area, anche attraverso la sopraelevazione delle aree, da quota +2m a quota +3m circa slmm. Attualmente infatti l'area in radice al molo (la cosiddetta "banchina operativa") si trova a quota +2,90m s.l.m.m., mentre l'area interposta tra il Molo Polisettoriale stesso ed il V sporgente (la cosiddetta "banchina di servizio") si trova a quota +2,00m s.l.m.m. • smontaggio, revamping e ripristino delle bitte; • installazione di nuovi parabordi di tipo "cell fender"; • tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale per la nuova viabilità; • realizzazione di una nuova recinzione di tipo doganale; • adeguamento dell'impianto elettrico e di illuminazione dell'area; • realizzazione di un impianto antintrusione IR; • adeguamento dell'impianto antincendio a servizio dell'area; • realizzazione della rete di drenaggio e collettamento delle acque verso l'impianto di trattamento. Al termine dei lavori l'area disporrà, pertanto, di due banchine: • una banchina operativa, da progressiva 1.500m a 1.800m, a quota + 2,90m s.l.m.m., servita da gru mobili, avente una superficie complessiva pari a circa 10.150 m^2; • una banchina di servizio, da progressiva 1.800m a 2.050m. La quota di banchina, attualmente pari a + 2,00m s.l.m.m. verrà rialzata sino a quota +2,90m. Ad essa è annesso un piazzale di servizio di circa 20.000 m^2.
benefici attesi	Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono: – Il ripristino della funzionalità delle strutture di banchina che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria; – La riqualificazione delle aree a terra; – L'adeguamento degli impianti elettrico e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente; – Lo sviluppo dei traffici commerciali anche tramite interventi di razionalizzazione dell'uso delle banchine e la conservazione dell'efficienza delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi all'interno dello scalo pugliese.

stato intervento	pianificato	programmato	in corso

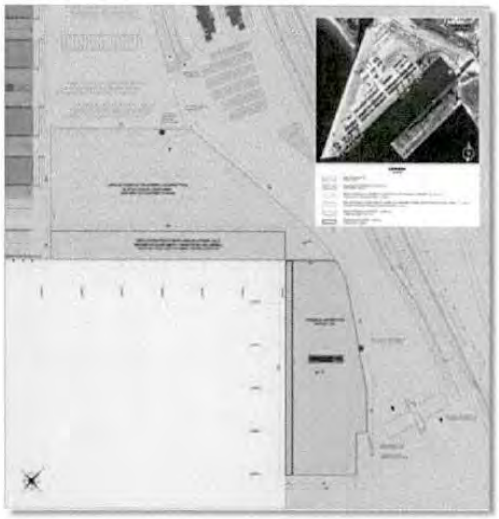
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 15.000.000,00 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. 15

inquadramento cartografico



Scheda n. 16

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

porto di	TARANTO		
Titolo e descrizione *Piastra portuale del porto di Taranto*	Il progetto per la realizzazione dei lavori della Piastra Logistica integrata del Porto di Taranto è costituito dai seguenti interventi: • **Piattaforma logistica (opera terminata ed inaugurata nel dicembre 2015).** Si tratta di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea) ma come fasi di un unico processo, costituendo un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale). La Piattaforma si estende su un'area di 200.000 mq. in ambito portuale. • **Strada dei moli ed impianti** La strada dei moli e impianti prevede il collegamento organico ed efficiente di tutti i moli del porto di Taranto e il miglioramento dei collegamenti con la rete stradale nazionale. È inoltre prevista la realizzazione delle reti idriche, fognanti, collettamento acque di pioggia, acqua industriale, illuminazione pubblica, alimentazione principale elettrica, predisposizione telefonica e telematica. • **Ampliamento del IV sporgente** L'ampliamento del IV sporgente prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio per una lunghezza di m 600. • **Darsena a Ovest del IV sporgente** La Darsena ad Ovest del IV sporgente comprende sia la banchina di riva che le banchine di raccordo sino all'esistente darsena servizi. • **Vasca di colmata (opera connessa).** La Vasca di Contenimento dei Fanghi serve ad accogliere i fanghi provenienti dai dragaggi del IV Sporgente e della Darsena Ovest.		
benefici attesi	La Piattaforma Logistica, le nuove banchine, la strada che collegherà i moli e le reti idriche/fognarie/telematiche, modificheranno in modo sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto a tutto vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell'obiettivo di diversificazione dei traffici. Il complesso di opere contribuirà, altresì, al raggiungimento dell'altro obiettivo: aumento della percentuale del traffico contenitori in import/export a discapito del semplice "trasbordo" (transhipment). Inoltre, le opere consentiranno la creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale (attualmente non esiste la continuità) a tutto vantaggio dell'accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell'abbattimento dei costi e dei tempi. Circa la Piattaforma, in particolare, trattandosi di una infrastruttura portuale, finalizzata alla realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea), concepiti, però, come fasi di un unico processo, la stessa costituirà un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 219.000.000,00
Lavori in corso di esecuzione.

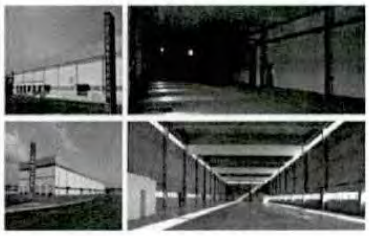
cronoprogramma

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																■	■	■

All. Scheda n. **16**

inquadramento cartografico

Piattaforma logistica



Strada dei moli



Ampliamento del IV sporgente e Darsena ad Ovest IV sporgente



Vasca di colmata



Scheda n. 17

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

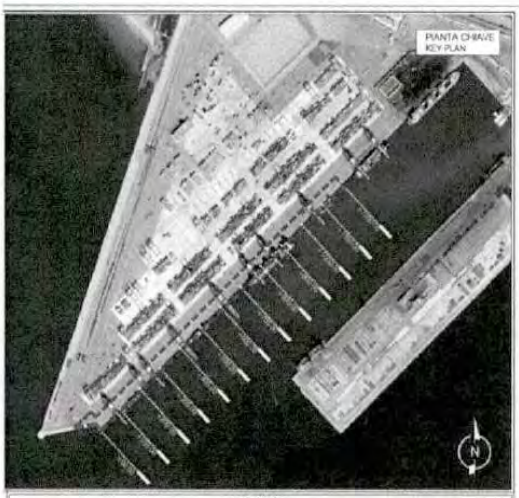
porto di	**TARANTO**		
Titolo e descrizione ***Riqualificazione del molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio.***	Opera rientrante nell'"Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012. L'intervento consiste nella realizzazione di un impalcato su pali, complanare (quota +3.00 m sul l.m.m.) ed in adiacenza all'esistente banchina a cassoni, benché completamente scollegato strutturalmente dai cassoni stessi. Tale impalcato (dim. trasversale pari a 10,30 m) interessa un tratto del Molo Polisettoriale di 1200 m e consente un avanzamento di 10.10 m dell'attuale ciglio di banchina, sovrapponendosi lo sbalzo al filo banchina attuale di 20 cm. A 3.0 m dal nuovo ciglio di banchina è prevista la via di corsa esterna della gru portainers, inglobata nel corpo dell'impalcato su pali con binario tipo burbak A120 incassato e posto con l'estradosso a quota +3.0 m. All'interno del molo polisettoriale è invece prevista la realizzazione della nuova trave portabinario posta con l'asse della rotaia (burbak A120) a 100 piedi (30.48 m) dall'asse rotaia della via di corsa esterna incassata nell'impalcato su pali. L'intervento comporta anche attività di dragaggio limitatamente a una fascia di 20 metri posta in adiacenza alla banchina esistente. I dragaggi previsti sono complementari a quelli ben più ampi previsti dal Progetto generale di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti al Molo Polisettoriale, in quanto comportano l'adozione di precauzioni tecniche per garantire la stabilità della banchina esistente a cassoni. Infine l'intervento prevede l'integrazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche che riguarderà non solo la captazione, ma anche la regimentazione verso le unità di trattamento, conformemente alle norme di tutela dell'ambiente.		
benefici attesi	• consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l'approfondimento dei fondali dagli attuali -14,50, -15,50 metri ai richiesti -16,50 metri, in conformità alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto (edizione 2007); • realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche tali da intervenire sino alla 24° 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. La ricaduta dell'intervento è l'Incremento della funzione di HUB Internazionale del porto di Taranto.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 75.000.000,00 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Lavori in corso di esecuzione.		

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. 17

inquadramento cartografico







Scheda n.	18

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

porto di	TARANTO
Titolo e descrizione ***Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del v sporgente del porto di Taranto.***	Opera rientrante nell'"Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012 L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisettoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V Sporgente (lato levante), in cui saranno refluiti 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, che consentirà l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS. In particolare verrà raggiunta la quota di -16,50 m nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del Molo Polisettoriale, ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli che, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti, si è deciso di portare a: • quota - 15,50 nel centro della Darsena; • quota -14,50 nella fascia di rispetto di 20 m dal Molo Polisettoriale; • quota - 12,50 nella fascia di rispetto di 15 m dal V° sporgente. Nella cassa di colmata saranno refluiti solamente i sedimenti non pericolosi all'origine o resi tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, a esclusione dei soli processi finalizzati all'immobilizzazione delle sostanze inquinanti stesse, attraverso processi di solidificazione/stabilizzazione. I sedimenti che in seguito a caratterizzazione risulteranno essere pericolosi saranno, infatti, gestiti al di fuori della cassa di colmata e conferiti, dopo trattamento, ad apposita discarica.
benefici attesi	Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono: • consentire l'ormeggio di navi porta contenitori di ultima generazione (fino a 18.000 TEU) • sviluppare la funzione di HUB Internazionale logistico/portuale e gateway europeo del porto di Taranto. In termini numerici si rappresenta che l'obiettivo primario dell'intervento (che si associa ad altri interventi in corso) è quello di riportare i traffici containers del porto di Taranto, ovvero del molo Polisettoriale, alla situazione pre-crisi (anni 2005-2009), in cui erano movimentati mediamente 750.000 TEUs.

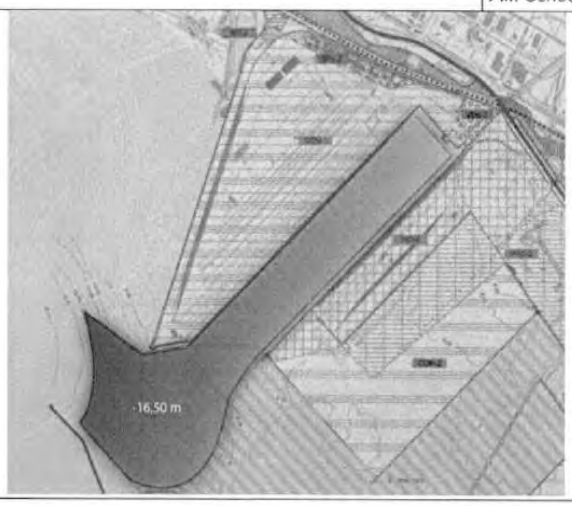
stato intervento	pianificato	programmato	in corso
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 83.000.000,00 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Lavori in corso di esecuzione.		

cronoprogramma

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																		

All. Scheda n. 18

inquadramento cartografico



Scheda n.	19

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

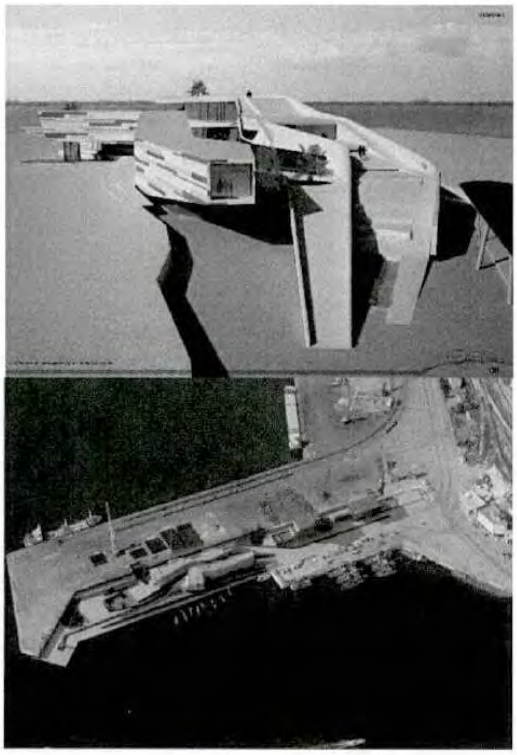
porto di	**TARANTO**

Titolo e descrizione ***Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel porto di Taranto.***	L'opera prevede la realizzazione di un edificio polifunzionale sul molo S. Cataldo con la riqualificazione delle aree esterne. L'opera intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del Piano Regolatore Portuale, un processo di valorizzazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto. L'edificio è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzo prevedendo lo svolgimento delle seguenti attività: • promozionali della cultura marittima: auditorium polifunzionale sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche; • servizi ai passeggeri e croceristi; • attività di servizio e accoglienza (informazioni, zona relax, bar, servizi igienici).
benefici attesi	La realizzazione del Centro Servizi Polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo del porto di Taranto ha come obiettivo l'attivazione di un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, attraverso la generazione di una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali tra la città vecchia e il porto. Ciò in linea con gli obiettivi del PO volti, tra l'altro, al potenziamento delle strutture portuali e all'adeguamento delle stesse ai migliori standard operativi. La "struttura portuale" sarà, quindi, da intendersi sia come insieme di infrastrutture che come servizi offerti, che siano in grado di innescare un processo virtuoso di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale del territorio locale e, in un'ottica di Area Logistica Integrata, di complementarietà di tutto l'insieme di servizi offerti a livello pugliese. In considerazione del fatto che nel Centro Servizi verranno svolte attività di servizio a passeggeri e croceristi, l'intento è quello di sviluppare tale tipologia di traffico nel porto di Taranto, sempre ai fini della diversificazione dell'offerta portuale e della crescita del turismo sostenibile attraverso l'aumento dell'attrattiva del territorio attraverso lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra finalizzato altresì alla promozione di un marchio regionale comune.
stato intervento	**pianificato** | **programmato** | **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 12.755.000,00 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020. Lavori in corso di esecuzione.

cronoprogramma

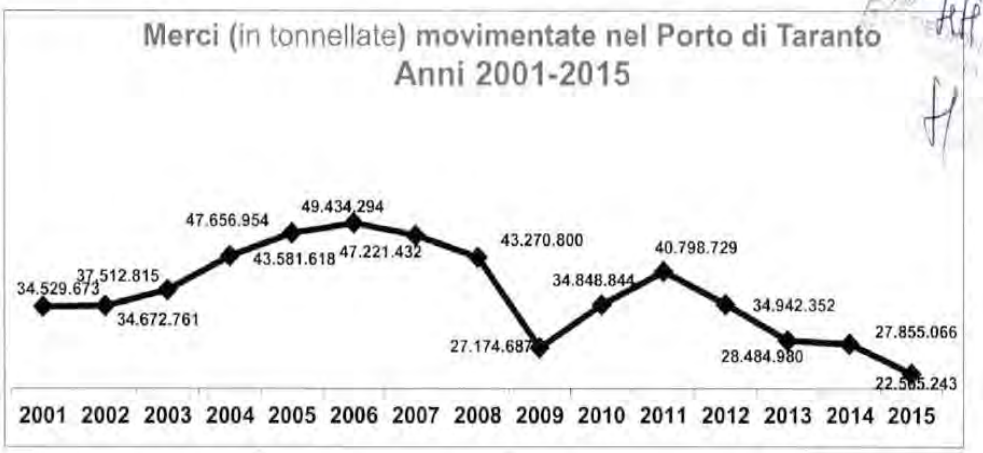
fasi del procedimento	2016		2017				2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione																		
autorizzazione																		
gara																		
esecuzione	■	■	■	■														
collaudo					■													

All. Scheda n. 19

inquadramento cartografico	**AREA PRIMA DEI LAVORI**  **AREA A LAVORI ULTIMATI (RENDERING)** 

1.3 L'analisi del traffico attuale

In considerazione della tipologia degli interventi – infrastrutturali e non – pianificati, programmati e in corso di realizzazione nel porto di Taranto, è possibile definire, a livello previsionale, quello che sarà lo scalo del futuro, attraverso una vision a lungo termine che possa scandire un piano di sviluppo e di adeguamento infrastrutturale e logistico che sia in grado di rispondere allo scenario dei traffici intercontinentali globali in rapida evoluzione.



Come si evince dal grafico – riportante l'andamento dei traffici negli ultimi 15 anni - il trend del volume delle merci movimentate era stato crescente dal 2001 al 2006 per poi decrescere sino all'anno 2009. In controtendenza con i segnali di ripresa del biennio 2010-2011, tuttavia, dal 2012 il traffico è stato caratterizzato da un decremento dei volumi dovuto alle vicende che hanno interessato l'ILVA SpA. ed alla crisi del terminal contenitori che ha comportato la totale sospensione delle attività alla data del 31.12.2014. Il 2015, ha ulteriormente risentito dei postumi della crisi e della cessazione delle attività del Terminale contenitori.

Già nei primi mesi del 2016 si registrano evidenti segnali di ripresa con un trend di crescita pari a circa il 17% sul totale delle merci, per un totale generale di 17.330.601 tonnellate che si prevede possa raggiungere i 27.000.000 di tonnellate alla fine dell'anno.

Il 2016 mostra, dunque, dopo anni di difficoltà dovute alle note vicende dell'acciaieria, la ripresa delle attività e quindi tassi di crescita rilevanti del traffico di rinfuse solide nel porto. Anche la movimentazione delle merci varie (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche) è in aumento.

In tale ottica, al fine di diversificare la produttività dello scalo, l'impegno dell'AP è ora concentrato allo 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.

PORT: TARANTO

Anno	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL	TOTAL
TONNELLAGGIO TOTALE	43.581.618	47.656.954	49.434.294	47.221.432	43.270.800	27.174.687	34.848.844	40.798.729	34.942.352	28.484.980	27.855.066	22.565.243
merci alla rinfusa liquide di cui	9.780.306	8.906.792	7.513.387	8.308.937	8.338.883	6.610.021	6.572.479	6.858.857	5.252.783	4.162.990	4.137.916	6.938.432
												0
petrolio grezzo	3.127.120	2.857.769	2.856.375	4.130.663	2.421.582	2.831.816	2.807.616	2.051.536	2.042.648	1.334.973	1.333.169	2.400.075
Prodotti raffinati	3.445.221	3.960.623	4.427.646	3.934.527	3.650.427	3.457.665	3.493.808	4.639.679	2.930.842	2.714.947	2.691.132	3.523.769
Gas/ Energy Gas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide	218.873	288.383	229.368	243.747	266.874	320.540	271.057	167.638	279.398	113.170	113.615	114.588
MERCI ALLA RINFUSA SOLIDE DI CUI	21.165.340	24.117.105	24.256.870	21.987.692	21.774.978	11.017.704	17.579.877	21.533.562	20.531.731	16.693.671	16.039.678	11.715.233
Cereali	19.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
mangimi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbone	8.487.640	7.556.886	7.187.177	8.481.712	8.583.132	3.424.045	8.197.485	8.020.304	5.603.651	3.978.478	4.713.649	3.133.671
Minerali	11.966.181	13.188.208	13.872.022	12.458.518	12.469.976	8.080.884	10.317.208	2.118.845	1.681.778	1.744.130	2.093.718	2.361.730
Minerali grezzi, cement, calci								12.910.045	12.486.255	10.539.807	8.987.151	
Fertilizzanti	13.702	20.159	0	0	5	0	0	0	0	0	0	20.159
Prodotti chimici								0	0	0	0	0
Altre rinfuse solide	3.663.557	3.351.852	3.197.671	3.047.462	2.721.870	1.533.075	2.065.184	467.368	480.049	433.256	245.102	279.676
MERCI VARIE IN COLLI DI CUI	15.627.012	16.633.097	17.664.037	6.924.803	5.157.159	9.546.962	10.696.488	12.406.310	9.157.838	7.628.319	7.677.472	4.811.578
containers	5.37.644	5.060.358	5.236.732	4.751.370	3.032.912	4.649.380	3.749.734	4.404.185	1.830.141	1.731.587	1.700.709	0
Ro/ro	12.139	0	636	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri	10.241.509	11.572.742	11.426.669	12.173.433	10.124.247	4.897.573	6.946.754	8.002.122	7.327.697	5.896.732	5.976.768	4.811.578
ADDITIONAL INFORMATION (in units)												
Number of Vessels	4.044	5.198	5.231	5.093	4.738	3.118	3.670	4.126	3.368	2.730	2.794	2.198
Number of Passengers	433	138	211	184	189	104	0	604	311	446	582	358
N° contenitori in T.E.U	763.318	716.656	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519	0
Vuoti	204.808	181.189	247.830	280.635	268.540	282.687	400.785	444.827	160.697	109.224	87.230	0
Pieni	558.710	534.879	644.473	495.299	518.115	478.841	181.151	159.777	102.804	88.093	61.289	0
N° Passeggeri di cui	433	138	211	184	189	104	0	604	311	446	582	358
N° passeggeri crocieristi	0											0
N° passeggeri su nav. di linea	0											0

ANNO PERIODO	2014 Gennaio - Dicembre			2015 Gennaio - Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 TOTALE TONNELLATE	16.326.912	11.528.154	27.855.066	13.081.015	9.484.228	22.565.243	-5.289.823	-19,0%
A2 RINFUSE LIQUIDE	1.324.201	2.813.715	4.137.916	2.329.096	3.709.336	6.038.432	1.900.516	45,9%
Petrolio greggio	350.887	982.282	1.333.169	1.342.975	1.057.100	2.400.075	1.066.906	80,0%
Prodotti raffinati	934.529	1.756.603	2.691.132	947.983	2.575.786	3.523.769	832.637	30,9%
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Altre rinfuse liquide	38.785	74.830	113.615	38.138	76.450	114.588	973	0,9%
A3 RINFUSE SOLIDE	13.890.834	2.148.844	16.039.678	10.308.144	1.407.089	11.715.233	-4.324.445	-27,0%
Cereali	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Carbone	4.646.951	66.698	4.713.649	3.048.171	85.500	3.133.671	-1.579.978	-33,5%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	192.783	1.900.933	2.093.716	1.163.346	1.198.384	2.361.730	268.014	12,8%
Minerali grezzi, cementi, calci	8.820.400	166.751	8.987.151	5.838.051	103.205	5.941.256	-3.045.895	-33,9%
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Altre rinfuse solide	230.700	14.462	245.162	258.576	20.000	278.576	33.414	13,6%
A4 MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)	1.111.877	6.565.595	7.677.472	443.775	4.367.803	4.811.578	-2.865.894	-37,3%
In contenitori	754.715	945.991	1.700.706	0	0	0	-1.700.706	-100,0%
Ro/ro	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Altre merci varie	357.162	5.619.604	5.976.766	443.775	4.367.803	4.811.578	-1.165.188	-19,5%
INFORMAZIONI								
Numero navi	1.400	1.378	2.778	1.100	1.098	2.198	-580	-20,9%
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	0	0	582	0	0	358	-224	-38,5%
Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 50 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Passoggeri traghetti	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Crociere (B231+B232)	0	0	582	0	0	358	-224	-38,5%
Crociere "Home Port"	0	0	0	0	0	0	0	#DIV/0!
Crociere "Transiti"	[redacted]		582	[redacted]		358	-224	-38,5%
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	73.098	75.421	148.519	0	0	0	-148.519	-100,0%
Pieni	43.330	43.900	87.230	0	0	0	-87.230	-100,0%
Vuoti	29.768	31.521	61.289	0	0	0	-61.289	-100,0%
di cui TEU "trasbordati"	[redacted]		100.504	[redacted]		0	-100.504	-100,0%
Movimento veicoli/numero			0			0	0	#DIV/0!
Movimento veicoli/mt. Lineari			0			0	0	#DIV/0!

Si riporta tabella relativa ai traffici dei primi nove mesi del 2016 raffrontati con i traffici del medesimo periodo del 2015.

Merci /Cargo handled	2016	2015	Variazione assoluta Absolute variation	Variazione % Percentage variation
Rinfuse Liquide / Liquid Bulks	3.997.926	4.088.491	-90.565	-2,2%
Rinfuse Solide / Dry Bulks	9.787.611	7.635.655	2.151.956	28,2%
TOTALE RINFUSE / Total Bulks	13.785.537	11.724.146	2.061.391	17,6%
Merci in container / Containerised cargo	0	150.656	-150.656	-100,0%
Altri merci varie / Other general cargo	3.545.064	2.911.159	633.905	21,8%
TOTALE MERCI VARIE / Total general cargo	3.545.064	3.061.815	483.249	15,8%
TOTALE GENERALE / Total cargo	**17.330.601**	**14.785.961**	**2.544.640**	**17,2%**
TOTALE / Total Containers (TEU)	0	0	0	
SBARCHI / Unloaded	**11.227.741**	**8.512.070**	**2.715.671**	**31,9%**
Rinfuse Liquide / Liquid Bulks	2.332.386	1.595.926	736.460	46,1%
Rinfuse Solide / Dry Bulks	8.669.053	6.649.835	2.019.218	30,4%
TOTALE RINFUSE / Total Bulks	11.001.439	8.245.761	2.755.678	33,4%
Merci in container / Containerised cargo	0	0	0	
Altri merci varie / Other general cargo	226.302	266.309	-40.007	-15,0%
TOTALE MERCI VARIE / Total general cargo	226.302	266.309	-40.007	-15,0%
Containers (TEU)	0	0	0	
IMBARCHI / Loaded	**6.102.860**	**6.273.891**	**-171.031**	**-2,7%**
Rinfuse Liquide / Liquid Bulks	1.665.540	2.492.565	-827.025	-33,2%
Rinfuse Solide / Dry Bulks	1.118.558	985.820	132.738	13,5%
TOTALE RINFUSE / Total Bulks	2.784.098	3.478.385	-694.287	-20,0%
Merci in container / Containerised cargo	0	150.656	-150.656	-100,0%
Altri merci varie / Other general cargo	3.318.762	2.644.850	673.912	25,5%
TOTALE MERCI VARIE / Total general cargo	3.318.762	2.795.506	523.256	18,7%
Containers (TEU)	0	0	0	

(*) dati in tonnellate / data in tonnes

N. Navi arrivate / N. of Vessels arrived	750	716	34	4,7%
N. Navi partite / N. of Vessels departed	763	717	46	6,4%
TOTALE / Total	**1.513**	**1.433**	80	5,6%

1.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing

Servizi-tecnico nautici

I servizi-tecnico nautici offerti dal porto di Taranto vantano elevati standard qualitativi nelle operazioni di manovrabilità in ambito portuale e in rada, nonché una garanzia nell'espletamento anche di attività di assistenza e soccorso a grandi navi mercantili. Nel porto di Taranto, infatti, ormeggiano navi di grosse dimensioni, si cita tra tutte la Vale Brasil una delle più grandi bulk carrier in circolazione con otre 400.000 tonnellate di portata

Le tariffe applicate dagli operatori che offrono tali servizi sono regolate da apposita ordinanza della Capitaneria di Porto.

Tra gli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione nel porto di Taranto, (per come precedentemente illustrati) rientrano i lavori di costruzione di due edifici nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove troveranno idonea sistemazione logistica gli addetti ai servizi tecnico-nautici quali piloti, operatori dei rimorchiatori, barcaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.

Port Community System di Taranto

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 dell'Autorità Portuale di Taranto sui moduli di start-up atti ad una rapida messa in esercizio che porti allo sviluppo modulare e condivisibile di servizi e al miglioramento ed efficientamento dei traffici, della competitività del sistema portuale e interportuale e della crescita economica del Porto e del sistema Paese.

Preclearing

Le procedure di preclearing consentono la velocizzazione dei controlli sui traffici commerciali, attraverso la trasmissione delle dichiarazioni di importazione mentre le merci sono ancora in viaggio a bordo delle navi dirette verso il porto di Taranto e provenienti dall'estero. In tal modo gli uffici doganali preposti possono effettuare in anticipo l'analisi dei rischi ed eventualmente svincolare, prima dell'arrivo della nave, 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 della nave, per impedire che le merci – già sdoganate - possano essere sottratte al controllo.

Sportello Unico Doganale

Lo Sportello Unico Doganale, previsto dall'art. 4, comma 57 della L.24 dicembre 2003, n. 350, attuato con il DPCM n. 242 del 2011 e avviato in via sperimentale presso l'Ufficio della Dogana di Taranto nell'aprile 2014, fornisce un metodo operativo per giungere asostanziali semplificazioni e riduzioni dei costi, possibili solo attraverso una stretta collaborazione tra le Amministrazioni. Il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 ha sancito l'istituzione, anche nel porto di Taranto, dello Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce, che già si avvale delle semplificazioni attuate dall'Agenzia delle Dogane.

Security/Servizio di Vigilanza

Nel porto di Taranto è attivo Il servizio di *sicurezza e vigilanza privata* a mezzo di guardie particolari giurate h24 e per 365 giorni/anno. Il servizio assicura i controlli presso i varchi di accesso al Porto di Taranto, nonché l'effettuazione di ispezioni randomiche per il controllo del territorio e, dietro specifiche indicazioni anche il monitoraggio per eventuali problematiche ambientali in ambito portuale (sversamento, abbandono rifiuti e trasporto merci polverulenti) a supporto del personale ispettivo dell'Ente.

Con lo scopo di dare attuazione al Port Facility Security Plan dell'Autorità Portuale, sono eseguite, con la collaborazione delle imprese portuali, le programmate esercitazioni di security, consentendo quindi un costante monitoraggio del livello di conoscenza delle procedure di security che le stesse devono attuare nella gestione di propria competenza dell'interfaccia nave/porto.

PED

Nel corso del 2015 sono stati ultimati i lavori di ristrutturazione - eseguiti secondo i criteri previsti dall'Unione Europea - di un edificio a radice del Molo Polisettoriale da destinare agli Uffici della Sanità Marittima. Attualmente, l'AdSP del Mar Ionio ha in fase di avvio la procedura di acquisizione di arredi e attrezzature d'ufficio per il completamento della dotazione degli uffici di che trattasi. Ciò consentirà all'Autorità Portuale di attivare la procedura di richiesta di riconoscimento del porto di Taranto quale P.E.D. – Punto di Entrata Designato che sarà ubicato appunto alla radice del Molo Polisettoriale laddove opera già il PIF (Punto di Ispezione Frontaliera).

La prevista movimentazione di merci di origine vegetale in arrivo nel porto di Taranto - resa possibile anche grazie al completamento della piattaforma logistica dotata di un'area dedicata alla movimentazione di prodotti legati alla catena del freddo – si inserisce tra le azioni messe in atto dall'AP di Taranto nell'ambito della strategia di valorizzazione dell'intera catena produttiva e logistica del settore agroalimentare delle risorse e delle peculiarità del territorio resa possibile grazie alla politica di diversificazione di traffici.

PIF
È esistente nel porto di Taranto il Punto di Ispezione Transfrontaliera.



AUTORIZZAZIONI ESPLETAMENTO OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI ATTIVI NEL PORTO DI TARANTO EX ARTT.16 DELLA LEGGE N. 84/94 E SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

- Ritiro, trasporto, trattamento e smaltimento e/o recupero dei rifiuti da bordo delle navi in sosta nel porto di Taranto;
- Raccolta, trasporto, trattamento, recupero e/o smaltimento delle acque di sentina dalle navi in sosta nel Porto di Taranto ed in rada;
- Operazioni portuali di carico/scarico e deposito/movimentazione di componenti eolici, carpenteria, impiantistica normale ed eccezionale, merce su palletts, merce in sacconi slingati, lamiere, tubi in acciaio, veicoli, coils, yacht, containers 20' e 40', rimorchi e semirimorchi;
- Operazioni portuali di carico/scarico e deposito/movimentazione di rinfuse, general cargo e container;
- Operazioni portuali di carico/scarico e deposito/movimentazione di cemento e clinker;
- Servizio di "guardie ai fuochi" nelle aree portuali;
- Servizio di anti-inquinamento;
- Nolo a caldo di mezzi meccanici;
- Riempimento e svuotamento contenitori;
- Operazioni complementari all'attività di rizzaggio/derizzaggio;
- operazioni portuali conto terzi di carico/scarico e deposito/movimentazione di automezzi e passeggeri da navi Ro-Ro/Ro-Pax".

Le tariffe dei servizi portuali praticati nel porto di Taranto (ex art. 16 bis della L.84/94) sono le massime applicabili come individuate da direttive ministeriali vigenti. Nell'ambito delle stesse vengono effettuate trattative commerciali private tra gli operatori interessati.

Autorizzazioni accesso in ambito portuale

I permessi di accesso in porto per persone e veicoli vengono rilasciati dall'Autorità Portuale secondo le modalità disciplinate nel "Regolamento per il rilascio dei permessi di accesso in porto". Tutta la modulistica è reperibile sul sito ufficiale dell'Ente e le istanze possono essere inoltrate via e-mail come indicato nella modulistica medesima. Nell'anno 2015 sono stati rilasciati 8202 permessi personali e 5790 permessi per veicoli."

Azioni di marketing

Le azioni di marketing portate avanti negli ultimi anni, nel porto di Taranto si sono sostanziate principalmente nella partecipazione ad eventi di respiro internazionale nel campo dei trasporti/intermodalità e logistica nonché nel settore turistico ed agroalimentare.

Gli appuntamenti annuali dell'AP di Taranto hanno riguardato, nell'ultimo triennio – tra gli altri - i sottoelencati eventi:

- Fruit Logistics – Berlino
- Transport and Logistics (Monaco di Baviera)
- Transport and logistics China (Shanghai)
- Sea Trade (USA)
- RemTech (Ferrara)
- China International Logistic Fair (Shenzhen).



Inoltre, nell'ambito delle proprie strategie finalizzate all'implementazione dei traffici - anche turistici e croceristici – sono state intensificate le attività, al fine di incentivare un possibile traffico croceristico quale strumento per incoraggiare la diversificazione dei traffici ed acquisire una generale riqualificazione sociale ed economica. In tale ottica, l'Ente ha intensificato le proprie attività avviate nell'ambito della collaborazione in essere con l'Associazione MedCruise e la Cruise Lines International Association (CLIA), due tra le più importanti realtà del settore croceristico in grado di supportare l'AP di Taranto nelle attività promozionali condotte nel Mediterraneo e nel mercato europeo e mondiale del turismo marittimo.

Nel corso dell'ultimo triennio, le tre Autorità portuali del Levante, Brindisi e Taranto hanno mantenuto attiva la propria collaborazione al fine di attuare le previste azioni di marketing congiunto, finalizzate a sostenere lo sviluppo del sistema logistico portuale pugliese per mezzo dell'Associazione denominata "Apulian Ports – APP".

In quest'ottica, le tre AAPP hanno partecipato congiuntamente ad eventi fieristici nel settore con l'obiettivo di stimolare una maggiore visibilità internazionale del "sistema Puglia". L'associazione è stata sciolta nel mese di ottobre 2016 alla luce della intervenuta modifica della legge di riforma della portualità e, quindi della volontà del Governo italiano di intervenire sulla governance dei maggiori scali italiani attraverso una logica di collaborazione/integrazione degli stessi per area territoriale omogenea.

2 I porti di Bari, Barletta e Monopoli

2.1 La dotazione infrastrutturale esistente

PORTO DI BARI

Il porto di Bari è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo. Per la sua collocazione, a Sud-Est dell'Italia, è tradizionalmente considerato la porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente.

La multifunzionalità operativa del porto di Bari può contare su banchine attrezzate per la movimentazione di ogni tipo di merce e su una rete di collegamenti con ogni modalità di trasporto. L'attuale configurazione del Porto di Bari è frutto di una serie di interventi che si sono succeduti nel tempo man mano che si manifestavano nuove necessità o si evidenziavano particolari tendenze nel settore del trasporto marittimo.

La superficie portuale si estende per circa 285 ettari con uno sviluppo totale di banchine operative di circa 3.800 m, interessate da diverse ed eterogenee tipologie di traffico in transito, che prevedono lo scambio sia di merci (convenzionali, rinfuse bianche e nere, Ro-Ro ed automobili e prodotti siderurgici), sia di passeggeri (crociere e traghetti), aumentati negli ultimi anni grazie alla nuova struttura del Terminal Crociere, e al traffico traghetti con Croazia, Montenegro, Albania e Grecia.

L'area portuale è separata dal resto della città mediante una recinzione perimetrale, che delimita il bacino. Lo specchio d'acqua del Porto di Bari di circa 209 ettari è protetto artificialmente dalla diga a gettata del Molo Foraneo (molo sopraflutto), che si oppone alle azioni generate dal clima meteo marino del paraggio, ed in particolare dalle ondazioni provenienti dalla traversia principale.

L'imboccatura è individuata dalla due dighe convergenti, il Molo Foraneo e il Molo S. Cataldo (molo sottoflutto), ed ha profondità di circa 15-17 m., collegandosi con il canale navigabile, che presenta una profondità di circa 12 m.

Nel Porto di Bari si individuano le seguenti darsene: Darsena di Levante, Darsena di Ponente, Darsena Interna e Darsena Vecchia.

È possibile operare una sintetica descrizione dell'area portuale partendo dalla Darsena Interna" con il "Molo S. Vito" che consente l'ormeggio di traghetti con destinazione extra Schengen e il "Vecchio Molo Foraneo" utilizzato per l'ormeggio di mezzi nautici, rimorchiatori, ormeggiatori e vigili del fuoco (banchine da 1 a 9).

Segue la Darsena di Ponente utilizzata per l'ormeggio di traghetti con destinazione Schengen e navi da crociera (banchine 10 e 11).

Proseguendo nella Darsena di Levante, le banchine "Deposito Franco" e "Molo di Ridosso" sono utilizzate per l'ormeggio delle navi da crociera e traghetti con destinazione Schengen, mentre sulla banchina Mezzogiorno si trovano i silos per le granaglie

(banchine da 12 a 15). Sempre nella Darsena di Levante, a ridosso del I e II braccio del nuovo molo foraneo, c'è un'area suddivisa in due zone di cui, la prima di forma rettangolare e la seconda verso levante a forma di "Mezzaluna" che ospita la gran parte delle attività commerciali del porto (banchine da 16 a 23). Procedendo in senso antiorario si trovano il terzo braccio del nuovo molo foraneo che viene utilizzato per la sosta di navi non operative (banchine da 24 a 31a) e il IV e V braccio del nuovo molo foraneo che hanno attualmente esclusiva funzione di difesa del porto.

Nella parte del porto ad Ovest del Molo S. Vito, di cui si è detto precedentemente, non si svolgono attività commerciali su mezzi o passeggeri. La "Darsena Vecchia" chiusa a ponente dal "Molo Pizzoli", allo stato non operativo ed oggetto di un importante intervento di riqualificazione, ospita attività di supporto di pubblico interesse (Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, P.I.F., ecc.) e piccola cantieristica.

Segue l'area di Marisabella, dove la colmata prevista dal P.R.P. parzialmente realizzata è attualmente utilizzata per la sosta degli automezzi in attesa di imbarco sui traghetti mentre sono in corso i lavori di completamento dei piazzali dell'intera area Pizzoli-Marisabella.

Sempre a ponente segue un tratto sul quale insistono il Centro Sportivo Universitario con relativa darsena, i cantieri navali e l'edificio della Guardia Costiera con relativo approdo.

Infine, c'è il "Molo S. Cataldo" attualmente non operativo.

Nella tabella e nell'immagine che seguono si riportano le caratteristiche principali delle banchine operative:

Nome		Lunghezza (m)	Profondità (m)	Destinazione accosto
Molo San Vito	1	95	5,00	Ormeggio traghetti con destinazione extra Schengen
	2	120	6,00	
	3	165	7,00	
	4	95	6,00	
Banchina Dogana	4a	86	4,50	Ormeggio traghetti con destinazione extra Schengen
	4b	100	4,50	
Banchina Capitaneria	5	70	4,50	Ormeggio traghetti con destinazione extra Schengen
	6	230	7,00	
	7	75	5,50	
Vecchio Molo Foraneo	8 - 9	380	6,00	Mezzi nautici, rimorchiatori, ormeggiatori, Vigili del Fuoco
Darsena di Ponente	10	245	11,50	Ormeggio traghetti con destinazione Schengen e navi da crociera
	11	300	11,50	
Molo di Ridosso	12	280	9,00	Ormeggio traghetti con destinazione Schengen e navi da crociera
	12bis	60	9,00	
Banchina Deposito Franco	13 - 14	297	9,00	Ormeggio navi da crociera
Banchina Mezzogiorno	15	170	9,00	Ormeggio navi da carico

Banchina di Levante I braccio Nuovo Molo Foraneo	16	130	9,00	Ormeggio navi da carico
	17	160	11,00	
	18	170	11,00	
Il braccio Nuovo Molo Foraneo	19a	110	9,00	Ormeggio navi da carico
	19b			
	20	100	9,00	
	21	125	12,00	
	22	100	12,00	
	23	85	12,00	



PORTO DI BARLETTA

Il Porto di Barletta si struttura in un bacino totalmente artificiale di 79 ettari, racchiuso tra due moli foranei (molo di Ponente e molo di Levante) convergenti e distanti tra loro 450 metri all'imboccatura e 1000 metri alla radice.

Il porto è caratterizzato dal traffico mercantile internazionale costituito da navi tipo "General Cargo" adibite al trasporto di merci solide alla rinfusa (granaglie, concime, sale, marmo, carbone ect.) e liquide (gasolio, benzina e sostanze chimiche).

Tutte le operazioni commerciali si svolgono sulle banchine del molo di Ponente mentre il molo di Levante non è operativo.

Il molo di Ponente completamente banchinato è articolato su 4 bracci così identificati:

- Braccio molo di Ponente e sporgente (banchine 3, 4 e 5)
- Braccio molo Centrale (banchine 6, 7 e 8)
- I braccio molo di Tramontana (banchine 9 e 10)
- II braccio molo di Tramontana (banchine 11 e 12)

Gli specchi acquei e i piazzali compresi tra il molo di Levante e il molo Sporgente sono destinati all'ormeggio e al rimessaggio di unità da pesca e da diporto.

Nel porto di Barletta nel corso degli anni si è consolidata l'operatività dei seguenti principali impianti: Deposito Costiero API distributore di gasolio e benzina, Deposito AGIP di gasolio SIF, Deposito Costiero di Acido Solforico TIMAC, Silos Granari "Barletta Terminal Cereali", Silos per cemento sfuso Buzzi Unicem.

Indipendentemente dalle retrostanti strutture portuali, tutte le banchine vengono utilizzate per lo scarico di merce varia sia in colli che alla rinfusa, mediante l'utilizzo di mezzi meccanici semoventi, di impianti fissi (insilaggio silos granari) e di condotte (cemento e acido solforico).

Nella tabella e figura che seguono, si riportano le principali caratteristiche delle banchine operative:

Nome		Lunghezza (m)	Profondità (m)	Destinazione accosto
ex Stazione Sanità Marittima	1	150	1,50	Accosto Pescherecci
Molo Sporgente Capitaneria	3	85	6,00	Prodotti Petroliferi
Braccio molo di Ponente	4 - 5	175	7,00	Merci varie Acido Solforico
Molo Centrale (Silos Grano)	6 - 7 - 8	200	6,50	Grano Merci varie
I braccio Molo di Tramontana	9 - 10	210	7,00	(Silos Cemento) Merci Varie

Il braccio Molo di Tramontana	11 - 12	230	5,50 – 6,50	Ormeggio motovedette C.P. Mezzi servizi tecnico nautici Accosto Motopescherecci



PORTO DI MONOPOLI

Il Porto di Monopoli ha attualmente un bacino di circa 17 ettari ed è stato inizialmente costruito sfruttando alcune calette naturali (cala curatori, cala delle Fontanelle, cala delle Batterie, cala del Porto) e chiudendo a levante con il molo Margherita (direzione NNW).

La recente costruzione della diga di Tramontana ha consentito, insieme alla protezione del bacino dai venti predominanti NW e NE, la creazione di banchine per l'ormeggio di

unità di media dimensione e di spostare l'imboccatura del porto a Levante con notevoli vantaggi per le manovre di ingresso ed uscita.

Questo molo, ultimato nel 2006, è lungo complessivamente 600 m nei due bracci, dotati di una recinzione doganale e security, dispone di ampi piazzali alla radice e di infrastrutture di banchina.

Le attività commerciali si svolgono sul molo di Tramontana e la destinazione funzionale dei moli e delle banchine è quella dell'ormeggio di navi tipo "General Cargo" adibite al traffico mercantile per trasporto di merci liquide (oli vegetali) o solide (nocciolino, concime, legname, sabbia) alla rinfusa.

Tra il molo di tramontana ed il vecchio porto di Monopoli, destinato all'ormeggio delle unità da pesca, alla cantieristica navale e al diporto nautico, non esiste altro collegamento viario che la normale viabilità cittadina che nella zona del porto vecchio costituisce l'unica virtuale separazione del territorio comunale dall'ambito demaniale marittimo.

Dal punto di vista strutturale, la banchina del Molo di Tramontana, destinata a questo tipo di traffico, dispone di tre banchine T1-T2-T3, T4 e T5 con fondali che variano da 5,0 a 8,0 metri con possibilità di ormeggio per tutta la sua lunghezza pari a 495 metri. L'avanzamento del fronte delle banchine T4 e T5 consente, inoltre, l'ormeggio di unità con portellone.

Solo il primo braccio del molo foraneo, che in origine chiudeva il bacino portuale verso nord, non è attualmente operativo per l'ormeggio di unità commerciali.

Nella tabella e figura che seguono, si riportano le principali caratteristiche delle banchine operative:

Nome	Lunghezza (m)	Profondità (m)	Destinazione accosto
T1-T2-T3	330	5,00 – 8,00	Merci liquide e solide alla rinfusa
T4	110	5,00	Merci liquide e solide alla rinfusa
T5	45	5,00	Merci liquide e solide alla rinfusa



TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI 58 REGIONE

2.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

Di seguito sono riportate delle schede dettagliate, ancorché con informazioni di carattere generale, degli interventi infrastrutturali prioritari intrapresi dall'Autorità Portuale, raggruppati per "linee di intervento" e distinti tra "interventi pianificati", "interventi programmati e "interventi in corso". Per "interventi pianificati" si intende quelli previsti nei documenti di programmazione ma non finanziati, per "interventi programmati" quelli finanziati ma non ancora avviati e per "interventi in corso" quelli in fase di realizzazione.

Scheda	Descrizione	Costo intervento
	Interventi pianificati	
1	Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	€ 55.500.000
2	Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 210.000.000
3	Bari - Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli	€ 31.500.000
4	Bari - Elettrificazione delle banchine traghetti per l'alimentazione da terra	€ 5.000.000
5	Bari - Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale	€ 5.000.000
6	Bari - Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere	€ 10.000.000
7	Bari - Realizzazione impianto di videosorveglianza intraportuale	€ 3.000.000
8	Bari - Approdo turistico nell'area del Molo S.Cataldo	€ 30.000.000
9	Bari - Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente	€ 9.000.000
10	Bari - Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella	€ 15.000.000

11	Bari - Costruzione nuova stazione marittima passeggeri nella nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella	€ 10.000.000
12	Barletta - Prolungamento di entrambi i moli foranei ed approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 20.000.000
13	Barletta - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€ 2.500.000
14	Monopoli - Approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 3.000.000
15	Monopoli - Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi	€ 2.500.000
	Interventi programmati	
16	Bari - Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri	€ 1.250.000
17	Bari - Lavori di adeguamento della viabilità interna	€ 972.350
18	Barletta - Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti	€ 2.800.000
	Interventi in corso	
19	Bari - Lavori di completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella" secondo le previsioni del piano regolatore portuale	€ 42.258.046,34

2.2.1 Interventi Pianificati

Scheda n.	1

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

porto di	**BARI**	**BARLETTA**	**MONOPOLI**

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

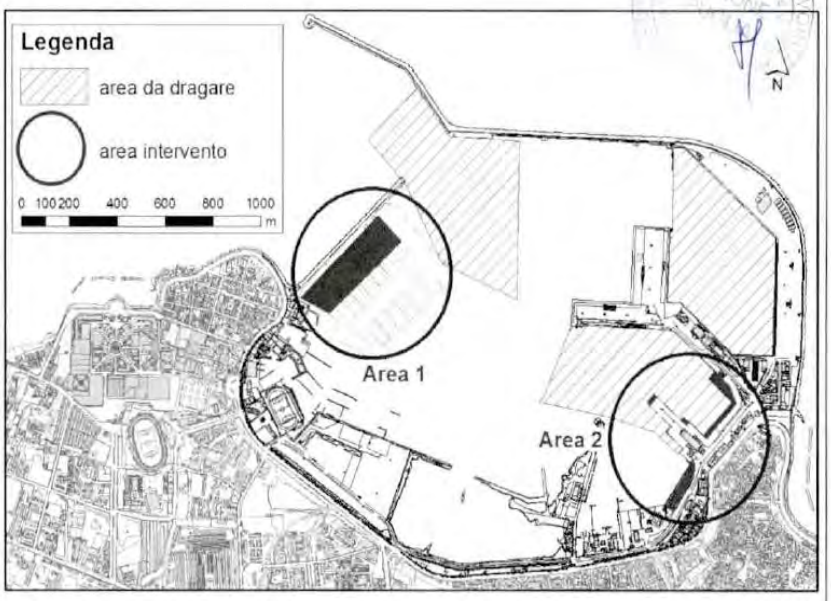
benefici attesi	I lavori di dragaggio hanno la finalità di migliorare la funzionalità del porto aumentando la profondità operativa del bacino portuale in particolare delle aree di manovra (attualmente variabile tra 8,50 e 11,50 metri) sino ad ottenere aree di operatività estesa con 12,00/13,00 metri di fondale in continuità con tutte le darsene operative; ciò consentirà l'accesso in porto e fornirà più ampi e sicuri spazi di evoluzione per navi traghetto e commerciali di maggiori dimensioni.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 55.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020		

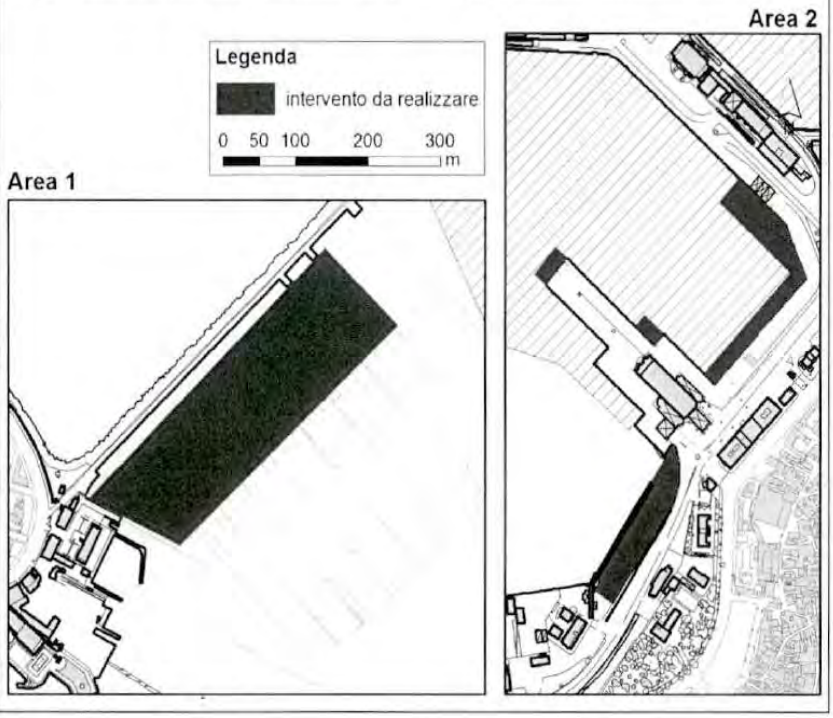
cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■	■													
autorizzazione		■	■	■												
gara				■	■	■										
esecuzione							■	■	■	■	■	■	■	■	■	
collaudo																■

All. Scheda n. 1

inquadramento cartografico





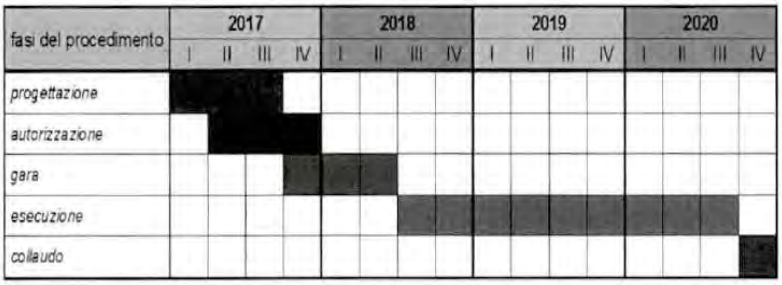
Scheda n.	2

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

porto di	**BARI**	**BARLETTA**	**MONOPOLI**

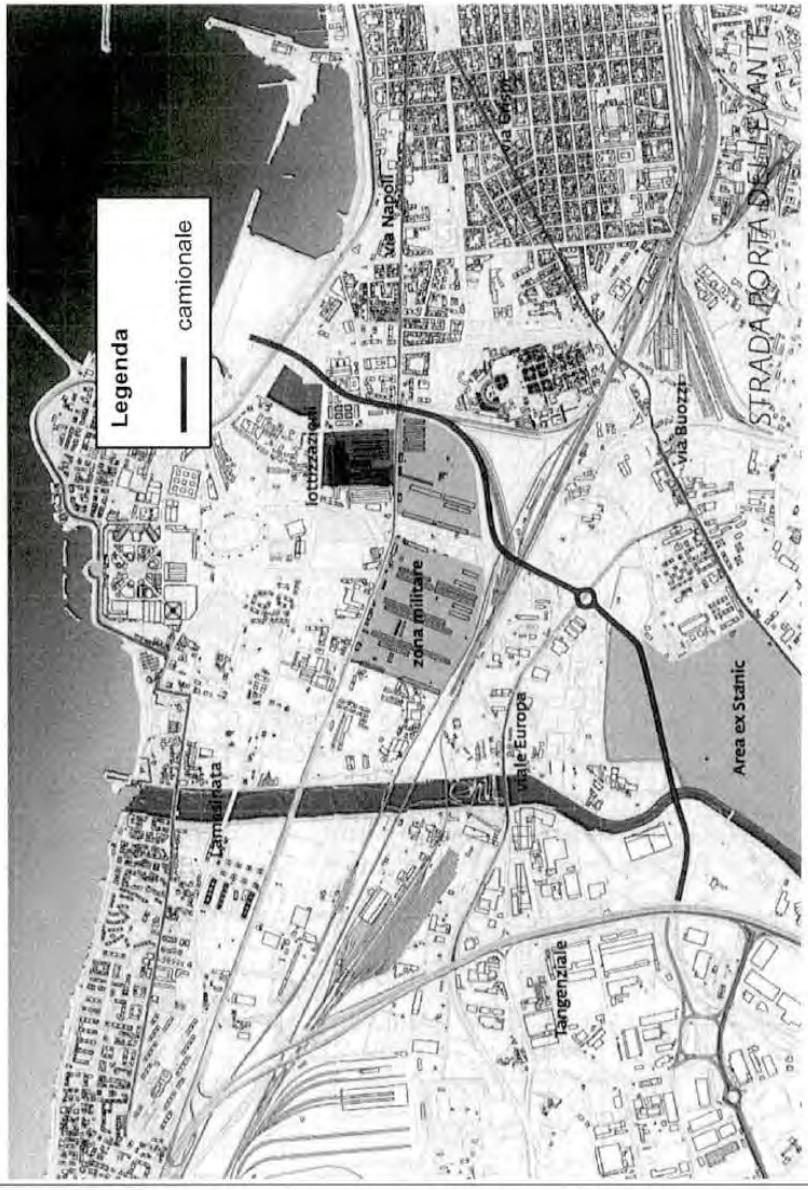
Titolo e descrizione ***Arteria stradale di collegamento (camionale) del porto di Bari con la viabilità extraurbana***	L'arteria stradale camionale rappresenta un asse viario strategico per decongestionare il quartiere Libertà e più in generale la città di Bari dal traffico merci da e per il porto di Bari. La Camionale canalizzerà il transito dei mezzi pesanti dal porto alla rete di collegamento regionale/nazionale e alle aree retroportuali attraverso un sistema di connessione stradale articolato in tre tronchi principali: un primo tronco in uscita dal porto e direzionato verso la strada metropolitana di Via Napoli, un secondo tronco in uscita dall'area metropolitana (collegamento con la Strada Statale SS16 verso Barletta-Foggia e verso Brindisi-Lecce e con la Strada Statale SS100 verso Taranto), e un terzo tronco di collegamento con l'autostrada A14 Taranto-Bologna.
benefici attesi	La realizzazione della camionale consentirà di ridurre gli impatti del traffico commerciale sul tessuto urbano retrostante il porto, eliminando gli attuali colli di bottiglia presenti nell'ultimo miglio, con la capacità di sostenere eventuali futuri incrementi di traffico portuale. Si eviterà inoltre il passaggio del traffico merci su gomma all'interno della città, con un notevole vantaggio per la qualità ambientale e per i cittadini.

stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 210.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale del Comune di Bari 2015/2017 Progettazione cofinanziata dalla Commissione Europea nell'ambito del Programma TEN-T Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020
cronoprogramma	

All. Scheda n. 2

inquadramento cartografico



			Scheda n.	3
linee di	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed		

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli***	Lavori per la creazione di edifici da destinare a depositi portuali, al controllo dello specchio acqueo portuale ed a strutture di supporto alla gestione e controllo doganale del traffico merci e passeggeri. Saranno realizzati fabbricati per una superficie coperta di circa 13.000 mq ed una volumetria di circa 55.000 mc che consentiranno anche di disporre di depositi portuali anche per la temporanea custodia doganale, per la provveditoria marittima, per il supporto al traffico dei passeggeri. E' prevista altresì la realizzazione di edifici dove consentire il trasferimento degli Uffici della Dogana e del suo Laboratorio chimico. Nel corpo di fabbrica dedicato ad uffici sarà sistemato il Gruppo della Guardia di Finanza, ora ubicato al di fuori del porto, e sarà realizzata una Sala convegni a disposizione della Comunità portuale. Sulla testata del molo, infine, è prevista la realizzazione di una torre di controllo del traffico marittimo che consentirà alla Capitaneria di porto di avere il controllo visivo dello specchio acqueo aumentando la sicurezza della navigazione e la rapidità delle operazioni di ormeggio/disormeggio delle navi.
benefici attesi	Il miglioramento delle condizioni operativi delle Istituzioni che eseguono i controllo su merci e passeggeri avrà come conseguenza la riduzione dei tempi di transito in porto, condizione indispensabile per rendere performanti le banchine dedicate alle autostrade del mare. Nel contempo l'intervento consentirà di liberare immobili degli anni '800, attualmente utilizzati dalla Dogana con grandi diseconomie e difficoltà operative stante la loro ubicazione in una zona con pochissime aree libere per viabilità e controlli, che verrebbero restituiti all'utilizzo urbano consentendo di creare spazi pubblici di aggregazione nell'interfaccia città-porto.

stato intervento	pianificato	programmato	in corso

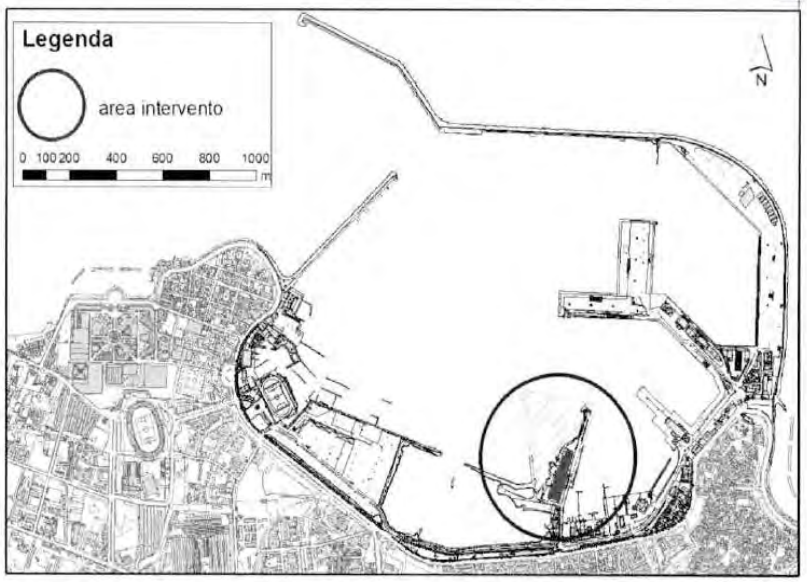
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 31.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale

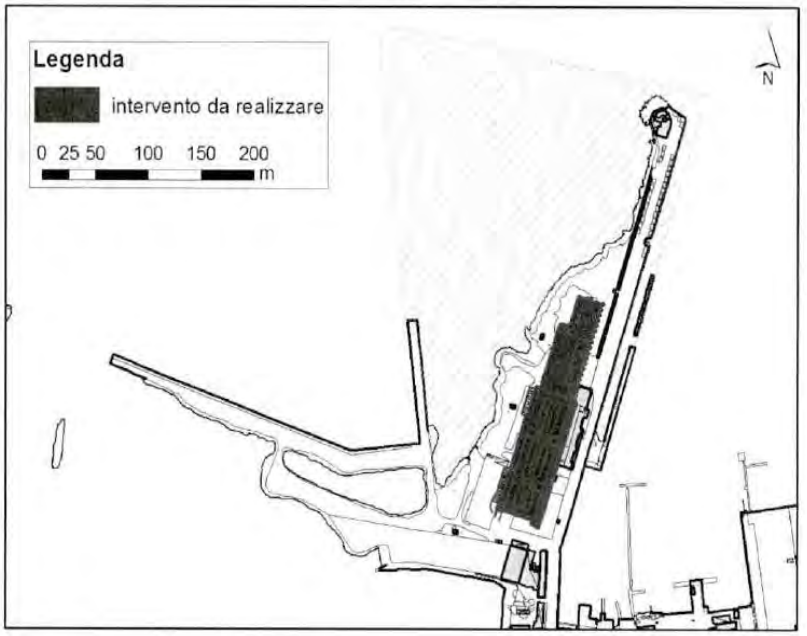
cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■														
autorizzazione		■	■													
gara			■	■	■											
esecuzione						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
collaudo																■

All. Scheda n. 3

inquadramento cartografico





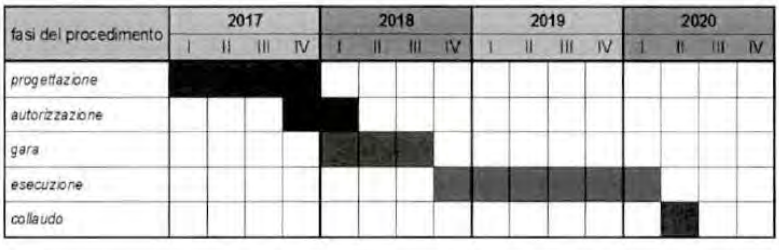
Scheda n.	4

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Elettrificazione delle banchine traghetti per l'alimentazione da terra***	Il progetto prevede la realizzazione di un impianto per il cold ironing a servizio di banchine destinate all'ormeggio di traghetti ro-pax di linee comunitaria. Saranno realizzate le opere necessarie per la trasformazione dell'energia in alta tensione proveniente da apposita stazione di trasformazione ENEL già esistente all'interno dell'area portuale nonché quelle per il trasporto con cavidotto sottomarino e gli apparati di consegna sottobordo. Per rendere realizzabile l'intervento è stato sottoscritto nel 2010 un accordo con ENEL in base al quale quest'ultima società ha realizzato una nuova cabina primaria all'interno dell'area portuale che oltre che soddisfare le esigenze operative attuali del porto e dell'area urbana limitrofa possa fornire potenze adeguate per alimentare all'occorrenza le navi ormeggiate alle banchine all'uopo attrezzate. Per definire le specifiche di progetto è stato definito un accordo con un armatore che opera con una linea traghetti ro-pax giornaliera con la Grecia coinvolgendolo nelle fasi di studio anche al fine di verificare la fattibilità degli adeguamenti a bordo delle navi.
benefici attesi	L'intervento ha la finalità di consentire lo spegnimento dei motori di bordo durante la sosta in porto con forti riduzioni delle immissione inquinanti. Sulla scorta dei risultati ottenuti da questa azione, riguardante solo le banchine utilizzate dai traghetti per i collegamenti comunitari, si valuterà il piano generale di intervento che riguarderà tutte le altre darsene traghetti oltre alle banchine dedicate alle navi da crociera che, dagli studi, sono le più energivore e, di conseguenza, quelle che producono le maggiori quantità di COx

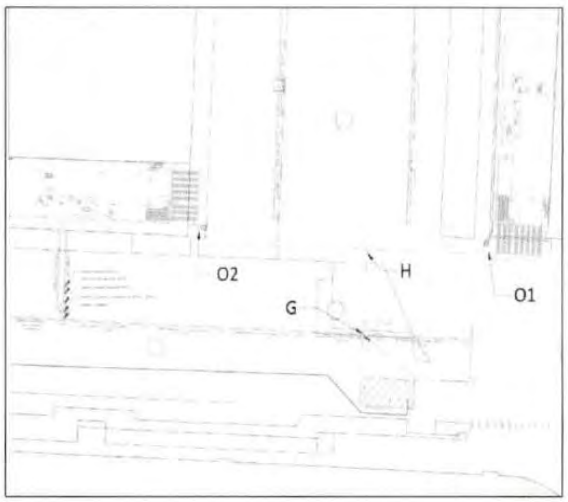
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
cronoprogramma	

All. Scheda n. 4

inquadramento cartografico





Legenda

cavidotto

sottomarino

Scheda n.	5

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale***	Il Porto di Bari è dotato di un proprio Port Community System denominato GAIA che consente la gestione informatizzata di processi portuali multiattore al fine di semplificare le attività logistiche nell'area portuale riducendo al massimo le formalità cartacee. L'attuale sistema già consente l'interoperabilità con il sistema PMIS dell'Autorità Marittima e con la PLN di UIRNET. L'intervento in questione consiste nell'evoluzione del sistema per consentire la piena e totale interoperabilità con tutti gli altri sistemi nazionali e regionali predisposti per il supporto alla catena logistica.Con l'intervento saranno potenziate le infrastrutture di tracciamento e controllo dei mezzi e delle merci containerizzate nell'area portuale al fine di consentire l'invio degli stati di attraversamento dei vari varchi (portuali, aree sterili, parcheggi, piazzali operativi, ecc.) agli operatori logistici ed alle Istituzioni interessate. Consentirà altresì di supportare gli operatori portuali ed il mondo dello shipping fornendo strumenti di mediazione informatica per evitare di dover modificare i sistemi informativi aziendali agli standard fissati dai sistemi nazionali doganali e marittimo.
benefici attesi	Poter disporre di questo strumento telematico consentirebbe al porto di assicurare una elevata efficienza nell'interazione tra gli attori dei vari processi portuali con riduzione dei transit time per passeggeri e merci ma soprattutto l'integrazione con tutte le altre modalità di trasporto e gli altri nodi logistici. Obiettivo dell'intervento sarà anche quello di ampliare le possibilità di condivisione delle informazioni portuali con tutti gli altri porti collegati da linee passeggeri e/o merci favorendo la creazione di servizi avanzati di supporto a tutte le modalità di traffico oltre che allo sviluppo delle autostrade del mare.

stato intervento	pianificato	programmato	in corso

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

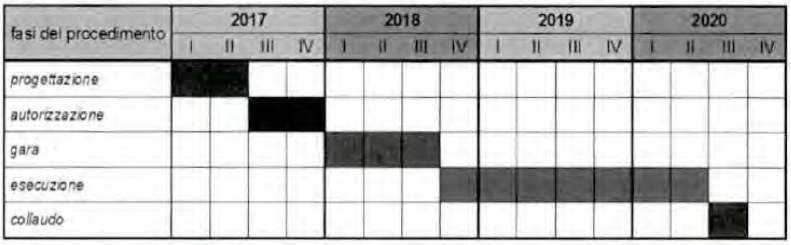
cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione																
autorizzazione																
gara																
esecuzione																
collaudo																

Scheda n.	6

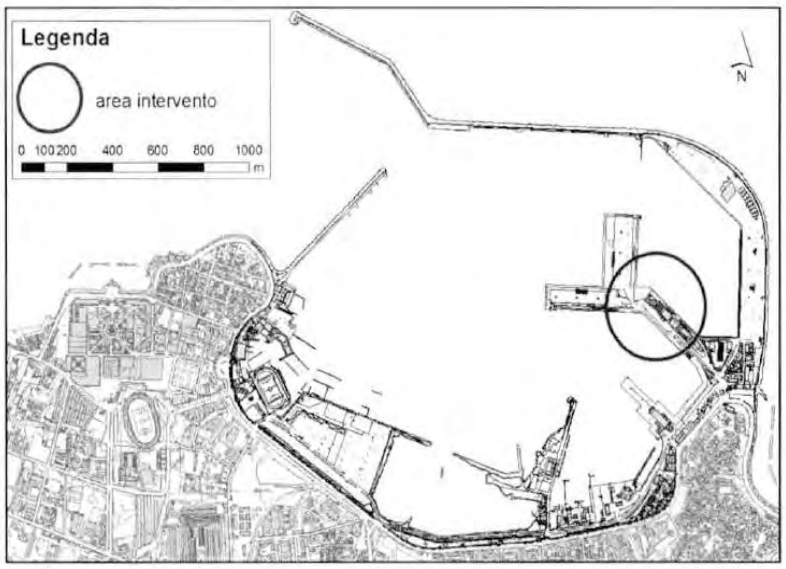
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere***	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'ampliamento ha una estensione di circa 4000 mq distribuiti sui tre livelli corrispondenti dell'edificio che si amplia ottenendo complessivi 8000 mq con continuità architettonica e funzionale dell'intero immobile. La progettazione creerà le condizioni per mantenere centralizzate le fasi di check-in, consegna bagagli ed i controlli di security, per evidenti ragioni di economicità, assicurando la realizzabilità di un sistema di passerelle pedonali sopraelevate che consentiranno ai passeggeri di raggiungere in assoluta sicurezza anche le banchine più distanti non prevedendo interferenze con la viabilità stradale sottostante.
benefici attesi	L'opera fornisce spazi adeguati di accoglienza per consolidare la presenza delle compagnie che già scalano il porto e predisporsi 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.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 10.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento candidato nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
cronoprogramma	

All. Scheda n. 6

inquadramento cartografico





Scheda n. 7

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Realizzazione impianto di videosorveglianza intraportuale***	L'intervento consiste nella realizzazione di un impianto che consentirà la videosorveglianza, il controllo antintrusione, il monitoraggio delle aree soggette a controlli di security quello delle aree interessate dal transito e dalla sosta dei mezzi destinati all'imbarco/sbarco dai traghetti. Sarà realizzata, altresì, l'infrastruttura per il trasferimento dei dati in parte in fibra ottica ed in parte in wi-fi. Tutte le immagini saranno gestite da un software di integrazione che consentirà la gestione multiutente al fine di assicurarne l'utilizzo contemporaneo a tutte le forse di polizia presenti in porto. Il software avrà anche funzionalità di motion detection ed intelligence analisys per consentire l'utilizzo anche in assenza di personale in sala di controllo e la post elaborazione delle immagini.
benefici attesi	Svolgere i controlli di sicurezza previsti dalle norme nazionali ed internazionali senza creare appesantimenti nelle operazioni portuali. Per quel che riguarda il controllo delle merci, in particolare, si potrà sostenere la crescita dei traffici consentendo contemporaneamente il potenziamento dei controlli di sicurezza senza appesantimento sui tempi di attesa.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 3.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale

cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■	■													
autorizzazione			■	■	■											
gara						■	■	■								
esecuzione									■	■	■	■				
collaudo													■			

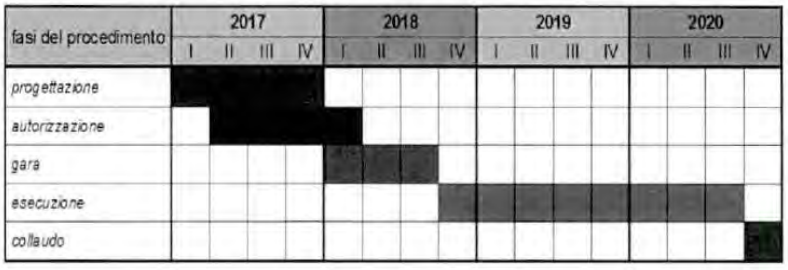
Scheda n. 8

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

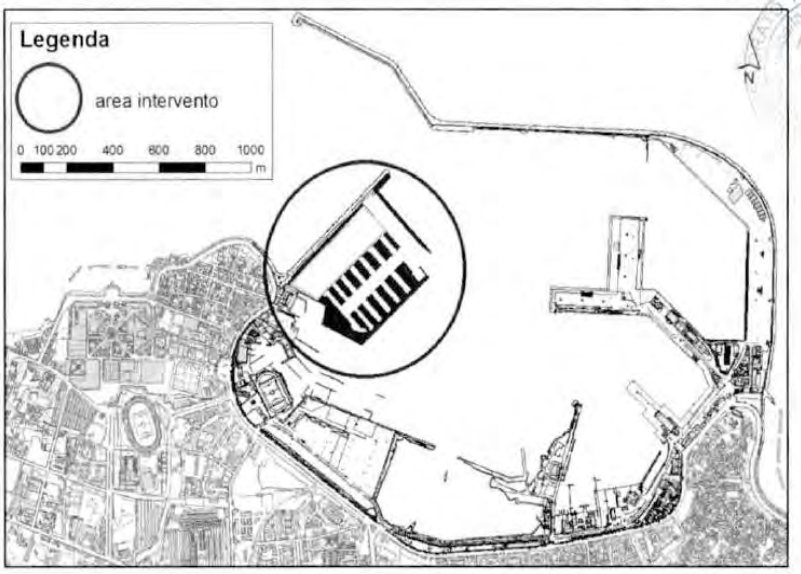
Titolo e descrizione ***Approdo turistico nell'area del Molo S.Cataldo***	Lo studio di fattibilità fatto predisporre dall'Autorità Portuale ha disegnato alcuni scenari di utilizzo possibili tra i quali l'Ente intenderebbe privilegiare quello che prevede la realizzazione di un approdo turistico con ricettività di circa 400 posti per barche stanziali e 40 posti per barche in transito. E' prevista la possibilità di realizzare una banchina per attracco navi di piccole navi da crociera e/o maxi yacht; un'area coperta con ristorante, uffici, circoli sportivi, di superficie pari a 1200 mq; un'area di circa 12500 mq di spazi espositivi a terra, di cui 5000 mq coperti e corredati da terrazza panoramica; n.440 posti auto dedicati ai diportisti, di cui 25 per portatori di handicap; n. 320 posti auto in parcheggio pubblico; n.104 box per deposito attrezzi e motori a servizio dei diportisti. Un elemento di grande valore dello studio è la possibilità di realizzare, con una interruzione della diga foranea di sottoflutto, una seconda imboccatura portuale dedicata solo alle imbarcazioni da diporto per eliminare la interferenza con le navi di grande stazza.
benefici attesi	I nuovo uso del molo San Cataldo, all'attualità sottoutilizzato e con grossi limiti di utilizzabilità per usi commerciali, come porto turistico comporta i seguenti benefici: a)aumentare la dotazione di posti barca per il diporto del Comune di Bari di cui esso è fortemente in deficit; b)rendere disponibili spazi a terra e a mare che, vista la immediata vicinanza dell'area della Fiera del Levante, potrebbero essere utilizzati per una Fiera nautica; c)creare una imboccatura dedicata al solo diportismo, autonoma rispetto a quella attuale, al fine di separare la navigazione delle navi commerciali e da crociera da quella dei natanti da diporto.

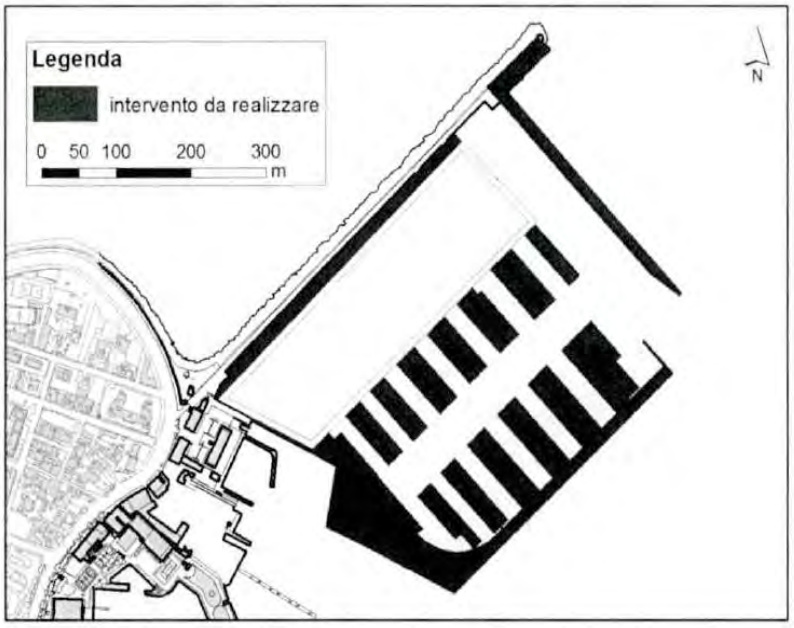
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

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

All. Scheda n. 8

inquadramento cartografico

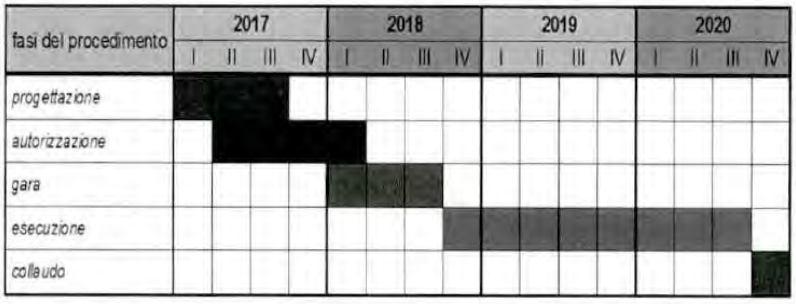




Scheda n. 9

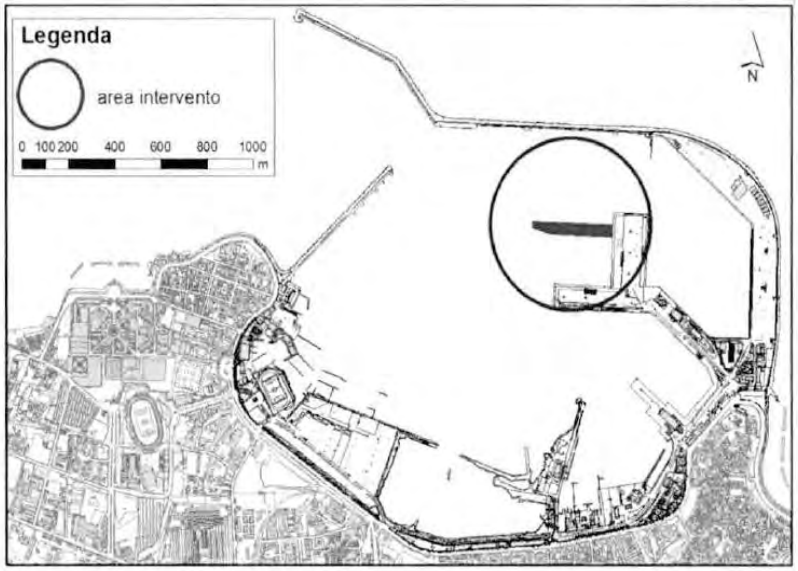
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

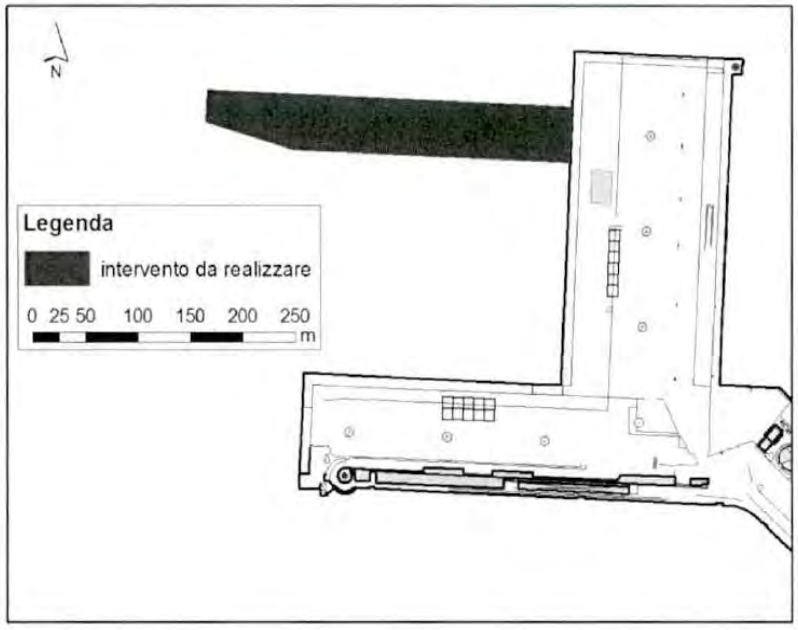
porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente***	L'intervento è finalizzato a migliorare la funzionalità e la fruibilità delle banchine della Darsena di Ponente del porto di Bari, mediante la realizzazione di uno sporgente lungo m 350 radicato alla parte superiore della banchina 11, per creare due nuovi accosti di navi di grandi dimensioni. Si otterranno in tale modo due ormeggi in piena sicurezza, oltre che per navi della tipologia ro/pax, anche per due navi da crociera di lunghezza di oltre m 300. L'opera è concepita come un grande pontile con struttura a giorno e destinazione d'uso riservata al traffico passeggeri e pertanto non presenta particolari criticità costruttive. La realizzazione dell'opera comporta modeste criticità ambientali, limitate in particolare alla fase di scavo e costruzione delle pile di appoggio.
benefici attesi	Aumento della capacità ricettiva del porto anche alle più grandi navi da crociera e conferma del ruolo di hub crocieristico del basso adriatico con conseguente consolidamento del traffico crocieristico con favorevoli ricadute sull'indotto turistico inteso come leva di sviluppo del territorio. Razionalizzazione delle funzioni portuali, opportunità di ospitare con sicurezza all'ormeggio le navi di maggiori dimensioni, aumento dell'offerta di ormeggi contemporanei di navi traghetto e crociera.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 9.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
cronoprogramma	

All. Scheda n. 9

inquadramento cartografico





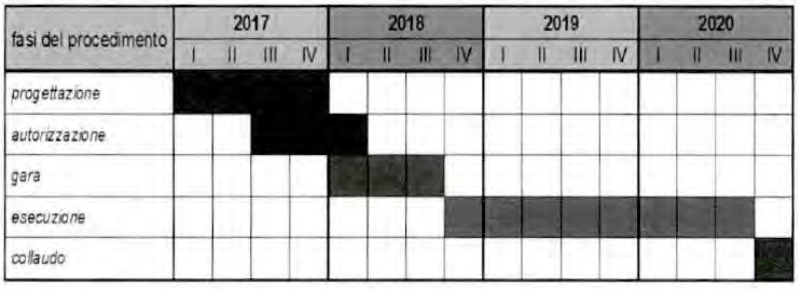
Scheda n. 10

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

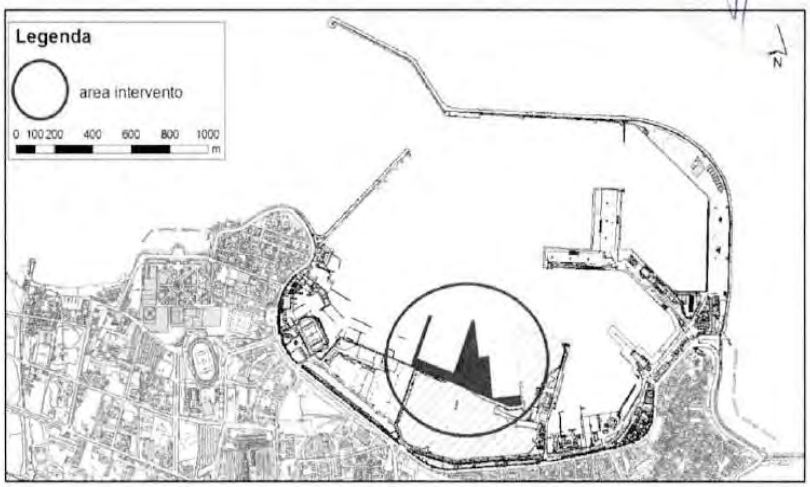
Titolo e descrizione ***Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli - Marisabella***	L'intervento di realizzazione di moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella è finalizzato alla creazione di una darsena dedicata ai traghetti ro-pax e ro-ro. Le opere saranno realizzate in ampliamento delle banchine in corso di costruzione e sono necessarie per assicurare l'ormeggio in sicurezza di almeno sette traghetti di grandi dimensioni. Saranno realizzati idonei denti di attracco per garantire l'ormeggio "poppa a terra" assicurando tuttavia le navi alle banchine laterali così da essere indipendenti dalle condizioni meteomarine che provocano, anche con eventi di modesta entità, un'intesa agitazione interna dello specchio acqueo. La realizzazione dell'opera comporta modeste criticità ambientali, limitate in particolare alla fase di scavo e costruzione degli scanni di imbasamento dei massi. Non saranno necessari ulteriori lavori di dragaggio in quanto verranno utilizzati i fondali in corso di realizzazione previsti sino alla profondità di 12 m.
benefici attesi	L'obiettivo dell'intervento è quello di operare una fondamentale azione di riorganizzazione degli spazi operativi per i traghetti all'interno del porto. Si prevede di trasferire nella nuova darsena tutti i traghetti con destinazione sia comunitaria che extra-Schengen liberando dal traffico il Molo S.Vito e la Darsena di ponente. Nel primo caso si avrebbe il vantaggio di decongestionate un'area critica per la mobilità interna al porto e nel secondo di rendere le banchine a completa disposizione del traffico crocieristico. La presenza di adeguati piazzali consentirebbe di disporre di aree di preimbarco nelle immediate vicinanze dei traghetti limitando lo spostamento dei mezzi.

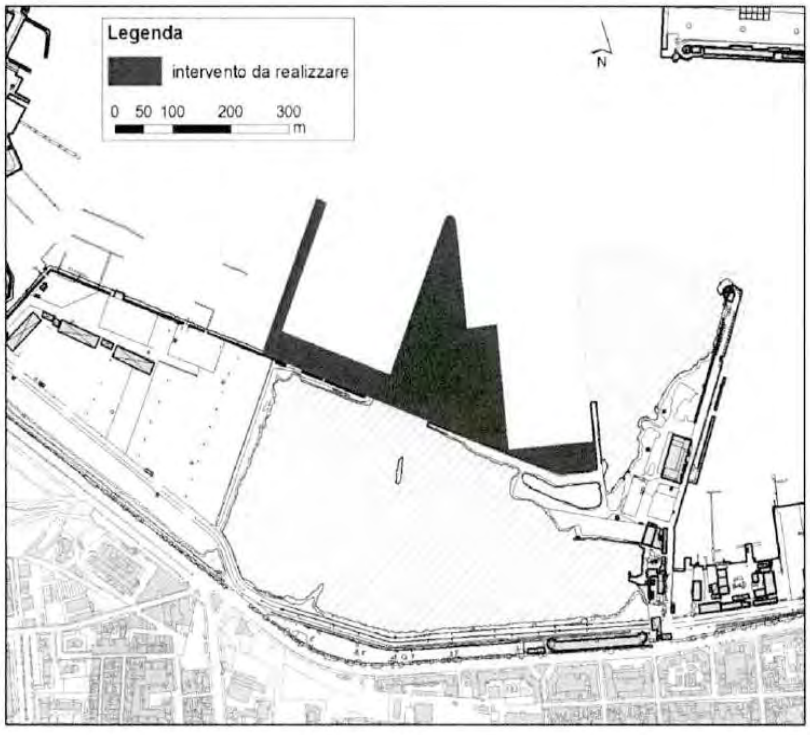
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

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

All. Scheda n. 19

inquadramento cartografico





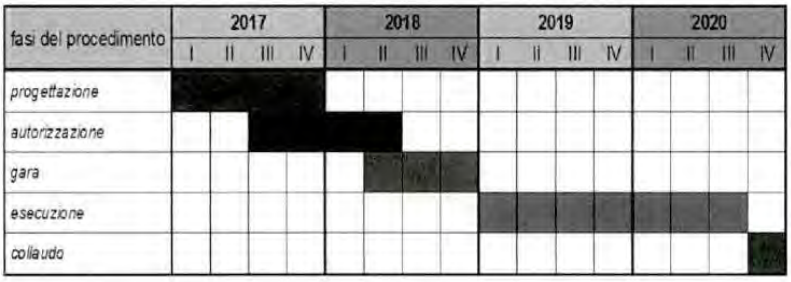
Scheda n.	11

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

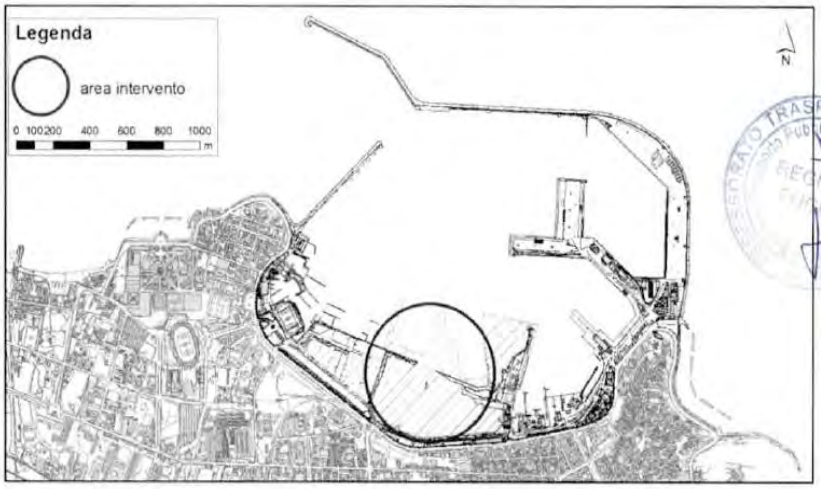
Titolo e descrizione ***Costruzione nuova stazione marittima passeggeri nella nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella***	L'intervento è finalizzato alla costruzione di una nuova stazione marittima passeggeri a supporto del traffico della nuova Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella che sarà realizzata per completare la riorganizzazione delle funzioni portuali anche con riferimento al traffico ferries. La nuova stazione marittima sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente ospitano sia le agenzie marittime che i servizi ai passeggeri. La struttura sarà su più livelli e si estenderà in orizzontale con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione. Particolare attenzione sarà posta ai varchi di controllo che dovranno consentire una gestione contemporanea di più navi sia in fase di imbarco che di sbarco. Anche i parcheggi e le aree di preimbarco dovranno essere oggetto di studi approfonditi per facilitare il transito dei mezzi diminuendo i tempi delle operazioni di imbarco/sbarco soprattutto di quelli non accompagnati.
benefici attesi	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi che si prevede saranno particolarmente intensi con l'unificazione dei traffici comunitari e non comunitari.

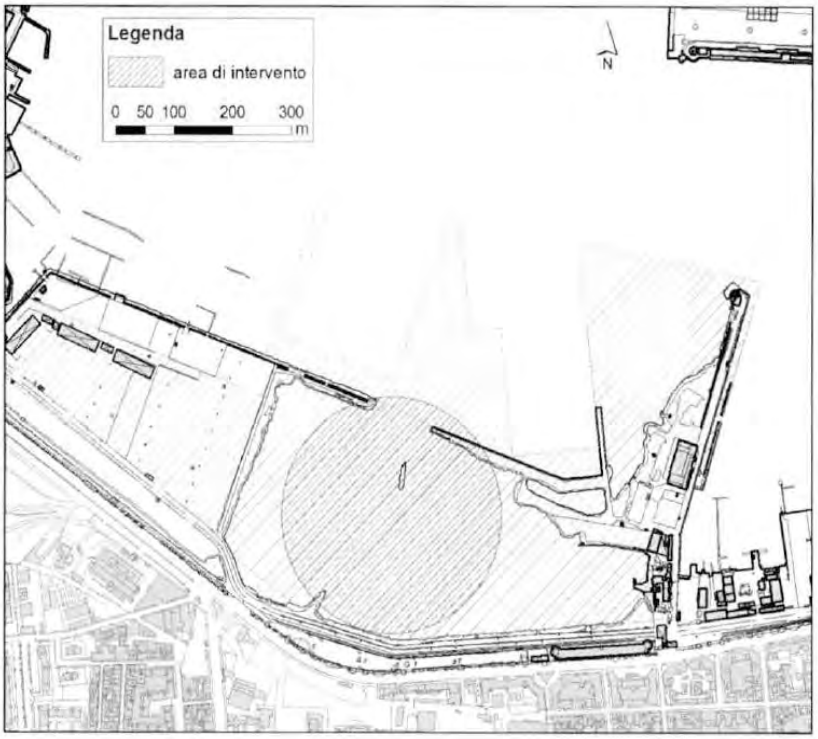
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

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

All. Scheda n.	11

inquadramento cartografico





Scheda n.	12

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

porto di	BARI	**BARLETTA**	MONOPOLI

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

stato intervento	pianificato	**programmato**	in corso

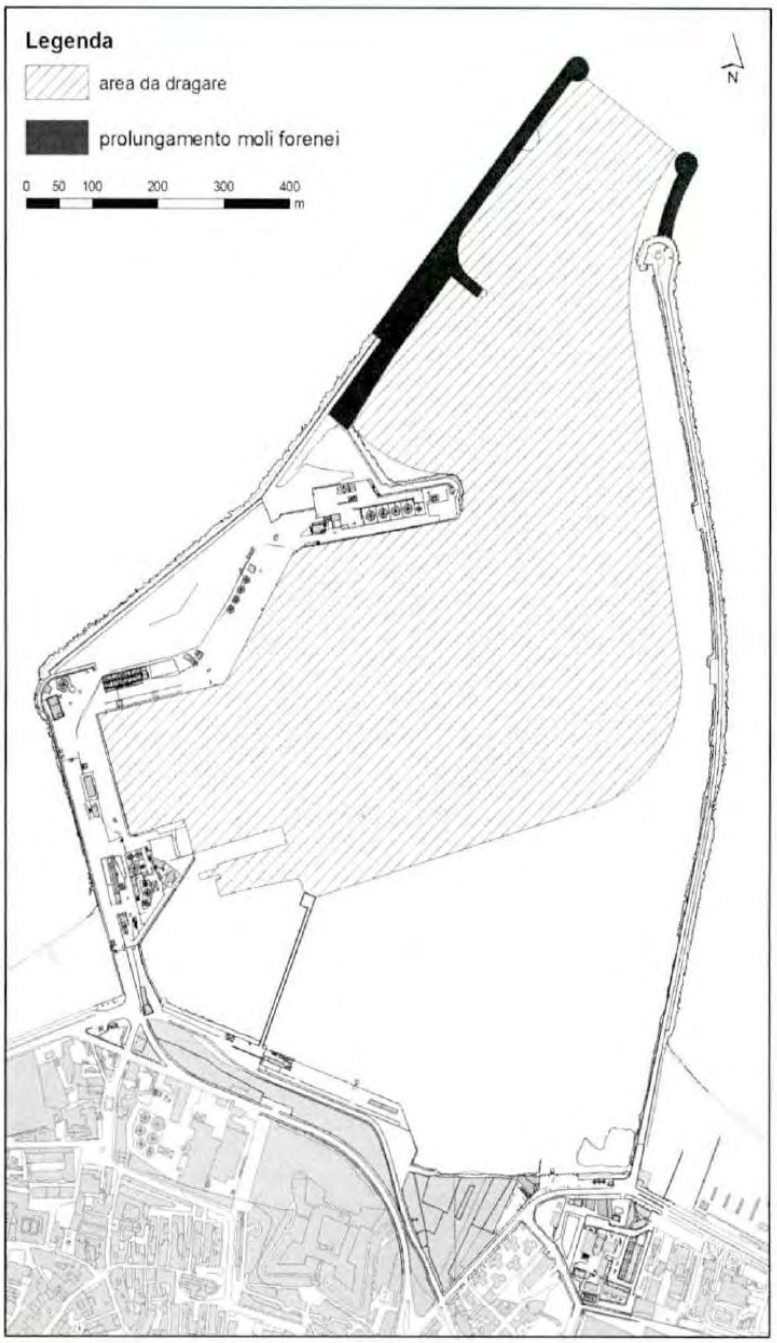
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 20.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale

cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■	■	■	■											
autorizzazione			■	■	■	■										
gara						■	■	■								
esecuzione									■	■	■	■	■	■	■	
collaudo																■

All. Scheda n. 12

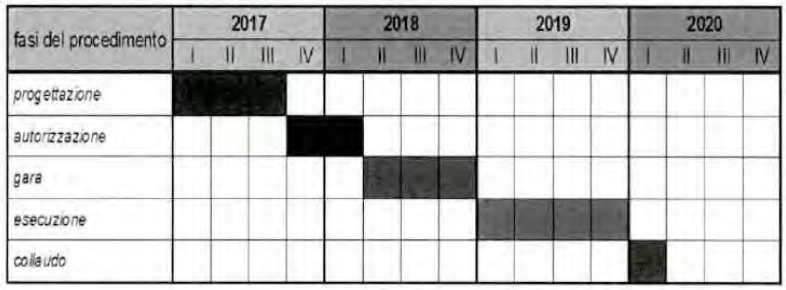
inquadramento cartografico



Scheda n.	13

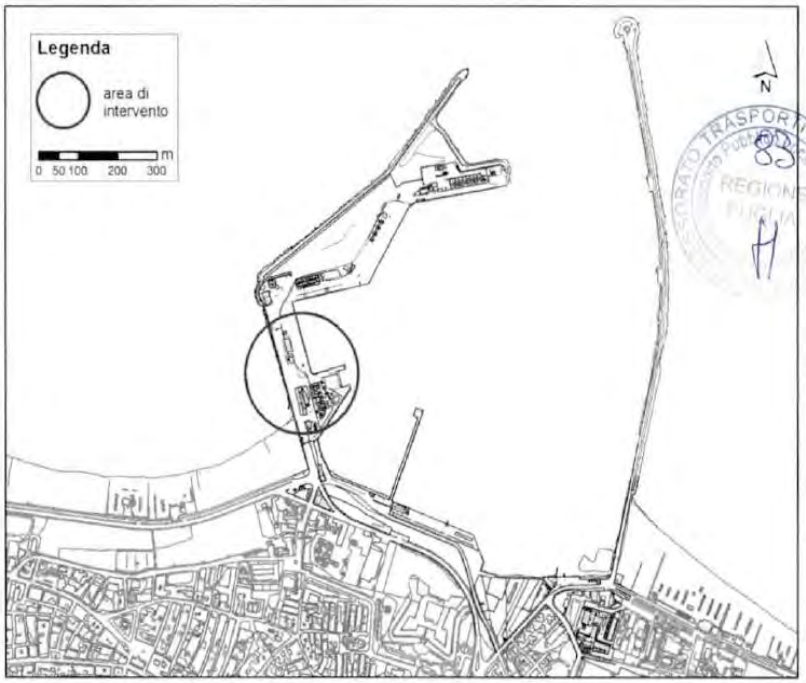
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

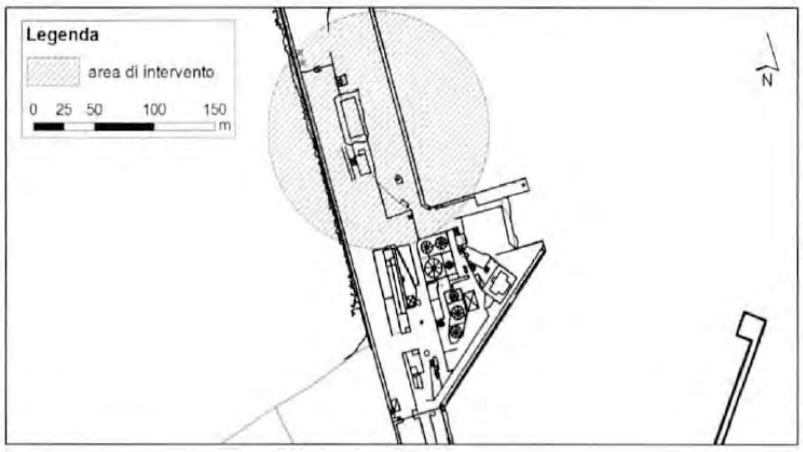
porto di	**BARI**	**BARLETTA**	**MONOPOLI**

Titolo e Descrizione ***Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi***	L'intervento è finalizzato alla costruzione di un edificio che ospiti la stazione marittima passeggeri, gli uffici dell'Ente e quelli per le Istituzioni operanti in porto. Il dimensionamento sarà effettuato tenendo conto che l'attività traghetti potrebbe essere svolta in funzione di supporto al Porto di Bari nei periodi di picco oltre che su nuove linee con porti minori soprattutto dell'Albania. La nuova palazzina sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente sono state predisposte per l'eventuale attività di controllo. La struttura su più livelli con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione.
benefici attesi	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017
cronoprogramma	

All. Scheda n.	13

inquadramento cartografico





Scheda n. 14

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

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

stato intervento	pianificato	programmato	in corso

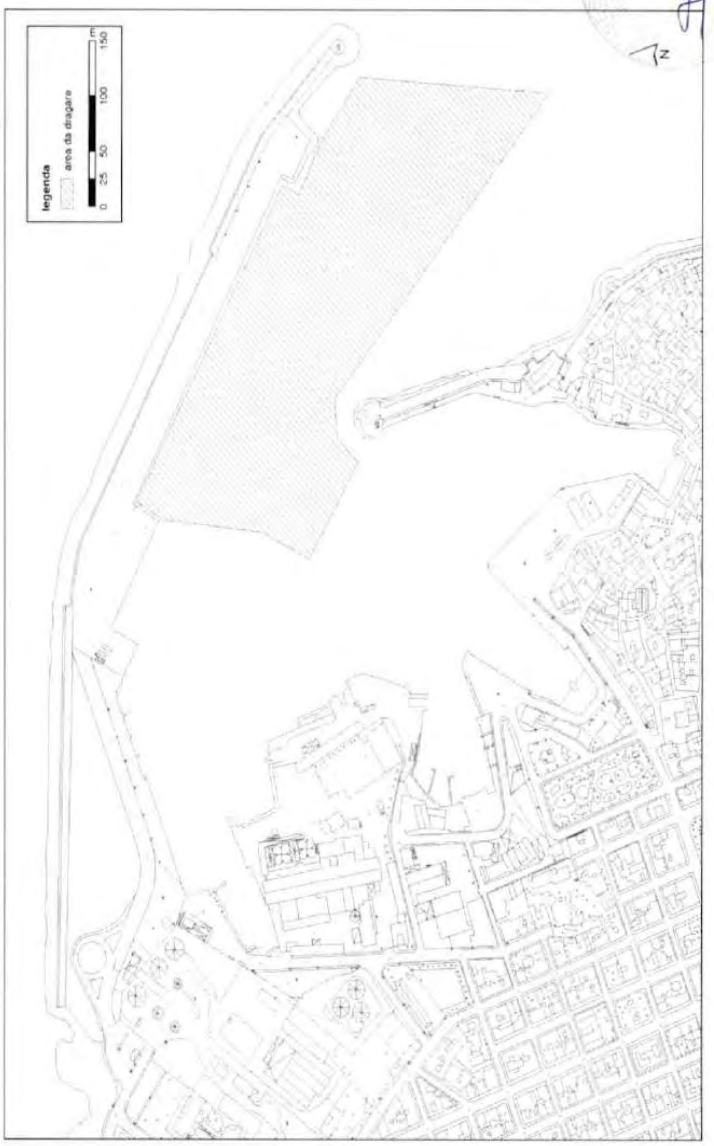
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 3.000.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Progettazione finanziata con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale

cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■	■	■												
autorizzazione			■	■	■	■										
gara							■	■	■							
esecuzione										■	■	■	■	■	■	
collaudo																■

All. Scheda n. 14

inquadramento cartografico



Scheda n. 15

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

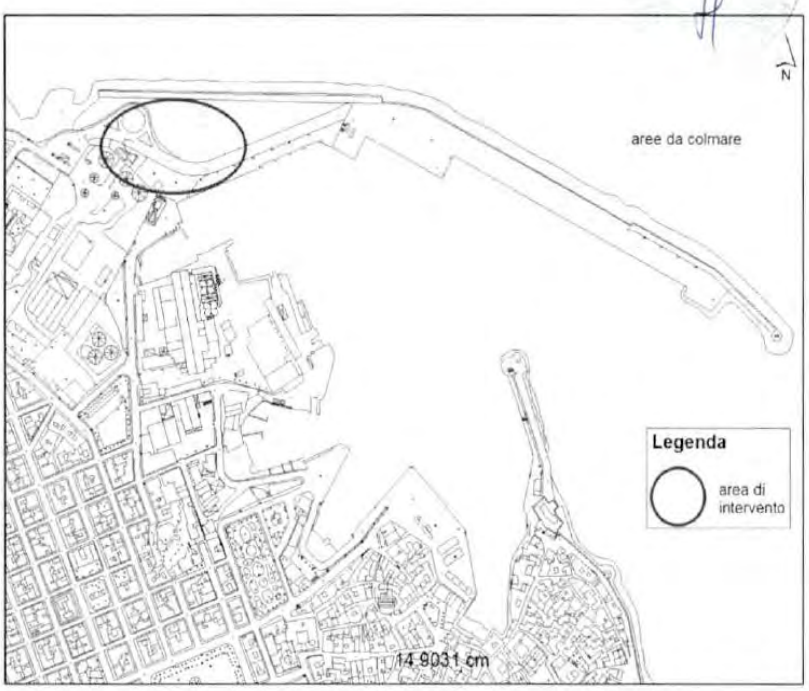
Titolo e descrizione ***Costruzione palazzina per controlli, uffici e servizi***	L'intervento è finalizzato alla costruzione di un edificio che ospiti la stazione marittima passeggeri, gli uffici dell'Ente e quelli per le Istituzioni operanti in porto. Il dimensionamento sarà effettuato tenendo conto della necessità di gestione del traffico crocieristico di medio cabotaggio che già oggi utilizza il porto di Monopoli e di un auspicabile aumento favorito anche dalla stessa struttura di accoglienza. Si terrà conto anche che l'attività traghetti potrebbe essere svolta in funzione di supporto al Porto di Bari nei periodi di picco oltre che su nuove linee con porti minori soprattutto della Grecia. La nuova palazzina sostituirà le strutture prefabbricate che attualmente sono state predisposte per l'eventuale attività di controllo. La struttura su più livelli con moduli studiati al fine di assicurare la gestione dei picchi di traffico contenendo, negli altri periodi, i costi di gestione.
benefici attesi	L'obiettivo principale sarà quello di realizzare una struttura che garantisca la massima accoglienza ai passeggeri, mettendo a disposizione anche servizi adeguati, ma soprattutto che faciliti le operazioni di controllo assicurando sempre fluidità ai flussi di persone e mezzi.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 2.500.000,00 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017

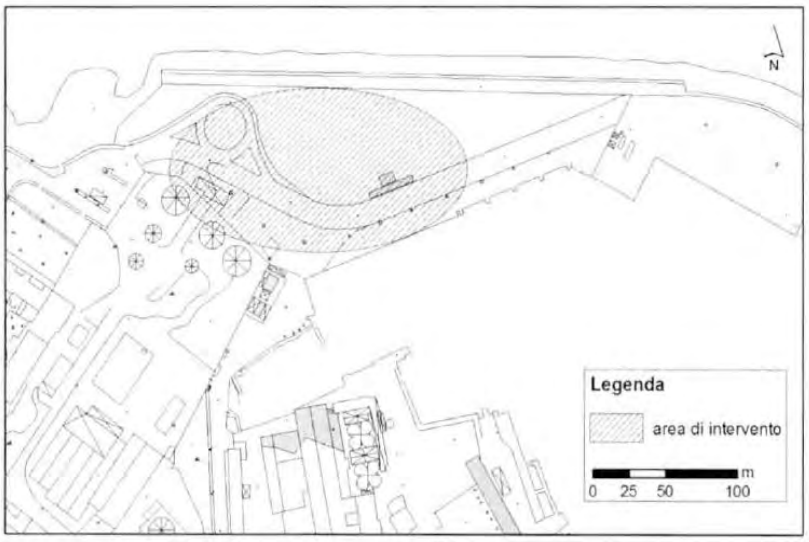
cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■	■													
autorizzazione				■	■											
gara						■	■	■								
esecuzione									■	■	■	■				
collaudo													■			

All. Scheda n. 15

inquadramento cartografico





88

2.2.2 Interventi programmati

Scheda n. 16

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

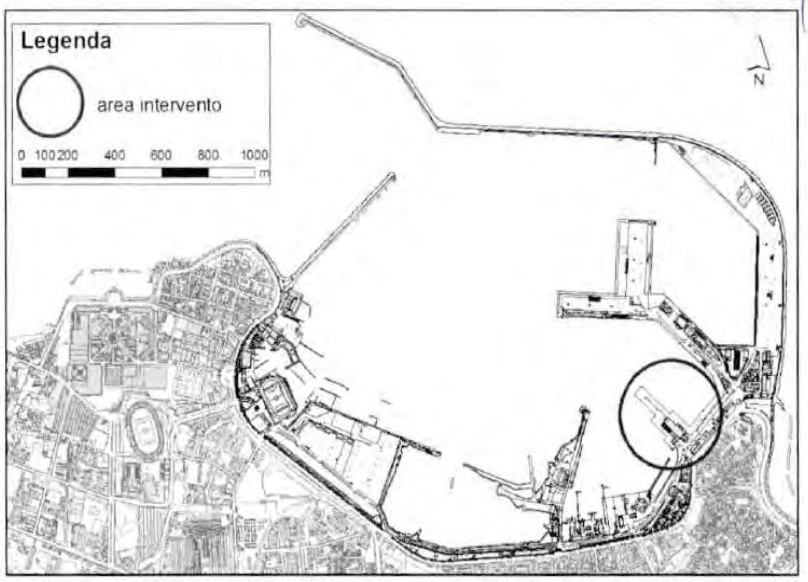
Titolo e descrizione ***Lavori di adeguamento della Stazione Marittima Passeggeri***	La Stazione Marittima ubicata sul molo S.Vito è destinata al traffico Ro-Pax transfrontaliero, in prevalenza verso destinazioni extra-Schengen; per la maggiore fluidità dei flussi passeggeri e razionalità e piena aderenza alla normativa sulle procedure di controllo di questo tipo di traffico, vi è l'esigenza di disporre di nuovi spazi e rifunzionalizzare quelli esistenti. L'intervento consiste nella costruzione di un padiglione di circa mq 600 in un solo piano, posto in aderenza all'edificio esistente, dove trasferire definitivamente la procedura di controllo allo sbarco ed all'imbarco aumentando il numero delle postazioni di controllo e separando i flussi tra passeggeri comunitari e non comunitari. Nelle aree dell'edificio esistente si potrà, quindi, procedere ai lavori di ri-funzionalizzazione degli spazi esistenti, senza creare criticità ai traffici, e predisponendo nuovi e più accoglienti spazi per le zone di attesa, i servizi e gli uffici per Dogana, Finanza e Polizia di frontiera legati al diretto espletamento delle funzioni ivi svolte.
benefici attesi	Le nuove opere consentiranno maggiore fluidità e speditezza nelle previste operazioni di controllo all'imbarco ed allo sbarco. In particolare si renderà possibile eseguire tali operazioni contemporaneamente durante i periodi di traffico intenso, quando le compagnie incrementano le corse, con la possibilità di ridurre i tempi di sosta all'ormeggio nella normalità di diminuire i tempi di attesa per i controlli di frontiera.
stato intervento	**pianificato** — **programmato** — **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 1.250.000,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale

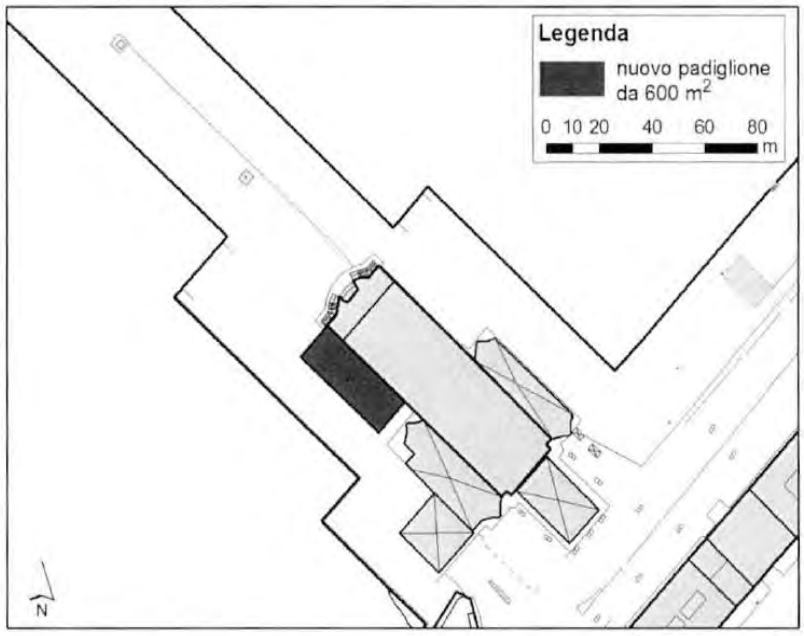
cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■														
autorizzazione		■	■													
gara			■	■												
esecuzione				■	■	■	■									
collaudo								■								

All. Scheda n. 16

inquadramento cartografico





	Scheda n.	17

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

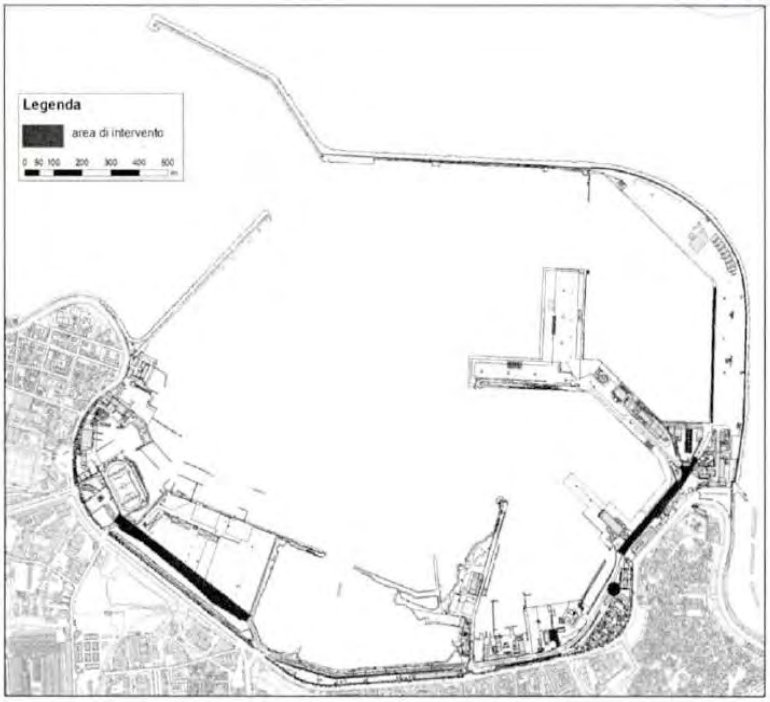
porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Lavori di adeguamento della viabilità interna***	L'intervento consiste nell'adeguamento della viabilità portuale nelle seguenti zone: a)tra il Varco della Vittoria e il Varco Caracciolo; b)nei pressi del Varco Marisabella; c)tra il Varco Pizzoli ed il Varco Capitaneria; d)nei pressi dei varchi delle port facilities. Si tratta essenzialmente di lavori di rifacimento del manto stradale previo consolidamento della fondazione e ridisegno della viabilità con creazione di corsie dedicate per il transito dei mezzi autorizzati provvisti di sistemi di controllo accessi automatici collegati al sistema GAIA. Si prevede altresì di migliorare i percorsi dedicati ai pedoni creando dei corridoi protetti che consentano ai passeggeri di spostarsi in sicurezza tra i varchi portuali pedonali e le stazioni marittime eliminando le interferenze longitudinali con la viabilità dei mezzi pesanti e delle auto. Sarà migliorata la segnaletica e verranno introdotti sistemi di rallentamento della velocità dei mezzi soprattutto in vista dei posti di controllo.
benefici attesi	L'obiettivo che si prevede di raggiungere con l'intervento in questione è di migliorare la sicurezza della circolazione interna, soprattutto pedonali, riducendo le interferenze tra tipologie di traffico differenti e velocizzando le procedure di controllo agli accessi portuali per i mezzi fidelizzati.
stato intervento	**pianificato** — **programmato** — **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 972.350,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
cronoprogramma	

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione	■	■														
autorizzazione		■														
gara		■	■													
esecuzione			■	■	■											
collaudo					■											

All. Scheda n. 17

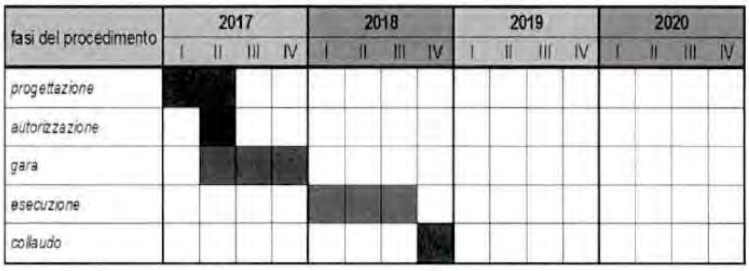
inquadramento cartografico



	Scheda n.	18

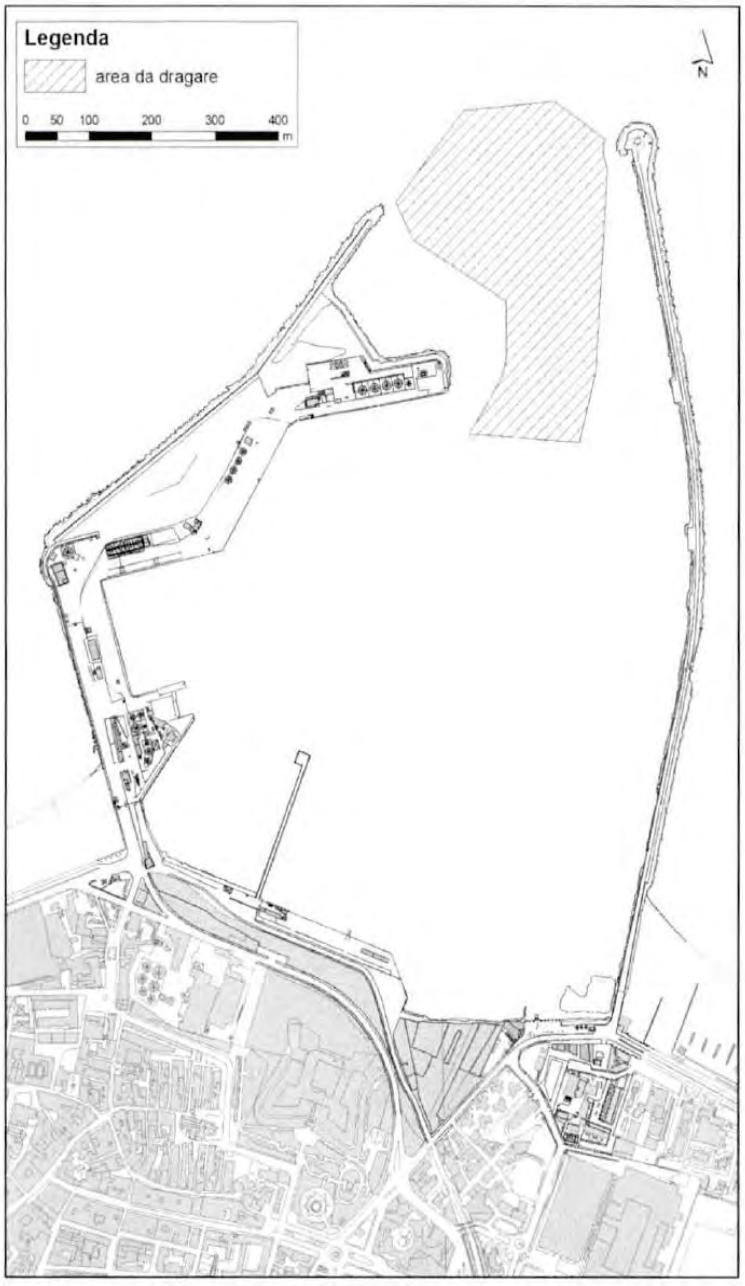
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

Titolo e descrizione ***Lavori di manutenzione dei fondali nei pressi dell'imboccatura del porto per il ripristino delle quote preesistenti***	Il progetto prevede il dragaggio all'imboccatura del porto di Barletta con la finalità di rimuovere il sedimento accumulatosi negli ultimi anni per ripristinare i fondali almeno sino alla quota preesistente di - 8 m rispetto al l.m.m.. Per quasi tutto il materiale, risultato non contaminato dalle analisi di caratterizzazione, è previsto lo sversamento in un'area marina non costiera, mentre la parte residua sarà smaltita, previo trattamento, in opportuna discarica. Non si riscontrano particolari criticità legate alla esecuzione dei lavori trattandosi di escavo di materiale classificato come limo-sabbioso. Gli impatti ambientali sono da considerarsi complessivamente di entità moderata. Si riscontrano le maggiori criticità sull'"ambiente marino" e sul "fondale marino" durante la fase di escavo, ma risultano controllabili grazie all'utilizzo delle misure di mitigazione previste. Un impatto di moderata entità è atteso anche durante la fase di sversamento a largo sulle componenti ambientali "acque marine" e "ambiente marino".
benefici attesi	L'attuale situazione determina dei limiti operativi non consentendo di sfruttare a pieno le banchine commerciali che presentano fondali più profondi. Questa condizione comporta notevoli disagi per gli operatori che negli ultimi anni non trovano più un'adeguata risposta all'esigenza di utilizzare navi da 8/10.000 tonn. Il ripristino di adeguati fondali all'imboccatura consentirebbe sia di incrementare la capacità operativa del bacino portuale, ottimizzando la gestione degli investimenti in equipment effettuati dagli operatori, che di aumentare gli standard di sicurezza delle operazioni di manovra nel bacino portuale.
stato intervento	**pianificato** | **programmato** | **in corso**
piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 2.800.000,00 Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2015/2017 Intervento finanziato con fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale
cronoprogramma	

All. Scheda n. 18

inquadramento cartografico



2.2.3 Interventi in corso

Scheda n. 19

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

porto di	BARI	BARLETTA	MONOPOLI

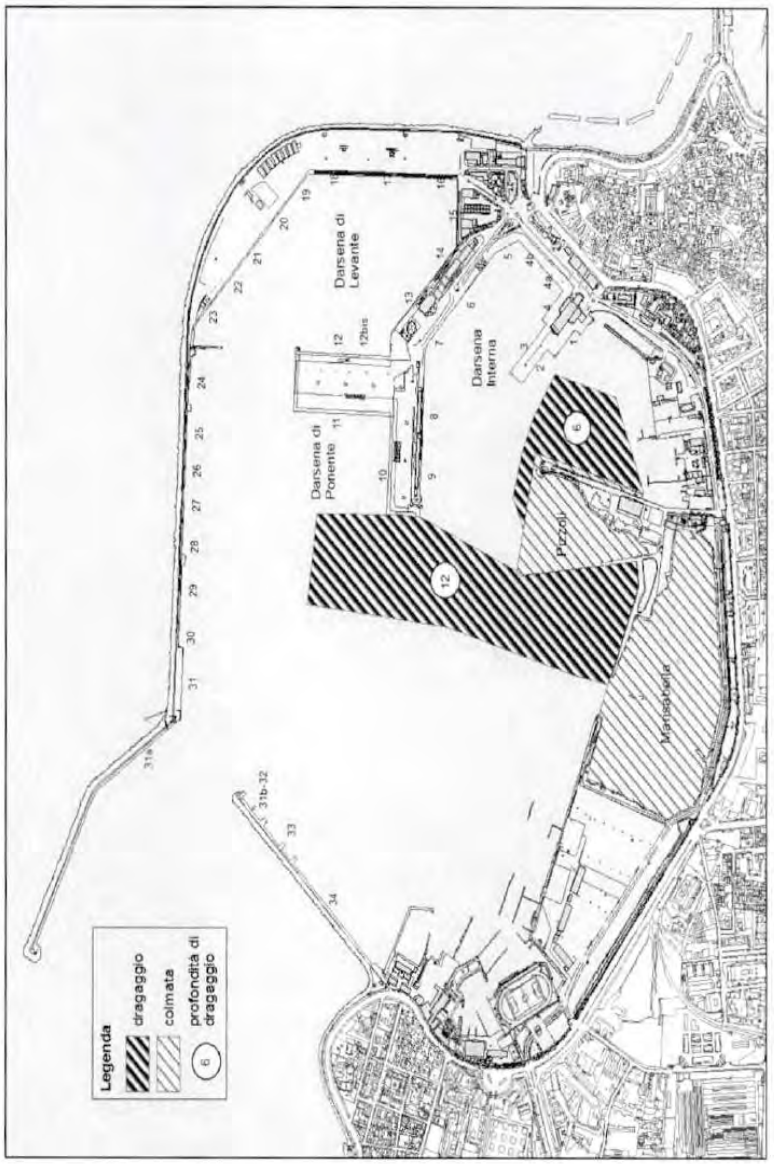
Titolo e descrizione ***Lavori di completamento delle strutture portuali nell'area "Pizzoli-Marisabella" secondo le previsioni del piano regolatore portuale***	Gli interventi di completamento sono relativi a due principali tipologie di opere: a) la colmata nell'ansa di Marisabella b) l'ampliamento del Molo Pizzoli Tali opere si inseriscono in un tratto del Porto compreso fra il Molo S.Vito ad est ed il Molo San Cataldo ad ovest. Il lavoro principale prevede il dragaggio di due diverse aree sino alle diverse profondità di 12m e 6m rispetto al l.m.m. e tutto il materiale, sia la roccia che il sedimento, dovrà essere sversato in colmata per realizzare due piazzali di estensione complessiva di circa 30 ettari. Il riempimento dell'ansa di Marisabella, a partire dal molo Pizzoli realizzerà una banchina di riva ormeggiabile, costituita da cassoni cellulari in c.a. con profondità al piede di –12 metri sul l.m.m.. L'ampliamento del Molo Pizzoli realizzerà uno sporgente trapezoidale in luogo dell'attuale molo per uno sviluppo di banchine di circa 1000 m complessivi. Le banchine ad Est e Nord del Molo sono del tipo a massi sovrapposti fino ad una profondità a filo banchina di –6 metri sul l.m.m. L'intervento prevede altresì la realizzazione di opere per il deflusso in mare delle acque pluviali cittadine che sfociano nell'ansa di Marisabella e un sistema di trattamento delle acque meteoriche raccolte sui piazzali "Pizzoli-Marisabella".
benefici attesi	Le opere in corso di completamento, in attuazione del piano regolatore vigente, porteranno nell'area Pizzoli-Marisabella alla creazione di piazzali e banchine da destinare ai traghetti ro-pax e ro-ro. L'intervento consentirà di operare una fondamentale azione di riorganizzazione degli spazi operativi per i traghetti all'interno del porto. Si prevede di trasferire nella nuova darsena tutti i traghetti con destinazione sia comunitaria che extra-Schengen liberando dal traffico il Molo S.Vito e la Darsena di ponente. Nel primo caso si avrebbe il vantaggio di decongestionate un'area critica per la mobilità interna al porto e nel secondo di rendere le banchine a completa disposizione del traffico crocieristico. La presenza di adeguati piazzali consentirebbe di disporre di aree di preimbarco nelle immediate vicinanze dei traghetti limitando lo spostamento dei mezzi.
stato intervento	**pianificato** / **programmato** / **in corso**
piano finanziario	**Costo complessivo intervento: € 42.258.046,34** Stazione Appaltante: Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Campania Molise Puglia e Basilicata

cronoprogramma

fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
progettazione																
autorizzazione																
gara																
esecuzione	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
collaudo													■	■		

All. Scheda n. 19

inquadramento cartografico



2.3 L'analisi del traffico attuale

L'idea innovativa intrapresa anni fa con la creazione del network dell'Autorità Portuale del Levante, adesso ripresa dall'attuale progetto di riforma della portualità, ha prodotto in questi ultimi anni eccellenti risultati sui porti di Bari, Barletta e Monopoli e sui relativi territori di riferimento.

Gli interventi messi in campo da questa amministrazione nell'ottica dell'ottimizzazione delle risorse e caratteristiche dei tre porti hanno frenato gli effetti negativi dei crisi economica che pesantemente hanno colpito anche il settore dei trasporti ed in particolare sul versante marittimo.

Il network del Levante nel 2015 ha consolidato la tendenza dell'anno precedente che aveva fatto registrare un cambio di rotta rispetto alla diminuzione dei traffici osservata nel 2013 e negli anni immediatamente precedenti sia per quanto attiene il movimento commerciale e passeggeri. Questi risultati premiano, ancora una volta, l'ottimo lavoro messo in atto da questa Autorità Portuale nella gestione dei tre porti offrendo servizi innovativi e utili alla collettività portuale, nonché all'impegno sinergico, fortemente voluto e ricercato, con le altre amministrazione e con gli operatori portuali tutti.

Di seguito nella tabella sono riportati i dati aggregati per il 2015, relativi ai tre porti amministrati dall'Autorità Portuali, con il confronto al 2014 e le previsioni sul 2016 formulate sulla base dei dati consolidati ad agosto corrente.

Per quanto attiene alle merci è facile rilevare come la già buona performance del 2015, con un aumento di traffico di circa il 6,63 %, venga ulteriormente confermata nel 2016 con una previsione di crescita stimata pari al 10,76% rispetto all'anno precedente che farebbe sfondare al totale il muro dei 7.000.000 di tonnellate. Determinante per questo risultato la forte crescita del traffico container, che aumenta di circa il 20% rispetto all'anno precedente, per cui si conta di arrivare ad una movimentazione complessiva nel 2016 di oltre 76.000 TEU, e di quello su rotabili che aumenta di circa il 5% con dati relativi al segmento ro/ro che da soli aumentano di circa il 15%.

Il 2015 è stato un anno in chiaroscuro per i passeggeri con un dato praticamente analogo al 2014 per la quota ferries ma fortemente negativo per le crociere che ha portato, complessivamente, ad una riduzione di circa l'11,52% del traffico totale. Varie le cause di tale diminuzione ma prime fra tutte le difficoltà per gli armatori di fare adeguate programmazioni per effetto del problema del transito nella Laguna di Venezia delle grandi navi.

AUTORITA' PORTUALE DEL LEVANTE (Porti di Bari, Barletta e Monopoli)		Anno 2015			Anno 2014		Anno 2016	
		Dati disaggregati			Totali	Variazione % accertata rispetto al 2014	Totali (stime su trend dati consolidati ad agosto 2016)	Variazione % stimata rispetto al 2015
	Merci in tonnellate, N° navi passeggeri e contenitori	Navigazione in complesso						
		Totale	Sbarchi	Imbarchi				
A2	Rinfuse liquide, di cui:	489.121	388.036	101.085	520.933	-6,11	498.903	2,00
A21	petrolio greggio	0	0	0				
A22	prodotti raffinati	422.266	330.975	91.311				
A23	gas liquefatti	0	0	0				
A24	prodotti chimici	24.500	20.000	4.500				
A25	fertilizzanti	0						
A26	altre rinfuse liquide	42.355	37.061	5.274				
A3	Rinfuse solide, di cui:	2.945.699	2.605.901	339.798	2.726.295	8,05	3.004.613	2,00
A31	cereali	2.120.825	1.958.851	161.974				
A32	derrate alimentari mangimi	32.900	25.566	7.334				
A33	carbone	33.543	33.543	0				
A34	prodotti metallurgici, minerali	54.012	51.117	2.895				
A35	minerali grezzi, cementi, calci	319.250	211.888	107.362				
A36	fertilizzanti	268.829	211.284	57.545				
A37	prodotti chimici	94.588	91.900	2.688				
A38	altre rinfuse solide	21.752	21.752	0				
C=A2+A3	Totale merci alla rinfusa	3.434.820	2.993.937	440.883	3.247.228	5,78	3.503.516	2,00
A4	Merci varie in colli, di cui:	2.940.806	1.403.225	1.537.581	2.732.201	7,64	3.558.375	21,00
A41	in contenitori	532.296	226.834	305.462				
A42	ro-ro	2.395.626	1.168.815	1.226.811				
A43	altre merci varie	12.884	7.576	5.308				
A1+A2+A3+A4	Tonnellaggio totale merci movimentate	6.375.626	4.397.162	1.978.464	5.979.429	6,63	7.061.892	10,76
B1	Numero navi	4.738	2.380	2.358	4.742	-0,08	5.449	15,00
B2	Movimento passeggeri	1.492.446	622.885	586.604	1.686.733	-11,52	1.615.137	8,22
B21	Locali/Passaggio Stretto	0	0	0				
B22	Passeggeri traghetti	1.124.175	581.859	542.316			1.191.626	6,00
B23	Crociere (B231+B232)	368.271	41.026	44.288			423.512	15,00
B231	Crociere "Home port"	85.314	41.026	44.288				
B232	Crociere "Transiti"	282.957						
B3	Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	60.009	30.806	29.203	35.932	67,01	76.211	27,00
B31	pieni	51.266	23.153	28.113				
B32	vuoti	8.743	7.653	1.090				
B33	di cui TEU "trasbordati"	0	0	0				
	Movimento veicoli/numero	339.060	164.878	174.182	333.521	1,66	356.013	5,00
	Movimento veicoli/mt. Lineari	n.d.	n.d.	n.d.				

Questa tendenza nel 2016 si è completamente invertita al punto di avere una ripresa di traffico di circa il 15% con un dato complessivo che a fine 2016 potrebbe tornare quasi ai livelli del 2014. La scelta di COSTA CROCIERE, comunicata nelle scorse settimane, di programmare per la prossima stagione una nuova tratta che utilizzerà il Porto di Bari come home port e come unico scalo per l'imbarco/sbarco dei passeggeri fa prevedere che questa inversione di tendenza potrebbe consolidarsi definitivamente con una differente programmazione rispetto al passato di cui i porti pugliesi potranno beneficiare.

Scendendo un po' nel dettaglio dei dati ferries si rileva che le linee con Croazia e Montenegro continuano nel loro trend di diminuzione, così come quelle con la Grecia anche se in maniera meno evidente mentre per quanto riguarda l'Albania i dati rilevati testimoniano una forte crescita, intorno a circa il 20% anche per effetto di un maggiore utilizzo da parte di viaggiatori che raggiungano quella destinazione per fini turistici.

Per quanto attiene ai risultati dei singoli porti, almeno relativamente al 2015, i porti di Bari e Barletta seguono lo stesso trend di crescita del traffico merci con incrementi rispettivamente pari all'8,8% ed al 6,7 % rispetto all'anno precedente. Non positivo, invece, il dato per Monopoli che registra una diminuzione di circa il 17% del totale delle merci movimentate, probabilmente causato dal mancato consolidamento di traffico nuovo che era stato gestito nell'anno precedente, che riporta il dato complessivo ai valori medi del 2012/2013.

Di seguito i modelli ESPO relativi al 2015 per i singoli porti del network nonché per il porto di Bari, che è porto *core* della rete TEN-T, le statistiche per il periodo 2001/2015.

Sulla scorta della serie storica riportata è possibile elaborare una previsione dei traffici al 2025 che, ovviamente, è da ritenere una mera ipotesi di lavoro atteso che le dinamiche dei traffici marittimi non seguono andamenti statistici almeno su scala temporale e geografica ridotta quale quella di nostro riferimento.

PORTO : Bari

ANNO PERIODO	2014 Gennaio - Dicembre			2015 Gennaio - Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**3.121.290**	**1.538.163**	**4.659.453**	**3.360.440**	**1.709.784**	**5.070.224**	**410.771**	**8,8%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Prodotti raffinati	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Altre rinfuse liquide	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**1.836.791**	**104.064**	**1.940.855**	**1.962.176**	**172.203**	**2.134.379**	**193.524**	**10,0%**
Cereali	1.728.848	81.726	1.810.574	1.800.213	161.974	1.962.187	**151.613**	8,4%
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	0	6.257	6.257	0	7.334	7.334	**1.077**	17,2%
Carbone	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	0	5.934	5.934	45.587	2.895	48.482	**42.548**	717,0%
Minerali grezzi, cementi, calci	8.375	0	8.375	10.500	0	10.500	**2.125**	25,4%
Fertilizzanti	58.965	10.147	69.112	67.463	0	67.463	**-1.649**	-2,4%
Prodotti chimici	37.617	0	37.617	35.413	0	35.413	**-2.204**	-5,9%
Altre rinfuse solide	2.986	0	2.986	3.000	0	3.000	**14**	0,5%
A4 **MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)**	**1.284.499**	**1.434.099**	**2.718.598**	**1.398.264**	**1.537.581**	**2.935.845**	**217.247**	**8,0%**
In conteniton	**122.421**	**194.802**	**317.223**	**226.834**	**305.462**	**532.296**	215.073	67,8%
Ro/ro	**1.160.447**	**1.236.957**	**2.397.404**	**1.167.920**	**1.226.811**	**2.394.731**	-2.673	-0,1%
Altre merci varie	**1.631**	**2.340**	**3.971**	**3.510**	**5.308**	**8.818**	4.847	122,1%
Numero navi	1.972	1.947	-	1.972	1.947	-	-	-
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	**645.909**	**630.957**	**1.686.403**	**622.881**	**586.598**	**1.491.786**	**-194.617**	**-11,5%**
Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 50 miglia)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Passeggeri traghetti	**572.523**	**552.607**	**1.125.130**	**581.859**	**542.316**	**1.124.175**	**-955**	**-0,1%**
Crociere (B231+B232)	**73.386**	**78.350**	**561.273**	**41.022**	**44.282**	**367.611**	**-193.662**	**-34,5%**
Crociere "Home Port"	73.386	78.350	151.736	41.022	44.282	85.304	-66.432	-43,8%
Crociere "Transiti"	[redacted]		409.537	[redacted]		282.307	-127.230	-31,1%
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	**18.642**	**17.290**	**35.932**	**30.806**	**29.203**	**60.009**	**24.077**	**67,0%**
Pieni	11.684	17.011	28.695	23.153	28.113	51.266	22.571	78,7%
Vuoti	6.958	279	7.237	7.653	1.090	8.743	1.506	20,8%
di cui TEU "trasbordati"	[redacted]			[redacted]			**0**	**0,0%**
Movimento veicoli/numero	**160.408**	**173.113**	**333.521**	**164.878**	**174.182**	**339.060**	**5.539**	**1,7%**
Movimento veicoli/mt. Lineari	**n.d.**	**n.d.**	**0**	**n.d.**	**n.d.**	**0**	**0**	**0,0%**

PORTO : Barletta

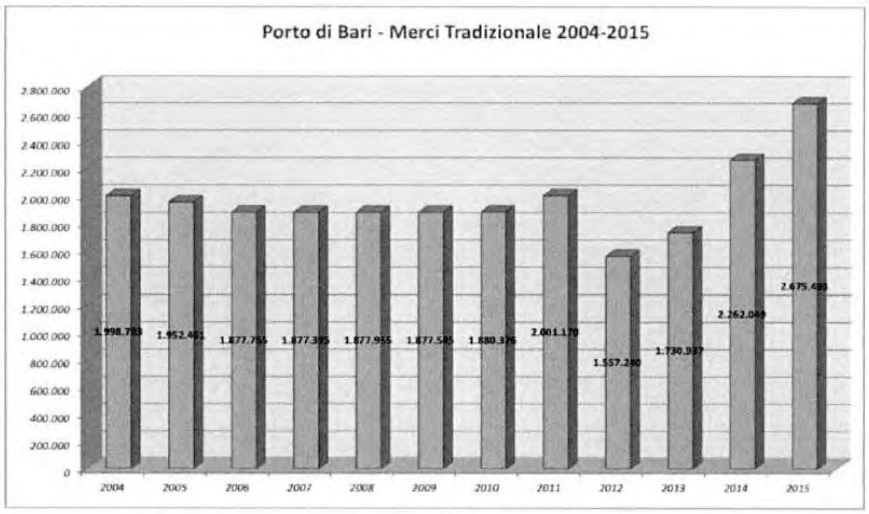
ANNO / PERIODO	2014 Gennaio - Dicembre			2015 Gennaio - Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**746.917**	**144.927**	**891.844**	**786.537**	**164.907**	**951.444**	**59.600**	**6,7%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	**299.098**	**0**	**299.098**	**335.749**	**0**	**335.749**	**36.651**	**12,3%**
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Prodotti raffinati	292.298	0	292.298	315.749	0	315.749	**23.451**	8,0%
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Prodotti chimici	6.800	0	6.800	20.000	0	20.000	**13.200**	0,0%
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Altre rinfuse liquide	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**434.216**	**144.927**	**579.143**	**445.827**	**164.907**	**610.734**	**31.591**	**5,5%**
Cereali	149.085	0	149.085	158.638	0	158.638	**9.553**	6,4%
Derrate alimentari, mangimi/o leaginosi	0	0	0	0	0	0	0	0
Carbone	24.708	0	24.708	33.543	0	33.543	**8.835**	35,8%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	716	0	716	5.530	0	5.530	**4.814**	0,0%
Minerali grezzi, cementi, calci	61.268	58.777	120.045	67.402	107.362	174.764	**54.719**	45,6%
Fertilizzanti	161.158	86.150	247.308	143.821	57.545	201.366	**-45.942**	-18,6%
Prodotti chimici	37.281	0	37.281	36.893	0	36.893	**-388**	-1,0%
Altre rinfuse solide	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A4 **MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)**	**13.603**	**0**	**13.603**	**4.961**	**0**	**4.961**	**-8.642**	**-63,5%**
In contenitori	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0	0,0%
Ro/ro	**166**	**0**	**166**	**895**	**0**	895	729	439,2%
Altre merci varie	**13.437**	**0**	**13.437**	**4.066**	**0**	4.066	-9.371	-69,7%
Numero navi	314	315	629	318	321	639	**10**	**1,6%**
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 50 miglia)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Passeggeri traghetti	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Crociere (B231+B232)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Crociere "Home Port"	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Crociere "Transiti"			0				0	0,0%
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Pieni	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
di cui TEU "trasbordati"							**0**	**0,0%**
Movimento veicoli/numero	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	**0,0%**
Movimento veicoli/mt. Lineari	**n.d.**	**n.d.**	**0**	**n.d.**	**n.d.**	**0**	0	**0,0%**

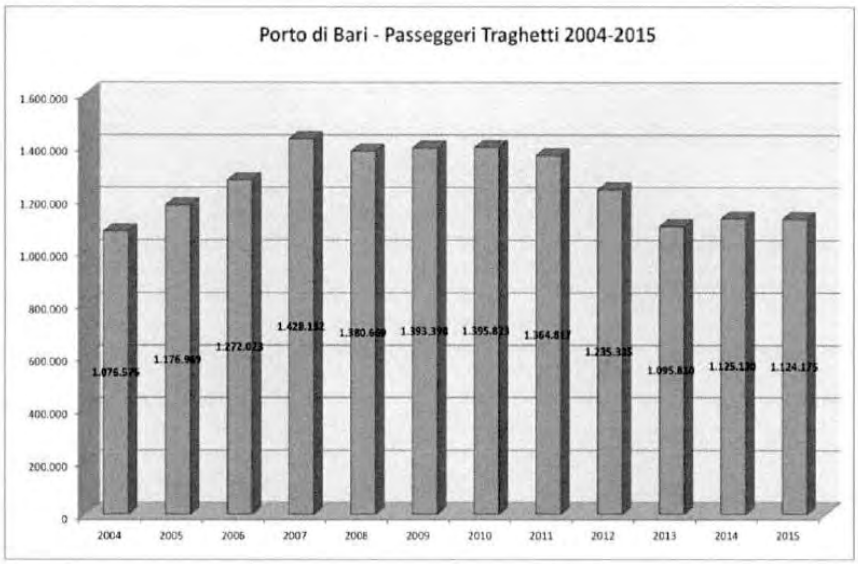
PORTO : Monopoli

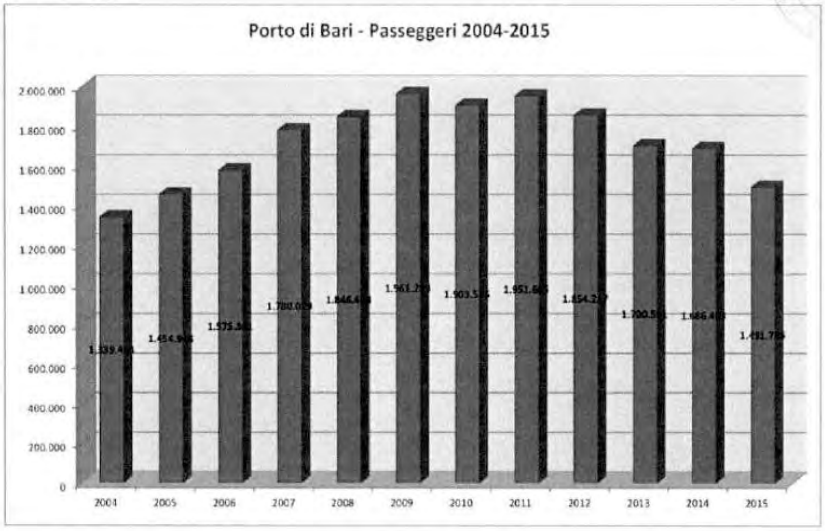
ANNO / PERIODO	2014 Gennaio - Dicembre			2015 Gennaio - Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**330.231**	**97.901**	**428.132**	**250.185**	**101.085**	**353.958**	**-74.174**	**-17,3%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	**123.934**	**97.901**	**221.835**	**52.287**	**101.085**	**153.372**	**-68.463**	**-30,9%**
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Prodotti raffinati	49.894	90.050	139.944	15.226	91.311	106.537	**-33.407**	**-23,9%**
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	**0**	-
Prodotti chimici	0	0	0	0	4.500	4.500	**4.500**	**100,0%**
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Altre rinfuse liquide	74.040	7.851	81.891	37.061	5.274	42.335	**-39.556**	**-48,3%**
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**206.297**	**0**	**206.297**	**197.898**	**0**	**200.586**	**-5.711**	**-2,8%**
Cereali	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Derrate alimentari, mangimi/o leaginosi	19.339	0	19.339	25.566	0	25.566	**6.227**	**32,2%**
Carbone	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	0	0	0	0	0	0	**0**	0,0%
Minerali grezzi, cementi, calci	147.365	0	147.365	133.986	0	133.986	**-13.379**	**-9,1%**
Fertilizzanti	8.551	0	8.551	0	0	0	**-8.551**	**100,0%**
Prodotti chimici	22.100	0	22.100	19.594	2.688	22.282	**182**	**0,8%**
Altre rinfuse solide	8.942	0	8.942	18.752	0	18.752	**9.810**	**109,7%**
A4 **MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
In contenitori	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0,0%
Ro/ro	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0,0%
Altre merci varie	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	0	0,0%
Numero navi	98	96	194	90	90	180	**-14**	**-7,2%**
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	**0**	**0**	**330**	**4**	**6**	**660**	**330**	**100,0%**
Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 50 miglia)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Passeggeri traghetti	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Crociere (B231+B232)	**0**	**0**	**330**	**4**	**6**	**660**	**330**	**100,0%**
Crociere "Home Port"	0	0	0	4	6	10	**10**	**100,0%**
Crociere "Transiti"	[redacted]		330	[redacted]		650	0	**100,0%**
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Pieni	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
di cui TEU "trasbordati"	[redacted]			[redacted]			**0**	**0,0%**
Movimento veicoli/numero	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,0%**
Movimento veicoli/mt. Lineari	**n.d.**	**n.d.**	**0**	**n.d.**	**n.d.**	**0**	**0**	**0,0%**

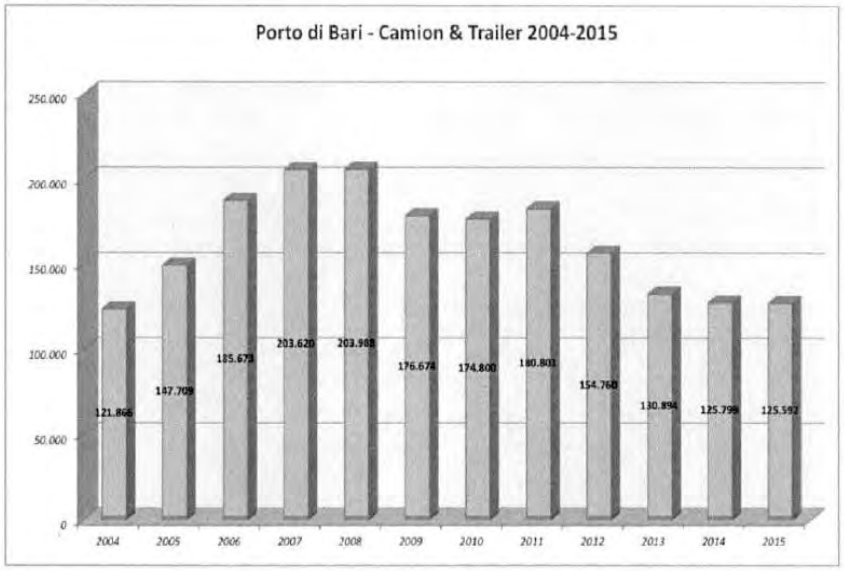
Porto di Bari

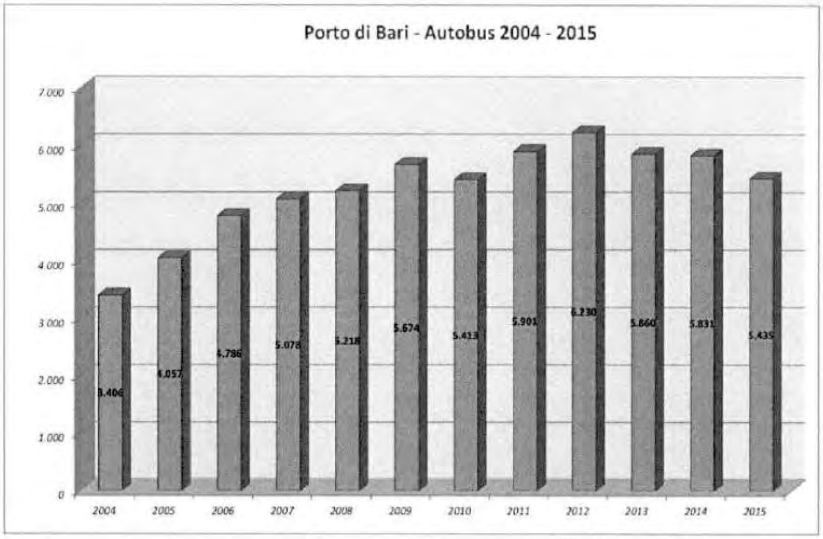
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tonnellaggio totale	3.915.126	4.416.145	5.215.711	5.534.796	5.093.218	4.987.113	5.302.912	5.063.289	4.500.991	4.221.834	4.699.453	5.070.224
Merci alla rinfusa liquide di cui:	45.855	106.023	84.514	46.477	18.900	0	2.795	997	0	0	0	0
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prodotti raffinati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gas (Liquefy gas es)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide	45.855	106.023	84.514	46.477	18.900	0	2.795	997	0	0	0	0
Merci alla rinfusa solide di cui:	1.261.783	1.364.679	1.502.302	1.515.930	1.057.056	1.510.843	1.918.357	1.854.959	1.236.338	1.425.159	1.940.855	2.134.379
Cereali	911.930	927.388	1.161.748	1.162.894	836.574	1.339.381	1.765.341	1.676.242	1.053.616	1.221.923	1.810.574	1.962.197
Farigrin	27.215	23.254	44.850	15.792	15.975	12.690	8.360	8.606	12.220	23.244	6.257	7.334
Carbone	43.179	74.028	49.247	40.733	10.000	0	0	0	0	0	0	0
Minerali	3.400	79.365	0	0	12.315	0	0	35.162	70.475	31.193	14.309	58.982
Fertilizzanti	139.362	104.999	121.844	136.542	78.510	63.026	89.624	88.534	61.431	96.386	69.112	67.463
Altre rinfuse solide	136.197	206.705	124.613	159.610	103.182	95.736	57.032	46.415	38.596	52.013	40.603	38.413
Totale rinfuse	1.307.638	1.470.702	1.586.816	1.561.507	1.075.956	1.510.843	1.921.152	1.855.956	1.236.338	1.425.159	1.940.855	2.134.379
Merci varie in colli di cui:	2.608.488	2.945.443	3.628.895	3.993.289	4.017.362	3.476.274	3.381.760	3.207.333	3.264.353	2.796.675	2.758.598	2.935.845
Containers	121.470	75.228	532	162	722	312	3.143	123.937	236.852	270.400	317.223	532.296
ro/ro	2.325.260	2.819.191	3.529.314	3.872.077	3.877.148	3.468.121	3.324.462	3.082.119	2.943.451	2.490.997	2.397.404	2.394.731
Ro/ro	61.758	69.114	99.049	121.050	139.492	67.191	54.155	21.277	84.050	25.278	3.971	8.818
Containitori												
N° containitori in T.E.U.	26.192	19.008	49	64	113	55	680	13.121	29.395	31.436	35.932	60.009
N° containitori vuoti in T.E.U.	7.165	3.479	0	0	0	49	331	8.664	20.129	24.245	7.231	8.743
N° containitori pieni in T.E.U.	13.027	6.529	49	64	113	6	349	2.457	9.266	7.191	28.695	51.266
Passeggeri	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
N° passeggeri di cui	1.339.464	1.454.948	1.575.361	1.780.029	1.846.408	1.961.283	1.903.535	1.951.665	1.854.217	1.700.591	1.698.403	1.491.785
N° passeggeri crocieristi	262.888	277.979	303.338	351.997	465.739	567.885	507.717	586.848	618.882	604.781	561.273	367.611
N° passeggeri su navi di linea	1.076.576	1.176.969	1.272.023	1.428.132	1.380.669	1.393.398	1.395.823	1.364.817	1.235.335	1.095.810	1.125.139	1.124.175
di cui da/per:												
Grecia	354.350	436.877	513.241	587.119	527.693	457.472	452.480	398.315	343.179	327.508	303.416	281.344
Croazia	76.220	81.566	86.231	86.661	76.955	61.677	99.713	124.322	108.805	89.229	92.656	78.204
Montenegro	53.572	59.953	71.480	74.837	75.520	87.823	52.599	42.421	36.533	43.081	42.412	38.658
Albania	592.434	598.573	601.065	680.515	700.501	786.405	791.846	819.759	746.818	635.963	686.646	725.969
Turchia	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Italia	0	0	0	0	0	21	185	0	0	0	0	0
N° Auto su traghetti misti	192.837	210.127	223.247	253.790	249.836	271.081	280.486	258.252	235.711	201.925	197.536	207.303
di cui da/per:												
Grecia	56.168	65.041	69.265	87.559	76.950	75.935	79.618	68.175	57.068	51.532	48.291	51.465
Croazia	13.214	14.378	14.216	13.413	11.817	11.942	11.961	12.774	10.812	10.525	11.413	10.939
Montenegro	14.473	18.392	23.116	21.529	19.486	14.871	13.427	10.162	8.852	10.040	9.771	8.389
Albania	98.982	112.316	116.650	131.280	141.583	168.673	176.479	167.141	159.009	129.828	128.961	137.070
Italia	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
N° Autobus su traghetti misti	3.406	4.057	4.786	5.078	5.218	5.674	5.413	5.901	6.230	5.860	5.831	5.435
di cui da/per:												
Grecia	2.050	2.451	2.816	2.964	2.650	2.223	1.538	1.389	1.438	1.261	1.018	813
Croazia	158	334	439	535	469	610	993	1.431	1.337	995	965	779
Montenegro	42	48	108	55	91	90	66	33	28	47	86	30
Albania	1.147	1.224	1.423	1.624	1.999	2.751	2.816	3.247	3.431	3.617	3.764	3.813
N° Camion su traghetti misti	121.866	147.709	195.673	203.520	203.988	176.674	174.900	180.803	154.360	130.994	125.799	125.592
di cui da/per:												
Grecia	86.149	103.192	138.141	152.147	149.787	119.609	117.144	119.480	103.623	78.164	73.523	75.352
Croazia	340	777	361	383	369	369	702	329	430	693	780	793
Montenegro	4.922	4.337	4.476	4.669	4.828	3.554	2.911	2.988	2.938	3.294	3.195	3.042
Albania	30.555	39.993	42.551	46.140	49.004	53.163	53.510	58.114	47.369	48.743	48.301	46.405
Tunisia	0	0	144	293	0	0	0	0	0	0	0	0
Libia	6	0	0	0	0	78	533	0	0	0	0	0

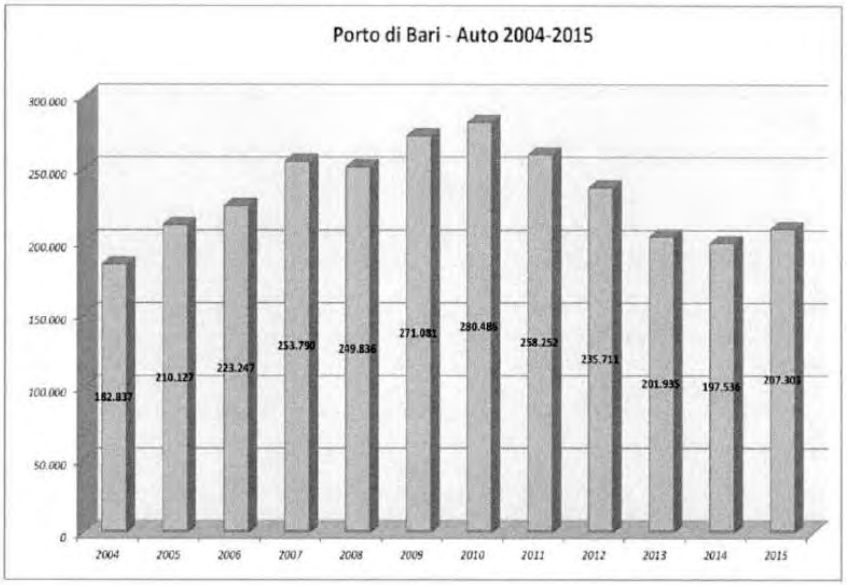

Porto di Bari - Merci Tradizionale 2004-2015
2.800.000
2.600.000
2.400.000
2.200.000
2.000.000
1.800.000
1.600.000
1.400.000
1.200.000
1.000.000
800.000
600.000
400.000
200.000
0
1.998.783
1.952.495
1.877.755
1.877.395
1.877.955
1.877.585
1.880.376
2.001.170
1.557.280
1.730.937
2.262.049
2.475.485
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015


Porto di Bari - Passeggeri Traghetti 2004-2015
1.600.000
1.400.000
1.200.000
1.000.000
800.000
600.000
400.000
200.000
0
1.076.575
1.176.989
1.272.023
1.428.132
1.380.609
1.393.398
1.395.823
1.364.817
1.235.383
1.095.810
1.125.130
1.124.175
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015


Porto di Bari - Passeggeri 2004-2015
2.000.000
1.800.000
1.600.000
1.400.000
1.200.000
1.000.000
800.000
600.000
400.000
200.000
0
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015


Porto di Bari - Camion & Trailer 2004-2015
250.000
200.000
150.000
100.000
50.000
0
121.866
147.709
185.673
203.620
203.988
176.674
174.800
180.803
154.760
130.894
125.799
125.592
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015


Porto di Bari - Autobus 2004 - 2015
7.000
6.000
5.000
4.000
3.000
2.000
1.000
0
3.406
4.057
4.786
5.078
5.218
5.674
5.413
5.901
6.230
5.860
5.831
5.435
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015


Porto di Bari - Auto 2004-2015
300.000
250.000
200.000
150.000
100.000
50.000
0
182.837
210.127
223.247
253.790
249.836
271.081
280.486
258.252
235.711
201.935
197.536
207.303
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015

2.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing

Servizi di interesse generale, servizi tecnico-nautici ed a supporto dei controlli

Nel ***Porto di Bari*** sono attivi i seguenti servizi di interesse generale: "Servizio di assistenza alla viabilità", quello della "Gestione delle stazioni marittime passeggeri San Vito e Terminal crociere e dei servizi di supporto ai passeggeri", quello dei "Servizi connessi alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e alla pulizia degli ambiti comuni", quello dello "Smaltimento dei Rifiuti Solidi Urbani e assimilabili provenienti dallo spazzamento degli ambiti comuni e prodotti dai concessionari, dagli utenti e dagli operatori portuali" e quello del "Servizio di assistenza al rifornimento di acqua potabile alle navi".

Di seguito una tabella con un riepilogo dei principali relativi a tutti i servizi offerti:

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato da AP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Viabilità	servizio in appalto	€ 1.600.000,00	AP
Spazzamento degli ambiti comuni	servizio in appalto	€ 320.000,00	AP
Smaltimento dei Rifiuti Solidi Urbani e assimilabili	servizio in convenzione	€ 100.000,00	AP
Security	servizio affidato a società in-house dell'AP	€ 2.100.000,00	AP
Gestione Stazioni marittime e servizi di supporto ai	servizio in concessione	€ 1.600.000,00	Armatori/ Agenzie marittime
Portabagagli	servizio autorizzato	n.d.	Armatori/Agenzie marittime
Assistenza al rifornimento idrico	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Pesatura	società autorizzata ex art. 16	n.d.	Imprese portuali

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato a cura CP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Servizio Rimorchio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Pilotaggio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Ormeggio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore	Costo annuo (media triennio)	A carico
Posto Ispezione Frontaliero	Ufficio Veterinario Ministero della Salute (locali controlli a cura AP)	n.d	Caricatori/Spedizionieri
Punti di Entrata Designato	Ufficio Sanità Marittima Ministero della Salute (locali controlli a cura AP)	n.d.	Caricatori/Spedizionieri

Quanto alle tariffe per l'utenza correlate ai servizi di cui sopra si riportano di seguito le informazioni di principale interesse:

Descrizione servizio	Tariffa	Note
Viabilità Spazzamento degli ambiti comuni	€ 1,50 auto/motoveicoli € 4,50 bus/camion/semirimorchio	Tariffe compensative. La tariffa copre anche gli oneri sopportati dall'AP per l'erogazione di servizi fruiti in termini indifferenziati dall'utenza (pubblica illuminazione, manutenzione impianti, etc.)
Security	€ 2,40 pax ferry imb/sb € 2,90 pax cruise imb/sb € 1,10 pax cruise transit	Tariffe compensative
Gestione Stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri	€ 0,806 pax ferry imb/sb € 2,095 pax cruise imb/sb € 0,851 pax cruise transit	Tariffe in vigore dal 1° novembre 2016 corrisposta dagli Armatori alla società concessionaria. La tariffa è omnicomprensiva di tutti i servizi di supporto ai passeggeri, incluso il servizio navetta intraportuale, il servizio informazioni e l'assistenza ai passeggeri con mobilità ridotta. Fra i servizi connessi alla gestione delle stazioni marittime, sono inclusi la pulizia degli ambiti comuni e il presidio.
Bagagli	€ 2,30 pax cruise imb/sb € 0,26 pax ferry imb/sb	
Assistenza al rifornimento idrico	€ 1,612447(quota AQP) +0,52 (corrispettivo di servizio)	Tariffa per mc
Servizio Rimorchio	Ordinanza CP n. 73/2012	
Servizio Pilotaggio	Decreto D.M. n.3/2015	
Servizio Ormeggio	Ordinanza CP n.94/2015	
Posto Ispezione Frontaliero	€ 25,82 per singola operazione	Tariffa per singola operazione Decreto n. 9/2001.
Servizio Pesatura	Servizio di campionamento con impiego sonda preleva campioni: € 15 a veicolo. Servizio di pesatura merci alla rinfusa: € 0,15 a tonn. Servizio di pesatura altre merci: € 0,32 a tonn.	
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico		Tariffa correlata a tipologia e qualità rifiuto non facilmente sintetizzabile.

Nel ***Porto di Barletta*** sono attivi i seguenti servizi di interesse generale: "Servizio di spazzamento degli ambiti comuni" e quello dei "Servizi connessi alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico".

Di seguito una tabella con un riepilogo dei principali relativi a tutti i servizi offerti:

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato da AP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Spazzamento degli ambiti comuni	servizio in appalto	€ 47.000,00	AP
Security	servizio in appalto	€ 336.000,00	AP
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Pesatura	società autorizzata ex art. 16	n.d.	Imprese portuali

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato a cura CP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Servizio Rimorchio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Pilotaggio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Ormeggio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime

Quanto alle tariffe per l'utenza correlate ai servizi di cui sopra si riportano di seguito le informazioni di principale interesse:

Descrizione servizio	Tariffa	Note
Spazzamento degli ambiti comuni	€ 2,50 pax ferry imb/sb € 2,30 auto/roulotte/autoveicoli € 3,50 camion/bus/rimorchio € 1,20 pax cruise transit	Tariffe compensative
Security		
Servizio Rimorchio	Ordinanza CP n.102/2015	
Servizio Pilotaggio	Decreto D.M. n.4/2015	
Servizio Ormeggio	Ordinanza CP n. 104/2015	
Servizio pesatura	€ 0,20 a tonn.	
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico		Tariffa correlata a tipologia e qualità rifiuto non facilmente sintetizzabile

Nel ***Porto di Monopoli*** sono attivi i seguenti servizi di interesse generale: "Servizio di spazzamento degli ambiti comuni" e quello dei "Servizi connessi alla gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico".

Di seguito una tabella con un riepilogo dei principali relativi a tutti i servizi offerti:

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato da AP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Spazzamento degli ambiti comuni	servizio in appalto	€ 40.000,00	AP
Security	servizio in appalto	€ 300.000,00	AP
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico	servizio autorizzato	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio Pesatura	società autorizzata ex art. 16	n.d.	Imprese portuali

Descrizione servizio	Soggetto Erogatore individuato a cura CP	Costo annuo (media triennio)	Costo a carico
Servizio Pilotaggio	servizio in concessione	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime
Servizio ausiliario all'ormeggio	società autorizzata ex art. 68	n.d.	Armatori/ Agenzie marittime

Quanto alle tariffe per l'utenza correlate ai servizi di cui sopra si riportano di seguito le informazioni di principale interesse:

Descrizione servizio	Tariffa	Note
Spazzamento degli ambiti comuni	€ 2,50 pax ferry imb/sb € 2,30 auto/roulotte/autoveicoli € 3,50 camion/bus/rimorchio € 1,20 pax cruise transit	Tariffe compensative
Security		
Servizio Pilotaggio	Decreto D.M. n.3/2015	
Servizio Ormeggio	Nota 1/10/2007	
Servizio pesatura	€ 0,155 a tonn.	
Raccolta rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico		Tariffa correlata a tipologia e qualità rifiuto non facilmente sintetizzabile

Servizi infotelematici

Il sistema **GAIA è il Port Community System** realizzato da APL come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Barletta e Monopoli ed è utilizzato dal 2011 in attuazione delle misure di "maritime security" (ISPS Code, SOLAS XI.2, Regolamento CE n.725/2004, il D.lgs 203/2007 e il P.N.S.M.) in ossequio dei relativi piani di Port Security e di Port Facilities Security e individuati dall'art. 2 del Decreto Ministeriale 154/2009.

GAIA è composto dai numerosi moduli applicativi, i principali sono:



GATE – Ha principalmente lo scopo di gestire e monitorare gli accessi alle aree portuali sia dei passeggeri che dei veicoli destinati all'imbarco sui traghetti, sia del personale che lavora in porto, attraverso l'emissione di documenti che consentono l'accesso al Porto e la loro verifica in tempo reale al passaggio dai varchi d'ingresso - costituisce ormai un servizio imprescindibile per la gestione della security portuale anche attraverso l'implementazione di una serie di funzionalità, richieste direttamente dalle Forze di polizia operanti in porto, che migliorano l'efficacia dei controlli e la tempestività degli interventi. Nei momenti di intenso traffico GAIA è arrivato a gestire giornalmente sino a 15.000 security cards tra passeggeri e mezzi e 2.500 autorizzazioni.

ALERT - Sistema di notifica immediata degli eventi generati dai sottosistemi del Porto di Bari. Attraverso l'alert di Gate, per esempio, Capitaneria di Porto e Polizia di Frontiera in pochi e semplici passaggi, attivano ricerche automatiche di nominativi e targhe presenti o immesse nel sistema di controllo accessi. Queste, prese in carico da un engine automatizzato di ricerca, saranno cercate dal sistema in totale autonomia; all'occorrenza dell'evento impostato (generazione di un biglietto, un transito al varco, un autorizzato che accede alle Port Security/Facility), il sistema invierà una notifica email all'operatore che ne aveva fatto richiesta.

TIMETABLE - Mediante il modulo la Capitaneria di Porto gestisce in totale autonomia il programma navi passeggeri in arrivo e partenza dal Porto di Bari ed i relativi accosti. Timetable, oltre che generare automaticamente le partenze in Gate, alimenta in maniera automatizzata i vari dispositivi che pubblicano informazioni ai passeggeri (Chioschi multimediali, Totem informativi, Sito internet, ecc.).

CONTAINER - Sistema per la gestione informatizzata, senza utilizzo di documentazione cartacea, del flusso di ingresso ed uscita dei container dalle aree di deposito da e verso città o mare. Le richieste di ingresso e uscita sono direttamente inserite dai terminalisti/depositi, in modalità GUI o attraverso l'interfaccia M2M. I controlli di security dei varchi e l'Autorità Marittima sono in questo modo informate in real time sulla movimentazione dei container e sulle giacenze nelle aree di deposito. Gli addetti di security, all'ingresso o all'uscita di un container dal varco, mediante un collegamento

diretto al modulo GATE e PASS, associano allo stesso il mezzo e il conducente che lo trasporta. Attraverso il modulo è anche possibile assegnare il peso VGM.

SHIPS - Il sistema elabora e pubblica i dati provenienti dai sistemi AIS (Automatic Identification System) delle navi, acquisiti con stazioni riceventi ubicate presso i tre porti amministrati da APL (Bari, Barletta, Monopoli), presso il porto di Durazzo e attraverso un accordo con il Comando delle Capitanerie di Porto. Attraverso tali dati è possibile fornire informazioni sulla posizione delle navi all'interno del porto e previsioni sui tempi di avvicinamento e sugli eventuali ritardi rispetto alle previsioni di arrivo (aggiornate in tempo reale). Attraverso Gaia, il sito pubblico dell'Autorità Portuale e i device presenti in porto, i navigatori possono registrarsi gratuitamente al servizio per essere aggiornati sui tempi di arrivo o sui vari stati di imbarco delle navi in arrivo e partenza da Bari.

EVENTS - Il modulo, basato sulla workflow logic, permette di gestire automaticamente e in maniera preordinata gli eventi e gli allarmi, anche tra loro eterogenei, generati dai sistemi, dai varchi di accesso e dai vari soggetti istituzionali che operano in porto, attivando conseguenti procedure di controllo, previsione del rischio e reazione, opportunamente segnalate al sistema GATE.

METEO - Oltre alle previsioni e le rilevazioni della stazione di Bari della Rete Mareografica Nazionale, la sezione pubblica informazioni relative a temperatura, vento, pressione atmosferica, precipitazioni piovose, umidità grazie ad una centralina meteo installata sul V braccio della diga Foranea del Porto di Bari, nel Porto di Barletta e di Monopoli. Le informazioni sono storicizzate e messe a disposizione di tutti gli operatori portuali, attraverso Report e messaggi in Real Time.

DATATRAFFIC - Sulla base delle tratte generate da Timetable, le Agenzie marittime compilano ed inviano telematicamente i modelli Stat3 e Stat4 all'Autorità Portuale. I modelli Stat3 contengono informazioni utili alla fatturazione, relative a passeggeri, mezzi e tonnellate di merci sbarcate ed imbarcate dal Porto di Bari; i modelli Stat4 invece riguardano le navi commerciali, contenendo informazioni sulla quantità e tipologia di merce, o sul numero di container imbarcati o sbarcati. Dopo la fase di compilazione, gli stessi sono verificati e validati dall'Ufficio preposto, per poi essere elaborati dall'ufficio Amministrativo dell'Ente.

UIRNET - Nel mese di ottobre 2013 è stato sottoscritto un ACCORDO DI PARTENARIATO per l'attuazione, da parte di UIRNET S.p.A., del progetto "Piattaforme Regionali per l'intermodalità e la logistica integrata – Modulo IT Base", finanziato con il PON Reti e Mobilità 2007-2013, con la collaborazione dell'Autorità del Levante per l'integrazione della Piattaforma Logistica Regionale con i porti del netwok del Levante. Il processo definito con UIRNET prevede: la ricezione telematica della richiesta di accesso al Porto in modalità M2M, l'autorizzazione all'accesso mediante il modulo di gestione delle richieste PASS, l'invio dell'autorizzazione e delle informazioni di avvenuto transito al sistema PLR.

NUOVI SERVIZI – A seguito dell'attuazione del **Progetto Comunitario ARGES (**l'Autorità Portuale di Bari è stata identificata dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, quale soggetto responsabile dello sviluppo del prototipo di National Single Window Arges – Direttiva 2010/65/Ue) sono in fase di rilascio i seguenti moduli di GAIA: Lavoro Portuale, Gestione Merci, Trasporti eccezionali, Registro art. 68 CdN, Interoperabilità applicativa con sistema di National Maritime Single Windows. in Porto. I servizi permetteranno abbattimento di tempi e costi a beneficio della competitività portuale.

SICUREZZA E GOVERNANCE - Il sistema GAIA è accessibile mediante protocollo di comunicazione HTTPS. Tutte le informazioni contenute, con particolare riferimento alle informazioni di tipo sensibile, sono trattate secondo principi di correttezza, liceità, trasparenza e di tutela la normativa vigente (ai sensi dell'articolo 13 del D.lgs. n.196/2003), oltre che protette da un sistema di crittografia interno. Il sistema è dotato di apparati di protezione passivi quali Proxy, Firewall a garanzia della inviolabilità degli archivi.
La gestione tecnica, sia lato hardware che software, è assicurata all'Autorità Portuale, mediante personale assegnato all'Ufficio Innovazione Tecnologica, che assicura l'Help Desk agli utilizzatori h24 per 365 gg/anno. Il sistema è *multiporto*, cioè consente l'erogazione di servizi autonomi a livello di singolo porto (Bari, Barletta e Monopoli), pur mantenendo la struttura unitaria sia per quel che riguarda la gestione dei database che per le attività di manutenzione ed evoluzione.
Non vi sono costi diretti per gli operatori privati e per le Istituzioni che utilizzano il sistema in quanto i costi di gestione (stimati in circa € 200.000,00 all'anno) e quelli per la manutenzione dell'hardware (stimati in circa € 100.000,00 all'anno) rientrano fra le spese di security.

Azioni di marketing

L'esigenza di qualificare l'immagine dei porti del network attraverso una mirata azione di marketing e comunicazione istituzionale, ha rappresentato nel corso dell'ultimo triennio uno degli obiettivi più immediati nonché il principale strumento di indirizzo e programmazione del settore promozionale dell'Autorità portuale. Nell'ambito di tale attività sono stati individuati due campi di azione: le attività di marketing e promozione, le campagne promo- pubblicitarie.

L'interesse è stato rivolto allo studio dei mercati e allo sviluppo delle opportunità di *business* per la *Port Community del Levante*, in ambito commerciale, industriale e passeggeri, mirando ad incrementare ed ottimizzare la propria penetrazione nel mercato marittimo ed in particolare in quello crocieristico. Con queste finalità, l'AP si è attivata per estendere e reperire - anche in connessione con altre strutture di rappresentanza dello Stato italiano aventi finalità promozionali (ICE, Camere di Commercio) e di altre organizzazioni pubbliche (Enti) e private e delle associazioni riconosciute a livello internazionale (MedCruise, Med Port Community) - sui mercati nazionali ed esteri, occasioni di affari in favore dell'azienda Porto e delle imprese del porto di Bari e dei porti del network. Nel corso del triennio, tale attività promozionale è stata principalmente rivolta

a favorire l'incremento delle linee di traffico commerciale e passeggeri per lo scalo, dal punto di vista quantitativo e qualitativo dei vettori.

A tal fine l'Autorità Portuale ha aderito **all'Associazione APulian Ports** con lo scopo di effettuare iniziative coordinate e congiunte di sviluppo e promozione del sistema portuale pugliese da parte delle AA.PP di Bari, Brindisi e Taranto. Detta Associazione, tuttavia, in vista della istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale è in via di scioglimento.

Con le medesime finalità di promozione dell'AP, ma anche di restituzione della pubblica funzione del waterfront cittadino, è stato più volte autorizzato l'utilizzo di alcune aree del Terminal per eventi di particolare importanza in termini di afflusso di pubblico, organizzati da soggetti pubblici e privati che operano nel territorio.

L'Autorità Portuale del Levante ha manifestato, infatti, come anche si evince dalle iniziative sopra esposte, la massima disponibilità ed attenzione ad ogni forma di proficua collaborazione con il settore scuola ed in particolare con gli Istituti di istruzione cittadina e provinciali, con l'Ateneo e con l'associazionismo locale in un reciproco confronto in termini di supporto logistico, ricettività nelle proprie strutture, progettualità, know how, occasioni formative, come visite guidate e supporto a tesi di laurea in materie inerente il settore della portualità.

Inoltre, perseguendo l'obiettivo di internazionalizzare gli scali crocieristici del network, l'AP ha concretizzato ulteriori e più incisive azioni di marketing territoriale, con specifico riferimento al comparto crocieristico e traghetti, con una strategia finalizzata alla promozione di un prodotto integrato di valenza turistica-crocieristica. A tal fine l'attività promozionale si è concretizzata con la partecipazione a mostre e manifestazioni, nazionali ed internazionali, sia di tipo fieristico che di tipo congressuale, occasioni di incontro e confronto con realtà istituzionali e imprenditoriali appartenenti al settore in particolare portuale.

Nello specifico, l'Autorità Portuale ha partecipato ai seguenti eventi internazionali di settore con proprio spazio espositivo:

- Seatrade Cruise Shipping Convention (Miami –USA, marzo 2014, 2015, 2016);
- SeatradeMed Shipping Convention (Barcellona – 16-18 settembre 2014);
- Transport Logistic (Monaco di Baviera – GERMANIA, maggio 2015)
- Seatrade Europe Convention (Amburgo – GERMANIA, SETTEMBRE 2015);

Le anzidette attività promozionali hanno avuto un costo per AP di circa 40/65.000,00 Euro*.

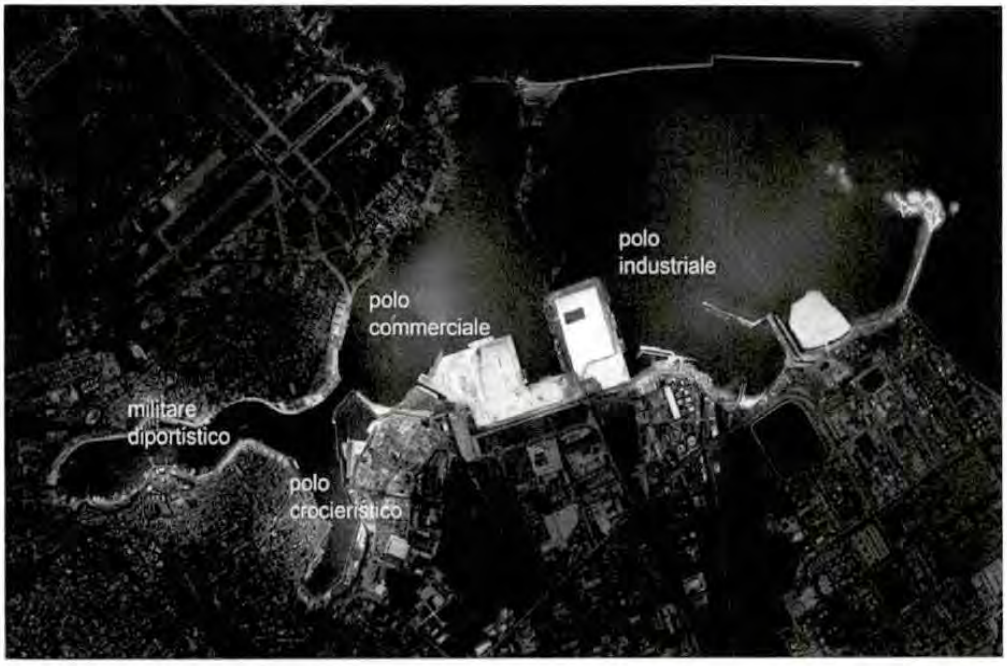
Nel corso dell'ultimo triennio l'AP ha confermato la propria adesione alle più importanti realtà consociative del settore, ad ASSOPORTI e a **MEDCRUISE** – Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo. (Esborso complessivo per AP circa 43.000,00 Euro per la prima e 2.600,00 Euro per la seconda)

L'Autorità Portuale ha adottato una strategia di comunicazione "media management", quindi partecipazione a dibattiti, conferenze stampa, interviste e una strategia "information management" attraverso informative, comunicati stampa, rapporti periodici e interventi su periodici di settore, promo-editoriali. Nello specifico, sui mezzi d'informazione quotidiani/periodici a tiratura locale, nazionale e internazionale (riviste specializzate nel settore trasportistico e testate di larga diffusione presso il pubblico) sono stati pubblicati editoriali e promo editoriali sull'attività dell'Autorità Portuale del Levante e sui tre porti del network (Esborso complessivo per AP circa 10/12.000,00 Euro).

3 Il porto di Brindisi (contributo APB)

3.1 La dotazione infrastrutturale esistente

Il porto di Brindisi è ubicato in Latitudine 40° 39' Nord e Longitudine 017° 58' Est ed è costituito essenzialmente da tre parti:



- il PORTO INTERNO, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "Seno di Ponente" e "Seno di Levante" (superficie: 750.000 metri quadrati) dove è individuata la macro area funzionale militare – diportistico + "polo crocieristico";

- il PORTO MEDIO, formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigonati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale. (Superficie: 1.250.000 metri quadrati) dove è individuata la macro area funzionale "polo commerciale";

- il PORTO ESTERNO, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso. (Superficie: 3.000.000 metri quadrati) dove è individuata la macro area funzionale "polo industriale";

Alle suddette tre parti occorre ora aggiungere l'area demaniale marittima, a SUD in località Cerano in corrispondenza della centrale Enel Federico II.

Il porto di Brindisi si pone storicamente, per la sua felice posizione geografica e le sue caratteristiche fisiche, come il naturale "gate" di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo.

Attualmente, nel reticolo degli itinerari dei corridoi transnazionali, esso occupa una posizione strategica e, costituendo crocevia del corridoio adriatico con quello sud europeo n.8, è momento di interscambio delle relazioni Nord-Sud con quelle Est-Ovest.

I collegamenti ferroviari si sviluppano attraverso il nodo della stazione di Brindisi: con il Nord, lungo la bisettrice Bari - Bologna - Milano; con la Campania e la Calabria per Taranto con Lecce ed il Salento.

I collegamenti stradali coincidono con i medesimi itinerari: per il Nord, superstrada per Bari e poi la A14; per le regioni ioniche e tirreniche, la SS7 sino a Taranto, quindi la SS 106(ionica) verso la Calabria e la superstrada per Potenza verso Salerno e Napoli.

Risulta, inoltre, in itinere un importante procedimento finalizzato alla migliore connessione dell'infrastruttura portuale con la linea ferroviaria nazionale. Il Comune di Brindisi, infatti, con il significativo contributo finanziario dell'Autorità Portuale, ha in corso l'attuazione di interventi di potenziamento ferroviario, finanziati nell'ambito del PIT7 "Brindisi" quali il "nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale e la linea nazionale LE - BO", il "potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area retroportuale" ed il "completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale a supporto del bacino logistico portuale intermodale di Costa Morena".

In particolare, il nuovo raccordo ferroviario tra il porto e la rete RFI, rappresenta un'opera di alta significatività strategica territoriale, attese le pesanti interferenze attualmente presenti nel collegamento esistente. Il binario di raccordo tra il porto, il petrolchimico e la stazione ferroviaria, infatti, confligge in più punti con la viabilità urbana ed impone una serie di manovre in stazione che, da un lato richiedono il mantenimento di binari supplementari rispetto a quelli strettamente necessari e che, dall'altro, costituiscono un rischio potenziale tenuto conto che una quota rilevante dei carri movimentati trasportano merci pericolose.

La nuova impostazione vede invece un innesto diretto sulla linea RFI a sud del centro abitato tramite una stazione elementare posta a ridosso della zona industriale bypassando coi totalmente il centro urbano e la stazione centrale. L'opera, del costo complessivo di circa 40 M€ e già parzialmente appaltata, segnerà un passo decisivo

verso la ricerca della massima integrazione delle vie di trasporto con il conseguente raggiungimento di soddisfacenti valori del gradiente di intermodalità portuale.

Nella figura in basso a sinistra è riportata la realizzazione del "nuovo raccordo ferroviario" Porto – RFI a bypassare il tessuto urbano; in quella in basso a destra, la nuova configurazione in attuazione con l'innesto diretto alla linea LE – BO.



L'immagine a seguire mostra invece il bacino portuale con i principali collegamenti ferro - gomma: in verde l'arteria a scorrimento veloce SS 379 BA – LE / E 55; in rosso primaria viabilità di raccordo; in nero l'esistente linea ferroviaria oggetto di rivisitazione con il "nuovo raccordo"; in blu la realizzanda connessione ferroviaria di Costa Morena Est e la nuova viabilità urbana di collegamento tra il piazzale di S.Apollinare e Costa Morena Ovest.

Sono posti in evidenza, inoltre, con il colore giallo, anche le nuove grandi opere da realizzare, conformi al Piano Regolatore Portuale vigente, relative ai nuovi accosti di S.Apollinare all'imbocco del canale Pigonati e la cassa di colmata tra lo sporgente di Costa Morena Este e il molo Polimeri.



Le principali caratteristiche delle banchine componenti il bacino portuale sono rappresentate nel prospetto seguente. In allegato è prodotta anche una planimetria esplicativa con la localizzazione delle stesse ed indicazioni riguardanti l'air draft ivi insistente. Il canale di accesso al porto interno è praticabile da navi con pescaggio fino a 20 m.

Nome		Lunghezza (m)	Profondità (m)	Destinazione accosto
Banchina A. Millo – Monumento Marinaio	1	550 m	da 2 a 4 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina Amerigo Vespucci	2	450m	da 1 a 2 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina T. Revel	3	120 m	5,0 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina Sciabiche	4	235 m	2,0 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina Montenegro	5	80 m	3,0 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina Centrale	6	320 m	6,5 m	Ormeggio unità da diporto
Banchina Dogana	7	150 m	6,5 m	Ormeggio unità da diporto
Stazione Marittima	8	180 m	da 7 ad 8 m	Ormeggio unità da diporto e navi da crociera
Carbonifera Nord e Sud	9	180 m	8 m	Ormeggio unità da diporto e navi da crociera
Vecchia Rampa Traghetto	10	140 m	5,20 m	Ormeggio traghetti Ro-Ro, anche con destinazione extra Schengen
Nuova Rampa Traghetto	11	150 m	6,0 m	Ormeggio traghetti Ro-Ro, anche con destinazione extra Schengen
Banchina Feltrinelli	12	345 m	da 5 a 6,5 m	Ormeggio navi da carico
Banchina Punto Franco	13	280 m	8 m	Ormeggio navi da carico
Banchina Montecatini	14	230 m	7 m	Ormeggio unità da diporto e navi da crociera
Banchina Sant'Apollinare (rampa)	15	20 m	7 m	Ormeggio unità da diporto e navi da crociera
Banchina Punta delle Terrare	16	150 m	9 m	Ormeggio traghetti Ro-Ro
Banchina Prolungamento di Costa Morena	17	500 m	12,5 m	Ormeggio traghetti Ro-Ro, anche con destinazione extra Schengen
Banchina Nuovo Sporgente di Costa Morena	18	350 m	12 m	Ormeggio navi da carico
Banchina di Riva di Costa Morena	19	300 m	10,5 – 11 m	Ormeggio navi da carico
Banchina di Diga	20	500 m	12,18m	Ormeggio navi da carico
Banchina di Testata di Costa Morena Est	21	400 m	11,0 m	Ormeggio navi da carico e navi da crociera
Banchina Costa Morena Est	22	500 m	da 8 a 12 m	Ormeggio navi da carico
Molo Polimeri punto 12	23	210 m	9,15 m	Ormeggio navi da carico
Molo Polimeri punto 7	24	180 m	6,70 m	Ormeggio navi da carico
Molo Polimeri punto 5	25	104 m	5,2 m	Ormeggio navi da carico
Diga Punta Riso	26	800 m	19 m	Ormeggio unità da diporto

3.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

Scheda	Descrizione	Costo intervento
	Interventi pianificati	
1	Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e ro – ro di S.Apollinare Porto di Brindisi *(in 2 stralci funzionali)*	€ 35.500.000
2	Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena Est	€. 46.000.000
3	Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "Polimeri" *(Pontile Enichem)*	€. 25.000.000
4	Completamento cassa di colmata tra pontile petrolchimico e costa morena est: dragaggio porto medio	€. 17.000.000
5	Lavori di realizzazione del molo di sottoflutto mediante scogliera soffolta tra le isole Pedagne del porto esterno	€. 3.000.000
6	Riconfigurazione morfologica delle banchine del comprensorio difesa della Marina Militare	€. 16.800.000
	Interventi programmati	
7	Realizzazione di impianto di alimentazione elettrica pe le navi in banchina *(Cold ironing)*	€. 2.500.000
8	Demolizione della caserma VVF esistente e sua delocalizzazione nel PIF previo suo riattamento	€ 900.000
9	Pulizia e manutenzione dei fondali del Seno di Levante	€. 700.000
10	Completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra	€. 600.000
11	Lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne	€. 430.000
12	Consolidamento e ristrutturazione banchina Punta delle Terrare	€. 300.000
13	Realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est	€. 500.000
14	Riqualificazione della stazione marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II	€. 900.000
15	Riqualificazione dell'area adiacente il varco di Costa Morena Ovest previa demolizione delle strutture precarie esistenti	€. 500.000
	Totale interventi programmati	**€**
	Interventi in corso	
16	Lavori di consolidamento della banchina "Amm. Millo"	€. 3.000.000

17	Lavori di manutenzione straordinaria e consolidamento delle banchine del Monumento al Marinaio e del Canale Pigonati	€. 4.840.000
18	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
19	Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare	€. 12.147.000
20	Lavori di completamento delle infrastrutture di security	€. 10.740.000
21	Lavori di realizzazione della piattaforma intermodale e della rete ferroviaria tra le banchine di costa morena est	€. 4.560.000
22	Lavori di completamento funzionale dello spogente est del molo di costa morena – realizzazione pavimentazione	€. 21.740.000
23	Realizzazione strada di collegamento tra via delle Bocce e Costa Morena Ovest	€. 4.000.000
24	Riqualificazione e ristrutturazione del Lungomare Regina Margherita – Thaon de Revel (Waterfront di Brindisi)	€ 6.000.000
	Totale interventi in corso	**€**
	TOTALE COMPLESSIVO	**€**

3.2.1 Interventi pianificati

		Scheda n. **1**
linee di intervento	**A**	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

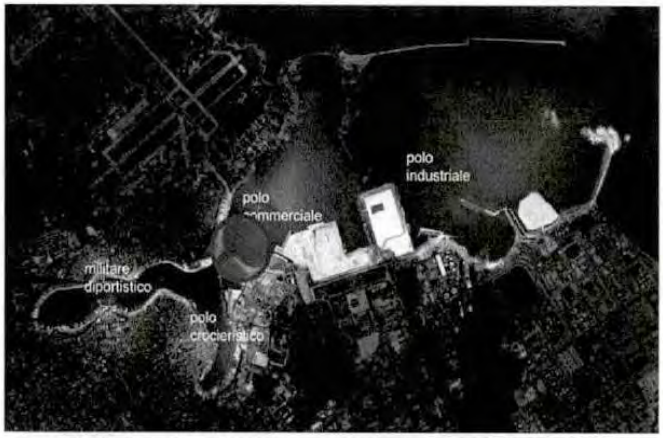
porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***OPERE DI COMPLETAMENTO ACCOSTI PORTUALI NAVI TRAGHETTO E RO – RO DI S.APOLLINARE PORTO DI BRINDISI*** *(IN 2 STRALCI FUNZIONALI)*	L'intervento traguarda il potenziamento degli accosti per navi traghetto e Ro-Ro mediante l'infrastrutturazione del tratto costiero di S.Apollinare in connessione, senza soluzione di continuità, con le banchine di Costa Morena Ovest ad imporre così una unica cinta doganale. Agli atti è disponibile il progetto redatto a livello "definitivo" come da ultimo approvato dal CSLLPP con voto nr.49 del 19 giugno 2013. I nuovi accosti verranno realizzati sfruttando l'inserimento di: • 1 banchina a giorno (banchina B) in direzione Nord Ovest – Sud Est avente lunghezza complessiva di 256 metri suddivisa in due tratti di 86 metri e 170 metri, dotata di rampa di servizio per portelloni di carico delle navi, che permetta l'ormeggio di poppa per 3 navi da 180 m ed una nave da 280 m; • 2 pontili (A e C) ortogonali alla banchina B e radicati su di essa, aventi lunghezza rispettivamente pari a 180 m e 280 m che permetteranno 3 accosti a murata (2 per navi da 180 m sul pontile A ed uno per navi da 280 m sul pontile C); • 1 collegamento della testa del pontile C alla banchina di Costa Morena – Punta Terrare (piastra D), che consentirà di dare continuità allo sporgente esistente. L'intervento comprende anche la realizzazione di un piazzale di servizio a tergo della banchina B, avente superficie complessiva pari a circa 11000 mq, di cui 8200 mq completo di pavimentazione flessibile, arredi stradali, illuminazione ed impianti e 2800 mq sistemato a verde. Il nuovo Terminal sarà servito dalla viabilità portuale prevista nella programmazione dell'ente (v. opera nr. 9, scheda 2 del programma triennale 2014 – 2016) e verrà raccordato alle banchine adiacenti (Canale Pigonati e Costa Morena-Terrare) tramite delle rampe di accesso. Allo stato attuale i fondali esistenti non garantiscono il pescaggio minimo necessario all'ormeggio delle navi di progetto, pertanto il progetto prevede il dragaggio per l'approfondimento dei fondali fino alla profondità di -10 sul l.m.m. In tale ultima veste è stata anche proposta la suddivisione in due lotti funzionali e funzionanti, rispettivamente di 20 M€ e di 15,5 M€. Il frazionamento consentirà, tra l'altro, di disporre in prima battuta almeno del pontile maggiore e della piastra di collegamento con le banchine di costa morena ovest sede del realizzando terminal passeggeri.		
benefici attesi	Incremento della capacità ricettiva di traghetti Ro_Ro nel porto medio di Brindisi		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 35.500.000 Finanziamento non disponibile Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016 Intervento candidato nel PON Infrastrutture & Reti 2014 – 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara	X															
Esecuzione		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Collaudo													X			

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	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	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***COMPLETAMENTO DELL'INFRASTRUTTURAZIONE PORTUALE MEDIANTE BANCHINAMENTO E REALIZZAZIONE DELLA RETROSTANTE COLMATA TRA IL PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST***	Trattasi di definizione dell'infrastrutturazione portuale tramite la realizzazione del banchinamento a est della "banchina edipower" in ossequio alle previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente. Il progetto in dotazione, di livello "preliminare", confezionato a seguito di numerosi incontri con le aziende operanti nella zona prevede oltre al banchinamento suddetto la retrostante colmata, per l'appunto, tra il molo Polimeri e Costa Morena Est da riempire con i materiali provenienti dal dragaggio dei fondali portuali anche il raddoppio del molo Polimeri con la formulazione di ben 5 ipotesi progettuali per 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. Il livello di progettazione definitivo che si intende quindi promuovere dovrà essere articolato in tre lotti funzionali in modo che si possa procedere contestualmente ed indipendentemente al conseguimento delle differenti autorizzazioni. In particolare la presente scheda riferisce in ordine al lotto 1: banchinamento in zona Capo Bianco tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est e dragaggi fondali; questa parte del progetto, già previsto nel vigente P.R.P. è urgente e prioritaria in quanto funzionale ai dragaggi da eseguirsi nel porto, per circa 1 ML di metri cubi, comprensivi dei dragaggi per la funzionalità degli accosti di S. Apollinare e delle banchine di Costa Morena Est, sporgente e testata; Livello progettuale disponibile: Progetto preliminare.		
benefici attesi	Incremento della capacità ricettiva di traffico merci nel porto medio di Brindisi.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario

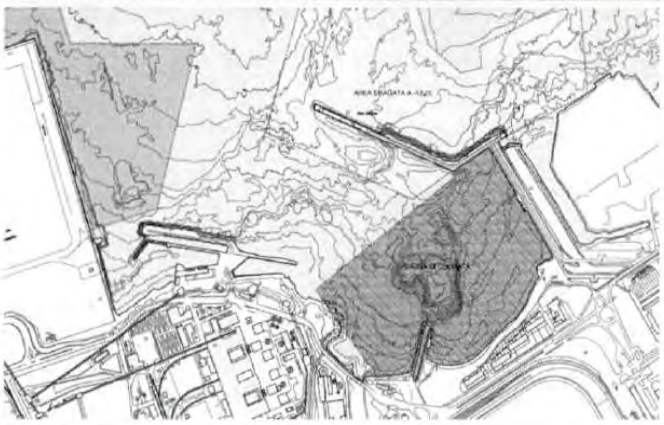
Costo complessivo intervento: € 46.000.000
Finanziamento non disponibile
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016
Intervento candidato nel PON Infrastrutture & Reti 2014 – 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara			X													
Esecuzione				X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Collaudo													X			

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	3
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***REALIZZAZIONE NUOVO PONTILE GASIERO ED ADEGUAMENTO MOLO "POLIMERI" (PONTILE ENICHEM)***	Raddoppio del molo Polimeri per 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. La soluzione individuata sulla scorta di diverse conferenze di servizi all'uopo convocate, scaturita dunque dalle varie esigenze e prescrizioni emerse risulta integrativo delle attuali previsioni del PRP, per cui necessiterà un passaggio in termini di adeguamento tecnico funzionale, limitatamente al molo Polimeri. Intervento costituente lotto nr.2 della progettazione complessiva di cui alla scheda precedente. È ivi compresa l'attività di dragaggio delle aree antistanti. Livello progettuale disponibile: Progetto Preliminare.		
benefici attesi	Incremento della capacità ricettiva di traffico merci nel porto medio di Brindisi.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

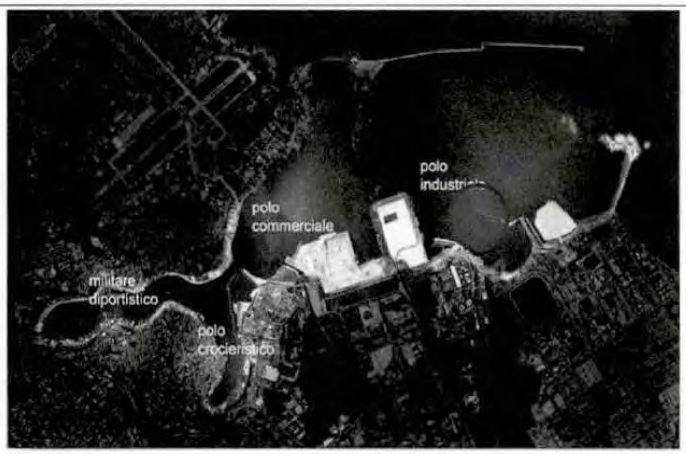
piano finanziario

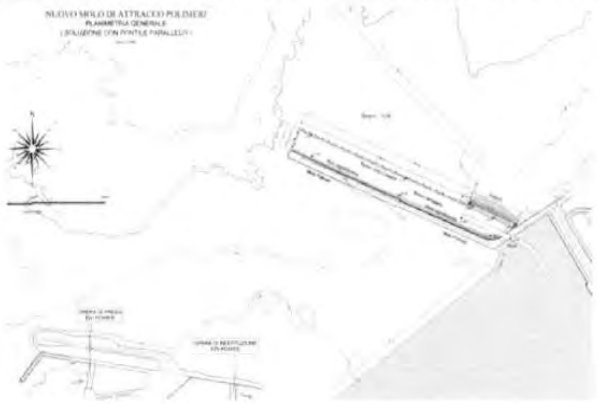
Costo complessivo intervento: € 25.000.000
Finanziamento non disponibile
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016
Intervento candidato nel PON Infrastrutture & Reti 2014 – 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X														
Autorizzazione			X													
Gara				X												
Esecuzione					X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Collaudo														X		

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	4
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***COMPLETAMENTO CASSA DI COLMATA TRA PONTILE PETROLCHIMICO E COSTA MORENA EST: DRAGAGGIO PORTO MEDIO***	Chiusura dei dragaggi come da previsione del Piano Regolatore Portuale, a completamento della cassa di colmata di cui alla scheda nr. 8. L'intervento consiste nel dragaggio dei fondali nella parte centrale del porto medio, fino alla profondità di – 14 m s.l.m.m. Il volume complessivo di escavo, calcolato sulla base di un rilievo batimetrico condotto nel 2008, è pari a circa 300.000 m3, così ripartiti: Lo studio redatto, pertanto, prevede la caratterizzazione – ai sensi del D.M. 7 novembre 2008 – dei sedimenti marini delle superfici di che trattasi. Una volta effettuata la caratterizzazione, il progetto dovrà essere approvato - ai sensi dell'art. 5-bis c. 1 della legge n. 84/94 - in prima battuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento agli aspetti tecnico-economici, e definitivamente dal Ministero dell'Ambiente, che lo esaminerà per la parte ambientale. L'importo stimato è relativo all'appalto dei lavori; comprese le preliminari attività di caratterizzazione e le attività di monitoraggio ambientale che dovranno condursi in corso d'opera. Livello progettuale disponibile: Progetto Preliminare.		
benefici attesi	Superamento delle criticità legate alla presenza di fondali non adeguati a tipologie di navi di ultima generazione.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

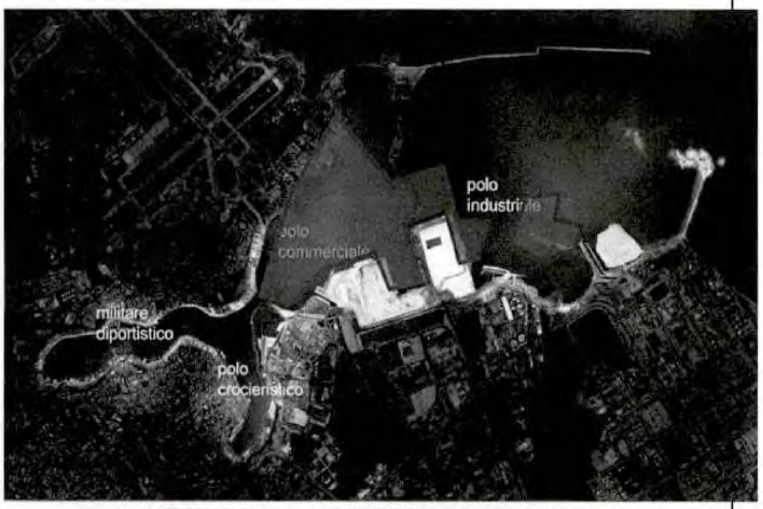
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 17.000.000
Finanziamento non disponibile
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016
Intervento candidato nel PON Infrastrutture & Reti 2014 – 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X														
Autorizzazione			X													
Gara				X												
Esecuzione					X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Collaudo														X	X	

Inquadramento cartografico





Scheda n.	5

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

porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI REALIZZAZIONE DEL MOLO DI SOTTOFLUTTO MEDIANTE SCOGLIERA SOFFOLTA TRA LE ISOLE PEDAGNE DEL PORTO ESTERNO***	L'intervento che si intende portare avanti si riferisce alla realizzazione della sola scogliera soffolta, come prevista dal progetto complessivo di "Lavori di banchinamento in zona Capo Bianco e di dragaggio per l'approfondimento alle quote (-12) e (-9) dei fondali antistanti" licenziato con prescrizioni dal Consiglio Superiore LLPP con voto nr.306 del 1999 poi non più perseguito per disinteresse della Marina Militare. Scogliera estesa anche ai tratti di congiunzione tra l'Isolotto Treviso e l'Isolotto La Chiesa e tra quest'ultimo e l'Isolotto Traversa che complessivamente hanno una lunghezza paragonabile a quella del solo tratto tra L'isola Pedagna e l'Isolotto Treviso pari a m. 220, nonché una analoga profondità di fondali; il tutto secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente. Tutto ciò al fine di 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. Livello progettuale disponibile: Progetto Definitivo.		
benefici attesi	Riduzione del moto ondoso all'interno del porto medio di Brindisi.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

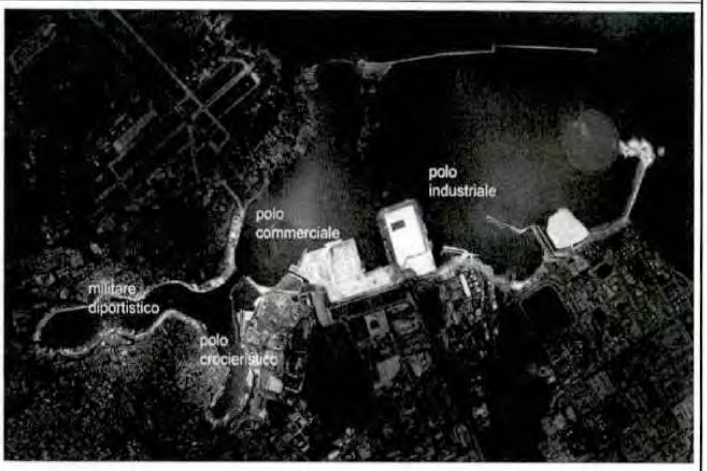
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 3.000.000
Finanziamento non disponibile
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016
Intervento candidato nel PON Infrastrutture & Reti 2014 – 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X														
Autorizzazione			X													
Gara				X												
Esecuzione					X	X	X	X	X	X	X					
Collaudo												X				

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	6
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***RICONFIGURAZIONE MORFOLOGICA DELLE BANCHINE DEL COMPRENSORIO DIFESA DELLA MARINA MILITARE***	Lo studio si inserisce all'interno della programmazione da tempo avanzata e formulata mediante l'originario accordo di programma per la dismissione dagli usi militari dell'area denominata "POL" nel seno di levante del porto di Brindisi datato 16 dicembre 1999 e suo addendum del 18 gennaio 2012. Come noto, tale ultima rivisitazione, non ha avuto concreta applicazione a causa del mancato recepimento di quanto in essa contenuto da parte delle Amministrazioni centrali. Stante la detta evenienza, al fine di scongiurare la perdita del principale finanziamento contemplato in tale accordo, per come riveniente dalla deliberazione CIPE nr.143/1999, si sono promossi successivamente diversi incontri tra le Amministrazioni interessate per la migliore individuazione delle opere che, seppure a beneficio degli insediamenti militari, contenessero collegamenti diretti con le infrastrutture portuali. Da ultimo, facendo seguito a quanto concordato in diversi incontri, questa Autorità è stata interessata per le specificazioni del caso direttamente dal Comando Stazione Navale a seguito delle quali è emerso il quadro delle esigenze come appresso delineate. Va da se che, la proposizione seguente, redatta su esplicite indicazioni dell'Amministrazione militare, qualora condivisa con gli altri enti sottoscrittori dell'Accordo originario, costituirà base del nuovo "addendum" allo stesso, a sua volta necessario per la richiesta di rimodulazione del finanziamento di 32,5 Mld di vecchie lire al CIPE. La somma fu impegnata, infatti, nel 2002 a favore dell'Autorità Portuale di Brindisi per "lavori di banchinamento in zona Capo Bianco e di dragaggio per l'approfondimento alle quote -12 e -9 metri dei fondali antistanti" ed ora perente agli effetti amministrativi. E' disponibile un preliminare studio di fattibilità.		
benefici attesi	L'esigenza espressa è sostanzialmente rivolta alla ricerca di una rinnovata operatività delle banchine portuali del Comprensorio Difesa nel seno di ponente del porto interno sia in termini di ristrutturazione e di adeguamento tecnico – funzionale delle opere a terra sia in termini di maggior approfondimento dei fondali marini delle aree a mare interessate. Ciò in ragione degli obiettivi di potenziamento programmati dall'Amministrazione militare per l'arsenale brindisino e nella contestuale consapevolezza dell'utilizzo, nel prossimo futuro, di navi dalle caratteristiche dimensionali ben superiori alle attuali.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

TRASPORTI E LA... 139 H

piano finanziario

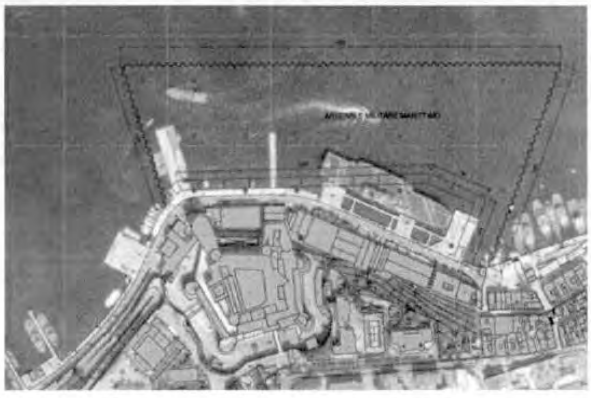
Costo complessivo intervento: € 16.800.000
Finanziamento con Deliberazione CIPE n. 143/99.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X	X													
Autorizzazione			X	X												
Gara				X	X											
Esecuzione						X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Collaudo														X	X	

Inquadramento cartografico





3.2.2 Interventi programmati

		Scheda n. 7
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***REALIZZAZIONE DI IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE ELETTRICA PE LE NAVI IN BANCHINA (COLD IRONING)***	E' intendimento dell'Ente varare un progetto "pilota" finalizzato alla elettrificazione di una banchina per il raggiungimento di un significativo valore di sostenibilità ambientale dell'infrastruttura portuale. Gli obiettivi che ci si vuole prefiggere si riconducono principalmente a: • diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico ed acustico nella zona portuale, gli stessi sono causati dai motori ausiliari delle navi tenuti in funzione per la produzione di energia elettrica a bordo *(necessaria per garantire il funzionamento ed i servizi)*; • riduzione delle emissioni delle navi ormeggiate nel porto, ciò è perseguibile alimentando le utenze delle imbarcazioni attraverso una rete elettrica di terra *(in particolare, la rete elettrica nazionale)* in luogo dei motori ausiliari. I fattori di emissione per MWh di energia elettrica convogliato dalla Rete di Trasmissione Nazionale è inferiore rispetto ai fattori di emissione degli ausiliari. La banchina elettrificata è un progetto altamente innovativo, in piena fase di sviluppo, che ha già riscontrato un notevole successo a livello mondiale. Ad oggi, sono pochi i porti che possono già vantare l'utilizzo di questa tecnologia, ma i benefici in termini d'inquinamento, di costi, di energia e d'immagine stanno spingendo le organizzazioni portuali e navali ad attrezzarsi in tale direzione. La particolare conformazione del nostro porto, poi, così naturalmente "incastonato" nel tessuto urbano, con tutto ciò che ne deriva in termini di compatibilità ambientale, spinge ancor di più verso l'impostazione di tale studio. Il progetto in programma si riferisce alla banchina "carbonifera" nel seno di levante dell'estensione di circa 530 mt, dei quali disponibili per l'attracco circa 400. Attualmente tale banchina è utilizzata per l'ormeggio di navi da crociera sotto i 200 mt di lunghezza. Agli atti dell'Ufficio Tecnico è ad oggi disponibile un preliminare studio di fattibilità legato ancora a significatori fattori aleatori, soprattutto riguardo alla lunghezza della connessione alla rete elettrica nazionale.		
benefici attesi	Miglioramento dell'impatto ambientale *(qualità dell'aria ed economicità dei costi)*.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

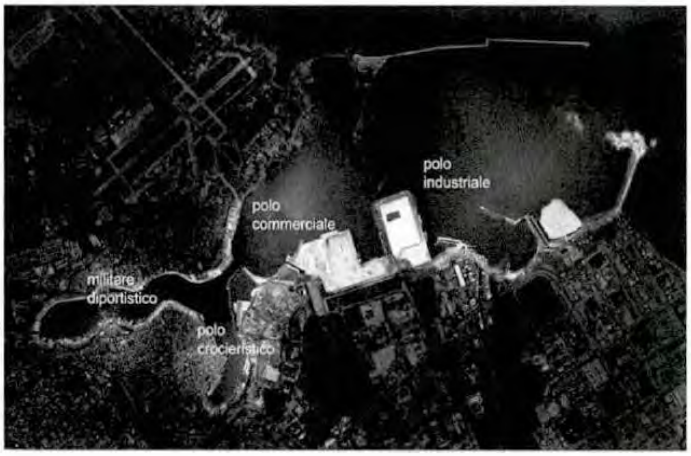
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 2.500.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 – 2016.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X														
Autorizzazione			X													
Gara				X												
Esecuzione					X	X	X	X	X	X						
Collaudo											X					

Inquadramento cartografico



		Scheda n.	8
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI
Titolo e descrizione ***DEMOLIZIONE DELLA CASERMA VVF ESISTENTE E SUA DELOCALIZZAZIONE NEL PIF PREVIO SUO RIATTAMENTO***	Trattasi di evoluzione del progetto di realizzazione di una nuova caserma dei VVF del porto in luogo della esistente antistante il capannone "ex Montecatini" inserita nel programma triennale delle opere pubbliche 2014 – 2016. Il luogo individuato della nuova ubicazione (piazzale di S.Apollinare) ritenuto non proprio coerente con la programmazione complessiva di sviluppo di tale area, unitamente alla possibilità di utilizzare un organismo edilizio, quale appunto il Posto di Ispezione Frontaliera per animali, allo stato non utilizzato, ha determinato tale nuova progettazione. Va da sé che l'obiettivo primario dell'Autorità rimane la delocalizzazione della struttura esistente in quanto quest'ultima, ancorché del tutto fatiscente e non più in grado di assolvere appieno alle nuove e mutate esigenze del locale comando dei VVF, occupa una parte considerevole del prospetto del "capannone Montecatini" obliterando di fatto una visione continua e compiuta dell'importante manufatto vincolato. In più, i recenti lavori di realizzazione della banchina di collegamento tra il "dente" di S.Apollinare e la banchina "Montecatini", quasi obbligano l'intervento in disamina al fine definire la completa fruibilità dello spazio antistante il "capannone" agli usi prettamente portuali. E' disponibile il livello progettuale riferito a: Studio di Fattibilità.
benefici attesi	Miglioramento della disponibilità di spazi portuali, dell'impatto visivo verso il fabbricato tutelato e di operatività del corpo dei Vigili del Fuoco.

stato intervento	pianificato	programmato	in corso

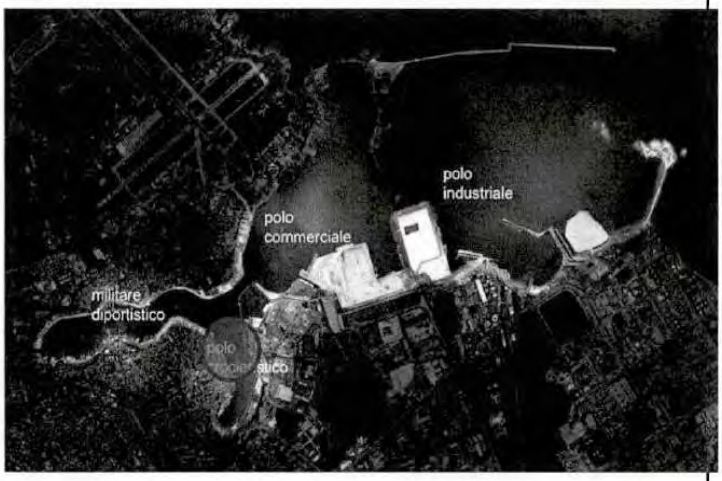
TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI REGIONE PUGLIA 136

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 900.000 Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi. Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara			X													
Esecuzione				X	X	X	X	X								
Collaudo								X								

Inquadramento cartografico





Scheda n.	9

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

porto di	**BRINDISI**
Titolo e descrizione ***PULIZIA E MANUTENZIONE DEI FONDALI DEL SENO DI LEVANTE***	L'intervento consiste nel dragaggio dei fondali prospicienti le banchine del Seno di Levante *(Dogana e Carbonifera)*, fino alla profondità di -9m s.l.m.m., al fine di agevolare al meglio gli accosti delle navi da crociera anche di grandi dimensioni. Il volume complessivo di escavo, calcolato sulla base di un rilievo batimetrico condotto nel 2008, è pari a circa 8.000 m^3, così ripartiti: • BANCHINA DOGANA 6.000 m^3 • BANCHINA CARBONIFERA 2.000 m^3 Lo studio redatto, pertanto, prevede la caratterizzazione – ai sensi del D.M. 7 novembre 2008 – dei sedimenti marini prospicienti le banchine di che trattasi. Una volta effettuata la caratterizzazione, il progetto dovrà essere approvato - ai sensi dell'art. 5-bis c. 1 della legge n. 84/94 - in prima battuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento agli aspetti tecnico-economici, e definitivamente dal Ministero dell'Ambiente, che lo esaminerà per la parte ambientale. Lo studio di che trattasi prevede, altresì, come destino finale per i sedimenti la vasca di colmata esistente, la cui attuale capacità *(al netto dei volumi da escavare per la funzionalità della realizzanda banchina di collegamento tra le esistenti Punto Franco e Montecatini)* è ampiamente sufficiente a contenere i volumi. Una destinazione differente non sarebbe, infatti, economicamente sostenibile. L'importo stimato è relativo all'appalto dei lavori; comprese le preliminari attività di caratterizzazione e le attività di monitoraggio ambientale che dovranno condursi in corso d'opera.
benefici attesi	Miglioramento delle condizioni di sicurezza all'ormeggio di unità da diporto *(grandi yacht)* e navi da crociera nelle banchine interessate.

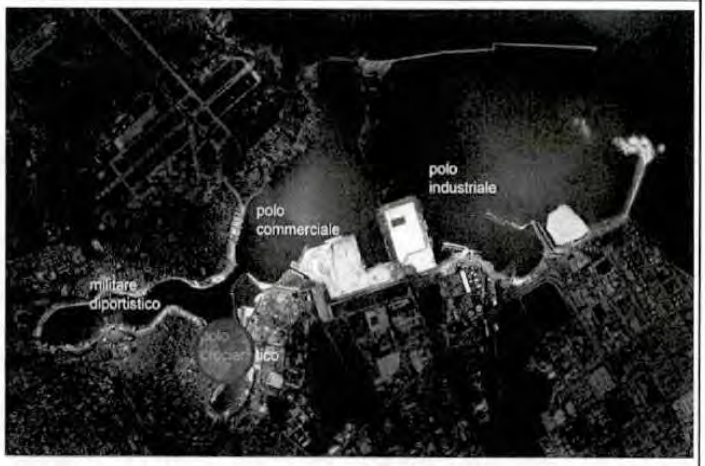
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 700.000 Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi. Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016. Procedura in corso di finanziamento tramite il rientro fondi Interreg Grecia – Italia 2000 – 2006.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X	X														
Autorizzazione		X	X													
Gara			X	X												
Esecuzione				X	X	X	X	X								
Collaudo								X								

Inquadramento cartografico





	Scheda n.	10

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

porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***COMPLETAMENTO CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE AREE PORTUALI A TERRA***	Il porto di Brindisi ricade in gran parte nella perimetrazione del S.I.N. di Brindisi di cui al d.m. 10 gennaio 2000. Per tale ragione, le aree ricadenti in detta perimetrazione devono essere caratterizzate ai sensi della Parte IV Titolo V del d.lgs. n. 152/2006. L'attività di caratterizzazione, avviata nel 2004, è stata svolta sino ad oggi in alcune delle aree portuali libere da concessioni. Il presente progetto prevede il completamento della caratterizzazione del suolo, del sottosuolo insaturo e delle acque di falda nelle restanti aree portuali attualmente libere da concessioni demaniali (banchina nord, banchina est e banchina di riva di Costa Morena, Punta delle Terrare, banchina Feltrinelli – aree in rosso riportate in figura). Lo studio redatto prevede l'esecuzione di 99 sondaggi distribuiti secondo una maglia regolare 50mx50m, l'attrezzamento a piezometro per il prelievo delle acque di falda di 20 di detti punti di sondaggio, il prelievo e l'analisi di complessivi 317 campioni di suolo e di sottosuolo e di 20 campioni di acqua. L'importo stimato è relativo all'appalto del servizio di caratterizzazione, comprese le attività di validazione di competenza dell'ARPA Puglia ex allegato 2 al Titolo V della Parte IV del d.lgs. n. 152/2006.		
benefici attesi	Acquisizione delle informazioni sullo stato ambientale per il miglioramento dei tempi di realizzazione delle opere e degli interventi in ambito portuale.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

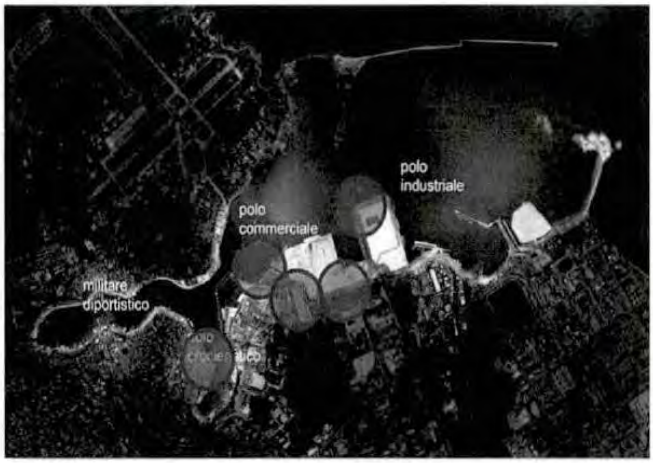
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 600.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.
Procedura in corso di finanziamento tramite il rientro fondi Interreg Grecia – Italia 2000 – 2006.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara			X													
Esecuzione				X	X	X	X									
Collaudo							X									

Inquadramento cartografico





		Scheda n. **11**
linee di intervento	**A**	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

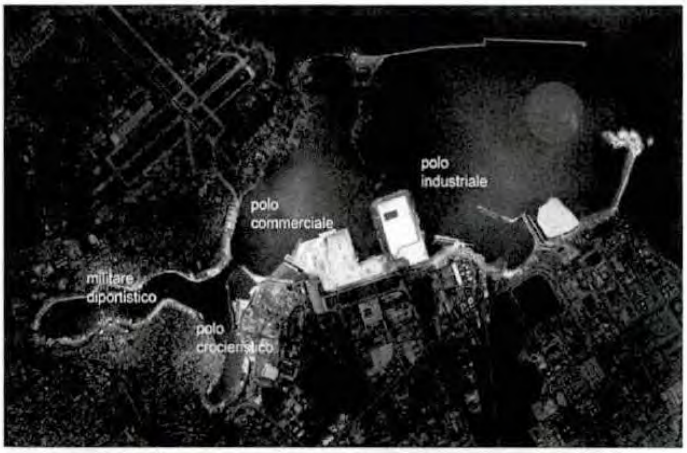
porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE DEL FARO E DELLE STRUTTURE ANNESSE PRESSO LE ISOLE PEDAGNE***	Trattasi di intervento proposto in sostituzione del precedente inserito nella programmazione triennale OOPP 2015-2017 denominato "Ristrutturazione dello storico faro aeromarittimo sito presso il Castello Alfonsino" eliminato per sopraggiunto intervento da parte del Provveditorato regionale OOPP. Nello specifico, tale rideterminazione della destinazione dei fondi stanziati per la predetta opera è stata necessaria in quanto il Provveditorato Interregionale delle OO.PP. informava l'Autorità Portuale di aver già reperito i fondi necessari per il recupero del Faro ubicato sul castello "Alfonsino", e con la medesima nota suggeriva di destinare i fondi dell'Autorità Portuale al "Faro rosso" delle isole Pedagne, tenuto conto delle numerose richieste del Comando MARIFARI di Taranto, inviate allo stesso Provveditorato, con cui rappresentava lo stato di degrado del segnalamento marittimo delle isole Pedagne. Il complesso delle strutture presenti, ivi compresa la torre del Faro, versano in uno stato di degrado, che rende sempre più impossibile agli operatori del Comando di MARIFARI, preposti solo alla manutenzione e tenuta in esercizio dell'apparato luminoso, accedere sia all'isolotto che alla sommità della torre su cui è installato l'innanzi detto segnalamento alimentato da alcuni pannelli fotovoltaici. L'Autorità Portuale di Brindisi, in considerazione dell'importanza che tale segnalamento marittimo riveste, sia ai fini della sicurezza della navigazione, e sia in quanto opera storica e simbolo di archeologia industriale marittima dell'800, ha accolto le istanze del Provveditorato Interregionale delle OO.PP. della Puglia e dello stesso Comando di MARIFARI della Marina Militare di Taranto, per il recupero integrale di tutti i manufatti esistenti sull'Isolotto Traversa delle Pedagne.		
benefici attesi	Recupero di bene storico, funzionale alla sicurezza della navigazione.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 430.000 Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi. Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016. Procedura in corso di finanziamento tramite il rientro fondi Interreg Grecia – Italia 2000 – 2006.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara			X													
Esecuzione				X	X	X	X									
Collaudo							X									

Inquadramento cartografico





TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI REGIONE PUGLIA

		Scheda n. 12
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale
porto di		BRINDISI
Titolo e descrizione ***CONSOLIDAMENTO E RISTRUTTURAZIONE BANCHINA PUNTA DELLE TERRARE***		L'intervento per l'esecuzione dei lavori di consolidamento e ristrutturazione di cui alla presente, interessa il 65%, pari a circa 80 mt., delle banchine di ormeggio denominate "Punta delle Terrare" in località Costa Morena Ovest del porto di Brindisi. Dette banchine, come evidenziato nei rilievi subacquei effettuati da Ditta specializzata, presenta diverse cavità sia sul paramento subacqueo che sulla pavimentazione soprastante. Gli interventi manutentivi infatti, negli anni hanno interessato solo piccoli tratti di banchina su cui sono stati montati nuovi parabordi per l'avvicinamento ed attracco delle navi provenienti principalmente dalla Grecia, e parte della sovrastruttura in conglomerato cementizio armato. Il piazzale retrostante, anche per l'effetto della cavitazione riscontrata nella parte sottostante di imbasamento dei cassoni cellulari in calcestruzzo, dovute in buona parte dall'azione delle eliche delle navi, sono stati interessati di piccoli interventi manutentivi per il rifacimento del tappetino in conglomerato bituminoso. Pertanto, a seguito di tali numerose sgrottature e sifonamenti nella parte retrostante, le opere da effettuare consistono sinteticamente nell'esecuzione prioritaria di nuove approfondite ispezioni e rilievi subacquei, pulizia del fondale marino, asportazione del materiale accumulatosi e regolarizzazione dello stesso, rifacimento dell'imbasamento sottostante i cassoni cellulari mediante riempimento delle sgrottature con calcestruzzo, demolizione e rifacimento della pavimentazione interessata dagli interventi manutentivi in argomento. La scelta tecnica adottata al momento è quella risultata economicamente più vantaggiosa, in rapporto all'eventuale utilizzo continuo degli ormeggi di accosto delle navi, cercando di impedire un lungo periodo di tempo inutilizzabile del molo di "Punta delle Terrare" per tutta la durata dei lavori.
benefici attesi		Miglioramento delle condizioni di sicurezza di un punto di ormeggio operativo.
stato intervento	pianificato	programmato / in corso

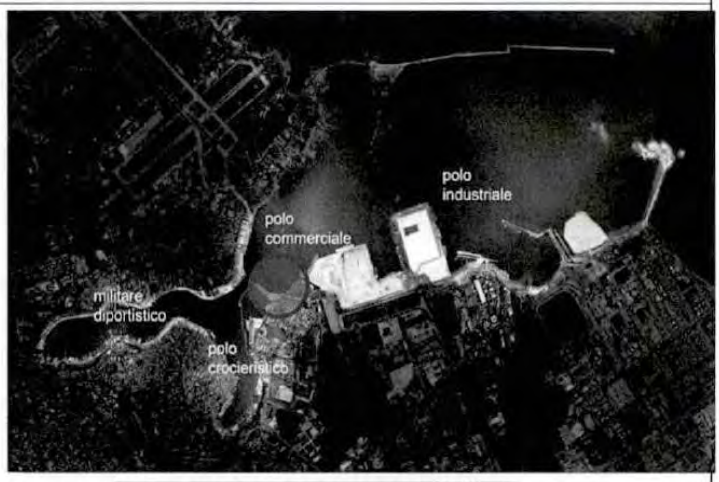
piano finanziario

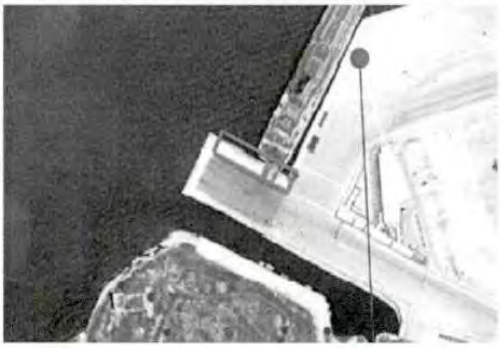
Costo complessivo intervento: € 300.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara		X	X													
Esecuzione			X	X												
Collaudo				X												

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	13
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***REALIZZAZIONE DELLA VASCA IDRICA DI ACCUMULO A COSTA MORENA EST***	Trattasi della realizzazione del sistema di disconnessione tra l'alimentazione di acqua potabile da parte dell'Ente fornitore e l'eventuale utente finale, ovvero le navi merci e/o passeggeri ovvero di una riserva idrica potabile di capacità di circa 400 m3 corredata di una stazione di spinta necessaria al fabbisogno derivante dalla eventualità sfavorevole di dover rifornire contemporaneamente una nave commerciale ed una nave da crociera attraverso le bocchette di erogazione poste in posizione perimetrale lungo la banchina di Costa Morena Est. L'alimentazione è da prevedersi tramite allaccio alla condotta di acquedotto nelle vicinanze con diramazione fino alla riserva idrica ed al gruppo di spinta. La scelta è orientata a un complesso di vasche prefabbricate per gli accumuli ed in adiacenza un locale tecnico interrato, destinato a contenere il gruppo di pompaggio, le apparecchiature elettriche di comando e protezione delle pompe, le apparecchiature idrauliche di intercettazione delle condotte di aspirazione e mandata.		
benefici attesi	Fornitura idrica di banchina per il rifornimento di acqua potabile alle unità in ormeggio.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

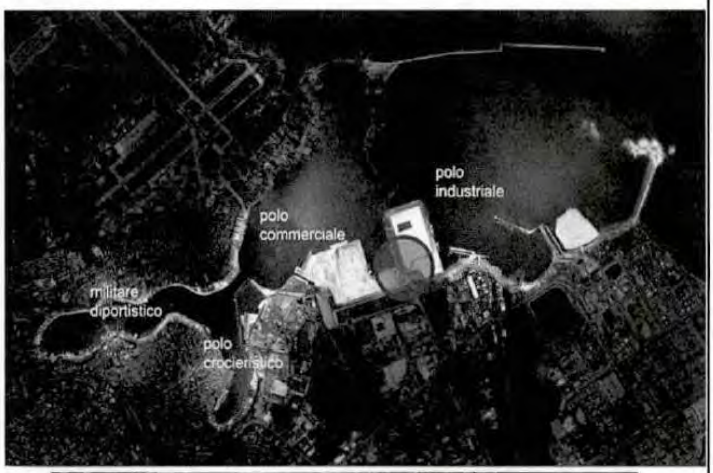
piano finanziario

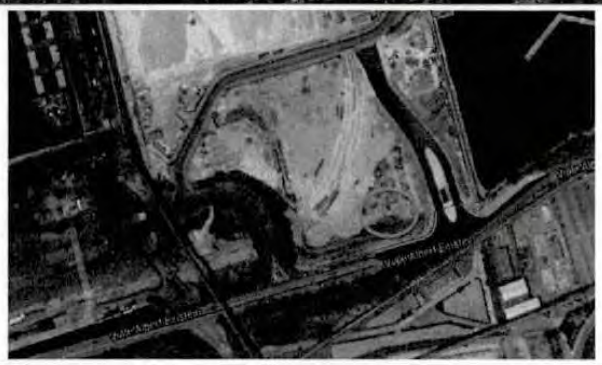
Costo complessivo intervento: € 500.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.
Procedura in corso di finanziamento tramite il rientro fondi Interreg Grecia – Italia 2000 – 2006.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara		X														
Esecuzione			X	X												
Collaudo					X											

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	14
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA LATO MARE NONCHÉ DEI PROSPETTI E COPERTURE DEGLI UFFICI PROSPICIENTI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II***	Trattasi di unificazione degli interventi manutentivi dei prospetti e delle coperture della ex stazione marittima prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II con la progettazione già disponibile a livello definitivo dei prospetti lato mare stesso organismo. Infatti, pur disponendo della predetta progettazione approvata alla sola facciata lato mare per € 500.000, prima di avviarne la sua esecuzione si è deciso di integrare tale opera con l'estensione dell'intervento anche alla restante parte dell'edificio a completamento della ristrutturazione complessiva già in parte realizzata nella sua porzione lato città.		
benefici attesi	Recupero di fabbricato oltre cinquantennale, sede dell'Autorità Portuale di Brindisi.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

TRASPORTI E LAVO... REGIONE PUGLIA

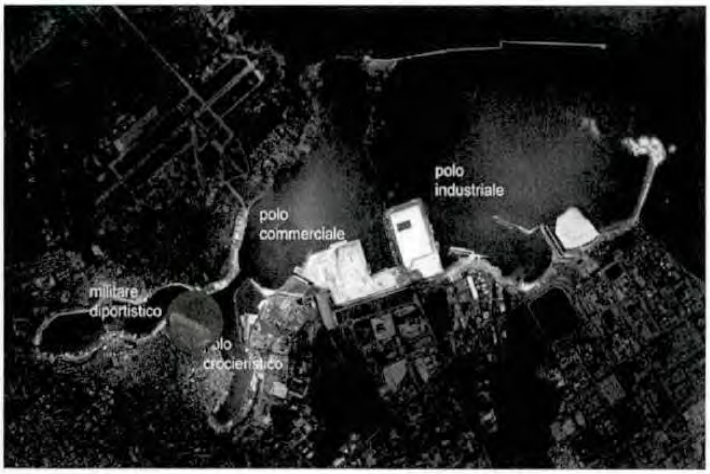
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 900.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.
Procedura in corso di finanziamento tramite il rientro fondi Interreg Grecia – Italia 2000 – 2006.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara		X														
Esecuzione			X	X	X	X										
Collaudo						X										

Inquadramento cartografico





	Scheda n.	15

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

porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA ADIACENTE IL VARCO DI COSTA MORENA OVEST PREVIA DEMOLIZIONE DELLE STRUTTURE PRECARIE ESISTENTI***	L'area interessata dall'intervento per una superficie di circa 12.000 mq è in gran parte libera ed asfaltata, ma vi è la presenza di alcune strutture prefabbricate precarie, realizzate nel 2000, attualmente in gran parte inutilizzate e assolutamente inadeguate che si prevede di demolire. L'area parcheggio trailers, di circa 10.000 mq, sarà realizzata mediante una recinzione in Orsogril di altezza m. 2,00 montato su new jersey di altezza m. 0,50, per una altezza complessiva di m. 2,50. Con due cancelli di accesso da m. 6,00 di cui uno di emergenza. Attraverso il cancello esistente sul retro l'area potrà collegarsi a quella esistente per mezzo di una viabilità e di un accesso alternativo a quello esistente. L'area per la sosta dei passeggeri in attesa di imbarco diretti in Albania invece di circa 2.000 mq, prevederà una struttura chiusa di circa 300 mq con servizi igienici e area ristoro ed una copertura di circa 500 mq attrezzata con panchine che dovrà garantire almeno il riparo dai venti e dalla pioggia durante i mesi invernali e dal sole durante i mesi estivi. L'intervento riguarda quindi: - la demolizione delle strutture esistenti, costituite da alcuni prefabbricati precari e al momento in gran parte inutilizzati; - la realizzazione, in adiacenza al varco di controllo dell'area extra Schengen di una struttura coperta di circa 300 mq, dotata di servizi ed area ristoro, per l'attesa dei passeggeri in attesa di imbarco diretti in Albania e di una copertura di circa mq 500; - la delimitazione dell'area parcheggio trailers ed il suo "eventuale" collegamento, attraverso una viabilità secondaria con l'area sosta trailers esistente.		
benefici attesi	Organizzare ed attrezzare al meglio l'area, soprattutto per l'attesa imbarco dei passeggeri diretti in Albania. Ulteriore e non meno importante esigenza da soddisfare è il possibile utilizzo dell'area come parcheggio trailer in sostituzione di quello adiacente alla zona extra Schengen causa ad oggi di conflitti di flusso promiscui e/o in aggiunta allo stesso.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

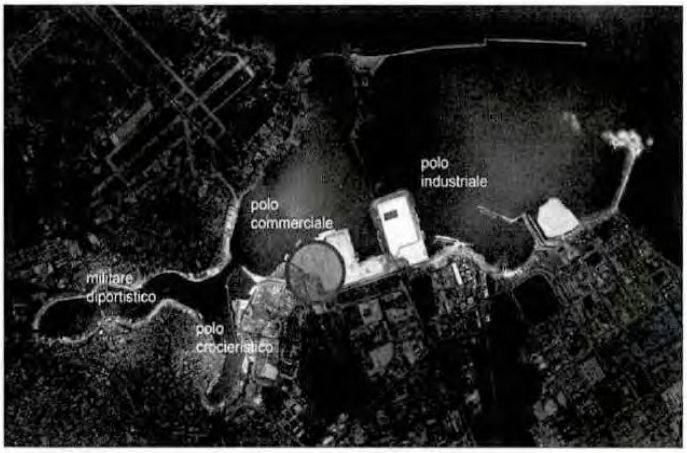
piano finanziario

Costo complessivo intervento: € 500.000
Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.
Intervento inserito nel Piano Triennale Autorità Portuale 2014 - 2016.
Candidato alla prossima programmazione Interreg Grecia Italia 2014 - 2020.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione	X															
Autorizzazione		X														
Gara		X														
Esecuzione			X	X	X											
Collaudo					X											

Inquadramento cartografico





3.2.3 Interventi in corso

		Scheda n. **16**
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

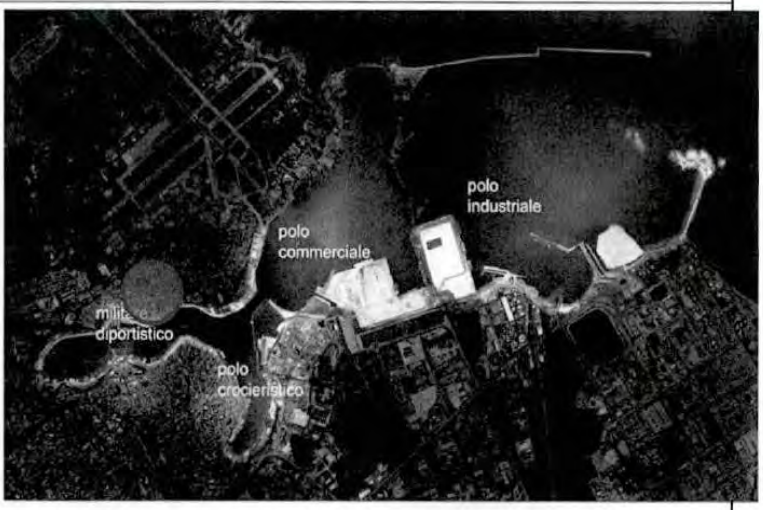
porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI CONSOLIDAMENTO DELLA BANCHINA "AMM. MILLO"***	Lavori di consolidamento e riqualificazione del patrimonio esistente con significativo aumento del grado di sicurezza all'ormeggio. Stato d'avanzamento lavori: 90%. Fine lavori prevista: novembre 2016.		
benefici attesi	Consolidamento e riqualificazione del patrimonio esistente con significativo aumento del grado di sicurezza all'ormeggio.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 3.000.000 Finanziamento con Delibera CIPE 143/2009. Legge 166/2002 Autostrade del Mare II. DM nr. 10 del 11.10.2010.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione																
Collaudo	X															

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	17
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

porto di	BRINDISI		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA E CONSOLIDAMENTO DELLE BANCHINE DEL MONUMENTO AL MARINAIO E DEL CANALE PIGONATI***	Lavori di consolidamento e riqualificazione del patrimonio esistente/ rifunzionalizzazione aree sottese. La messa in sicurezza delle banchine oltre ad aumentare il grado di sicurezza all'ormeggio ed alla tenuta delle stesse – caratterizzate da un importante quadro fessurativo e da consistenti cavità da sgrottature - consentirà anche una più vasta azione di rigenerazione urbana – da compiersi in concertazione con il Comune – delle aree retrostanti dal Monumento al Marinaio fino alla base UNLB. Stato d'avanzamento lavori: 85%. Fine lavori prevista: dicembre 2016.		
benefici attesi	Consolidamento e riqualificazione del patrimonio esistente con significativo aumento del grado di sicurezza all'ormeggio.		
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

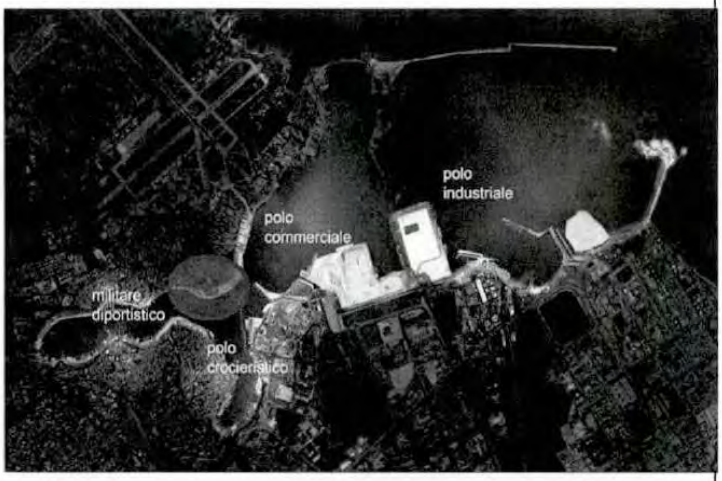
TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI REGIONE PUGLIA

154

H

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 4.840.000 Finanziamento con Legge 166/2002 Autostrade del Mare II. DM nr. 10 del 11.10.2010.
Cronoprogramma	
Inquadramento cartografico	

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione																
Collaudo	X															





		Scheda n.	18

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

porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***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***	I lavori prevedono sostanzialmente un nuovo profilo di banchinamento senza soluzione di continuità tra la banchina "Feltrinelli" ed il piazzale di S.Apollinare lungo il seno di levante. Il porto si doterà di una banchina lunga oltre 500 mt in corrispondenza del "capannone" Montecatini a formare, insieme alla banchina sottostante la ex stazione marittima, sempre nel seno di levante, un vero e proprio polo da dedicare al settore crocieristico grazie anche alle sinergie derivanti dall'uso, coerente a tale fine, del manufatto industriale esistente di alto ed indubbio valore formale / costruttivo. La rettifica del dente di attracco di S.Apollinare poi, unitamente alla estensione delle attività di dragaggio formulate in corso d'opera, consentirà inoltre il possibile impiego, in caso di necessità, della banchina corrispondente per l'ormeggio di unità ro-ro anche con il concorso di pontone (dim. 20 x 40 mt) dedicato già nelle disponibilità dell'Autorità. I lavori sono in via di conclusione. Stato d'avanzamento lavori: 90%. Fine lavori prevista: dicembre 2016.		
benefici attesi	Potenziamento degli ormeggi disponibili nel porto Interno per le unità da diporto di grandi dimensioni (yatchs), navi da crociera ed eventuali navi traghetto Ro-Ro.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

TRASPORTI E LAVORI PUBBLICI 156

piano finanziario

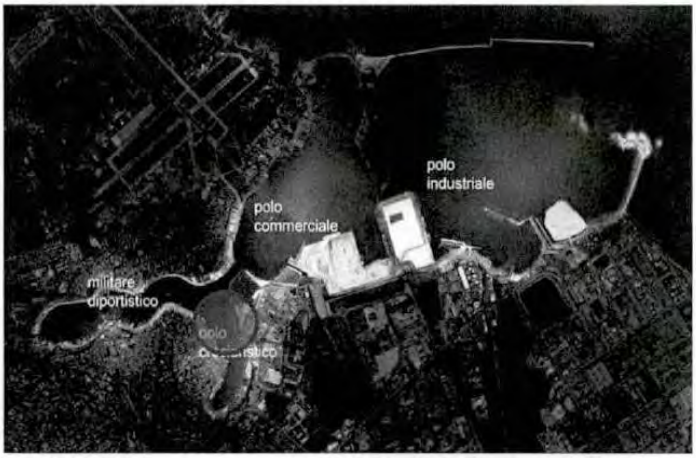
Costo complessivo intervento: € 7.000.000

Finanziamento con Delibera CIPE del 6 novembre 2009. "Programma opere minori ed interventi finalizzati al supporto dei servizi di trasporto nel Mezzogiorno"

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione																
Collaudo	X															

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	19
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	
porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE, RISTRUTTURAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL TERMINAL DI COSTA MORENA – PUNTA DELLE TERRARE***	Lavori di completamento della dotazione infrastrutturale del terminal di Costa Morena Ovest tramite la costruzione di una nuova stazione marittima a servizio dei traghetti. Obiettivo / risultato atteso: significativo miglioramento dei servizi per i passeggeri e gli operatori portuali. La stazione oggetto d'intervento si colloca in ambito strategico per il Porto di Brindisi ed esprime attraverso la sua nuova potenzialità il miglior rapporto tra costi e benefici in quanto ottimizza il baricentro del sistema degli accosti dei traghetti coerentemente con l'attivazione di altri progetti programmati e concentra in un unico polo tutte le attività di supporto ai passeggeri / operatori con le varie funzioni di controllo; attività queste ultime attualmente dislocate in più punti dell'ambito portuale ed ospitate in contenitori precari a carattere temporaneo. Stato d'avanzamento lavori: 10%. Fine lavori prevista: settembre 2017.		
benefici attesi	Razionalizzazione dei servizi di supporto di passeggeri ed agli operatori, concentrando in un unico polo (Terminal).		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

158

piano finanziario

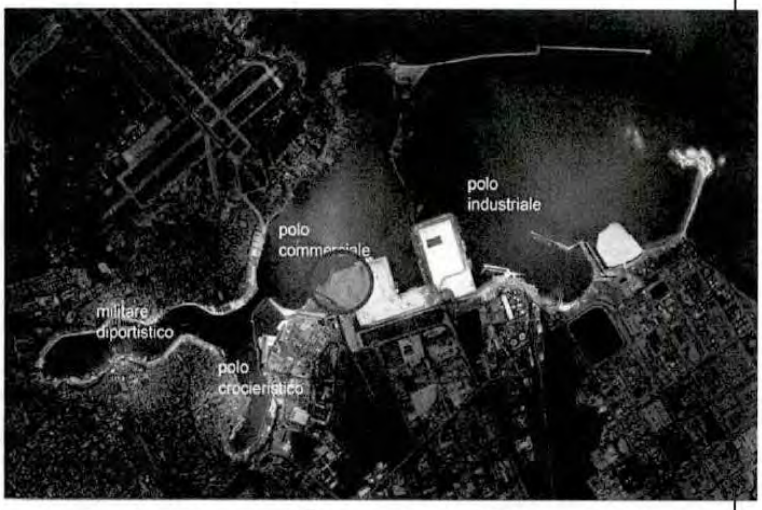
Costo complessivo intervento: € 12.147.000

Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione	X	X	X													
Collaudo				X												

Inquadramento cartografico





		Scheda n. **20**

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

porto di	**BRINDISI**
Titolo e descrizione ***LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE DI SECURITY***	Lavori di realizzazione della cinta doganale – circoscrizione portuale tramite infrastrutturazione lineare di delimitazione implementata da sistemi tecnologici di security. Obiettivo / risultato atteso: aumento significativo del gradiente di security e safety delle operazioni portuali. Trattasi in sostanza dell'adeguamento normativo (ISPS Code, convenzione SOLAS) della protezione passiva del porto tramite barriere fisiche perimetrali e tramite sistemi tecnologici, quali videosorveglianza, antintrusione, controllo degli accessi, sistemi di rilevamento armi ed esplosivi e sistema di supervisione dell'intero ambito portuale per una lunghezza totale di circa 5 Km. In particolare il nuovo sistema di recinzione è caratterizzato principalmente dall'utilizzo di pannelli in lamiera stirata forata in acciaio corten ancorati su muri in calcestruzzo armato e da setti in calcestruzzo armato prefabbricato a supporto dei sistemi di videosorveglianza ed illuminazione. L'intero sistema di recinzione è progettato oltre per rispondere ai requisiti di sicurezza imposti a livello normativo anche per ridisegnare il perimetro di demarcazione tra l'area pubblica e quella di competenza portuale che ora risulta frammentata. Stato d'avanzamento lavori: 85 %. Fine lavori prevista: febbraio 2017
benefici attesi	Aumento significativo del gradiente di security e safety delle operazioni portuali.

stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario

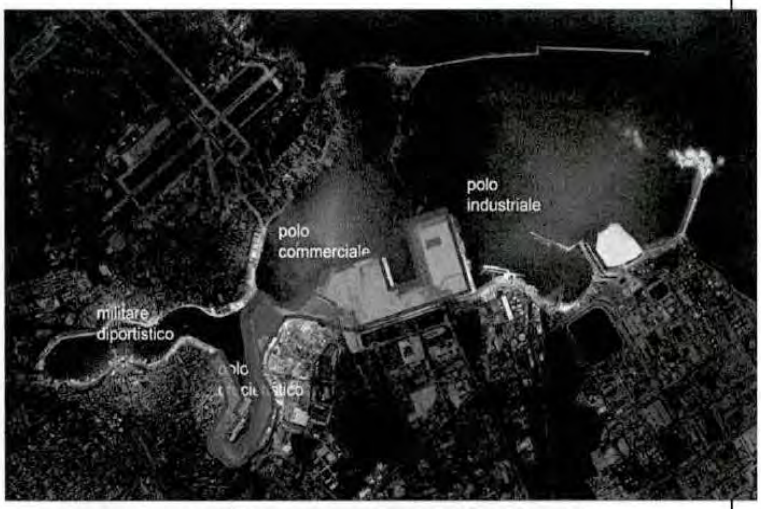
Costo complessivo intervento: € 10.740.000

Finanziamento con fondi propri dell'Autorità Portuale di Brindisi e con Decreto MIT 24 febbraio 2004.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione	X															
Collaudo		X														

Inquadramento cartografico





		Scheda n. 21
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale

porto di	BRINDISI
Titolo e descrizione ***LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA INTERMODALE E DELLA RETE FERROVIARIA TRA LE BANCHINE DI COSTA MORENA EST***	Lavori ristrutturazione ed ammodernamento del fascio di presa e consegna e realizzazione nuovi binari sulla banchina lato est di costa morena est. Obiettivo / risultato atteso: aumento significativo della dotazione infrastrutturale ferroviaria del porto e dunque dell'offerta dello scambio intermodale nave - treno. L'attività comprende due distinte fasi di intervento: I. La riqualificazione del raccordo di collegamento esistente tra il fascio di presa e consegna e la linea ferroviaria ASI, per il quale si prevede la sostituzione delle traverse e dei binari 50 UNI con traverse in cap e rotaie 60 UNI; II. La realizzazione del collegamento tra il fascio di presa e consegna esistente e lo sporgente di Costa Morena Est mediante la realizzazione di un nuovo binario di lunghezza pari a circa 400 metri percorribile ad una velocità massima di 30 Km/h, che partendo dal piazzale di costa morena e attraversando l'attuale strada di accesso a Csta Morena, giunge fino allo sporgente. Stato d'avanzamento lavori: 70%. Fine lavori prevista: febbraio 2017
benefici attesi	Aumento significativo della dotazione infrastrutturale ferroviaria del porto e dunque dell'offerta dello scambio intermodale nave - treno.

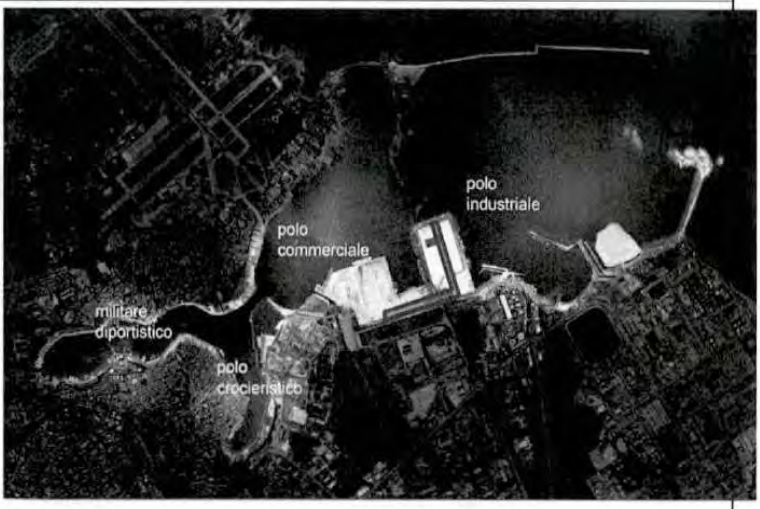
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 4.560.000 Finanziamento con PO – FESR 2007 – 2013 Asse V_ Delibera CIPE 35/2005.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione	X															
Collaudo	X															

Inquadramento cartografico





	Scheda n.	22

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

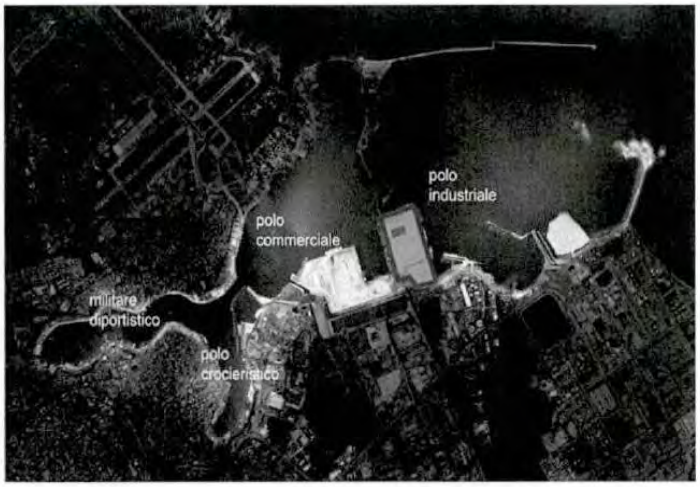
porto di	**BRINDISI**		
Titolo e descrizione ***LAVORI DI COMPLETAMENTO FUNZIONALE DELLO SPOGENTE EST DEL MOLO DI COSTA MORENA – REALIZZAZIONE PAVIMENTAZIONE***	Lavori di completamento / definizione della dotazione infrastrutturale di costa morena est tramite la pavimentazione in conglomerato sidero – cementizio / asfalto dell'area di colmata. Obiettivo / risultato atteso: piena disponibilità di grandi superfici (circa 200.000 mq) per l'offerta intermodale, area deposito containers e/o multipurpose. Stato d'avanzamento lavori: 90%. Fine lavori prevista: dicembre 2016.		
benefici attesi	Piena disponibilità di grandi superfici (circa 200.000 mq) per l'offerta intermodale, area deposito containers e/o multipurpose.		
stato intervento	**pianificato**	**programmato**	**in corso**

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 21.740.000 Finanziamento con PO – FESR 2007 – 2013.

Cronoprogramma

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione																
Collaudo	X															

Inquadramento cartografico





		Scheda n.	23
linee di intervento	A	Manutenzione ed approfondimento fondali. Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa.	
	B	Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.	
	C	Completamento Port Community System. Potenziamento sistemi a supporto dei controlli di security. Interconnessione con sistemi ITS esterni.	
	D	Efficientamento energetico ed interventi finalizzati al miglioramento della qualità dell'ambiente portuale.	
	E	Collegamento alle reti infrastrutturali esterne all'ambito portuale	

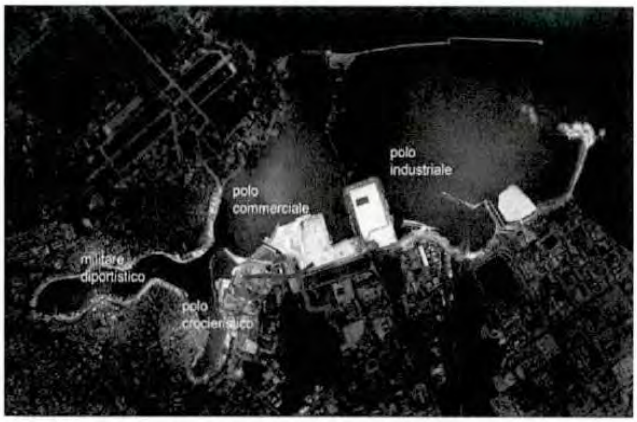
porto di	BRINDISI
Titolo e descrizione ***REALIZZAZIONE STRADA DI COLLEGAMENTO TRA VIA DELLE BOCCE E COSTA MORENA OVEST***	I lavori prevedono l'allargamento della strada ASI *(ex SISRI)* esistente, dalla rotatoria all'incrocio tra il prolungamento di Viale Arno e via delle Bocce *(varco di accesso portuale prossimo al "capannone Montecatini")* fino al varco portuale di S.Apollinare e la diramazione fino al Piazzale di Costa Morena Ovest, in modo da ottenere una sezione con doppia carreggiata con spartitraffico centrale, ciascuna costituita da due corsie per senso di marcia e da un marciapiede laterale. Tale disegno funzionale si innesta come azione complementare della riqualificazione di S.Apollinare con la previsione degli accosti *(vedi scheda relativa)* a determinare ovvero la realizzazione del nuovo snodo principale di ingresso al Porto. Il tracciato dell'opera stradale è costituito da tre tratti: tronco 1, tronco 2 e tronco 3 collegati mediante rotatorie, completo di impianto di pubblica illuminazione, impianto di smaltimento delle acque meteoriche, canalizzazioni per l'installazione di futuri sottoservizi, segnaletica stradale ed opere strutturali. Queste ultime sono particolarmente significative comprendendo un'opera di contenimento di lunghezza pari a 165 mt e di altezza 4 mt. in corrispondenza dell'ampliamento stradale vicino alle vasche dell'impianto Aventis e un ponte con impalcato a travi in cap a T rovescia per il superamento del canale laterale di Fiume Piccolo. Stato d'avanzamento lavori: 90%. Fine lavori prevista: dicembre 2016.
benefici attesi	Miglioramento della viabilità portuale con sensibili ricadute in termini di miglioramento del flusso veicolare e di impatto ambientale.

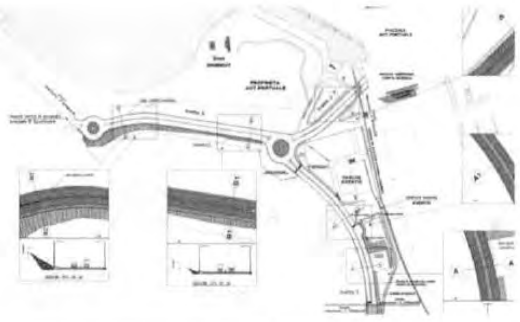
stato intervento	pianificato	programmato	in corso

piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 4.000.000 Finanziamento con PON Reti e Mobilità 2007 – 2013.
Cronoprogramma	

Fasi del procedimento	2017				2018				2019				2020			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
Progettazione																
Autorizzazione																
Gara																
Esecuzione																
Collaudo	X															

Inquadramento cartografico





3.3 L'analisi del traffico attuale

Nel corso del 2015 sono stati conseguiti i seguenti volumi di traffico merci e passeggeri, raffrontati con l'anno 2014.

Per quanto attiene ai traffici, preme sottolineare la estrema positività dei dati conseguiti dovuta principalmente alla azione propulsiva e di marketing posta in essere dalla governance dell'Autorità portuale, che ha riportato a Brindisi quella tipologia di navi che da tempo non scalavano più in maniera significativa e costante il porto.

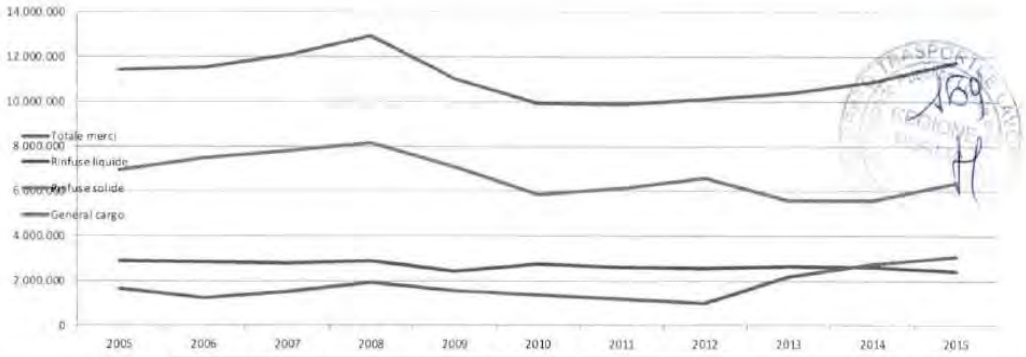
La felicissima esperienza dell'ingresso delle grandi navi da crociera nel porto interno ha anche dato suggestività agli attracchi ed ha permesso ai crocieristi di entrare direttamente nel cuore del centro cittadino, creando un link senza soluzioni di continuità tra l'elemento nave e la comunità locale. I servizi messi a disposizione dall'Autorità portuale e dal Comune e la possibilità di eliminare isteresi tra l'arrivo della nave e la fruibilità dei momenti e dell'offerta globale dell'intera provincia ha avuto riscontri assolutamente positivi da parte dei crocieristi e si ci si augura che l'insieme di queste azioni possa portare negli anni futuri ad una fidelizzazione del mondo delle crociere con l'intera area salentina; in tal senso va intesa anche la partecipazione dell'AP alle principali manifestazioni mondiali del settore crocieristico ed il reiterato sforzo di offrire sempre maggiori motivi di gradimento dell'intero territorio brindisino.

Anche per quanto attiene il traffico passeggeri e RO - RO, l'AP ha continuato ad impegnarsi al fine di implementare la disponibilità dei servizi e delle banchine e ciò ha fatto si che si stia assistendo ad una ripresa anche in questo settore, così come sta già avvenendo, di un significativo incremento delle linee e dei traffici a riprova della bontà del servizio offerto e quale premialità delle attività poste in essere.

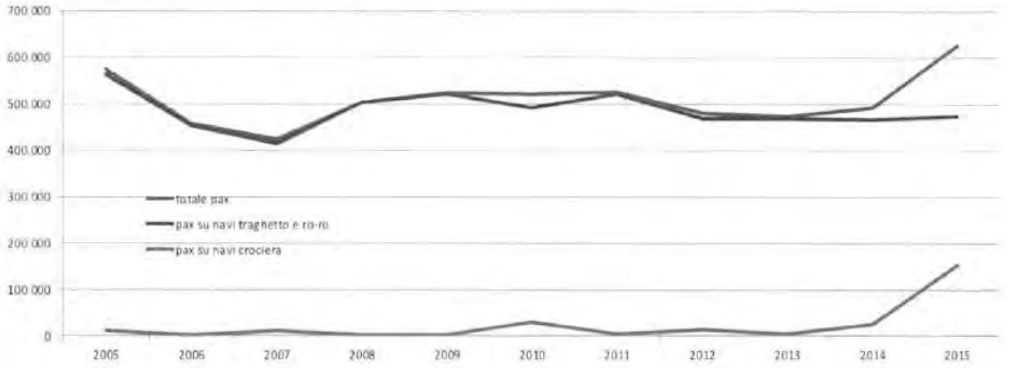
ANNO	2014			2015				
PERIODO	Gennaio - Dicembre			Gennaio - Dicembre				
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	Differenza %
A1 **TOTALE TONNELLATE**	**8.548.055**	**2.325.146**	**10.873.201**	**9.278.909**	**2.495.829**	**11.774.738**	**901.537**	**8,29%**
A2 **RINFUSE LIQUIDE**	**2.143.978**	**439.350**	**2.583.328**	**2.029.198**	**371.499**	**2.400.697**	**-182.631**	**-7,07%**
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	**0**	0,00%
Prodotti raffinati	1.169.234	321.216	1.490.450	950.060	264.556	1.214.616	**-275.834**	-18,51%
Gas liquefatti	539.564	118.134	657.698	682.653	106.943	789.596	**131.898**	20,05%
Prodotti chimici	3.000	0	3.000	3.300	0	3.300	**300**	10,00%
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	**0**	0,00%
Altre rinfuse liquide	432.180	0	432.180	393.185	0	393.185	**-38.995**	-9,02%
A3 **RINFUSE SOLIDE**	**5.095.398**	**468.477**	**5.563.875**	**5.797.575**	**540.199**	**6.337.774**	**773.899**	**13,91%**
Cereali	32.836	0	32.836	43.807	0	43.807	**10.971**	33,41%
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	230.762	0	230.762	270.005	0	270.005	**39.243**	17,01%
Carbone	4.817.904	0	4.817.904	5.449.888	0	5.449.888	**631.984**	13,12%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	2.026	0	2.026	0	0	0	**-2.026**	-100,00%

ANNO PERIODO	2014 IN	Gennaio - OUT	Dicembre TOTALE	2015 IN	Gennaio - OUT	Dicembre TOTALE	TOTALE	Differenza %
Minerali grezzi, cementi, calci	0	468.477	468.477	0	540.199	540.199	**71.722**	15,31%
Fertilizzanti	11.870	0	11.870	21.700	0	21.700	**9.830**	82,81%
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	**0**	0,00%
Altre rinfuse solide	0	0	0	12.175	0	12.175	**12.175**	100,00%
A4 **MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)**	**1.308.679**	**1.417.319**	**2.725.998**	**1.452.136**	**1.584.131**	**3.036.267**	**310.269**	**11,38%**
In contenitori	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	ND	ND
Ro/ro	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	ND	ND
Altre merci varie	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	ND	ND
Numero navi	ND	ND	ND	ND	ND	ND	**ND**	**ND**
Movimento passeggeri SENZA CROCIERE	**232.577**	**234.468**	**492.447**	**246.718**	**247.973**	**625.714**	**133.267**	**27,06%**
Locali/Passaggio Stretto *(navigazione < 50 miglia)*	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Passeggeri traghetti	232.577	234.468	492.447	246.718	247.973	625.714	133.267	27,06%
Crociere (B231+B232)	**31**	**17**	**25.450**	**10.168**	**10.731**	**151.922**	**126.472**	**496,94%**
Crociere "Home Port"	31	17	48	10.168	10.731	20.899	20.851	43.439,58%
Crociere "Transiti"			25.402			131.023	105.621	415,80%
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	**107**	**300**	**407**	**0**	**329**	**329**	**-78**	**-19,16%**
Pieni	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Vuoti	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
di cui TEU "trasbordati"			**ND**			**ND**	**ND**	**ND**
Movimento veicoli/numero	**80.341**	**86.044**	**166.385**	**85.279**	**90.561**	**175.840**	**9.455**	**5,68%**
Movimento veicoli/mt. Lineari	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**

Merci	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totale merci	**11.418.789**	**11.522.482**	**12.053.597**	**12.964.418**	**11.019.749**	**9.949.897**	**9.892.484**	**10.108.320**	**10.407.984**	**10.873.201**	**11.774.738**
Rinfuse liquide	2.674.551	2.806.067	2.779.860	2.880.817	2.419.070	2.726.727	2.604.065	2.547.279	2.649.097	2.583.326	2.400.697
Rinfuse solide	6.922.084	7.477.342	7.795.739	8.162.985	7.068.792	5.838.268	6.098.830	6.542.818	6.558.725	6.663.875	6.337.774
General cargo	1.822.154	1.239.069	1.477.998	1.920.616	1.541.927	1.383.882	1.189.589	1.018.223	2.200.662	2.725.998	3.036.267



Passeggeri	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Totale pax	573.173	456.790	424.614	504.533	523.754	520.853	527.091	481.780	474.600	492.495	625.714
Pax su navi traghetto e ro-ro	562.257	454.298	414.311	502.529	522.050	492.304	521.775	468.273	469.972	467.045	473.792
Pax su navi Crociera	10.916	2.492	10.303	2.004	1.746	28.480	5.226	13.507	4.628	25.450	151.922



Sul lungo periodo si ritiene che il dato tendenziale risulterà significativamente confortante soprattutto per ciò che concerne il traffico di merci varie in colli su rotabili che anche nell'anno in corso registra un'ascesa continua. Sul periodo gennaio – ottobre 2016 è rilevato, infatti, un dato percentuale in aumento di oltre il 20% sullo stesso periodo dell'anno scorso che già aveva registrato delle performance di tutto rispetto. Nella prefigurazione di una ulteriore ed importante conferma dello scambio modale gomma - nave dovuto all'hub croce insediatosi nello scalo ormai da 4 anni e traguardando la realizzazione di ulteriori accosti per tale tipologia di traffico come già largamente pianificati (v. scheda 1, nuovi accosti a S.Apollinare) è del tutto verosimile ipotizzare una crescita costante delle relative merci movimentate per un dato a 25 anni più che doppio di quello attuale ovverossia pari a circa 7 – 8 milioni di tonnellate.

La completa definizione dello sporgente di Costa Morena Est con la definitiva pavimentazione della piastra e con l'allocazione dei binari di collegamento con il fascio di presa e consegna di banchina di riva attualmente in fase di ultimazione porterà poi ad aprire nuovi scenari di traffico oggi preclusi per mancanza di spazi operativi retro banchina come ad esempio la movimentazione container.

La delocalizzazione già pianificata del molo gasiero, infine, consentirà anche per il settore delle rinfuse liquide ampie possibilità di crescita potendo contare su luoghi specializzati per tale tipologia di traffico oltre che liberare definitivamente tutta Costa Morena Ovest al traffico più prettamente commerciale e passeggeri.

3.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing

Il porto di Brindisi fornisce i servizi tecnico-nautici necessari e sufficienti a garantire il corretto e sicuro espletamento dei traffici marittimi che interessano lo scalo. Di seguito si riportano le caratteristiche degli stessi ed il relativo regime tariffario.

Ormeggio: il servizio di ormeggio e di disormeggio con orario continuo, è garantito dal Gruppo Ormeggiatori del porto con sede in Viale Regina Margherita, 40 (tel. 0831.527633). Il gruppo, composto attualmente da 14 elementi, è dotato di 3 motobarche.

Riferimento normativo: Decreto Direttore Marittimo di Bari n. 2/2015

Di seguito un prospetto delle tariffe attualmente in vigore dal 31.12.2015.

NAVI TRADIZIONALI

Periodo			Fino al 30/06/2017	Dall'1/07/2017
Scaglioni tonnellate stazza lorda (G.T.)			Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio	Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio
0	-	500	36,00	37,50
501	-	1.500	74,00	77,50
1.501	-	2.500	122,00	127,50
2.501	-	5.000	140,50	147,00
5.001	-	7.000	169,50	177,00
7.001	-	10.000	202,50	211,50
10.001	-	15.000	230,00	240,50
15.001	-	20.000	285,00	298,00
20.001	-	25.000	393,00	410,50
25.001	-	30.000	491,00	513,00
30.001	-	40.000	613,50	641,00
40.001	-	50.000	767,00	801,50
50.001	-	60.000	958,50	1.001,50

Fino al 30/06/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione, € 20,00 in aggiunta alla tariffa precedente.
Dall'1/07/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione, € 21,00 in aggiunta alla tariffa precedente.

a) Per i servizi di ormeggio e disormeggio prestati nel porto di Brindisi alle navi TRAGHETTO RO-RO MERCI, PASSEGGERI e MISTE impegnate in tratte marittime che collegano con regolarità due o più porti al fine di realizzare un sistema di trasporto intermodale delle persone e delle merci coerente con gli obiettivi di riequilibrio del sistema trasportistico del Paese, sono stabilite le seguenti tariffe di servizio, comprensive della messa in opera o levata degli Yokohama:

Periodo			Fino al 30/06/2017	Dall'1/07/201
Scaglioni tonnellate stazza lorda (G.T.)			Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio	Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio
0	-	500	28,00	28,00
501	-	1.500	61,50	61,50
1.501	-	2.500	105,50	105,50

2.501	-	5.000	124,50	124,50
5.001	-	7.000	137,00	137,00
7.001	-	10.000	159,00	159,00
10.001	-	15.000	175,00	175,00
15.001	-	20.000	211,00	211,00
20.001	-	25.000	281,50	281,50
25.001	-	30.000	372,00	372,00

Fino al 30/06/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione € 15,50 in aggiunta alla tariffa precedente.
Dall'1/07/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione € 15,50 in aggiunta alla tariffa precedente

b) Per le navi sub a) appartenenti a, o noleggiate da, un soggetto che ne assume l'esercizio individualmente o in forma associata, che nel mese di calendario effettuano almeno 60 prestazioni, sono stabilite le seguenti tariffe di servizio:

Periodo			Fino al 30/06/2017	Dall'1/07/201
Scaglioni tonnellate stazza lorda (G.T.)			Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio	Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio
0	-	500	11,50	11,50
501	-	1.500	24,00	24,00
1.501	-	2.500	42,50	42,50
2.501	-	5.000	50,00	50,00
5.001	-	7.000	55,00	55,00
7.001	-	10.000	64,00	64,00
10.001	-	15.000	70,50	70,50
15.001	-	20.000	84,50	84,50
20.001	-	25.000	113,00	113,00
25.001	-	30.000	150,50	150,50
30.001	-	35.000	164,50	164,50
35.001	-	40.000	178,00	178,00

Fino al 30/06/2017: per ogni 5.000 G.T. o frazione € 14,00 in aggiunta alla tariffa precedente
Dall'1/07/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione € 13,50 in aggiunta alla tariffa precedente.

NAVI CROCIERA

Periodo			Fino al 30/06/2017	Dall'1/07/201
Scaglioni tonnellate stazza lorda (G.T.)			Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio	Ormeggio o disormeggio Tariffa massima di servizio
0	-	500	31,50	33,00
501	-	1.500	63,00	66,00
1.501	-	2.500	105,00	109,50
2.501	-	5.000	124,00	129,50
5.001	-	7.000	136,50	142,50
7.001	-	10.000	157,50	164,50
10.001	-	15.000	173,50	181,50
15.001	-	20.000	205,00	214,00
20.001	-	25.000	273,00	285,50
25.001	-	30.000	357,00	373,00
30.001	-	40.000	393,00	410,50
40.001	-	50.000	491,00	513,00
50.001	-	60.000	613,50	641,00

Fino al 30/06/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione, € 13,00 in aggiunta alla tariffa precedente.
Dall'1/07/2017: per ogni 1.000 G.T. o frazione, € 13,50 in aggiunta alla tariffa precedente.

Rimorchio

Il servizio di rimorchio è espletato dalla ditta F.lli Barretta - via Thaon di Revel, 33 (tel.0831.525165) a mezzo di cinque rimorchiatori abilitati anche al servizio di recupero

salvataggio fuori dalle acque territoriali. Il rimorchiatore di guardia effettua servizio continuo durante l'arco delle 24:00 ore a mezzo VHF - canale 14. La prestazione di rimorchio ha inizio nel momento in cui il rimorchiatore giunge sottobordo ed è pronto ad iniziare la prestazione alla nave e termina nel momento in cui il Comandante della nave medesima ne dà comunicazione al Capitano del o dei rimorchiatori. La flotta dei rimorchiatori è composta come di seguito:

Nome	Anno di costruzione	BHP	Propulsione	Lunghezza O.A.	Bitte P
Marietta Barretta	1997	4651	azimutale	34,20	60/58 tonn
Asmara	1997	4651	azimutale	24,20	60/58 tonn
Tenax	2010	6528	azimutale	32,00	58 tonn
Vinicio Barretta	1987	3300	tradizionale	33,50	43 tonn
Cornelia Barretta	1989	3300	tradizionale	35,50	43 tonn

Riferimento normativo: Ordinanza C.P. n. 108/2015
Di seguito un prospetto delle tariffe attualmente in vigore dal 31.12.2015.

Scaglioni in G.T. delle navi rimorchiate			Tariffa base €
0	-	1.200	150,70
1.201	-	2.500	369,59
2.501	-	4.500	666,61
4.501	-	6.500	862,98
6.501	-	7.500	1.013,44
7.501	-	9.000	1.099,49
9.001	-	11.000	1.370,19
11.001	-	13.000	1.530,23
13.001	-	15.000	1.600,87
15.001	-	18.000	1.711,59
18.001	-	25.000	1.918,74
25.001	-	30.000	2.039,06
30.001	-	40.000	2.283,76
40.001	-	50.000	2.589,71

Oltre le 50.000 G.T., per ogni 1.000 G.T. o frazione in più, la tariffa è aumentata di € 14,12 rispetto alla base di € 2.589,71.

Servizio di pilotaggio

Obbligatorio per le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate, è disimpegnato dal Corpo dei Piloti del Porto, composto da 5 elementi, con sede nell'edificio della stazione marittima (tel. 0831.562859).

Riferimento normativo: Decreto Direttore Marittimo di Bari n. 2/2015.

Il pilota imbarca al di fuori della congiungente Punta Riso - Faro Isole Pedagne. Detta corporazione è dotata di 3 motobarche e presta servizio continuo, diurno e notturno. Presso la sede della Corporazione viene effettuato ascolto continuo 24 ore a mezzo vhf - canale 12.

Le prestazioni del Corpo dei Piloti del Porto sono effettuate dietro pagamento di tariffe decretate dal Direttore Marittimo di Bari. Di seguito un prospetto delle tariffe attualmente in vigore dal 30.12.2014.



a) Servizio reso a bordo

i. Per tutte le navi, comprese le navi petroliere con zavorra segregata (S.B.T.), Reg. CE n. 2978/94

Scaglioni in G.T. delle navi pilotate			Tariffa base € (2015-2016)
0	-	500	104,84
501	-	1.000	120,75
1.001	-	2.000	144,15
2.001	-	3.500	182,54
3.501	-	5.000	239,63
5.001	-	7.000	293,00
7.001	-	10.000	382,86
10.001	-	15.000	468,05
15.001	-	20.000	556,05
20.001	-	25.000	649,65
25.001	-	30.000	735,78
Per ogni ulteriore scaglione di 10.000 G.T.:			Euro 86,11

ii. Per le navi petroliere senza zavorra segregata (NO S.B.T), Reg. CE n. 2978/94

Scaglioni in G.T. delle navi pilotate			Tariffa base € (2015-2016)
0	-	500	126,31
501	-	1.000	145,48
1.001	-	2.000	173,67
2.001	-	3.500	219,92
3.501	-	5.000	288,71
5.001	-	7.000	353,00
7.001	-	10.000	461,27
10.001	-	15.000	563,91
15.001	-	20.000	669,93
20.001	-	25.000	782,70
25.001	-	30.000	886,47
Per ogni ulteriore scaglione di 10.000 G.T.:			Euro 103,75

iii. Alle navi traghetto "TR (ro-ro) merci" e miste progettate e costruite per il trasporto di veicoli con imbarco/sbarco sulle proprie ruote e/o di carichi, disposti su pianali o contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote, con provenienza/destinazione da/per un porto comunitario continentale, nonché dalla Sicilia e dalla Sardegna, verrà applicata la tariffa sotto indicata:

Scaglioni in G.T. delle navi pilotate			Tariffa base € (2015-2016)
0	-	500	85,96
501	-	1.000	99,01
1.001	-	2.000	118,20
2.001	-	3.500	149,67
3.501	-	5.000	196,49
5.001	-	7.000	240,24

7.001	-	10.000	313,93
10.001	-	15.000	383,78
15.001	-	20.000	455,93
20.001	-	25.000	532,68
25.001	-	30.000	603,30

Per ogni ulteriore scaglione di 10.000 G.T. Euro 70,61

b) Servizio reso tramite stazione radio (VHF):

Per le navi che possono avvalersi del servizio tramite stazione VHF ai sensi del comma 1 dell'art. 4 del decreto ministeriale di obbligatorietà, la tariffa base è la seguente:

Scaglioni in G.T. delle navi pilotate			Tariffa base € (2015-2016)
0	-	500	29,02
501	-	1.000	36,50
1.001	-	2.000	48,68

Servizio di avvistamento

A cura dell'Avvisatore Marittimo del porto di Brindisi, ubicato presso il piano superiore del Castello Alfonsino - Forte a mare.

Riferimento normativo: Ordinanza n. 6 del 12 febbraio 2008.

L'Avvisatore Marittimo svolge il servizio di avvistamento navi (registrazione dei G.D.O. di arrivo in rada, ancoraggio, entrata, ormeggio, disormeggio, uscita, partenza dal Porto di Brindisi) e di comunicazioni, di carattere commerciale non operativo, a favore delle navi e/o delle loro agenzie marittime raccomandatarie. Il soggetto erogatore del servizio è in possesso di idoneo titolo autorizzativo/concessorio rilasciato dall'Autorità Portuale di Brindisi. L'attività di acquisizione, trattamento e fornitura di dati utili ai fini di polizia marittima, di sicurezza delle navi e della navigazione in porto ed in rada, è considerata di ausilio e complementare a quella dell'Autorità Marittima. L'Avvisatore Marittimo partecipa al dispositivo di sicurezza del porto in relazione alle sue potenzialità, secondo le disposizioni dell'Autorità Marittima.

La stazione dell'Avvisatore Marittimo effettua ascolto radio giornaliero H24 sulla frequenza radio VHF di chiamata di soccorso 156.8 Mhz (Canale 16 VHF). Il canale di lavoro assegnato al servizio di Avvisatore Marittimo è il canale 11 VHF (frequenza 156.550 Mhz) mentre il nominativo di chiamata radio dell'Avvisatore Marittimo di Brindisi è "BRINDISI PORT INFORMER" o "AVVISATORE MARITTIMO DI BRINDISI". Le prestazioni dell'Avvisatore Marittimo sono effettuate dietro pagamento di tariffe concordate con l'organismo locale rappresentativo degli agenti marittimi e depositate presso la Camera di Commercio. Di seguito un prospetto delle tariffe attualmente in vigore dal 30.12.2014.

Scaglioni tonnellate		Stazza lorda (G.T.) delle navi	Tariffe base (Arrivo + Partenza)	Tariffe da applicare per le maggiorazioni
Da		A	Euro	Euro
0		2.000	39,70	19,85
2.001		5.000	58,02	29,01
5.001		10.000	79,40	39,70
10.001		30.000	93,66	46,83
30.001		50.000	104,84	52,42

50.001	70.000	128,32	64,16
Oltre 70.001		149,60	74,80
Navi Ro/Ro ferry che scalano periodicamente il porto		23,00 per viaggio	

Security

In attuazione degli obblighi internazionali discendenti dall'entrata in vigore del Cap. XI.2 della Solas e successivamente dal Reg. UE n. 725/2004, nell'ambito delle attività finalizzate all'implementazione della complessiva strategia per garantire la sicurezza marittima e prevenire atti illeciti intenzionali a danno di navi ed impianti portuali, il porto di Brindisi si è dotato dei previsti Piani di Security per tutti gli impianti presso i quali operano navi soggette all'applicazione della Solas e dell'ISPS Code. Principale obiettivo della strategia è quello di fornire alle autorità competenti, a livello sia nazionale che europeo, un quadro comune per garantire uno sviluppo coerente delle loro politiche specifiche e una risposta europea alle minacce e ai rischi in campo marittimo. Il secondo obiettivo è quello di proteggere gli interessi marittimi strategici dell'UE e individuare le relative modalità d'intervento. Questo quadro strategico fungerà da base di riferimento e garantirà la coerenza tra le diverse politiche e strategie settoriali in ambito marittimo. In particolare rafforzerà in misura significativa il legame fra gli aspetti della politica marittima dell'UE e della cooperazione civile e militare riguardanti la sicurezza interna ed esterna.
Nel porto di Brindisi, rientrando come tutti i porti nazionali tra gli obiettivi sensibili, sono presenti 6 impianti portuali pubblici, per i quali l'applicazione delle misure di security previste dai Piani è demandata all'Autorità portuale, e da 3 impianti in concessione a terminalisti (Enel Produzione s.p.a., Coperoil S.r.l. e Versalis S.p.A.) che provvedono direttamente all'applicazione delle suddette disposizioni di security. I varchi sono presidiati per tutto l'arco della giornata (H24) in ottemperanza a quanto previsto dalla soprarichiamata normativa.

Transfer passeggeri

La STP (Società Trasporti Pubblici) Brindisi effettua il servizio di collegamento tra l'aeroporto del Salento (Papola-Casale), il centro di Brindisi (Stazione Ferroviaria e via del Mare/Piazza Capitanerie di Porto) e il porto di Costa Morena (attracco dei traghetti ro-ro/pax). La linea è una circolare con capolinea presso l'aeroporto ed è attiva tutti i giorni con corse effettuate dalle 5.30 (da Piazza Crispi - Stazione FS) alle 23.45, con una frequenza di 30 minuti.

Il collegamento completo Aeroporto - Stazione FS - Costa Morena è effettuato dalle 8:15 alle 20:45. In base alle condizioni del traffico, dall'aeroporto, per raggiungere il parcheggio di via del Mare sono necessari dai 15 ai 20 minuti, mentre per raggiungere Costa Morena servono dai 25 ai 30 minuti. Da Costa Morena sono necessari dai 5 ai 10 minuti per raggiungere la fermata del parcheggio di via del Mare, dai 15 ai 20 minuti per raggiungere quella del centro (Piazza Crispi - Stazione FS), e dai 20 ai 25 minuti per raggiungere l'aeroporto.

Il costo del biglietto di corsa semplice è pari a € 1,00; se acquistato a bordo vi è un sovrapprezzo di € 1,50.

PMIS

Il sistema PMIS (Port Management Information System) rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani (National Maritime Single Window). L'interfaccia unica costituita dal PMIS deve assicurare l'interoperabilità con il sistema SafeSeaNet, il sistema informativo delle Dogane, e con le piattaforme realizzate dalle autorità portuali per il migliore espletamento delle funzioni di indirizzo e coordinamento dei nodi logistici che alle stesse fanno capo. Tale sistema è operativo anche presso la locale Capitaneria di Porto dal 1.06.2015.

Riferimento normativo: Direttiva 2010/65/Ue / Legge 221/2012 (art. 8, commi da 10 a 17)

P.I.F.

Il PIF (Punto di ispezione frontaliera), realizzato dall'Ente portuale nel seno di Levante del porto interno è temporaneamente chiuso, in quanto non sono stati riscontrati livelli di traffici sufficienti per garantire l'operatività del presidio; era stato aperto nel 2009 (con la presenza di due veterinari) per garantire la movimentazione di prodotti di origine animale, di carni macellate e di pellame.

PESE

Attualmente nel porto di Brindisi vi sono sei pese: due di esse sono state realizzate dall'Autorità portuale mentre le quattro restanti appartengono a distinte imprese portuali (Peyrani Brindisi, Bontrans, Ecologica e B.I.S.) che, all'interno dell'area data in concessione, le utilizzano per calcolare il peso della merce da movimentare. Per ciò che attiene le due pese realizzate dall'AP, esse, ubicate rispettivamente nel porto interno e nel porto esterno, sono poco utilizzate, pur essendo pienamente funzionanti. Tali pese, infatti, sebbene siano state espressamente commissionate dall'Agenzia delle Dogane per soddisfare esigenze istituzionali di controllo doganale, hanno un basso impiego in quanto la medesima Agenzia, con l'adozione di un software/hardware che stabilisce a livello centrale i mezzi da ispezionare, ne ha di fatto ridotto l'utilizzo.

Facilities per persone affette da disabilità motoria

Nel solco dell'applicazione del Regolamento UE sui Diritti del passeggero n. 1177 del 2010, l'Autorità portuale di Brindisi mette a disposizione di passeggeri con ridotta capacità motoria, a titolo gratuito, sedie a rotelle elettriche e biciclette elettriche a pedalata assistita, fruibili direttamente o mediante proprio accompagnatore. Le richieste devono pervenire all'Autorità portuale almeno 48 ore prima all'indirizzo e-mail: protocollo@portodibrindisi.it.

Promozione e marketing

L'Autorità portuale di Brindisi ha continuato e continua ad attivarsi per attrarre nuovo traffico e per consolidare quello esistente, sia commerciale, che passeggeri e crocieristico. In particolare a partire dall'esercizio 2014 hanno trovato finalizzazione tutte quelle attività di promozione e di marketing avviate a partire nel 2012 e nel 2013.

Particolare impulso ha caratterizzato il settore delle crociere dove si è registrato un significativo del numero dei passeggeri che è passato dai 4.628 passeggeri del 2013 ad oltre le 150.000 unita del 2015.

Fondamentale per il sostegno di tali traffici è risultata essere la proficua attività di promozione svolta dall'Ente a partire dal 2013 nel corso del Seatrade Shipping Convention tenutosi a Miami nel Marzo 2013 e 2014 e 2015 e a Fort Lauderdale nel 2016.

All'interno della convention nello, nello stand di Medcruise , si è anche tenuta una presentazione del Porto di Brindisi che ha consentito di confermare le intese con operatori già noti alla Città, nonché stringere nuovi rapporti con operatori che hanno scalato il Porto di Brindisi per la prima volta. Tra gli altri: la TUI Cruises, la Seabourn Cruise Line, la Windstar International Cruises e la Phoenix Reisen. E ancora le compagnie Azamara Cruises, Royal Carribbean International, Majestic International Cruises, SwanHellenic e Windstar Cruises che hanno fatto crescere in modo consistente il numero dei passeggeri che hanno potuto visitare la città.

A corollario dell'attività promozionale, l'Ente ha proceduto alla implementazione dei servizi di assistenza ai passeggeri, assicurando la presenza costante del servizio di 'info-point negli uffici dell'Autorità portuale, nonché, intensificando il servizio di bus-navetta che ha collegato Costa Morena con il centro della città.

Accanto a questo, la sinergia sviluppata con l'amministrazione comunale e con gli ordini rappresentativi delle realtà imprenditoriale e commerciale della città, sancita anche da un protocollo d'intesa, ha consentito di realizzare una innovativa attività di accoglienza dei passeggeri che, attraverso anche il coinvolgimento delle realtà associative locali di matrice turistica, ha permesso di gettare i semi della cultura dell'accoglienza con ricadute significative in termini di fatturato sulla realtà locale.

Il numero delle escursioni effettuate dai croceristi negli anni 2014 e seguenti dimostra l'accresciuto interesse che i turisti hanno avuto per le bellezze naturali, architettoniche, artistiche e d enogastronomiche del territorio.

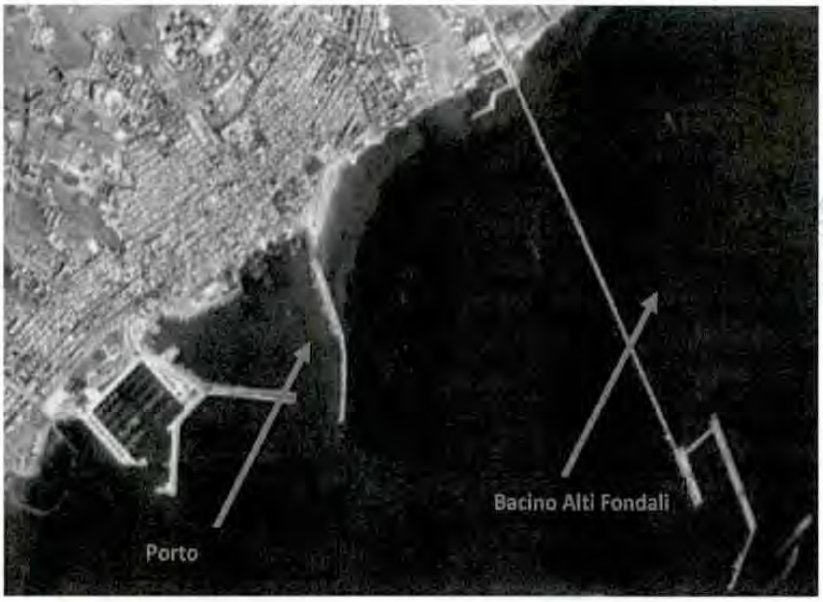
L'ente si è fatto, altresì, sostenitore attivo inoltre di tutte quelle attività di promozione turistica legate allo sviluppo del mare e delle sue potenzialità, che hanno permesso al territorio di avvantaggiarsi di significative ricadute in termini di immagine; tra le altre La Brindisi Corfù, Off shore motonautica, la vela solidale, etc

4 Il porto di Manfredonia

4.1 La dotazione infrastrutturale esistente

Il Porto di Manfredonia si compone di due infrastrutture:

1. Il Porto Commerciale (Porto Vecchio), prospiciente il centro cittadino, contiguo al nuovo porto turistico a gestione privata.
2. Il Bacino Alti Fondali, o porto isola, situato a nord dell'abitato, in adiacenza alla vasta Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Manfredonia.



Il Porto Commerciale di Manfredonia è iscritto nella I^ classe della II categoria dei porti marittimi nazionali ed è racchiuso, lato terra dalla recinzione/muro che si estende lungo viale Kennedy e il lungomare Nazario Sauro, nel tratto delimitato tra il Molo di Ponente ad ovest ed il Molo di Levante ad est e comprende il bacino portuale racchiuso dai suddetti moli. È protetto dalla diga di sopraflutto, denominata Molo di Levante e dalla diga di sottoflutto, denominata Molo di Ponente. L'imboccatura, orientata in direzione sudovest, è larga circa 124,00 m. Esso occupa una superficie di circa 699.375,00 m^2 di cui 525.763,00 m^2di specchio acqueo e 173.612,00 m^2 di aree a terra. La profondità dei fondali oscilla tra - 2,00 m s.l.m.m. e - 6,00 m s.l.m.m.

Procedendo in senso orario, da ponente verso levante, il Porto Commerciale di Manfredonia è articolato come segue:

- Molo di Ponente, radicato nell'estremità sud-occidentale dell'infrastruttura, orientato in direzione est-ovest ed articolato in due tratti, il tratto ovest lungo circa 420,00 m ed il tratto est, lungo circa 470,00 m, entrambi banchinati sul lato interno e larghi circa 50,00 m, destinato al traffico commerciale ed alla pesca;
- Molo Trapezoidale, situato nei pressi della radice del Molo di Ponente, lungo circa 90,00 m e largo circa 50,00 m (+ 2,06 m s.l.m.m.), dedicato in parte al traffico passeggeri ed in parte alla pesca;
- Cala dello Spuntone, situata nell'estremità occidentale dell'infrastruttura, tra la radice del Molo di Levante ad ovest e la Banchina Tramontana ad est, presso la quale sono presenti alcune strutture di servizio alla cantieristica. A tergo nei pressi del confine portuale si trovano l'edificio della Dogana e quello della Capitaneria di Porto. Ivi, è inoltre presente la sede del Centro Velico Gargano;
- Banchina Tramontana, situata nella parte centrale dell'infrastruttura, con andamento est-ovest, lunga circa 445,00 m (+ 1,40 m s.l.m.m.), dedicata al

naviglio da pesca ed alle Forze Armate.A tergo della banchina è sito il Mercato Ittico ed alcune strutture a servizio della pesca;

- Cala di Diomede, situata a nord tra la Banchina Tramontana ad ovest e la radice del Molo diLevante ad est, è sede di uno scalo della Lega Navale Italiana ed ormeggio per piccoleimbarcazioni. Sono presenti a terra alcune strutture di servizio alla cantieristica;
- Molo di Levante, radicato nell'estremità nord-orientale del Porto, con andamento nord-sud edarticolato in due tratti, il tratto nord lungo circa 490,00 m, banchinato sul lato interno, ed iltratto sud lungo circa 425,00 m (+ 1,60 m s.l.m.m.). Il Molo ha larghezza variabile tra i 15,00m ed i 40,00 m ed è in parte destinato alla pesca.

Nel Porto Commerciale sono presenti attività legate principalmente alla cantieristica ed alla pesca. È tuttavia utile sottolineare che il Porto Commerciale è anche interessato dal traffico traghetti per le isole Tremiti.

L'attività cantieristica attualmente presente nel porto commerciale è costituita da sei cantieri di cui tre si riferiscono al settore della pesca, gli altri tre servono la nautica da diporto.

Il Bacino Alti Fondali è delimitato, lato terra dalla radice del Pontile di approccio e comprende oltre al suddetto Pontile anche il bacino portuale vero e proprio. È collegato a terra tramite il Pontile di approccio che si allunga nel mare per circa 2.010,00 m, largo circa 10,00 m; questo occupa circa 219.352,00 m^2 di cui, 130.500,00 m^2 di specchio acqueo e 88.852,00 m^2 di strutture emerse.

Il Porto Alti Fondali dispone complessivamente di 1.500,00 m di banchina; la profondità dei fondali è di circa –11,00/–10,00 m s.l.m.m. ed è destinato all'attracco di navi fino a 35.000,00 t. Tale infrastruttura è realizzata su pali. Ha una configurazione a bacino; questo è difeso, ad est, da una diga frangiflutti a gomito lunga circa 950,00 m, ad ovest, da una banchina di sottoflutto lunga circa 300,00 m.

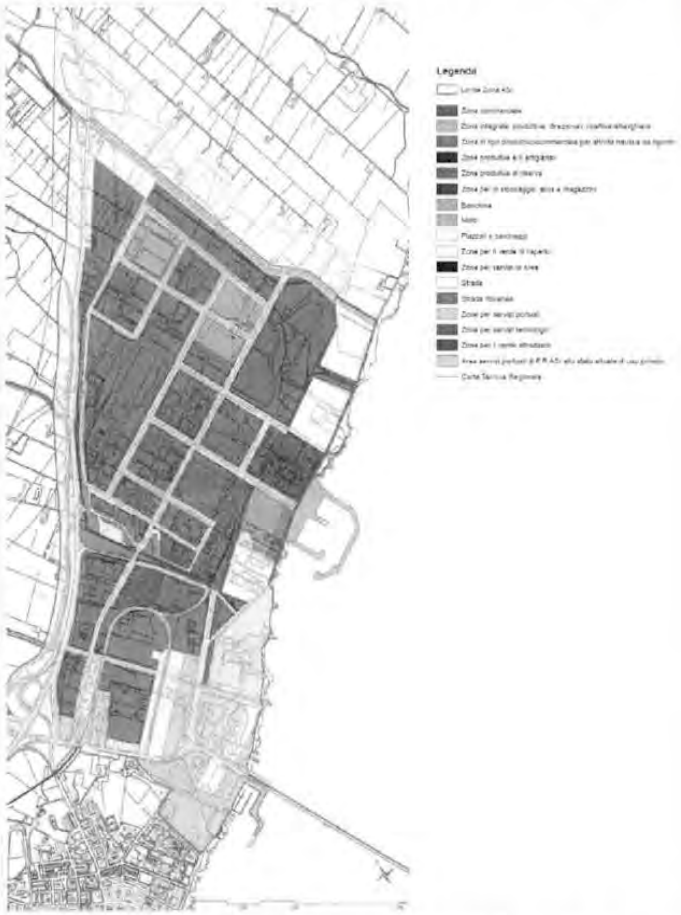
Nel Porto Alti Fondali sono presenti 4 banchine denominate A1, A2, A3 e A4, destinate esclusivamente al carico/scarico delle rinfuse solide, ed una banchina, denominata A5, destinata, invece, alla movimentazione delle rinfuse liquide. È inoltre presente un attracco ausiliario per navi cisterna sito a circa 450,00 m dal pontile di approccio.

Nel seguito sono riportate le misure delle banchine citate:

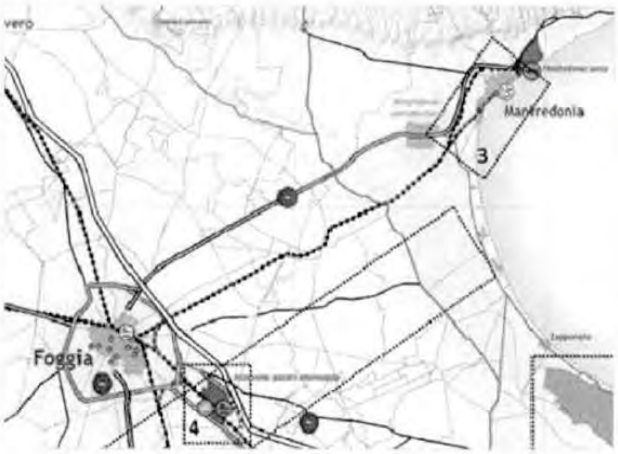
- banchina A1, lunghezza operativa 300,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m, destinata all'accosto di navi da 35.000,00 t. Su di essa è installata una gru "canguro" della portata di 500t/h - 16,00 x 32 fino a 8,00 m, connessa ai nastri trasportatori;
- banchina A2, lunghezza operativa 245,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m. Vi possono accostare navi da 35.000,00 t;
- banchina A3, lunghezza operativa 540,00 m, fondale al filo accosto 9,90 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t; dotata di due gru della Reggiane S.p.A. su binario, una della portata di 15,00 t, 9,50/38,50 m, l'altra da 25 t - 9,50/23,00 m;
- banchina A4, lunghezza operativa 245,00 m, fondale al filo accosto 9,80 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t; è dotata di due gru della Reggiane S.p.A. su binario, una della portata di 15,00 t, 9,50/38,50 m, l'altra da 25 t - 9,50/23,00 m;

- banchina A5, liquidi - fondale filo accosto 9,80 m. Vi possono ormeggiare navi da 25.000,00 t.

Aree retroportuali del Porto di Manfredonia – Bacino Alti Fondali



Nell'ambito del trasporto merci e dell'intermodalità (mare-gomma-ferro) il sistemalogistico integrato costituito dal Porto di Manfredonia - Bacino Alti Fondali e dall'ASI di Manfredonia, a servizio dellaCapitanata, integrata efficacemente nell'ambito della Piattaforma logistica Incoronata. L'attuale limitata utilizzazione dell'ASI adiacente il Bacino Alti Fondali (con la presenza di vaste aree già infrastrutturate e ottimamente interconnesse) costituisce garanzia di sviluppo e funzionalità per le attività logistiche dello stesso porto, offrendo piazzali di parcheggio e stoccaggio, magazzini ed altre possibili infrastrutture di servizio difficilmente configurabili in altri contesti portuali più immediatamente "compressi" dai contesti urbani circostanti.



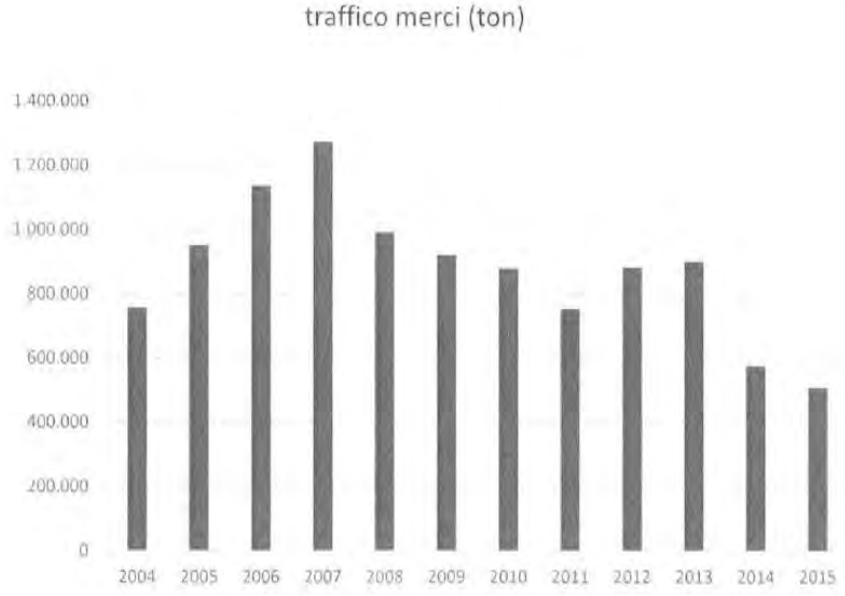
4.2 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

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
Interventi programmati	
Dragaggio del bacino alti fondali	€ 10.000.000,00
Interventi in corso	
Manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nere e riordino dei sottoservizi nel Porto Commerciale di Manfredonia	€ 11.400.000,00

4.3 L'analisi del traffico attuale

Il traffico merci nel porto di Manfredonia ha avuto, nell'ultimo decennio, andamento variabile, per differenti motivazioni.





La domanda potenziale di traffico merci espressa dal territorio è infatti elevata, ma la e possibilità di soddisfarla è al momento condizionata dalle cattive condizioni di manutenzione della infrastruttura Alti Fondali. Infatti, nonostante il Bacino Alti Fondali sia strutturato per ricevere navi con pescaggio di oltre 10 metri, al momento non possono attraccare navi superiore a 27.000 tonnellate. La riduzione dei traffici negli ultimi anni è stata pertanto determinata soprattutto da queste limitazioni, a cui si è aggiunta – a livello congiunturale - la chiusura dello stabilimento Sangalli.

PORTO: Manfredonia

ANNO	2014			2015				
PERIODO	Gennaio - Dicembre			Gennaio - Dicembre			Differenza	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	TOTALE	%
A1 **TOTALE TONNELLATE**	215.940	363.515	579.455	204.163	306.410	510.573	-68.882	-11,89%
A2 RINFUSE **LIQUIDE**	167.503	0	167.503	175.291	0	175.291	7.788	4,65%
Petrolio greggio	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Prodotti raffinati	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Gas liquefatti	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Fertilizzanti	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Altre rinfuse liquide	167.503	0	167.503	175.291	0	175.291	7.788	4,65%
A3 **RINFUSE SOLIDE**	2.500	353.743	356.243	28.450	272.267	300.717	-55.526	-15,58%
Cereali	0	87.535	87.535	28.450	143.410	171.860	84.325	96,33%
Derrate alimentari, mangimi/oleaginosi	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Carbone	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi	0	100.662	100.662	0	28.578	28.578	-72.084	-71,61%
Minerali grezzi, cementi, calci	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Fertilizzanti	2.500	121.771	124.271	0	86.325	86.325	-37.946	-30,53%
Prodotti chimici	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Altre rinfuse solide	0	43775	43.775	0	13.954	13.954	-29.821	-68,12%
A4 **MERCI VARIE IN COLLI (A41+A42+A43)**	45.937	9.772	55.709	422	34.143	34.565	-21.144	-37,95%
In contenitori	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Ro/ro	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Altre merci varie	45.937	9.772	55.709	422	34.143	34.565	-21.144	-37,95%
Numero navi	275	275	-	195	66	-	-	-
Movimento passeggeri (B21+B22+B23)	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Locali/Passaggio Stretto (navigazione < 50 miglia)	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Passeggeri traghetti	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Crociere (B231+B232)	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Crociere "Home Port"	0	0		0	0			
Crociere "Transiti"								
Movimento contenitori/TEU (B31+B32)	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Pieni	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
Vuoti	0	0	0	0	0	0	0	0,00%
di cui TEU "trasbordati"							0	0,0%
Movimento veicoli/numero	n.d.	n.d.	0	n.d.	n.d.	0	0	0,00%
Movimento veicoli/mt. Lineari	n.d.	n.d.	0	n.d.	n.d.	0	0	0,00%

Tali traffici merci interessano prevalentemente il Bacino Alti Fondali; nel Porto Commerciale sono presenti attività legate principalmente alla cantieristica ed alla pesca. È tuttavia utile sottolineare che il Porto Commerciale è anche interessato dal traffico traghetti per le isole Tremiti.

In termini tendenziali, possono ritenersi tuttora valide (se non addirittura prudenziali) le valutazioni contenute nell'analisi dei costi e dei benefici connessi alla manutenzione straordinaria del porto Alti Fondali di Manfredonia (aggiornamento al 30/8/2005), redatta dal Prof. Ing. Nicola Costantino su incarico dell'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Bari che, a fronte di volumi di traffico quantificabili, all'epoca, in circa 750.000 t/anno, affermava: "*appare realistico ipotizzare uno scenario che, a fronte del completamento dei nuovi insediamenti industriali in corso di ubicazione a Manfredonia, veda il raddoppio degli attuali volumi complessivi di traffico (grazie soprattutto all'aumento di quelli in uscita) per complessive 1.500.000 t/anno, 500.000 delle quali per traffico Ro-Ro*". Tali stime, peraltro, non tenevano conto delle potenziali (e per molti versi inevitabili) sinergie con l'interporto di Incoronata che, come meglio illustrato, registra un trend di crescita estremamente positivo nel traffico merci, una quota significativa del quale interessa (ed ancor più interessante) il porto di Manfredonia.

Quanto sopra è meglio e più dettagliatamente descritto nel "Piano di Sviluppo del Porto di Manfredonia" (già trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi dell'Art. 29, comma 2 del D.L. n°133 del 14/9/2014, convertito con modificazioni nella Legge n°164 del 11/11/2014), che in sintesi si racchiude in uno studio effettuato che ha consentito di delineare un ampio ventaglio di possibilità di sviluppo per il Porto di Manfredonia: esso, infatti, potrà qualificarsi come terminale marittimo di riferimento lungo le direttrici di traffico nazionali ed internazionali individuate dai Corridoi Trans – Europei I e VIII; porto multifunzionale al servizio del proprio territorio di riferimento (Provincia di Foggia – Territorio de La Capitanata); centro d'eccellenza per la lavorazione del pescato (Distretto della Pesca) e per la cantieristica tradizionale (Distretto della cantieristica storica); infine, terminale marittimo di riferimento per gli itinerari ambientali e turistici caratterizzanti la costa e l'entroterra del nord della Puglia, nonché per gli itinerari turistico – religiosi le cui mete principali sono i Santuari di S. Pio a San Giovanni Rotondo e di S. Michele Arcangelo nell'omonimo Comune.

Gli obiettivi generali di crescita del Porto di Manfredonia individuati sono:

1. Rifunzionalizzazione del Porto di Manfredonia (rimessa in pristino ed efficientamento delle opere portuali esistenti);
2. Messa in sicurezza delle infrastrutture portuali;
3. Recupero del rapporto porto – città e porto – territorio;
4. Tutela e salvaguardia dell'ambiente.

4.4 L'analisi dei servizi all'utenza, dei servizi doganali, delle politiche tariffarie e delle azioni di marketing

- Istituzione nel Porto di Manfredonia del punto PED/PDI (Punto di Entrata Designato) e PDI (punti Designati) per l'importazione delle merci alimentari di origine vegetale e di provenienza extra-comunitaria con servizio sia sul "Bacino Alti Fondali" per le merci alla rinfusa sia nell'area retroportuale immediatamente adiacente per i container ed è in itinere l'autorizzazione del porto di Manfredonia nell'elenco dei porti per l'importazione dei prodotti agricoli per i controlli fitosanitari.

Il Piano di raccolta e Gestione rifiuti prodotti delle navi nel porto di Manfredonia è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2708 del 18.12.2014 e comunicato all'Ente con nota della Regione Puglia pervenuta in data 13 gennaio 2015 prot. n.79.
In regime di concessione i seguenti servizi:

- Servizi raccolta rifiuti solidi urbani dalle navi in sosta nel porto e nella rada;
- Servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti speciali pericolosi e non;
- Gestione delle isole ecologiche

In regime di autorizzazione:

- Guardia fuochi:

- Servizio di raccolta degli oli usati e rifiuti quali filtri e batterie esauste dalle isole ecologiche (soggetto incaricato dal Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati)
- Il servizio di pulizia nell'ambito portuale è svolto in regime di convenzione annuale dall'ASE di Manfredonia, con atto n. rep. 4807 del 01.10.04 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti –S.I.I.T. Puglia (settore infrastrutture Ufficio OO.MM. di Bari) e Azienda Speciale Ecologica di Manfredonia.
- Il servizio di rifornimento idrico portuale, utilizzato per il rifornimento delle navi di acqua potabile tramite manichette mobili, è collegato direttamente alla rete idrica cittadina. Sul porto vecchio sono presenti 9 idranti.
- Servizio di manutenzione e tenuta in esercizio dell'impianto di illuminazione del porto commerciale ed del Bacino Alti Fondali, che è fondamentale per lo svolgimento in sicurezza delle operazioni portuali, è svolto da impresa con personale specializzato.

SECURITY – BACINO ALTI FONDALI

Nel piano Sicurezza "PORT SICURITY" approvato con nulla osta del Prefetto di Foggia in data 18.08.2010 di cui al Programma Nazionale di Sicurezza Marittima (PNSM), è prevista anche l'attuazione di un sistema di video sorveglianza di tutta l'intera area portuale del bacino "Alti Fondali".

L'area portuale del Bacino Alti Fondali è dotata dell'impianto di video sorveglianza.
La security e la safety del Bacino Alti Fondali sono garantite attualmente da una postazione fissa presidiata, h24, all'ingresso del Bacino Alti Fondali da personale specializzato.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Divisione II – Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Via Nomentana, 2
I-00161 Roma (RM)

TRASPORTI E LAVORI
186
REGIONE PUGLIA

AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL SISTEMA PUGLIESE-LUCANO

DOCUMENTO DI SVILUPPO E DI PROPOSTE – GENNAIO 2018

ALLEGATO II

IL SISTEMA DEGLI AEROPORTI

Documento Strategico – ALLEGATO 2- Il Sistema degli Aeroporti
Status: *Finale*
Data: *gennaio 2018*

PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Area Logistica Integrata sistema Pugliese-Lucano

Tavolo Tecnico

Il **trasporto aereo** costituisce per la Regione Puglia uno strumento strategico per garantire la coesione e la competitività del sistema economico regionale rispetto allo scenario dello spazio euromediterraneo, naturale riferimento di ogni linea d'intervento regionale.

La Puglia dispone di **quattro** aeroporti civili, localizzati nei comuni di **Foggia**, **Bari**, **Brindisi** e **Grottaglie**, quest'ultimo attualmente non servito da voli passeggeri.

L'aeroporto Internazionale di Bari "*Karol Wojtyla*", si candida a divenire a pieno titolo elemento essenziale nel processo di sviluppo di un'area che, tra quelle del Mezzogiorno d'Italia, si caratterizza per la sua particolare dinamicità economica. L'area aeroportuale di Bari dispone di una nuova aerostazione passeggeri che si sviluppa su un'area di circa 30.000 metri quadrati distribuiti su cinque livelli, e realizzata secondo i più rigorosi standard di sicurezza ed efficienza operativa, che ne fanno a pieno titolo una delle più importanti strutture del panorama aeroportuale italiano. Oltre alla nuova aerostazione, però, Bari può contare su infrastrutture di volo - piazzali sosta aeromobili, pista e via di rullaggio - che nel corso degli ultimi anni sono state oggetto di un radicale processo di riqualificazione e potenziamento, nonché su di una linea ferroviaria passante per l'aeroporto e gestita dalla società Ferrotramviaria che permette allo stesso aeroporto di collegarsi con tutto il territorio.

In aggiunta al processo di implementazione e qualificazione delle infrastrutture, l'aeroporto di Bari ha registrato nel corso di questi anni un costante incremento del trend di crescita del traffico passeggeri, grazie al potenziamento del network dei **collegamenti nazionali**, ma soprattutto in conseguenza dell'avvio di collegamenti di linea con le principali **destinazioni europee** (Londra, Parigi, Monaco, Stoccarda, Colonia) e con aree che si stanno affacciando sullo scenario economico del vecchio continente (Romania ed Albania).

L'aeroporto del Salento, *Brindisi Casale*, è una struttura di grande importanza strategica al servizio di un'area molto vasta che comprende, oltre alla provincia brindisina, quella di Lecce e buona parte di quella di Taranto. L'Aeroporto del Salento assume, nel più articolato sistema di trasporti della regione, un'importanza fondamentale e può considerarsi a tutti gli effetti porto di accesso privilegiato di un territorio a fortissima vocazione turistica. Questa importante struttura consente il sensibile miglioramento degli standard di qualità dei servizi prestati.

Scalo regionale a vocazione turistica, l'aeroporto di Foggia *Gino Lisa*, strategicamente inserito in un articolato sistema viario e ferroviario, dispone di un'aerostazione completamente riqualificata, sia da un punto di vista architettonico che funzionale, in grado di garantire buoni standard di servizio.

L'aeroporto di Foggia si colloca al servizio di un bacino di traffico dal forte potenziale, in cui spicca la presenza di importanti insediamenti industriali, anche nella vicina Basilicata. L'industria delle vacanze - del Gargano e delle Tremiti, paradisi turistici di grande appeal soprattutto tra quanti provengono dal nord Europa – e il turismo religioso possono costituire i presupposti ideali, unitamente alla vivacità economica del territorio per un duraturo rilancio dello scalo. Anche sul piano delle infrastrutture di volo – pista, piazzale sosta aeromobili, via di rullaggio – lo scalo dauno, a conclusione di importanti lavori di potenziamento, potrà assicurare la piena operatività di aeromobili di media

capacità il cui utilizzo più rivelarsi vincente per lo sviluppo ed il consolidamento del traffico commerciale di linea e charter.

L'Aeroporto "*Marcello Arlotta*" di Taranto-Grottaglie è dal 2010 aeroporto doganale e, sebbene completamente fruibile e funzionante per i voli passeggeri, è allo stato attuale destinato ad uso esclusivamente cargo; nel 2013 è stato inserito nella lista degli aeroporti di rilevanza nazionale del ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dopo diversi anni di inattività, nel 2006 il gruppo Alenia Aeronautica diventa partner della Boeing per la realizzazione delle fusoliere e del piano di coda del Boeing 787. L'insediamento di Grottaglie si presta benissimo per la realizzazione delle fusoliere in fibra di carbonio, ma per il trasporto delle stesse occorre che possano atterrare nel vicino aeroporto i pesantissimi Boeing 747-400 LCF cargo appositamente modificati. Viene pertanto indetto un bando per l'allungamento della pista dagli originari 1860 m agli attuali 3.200 m, per la modifica della strada provinciale San Giorgio Jonico-Grottaglie, per la realizzazione di un nuovo piazzale, di nuove bretelle di collegamento e di una nuova caserma dei Vigili del fuoco. Il 15 dicembre 2006, viene inaugurata la nuova pista che risulta una della più lunghe d'Italia, unitamente al nuovo piazzale Alenia. Il 21 marzo 2007 atterra il primo Boeing 747-400 LCF cargo. L'aeroporto è in parte ad utilizzo militare, avendovi sede la stazione aerea della Marina e la Sezione Aerea Manovra Grottaglie della Guardia di Finanza.

Per quanto riguarda l'offerta di voli, allo stato recente (orario invernale *2014-2015*) Bari offre **253 coppie di voli** settimanali con origine/destinazione sia sul territorio nazionale che europeo, Brindisi ne offre **131**, ed infine l'eliporto foggiano offre **21** collegamenti elicotteristici settimanali, tutti destinati alle Isole Tremiti.

Tabella 1. Numero di voli settimanali di linea dagli aeroporti pugliesi — 2014-2015

Origine/Destinazione	Voli Settimanali da/per Bari	Voli Settimanali da/per Brindisi
MILANO (tutti)	74	43
ROMA (tutti)	45	46
MONACO	14	2
BOLOGNA	10	9
PISA	9	7
VENEZIA-TREVISO	9	5
LONDRA STANSTED	7	3
PARIGI BEAUVAIS	7	0
TORINO	7	5
VENEZIA	6	0
VERONA	6	0
BUCAREST	4	0

FIRENZE	4	0
GENOVA	4	0
PALERMO	4	0
BRUSSELS CHARLEROI	3	2
BUDAPEST	3	0
CAGLIARI	3	0
CATANIA	3	0
DUSSELDORF WEEZE	3	0
FRANCOFORTE HAHN	3	0
STOCCARDA	3	0
TIRANA	3	0
EINDHOVEN	0	3
GINEVRA	0	3
BERLINO TXL	2	0
CLUJ	2	0
COLONIA	2	0
KARLSRUHE-BADEN	2	0
LONDRA GATWICK	2	0
MALTA	2	0
PRAGA	2	0
TIMISOARA	2	0
TRIESTE	2	0
BASILEA	0	2
BARCELLONA	1	0
ZURIGO	0	1
Totale	**253**	**131**

I dati relativi al traffico passeggeri e del movimento di aeromobili degli aeroporti pugliesi sono riportati di seguito in forma tabellare (trend dal 2006 al 2015) e grafica, distinti per aeroporto:

Tabella 2. Traffico passeggeri 2006-2015 - aeroporti pugliesi (Fonte: dati Aeroporti di Puglia)

Passeggeri di Linea - Serie Storica		Anno										Totale
Aeroporto	Compagnia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Bari	Gruppo Alitalia*	1.239.791	1.505.788	1.329.255	1.224.985	1.245.699	1.273.443	1.147.869	968.329	910.211	861.955	11.707.325
	Ryanair	107.600	116.654	253.992	580.828	1.282.776	1.619.851	1.736.894	1.665.021	1.731.571	1.947.687	11.042.674
	Easyjet		28.575	195.254	360.196	187.397	157.659	187.073	260.430	250.502	235.312	1.862.398
	Wizzair					32.317	82.786	105.657	123.491	136.426	227.148	707.725
	Hapag Lloyd	135.467	160.644	175.805	126.798							598.714
	Air Berlin				18.206	150.374	89.327	70.691	44.990	29.481	26.789	429.857
	Myair	36.583	93.023	192.384	93.845							415.835
	Volotea							13.778	87.519	185.031	169.060	405.388
	Germanwings						67.679	65.765	66.506	71.067	75.216	346.233
	Air Italy		3.507	53.707	96.141	73.493	65.551	22.258				314.657
	Lufthansa	30.770			41.237	83.784	84.053	61.171	12.587			313.602
	Air Dolomiti	1.875							98.406	114.803	98.594	313.178
	Blu-Express	70.967	65.665	12.357	75	38	30.222	57.775	57.475	10.343		304.917
	Alpi Eagles	129.458	141.966									271.424
	British Airways	15.287	14.129	19.587	18.869	19.466	20.035	20.376	21.912	23.312	29.280	202.253
	Vueling								16.548	95.151	67.735	179.434
	Meridiana				10.542	64.304	7.135	62.906	5.918	11.993	6.392	169.190
	Belleair	412	15.581	21.179	22.695	20.175	19.969	28.108	38.095			166.214
	Helvetic	976	479			10.634	34.656	33.505	21.786			102.036
	Carpatair		6.484	10.453	11.543	19.315	18.332	9.985	421			76.533
	Mistral				142	355	87	3.370	16.828	17.512	26.351	64.645
	Transavia									24.026	30.474	54.500
	Club Air	6.916	1.129	28.907								36.952
	Brussell Airlines		22.721							7.617		30.338
	Turkish Airlines										27.078	27.078
	Blue Air										22.461	22.461
	Luxair		1.188	1.134	1.202	1.726	1.797	2.089	2.170	4.001	6.099	21.406
	Virgin	21.221										21.221
	Sky Europe			5.036	16.172							21.208
	Air Baltic						3.153	4.162	5.702	3.775	3.821	20.613
	Eurofly	1.253	8.424	3.658								13.335
	Swiss Airlines										13.120	13.120
	Tarom				568	9.230	1.067					10.865
	Albatros Airways	8.981										8.981
	Albanian Airlines		5.252									5.252
	Iberia				4.333	784						5.117
	Spanair						4.910					4.910
	Germania				4.801							4.801
	Air Bee			4.682								4.682
	Air Europa							4.207				4.207
	Ada Air	3.756										3.756
	Small Planet								370	499		869
	Air Vallee										741	741
	Darwin Airlines				70	412	232					714
	Montenegro Airlines	60			175		124					359
	Aer Lingus									252		252
	Itali Airlines	111		90	41							242
	8										180	180
	Taxi Fly			175								175
	Jetran Air						145					145
	Privilege Style				110							110
	Nki					88						88
Bari Totale		1.811.484	2.191.209	2.307.655	2.633.574	3.202.366	3.582.213	3.637.439	3.514.404	3.577.073	3.875.493	30.332.910

Passeggeri di Linea - Serie Storica		Anno										Totale
Aeroporto	Compagnia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Brindisi	Ryanair	47.609	48.927	52.278	235.599	653.688	1.033.802	1.121.120	1.051.759	1.152.613	1.239.466	6.636.861
	Gruppo Alitalia*	605.163	709.578	711.901	617.309	700.727	737.532	701.359	638.013	600.634	583.417	6.605.633
	Easyjet	176		23.678	94.982	105.572	132.832	148.336	165.414	237.633	260.228	1.168.851
	Air Berlin			271	1.541	38.183	62.719	74.911	74.239	63.619	65.584	381.067
	Myair	68.941	78.164	88.162	49.020							284.287
	Blu Express	83			18.481	49.478	42.122				140	110.304
	Helvetic	11.077	11.050	10.729	8.300	7.029	8.898	10.904	9.342	9.439	2.831	89.399
	Volotea							16.148	14.007	12.705	19.138	61.998
	Alpi Eagles	26.785	33.486									60.271
	Vueling									28.959	13.491	42.450
	Air Italy		6.355	29.537	2.296		108					38.296
	Jetairfly		275			1.792	3.206	3.605	5.231	4.825	6.764	25.698
	Germanwings								4.660	11.241	9.298	25.199
	Hapag Lloyd			1.529	17.903				49			19.481
	Meridiana	8.009				5.879		70				13.958
	Swiss Airlines										13.134	13.134
	XL Airways						2.184					2.184
	Skywork Airlines								2.147			2.147
	Mistral								2.097			2.097
	Wizzair					119				159	167	445
	Brussels Airlines		269	169								438
	Air Vallee	358									27	385
	Transavia France					330						330
	#	1	292	2				1	4			300
	British Airways										259	259
	Belleair		6	90	116							212
	Eurowings								195			195
	Lufthansa	41			63							104
	Montenegro Airlines					25	59					84
	Club Air			49								49
	Famair		33									33
	LTU		28									28
	Tui Airlines Nederland										2	2
	Austrian Airlines	2										2
	Turkish Airlines									1		1
	Eurofly	0										0
	Albanian Airlines	0										0
Brindisi Totale		768.245	888.463	918.395	1.045.610	1.562.822	2.023.462	2.076.454	1.967.157	2.121.828	2.213.746	15.586.182

Passeggeri di Linea - Serie Storica		Anno										Totale
Aeroporto	Compagnia	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Foggia	Darwin Airlines				22.941	63.063	54.795					140.799
	Myair			19.859	36.717							56.576
	Alidaunia	5.891	6.126	5.764	5.223	6.333	6.290	6.383	5.447	4.968	777	53.202
	Club Air			2.220								2.220
	Itali Airlines	253	1.295									1.548
	Skybridge				1.070	211						1.281
	Air Alps			23								23
Foggia Totale		6.144	7.421	27.866	65.951	69.607	61.085	6.383	5.447	4.968	777	255.649
Totale complessivo		2.585.873	3.087.093	3.253.916	3.745.135	4.834.795	5.666.760	5.720.276	5.487.008	5.703.869	6.090.016	46.174.741

Grafico 1. Andamento dal 2006 al 2015 del traffico passeggeri dell'aeroporto di Bari. (Fonte: dati Aeroporti di Puglia).

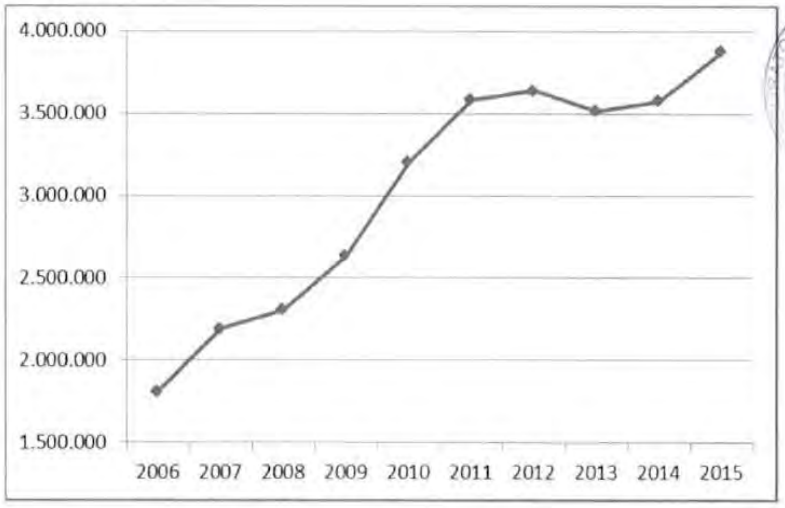


Grafico 2. Andamento dal 2003 al 2013 del traffico passeggeri dell'aeroporto di Brindisi. (Fonte: dati
Aeroporti di Puglia).

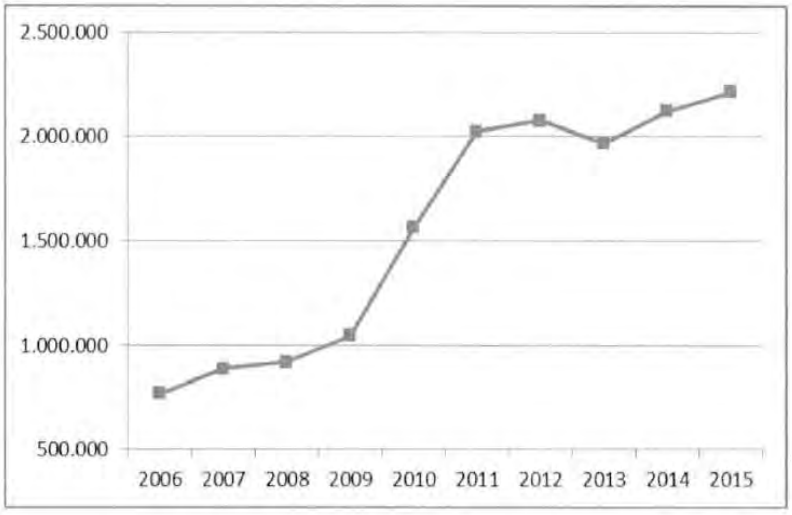
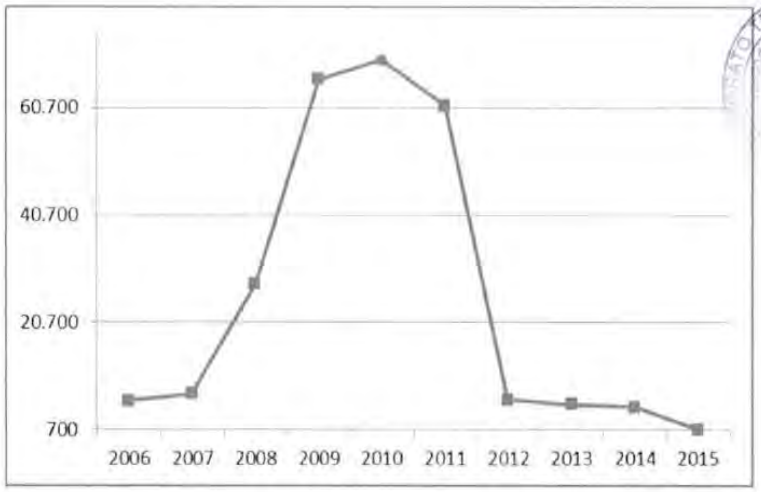


Grafico 3. Andamento dal 2003 al 2013 del traffico passeggeri dell'aeroporto di Foggia. (Fonte: dati
Aeroporti di Puglia).



Sulla base dei dati disponibili e forniti da Aeroporti di Puglia a partire dal 2000, è stato possibile calcolare la **previsione dei movimenti e del traffico passeggeri fino al 2020 per gli aeroporti di Bari e Brindisi**. Dati gli andamenti più che positivi degli ultimi 15 anni di tali traffici, la previsione non può che essere positiva e descrivere un trend di crescita (Bari, +4,7% medio annuo per i passeggeri e +2,7% medio annuo per i movimenti; Brindisi, +4,6% medio annuo per i passeggeri e +3,6% medio annuo per i movimenti), così come si può evincere dalle tabelle e dai grafici che seguono.

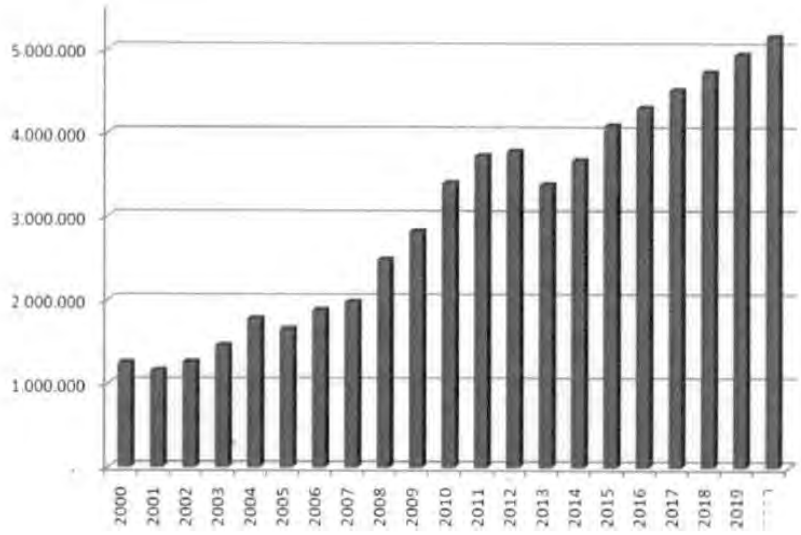
Tabella 3. Previsioni di traffico passeggeri al 2020 - Aeroporto di Bari

Anno	Passeggeri	Var. %	Movimenti	Var. %
2000	1.249.863	-	24.528	-
2001	1.158.724	-7,3	23.173	-5,5
2002	1.259.372	8,7	20.848	-10,0
2003	1.458.302	15,8	23.352	12,0
2004	1.778.561	22,0	25.376	8,7
2005	1.658.668	-6,7	23.488	-7,4
2006	1.880.000	13,3	26.622	13,3
2007	1.978.947	5,3	27.486	3,2
2008	2.486.152	25,6	32.020	16,5
2009	2.825.458	13,6	31.857	-0,5
2010	3.398.065	20,3	35.634	11,9
2011	3.724.829	9,6	36.875	3,5
2012	3.780.628	1,5	36.182	-1,9
2013	3.381.118	-10,6	32.996	-8,8
2014	3.668.115	8,5	32.641	-1,1
2015	4.085.770	11,4	37.426	14,7
2016	4.299.102	5,2	38.495	2,9
2017	4.512.433	5,0	39.565	2,8
2018	4.725.764	4,7	40.634	2,7
2019	4.939.096	4,5	41.703	2,6
2020	5.152.427	4,3	42.773	2,6

Tabella 4. Previsioni di traffico passeggeri al 2020 - Aeroporto di Brindisi

Anno	Passeggeri	Var. %	Movimenti	Var. %
2000	598.822	-	10.550	-
2001	591.044	-1,3	8.350	-20,9
2002	615.571	4,1	8.028	-3,9
2003	706.885	14,8	9.308	15,9
2004	759.647	7,5	9.576	2,9
2005	788.769	3,8	10.662	11,3
2006	829.312	5,1	11.386	6,8
2007	862.484	4,0	11.732	3,0
2008	977.982	13,4	12.534	6,8
2009	1.091.191	11,6	11.465	-8,5
2010	1.606.245	47,2	14.528	26,7
2011	2.058.169	28,1	17.340	19,4
2012	2.100.860	2,1	17.697	2,1
2013	1.992.722	-5,1	16.113	-9,0
2014	2.159.431	8,4	17.257	7,1
2015	2.195.730	1,7	17.910	3,8
2016	2.322.370	5,8	18.594	3,8
2017	2.449.010	5,5	19.278	3,7
2018	2.575.650	5,2	19.963	3,5
2019	2.702.290	4,9	20.647	3,4
2020	2.828.930	4,7	21.331	3,3

Grafico 4. Previsioni di traffico passeggeri al 2020 - Aeroporto di Bari



Sia l'aeroporto di Bari che l'aeroporto di Brindisi sono caratterizzati da un netto incremento del traffico passeggeri (totale fra arrivi e partenze) nel periodo estivo.

Al di là delle previsioni, comunque **nell'anno 2016 è stata superata la quota 6,5 milioni di passeggeri** (+6.9% rispetto al consuntivo 2015):

Bari da sola per la prima volta ne conta **4.312.496**, 4.240.866 (+9,4%) dei quali rappresentano il totale dei *voli di linea*, che somma 2.770.434 passeggeri di *linea nazionale* (+6,4%) e 1.470.432, +15,5%, di *linea internazionale*.

Buono anche il consuntivo per l'Aeroporto del Salento di Brindisi, dove nel 2016 i passeggeri sono stati **2.323.298**, ossia il +3,2% rispetto ai 2.250.111 passeggeri del 2015. Anche per l'Aeroporto del Salento, il più alto incremento percentuale (+10,8%) è stato registrato per il traffico di *linea internazionale* (dai 426.647 passeggeri del 2015 ai 472.632 dello scorso anno). Ottima la progressione del *traffico charter* i cui passeggeri nel 2016 sono stati 42.571, con un incremento del + 28,8% rispetto al dato del 2015; incrementi più contenuti per i passeggeri di *linea nazionale* attestatisi a quota 1.805.124, il +1% rispetto al precedente anno.

Eccellenti conferme per la linea internazionale: 243.844 passeggeri, pari al + 14,3% rispetto all'anno precedente.

Tabella 5. Comparazione traffico passeggeri 2015/2016 - Aeroporto di Bari e Brindisi

	BARI	BRINDISI	TOTALE
PASSSEGGERI GEN – DEC 2015 *	3.958.815	2.250.111	6.208.926
PASSSEGGERI GEN – DEC 2016 *	4.312.496	2.323.298	6.635.794
DIFFERENZA 2015 - 2016	*353.681*	*73.187*	*426.868*
% 2015 - 2016	8,9%	3,2%	6,9%

Totale al netto dei transiti

Nel quadriennio **2013 – 2016** i passeggeri – arrivi più partenze – sono aumentati di 1.051.625 unità, con un incremento del +18,8%.

Il rafforzamento del network è un obiettivo che va considerato non solo in termini di incremento del traffico, ma anche riqualificando di tutti gli scali della rete regionale che, con le proprie peculiarità e caratteristiche, contribuiscono insieme alla crescita economica e sociale della nostra regione.

Il Piano Attuativo 2015-2019 del PRT Puglia si pone come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "*Diffusione e Specializzazione*" definito dal Master Plan degli Aeroporti Pugliesi (cfr. Art. 29), e individua questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Artt. 30 e 31). Queste ultime sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

Azioni per la mobilità delle persone (Art. 30)

a. Realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l'accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi

b. Promuovere la redazione di Piani per l'organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico

c. Promuovere l'attivazione di servizi finalizzati a garantire l'accesso al sistema aeroportuale pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe.

d. Promuovere l'acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi.

e. Prevedere un programma di progressivo adeguamento degli aeroporti di Foggia e di Grottaglie, in funzione dell'evoluzione del mercato.

f. Completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di Foggia. La rete eliportuale e l'offerta ad essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle seguenti tipologie di servizi: elisoccorso, protezione civile, trasporto passeggeri, limitatamente ai casi in cui è necessario garantire la continuità territoriale.La rete eliportuale regionale si pone infine come elemento di supporto strumentale allo sviluppo del trasporto elicotteristico per servizi di linea, elitaxi ed elinoleggio.

Azioni per la mobilità delle merci (Art. 31)

a. Valorizzare le potenzialità degli scali 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.

b. Realizzare gli interventi di adeguamento/potenziamento sugli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie al fine della sua integrazione nella rete di collegamento regionale/nazionale, prioritariamente per la connessione con l'area portuale di Taranto.

c. Promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali al fine di consentire alla Piattaforma Logistica di assumere una valenza intercontinentale e, quindi, di raccogliere, consolidare e smistare flussi di traffico cargo provenienti e/o in partenza non solo dalla Puglia ma anche dall'Estremo Oriente (in connessione con il porto di Taranto) e verso l'Europa Continentale ed i Balcani.

La Regione Puglia ha sostenuto **AdP** (società posseduta per il 99,41% dalla Regione Puglia e per il restante 0,59% da una pluralità di azionisti pubblici: Province, Comuni e Camere di Commercio pugliesi, alla quale è affidata, sulla base di una concessione quarantennale in regime di "Gestione Totale" la gestione integrata di tutti e quattro gli aeroporti regionali) nella costruzione di un percorso di grande successo, secondo forme e attraverso strumenti coerenti con la normativa comunitaria e nazionale. Il livello di crescita raggiunto dal sistema aeroportuale pugliese consente di guardare ragionevolmente verso nuovi e ambiziosi obiettivi orientati a massimizzare il "valore" rappresentato dall'integrazione delle diverse caratteristiche funzionali e di contesto dei quattro aeroporti pugliesi al fine di farne, sempre più, un motore di sviluppo economico e sociale della nostra regione.

E' indubbio, infatti, che gli aeroporti costituiscano poli di attrazione di attività produttive e di servizi a supporto delle stesse. Ne consegue che lo sviluppo dell'aeroporto, proprio per la sua connotazione specifica di volano per la crescita economica del proprio bacino d'utenza, diventa esso stesso un attrattore di interesse per l'insediamento di attività indotte, siano esse strettamente connesse alle infrastrutture aeroportuali, in quanto il prodotto viene movimentato con il mezzo aereo, siano esse di supporto alla inevitabile

crescita della domanda di servizi a supporto degli ambiti commerciali aeroportuali e della logistica aeronautica.

Oggi appare oltremodo importante che i diversi livelli di governo territoriale e la società di gestione operino in forte sinergia, ad esempio attraverso iniziative quali la predisposizione di **Piani territoriali di area**, allo scopo di salvaguardare le zone circostanti gli scali aeroportuali, affinché possano avere utilizzazioni adeguate e congruenti con gli obiettivi pubblici sottesi alle diverse vocazioni funzionali delle singole strutture aeroportuali. A tal proposito, si ricorda che AdP ha definito un *Piano di Sviluppo Aeroportuale*, approvato dal Governo italiano con Decreto del 3 giugno 2006, integrato nel Piano Regionale Trasporti della Regione Puglia, nel quale è stato individuato un ruolo per ciascun aeroporto con relativo piano di investimenti, ai fini della dotazione infrastrutturale.

In particolare, al fine di non compromettere le previsioni di sviluppo di ciascuno dei poli del sistema aeroportuale pugliese, è necessario: da un lato, il coinvolgimento dei Comuni interessati, attraverso l'adeguamento dei propri strumenti urbanistici, al fine di assicurare la necessaria tutela alle aree di sviluppo previste; dall'altro, recepire anche a livello regionale, tali previsioni di sviluppo, attraverso adeguate modifiche al documento di programmazione e pianificazione territoriale e strategica.

Tale visione di sistema si ritrova anche nel **Piano Nazionale degli Aeroporti**, redatto nel 2014, il quale auspica che il processo di pianificazione dei sistemi aeroportuali si svolga in maniera *integrata con il territorio*, attraverso lo sviluppo di sinergie con i soggetti pubblici e privati che operano in prossimità degli stessi aeroporti. E' necessario che gli enti territoriali diano luogo ad una attenta pianificazione urbanistica della vocazione delle aree limitrofe agli aeroporti che siano coerenti con essi e tendano ad integrare anche attività a servizio dell'aeroporto e a beneficio delle comunità residenti.

E' in quest'ottica che vanno inquadrati il Protocollo d'Intesa sottoscritto il 20 ottobre 2009 tra Regione Puglia, Provincia di Taranto, Comune di Taranto, Comune di Carosino, Comune di Grottaglie, Comune di Monteiasi e Aeroporti di Puglia, allo scopo di **favorire lo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie**, nell'ambito della piattaforma logistica di Taranto.

Tale Protocollo stabilisce che per garantire lo sviluppo dell'aeroporto di Grottaglie, così come definito nel piano territoriale propedeutico al Piano di Sviluppo Aeroportuale, e governare le ricadute sul territorio, è necessario: 1) coordinare le politiche territoriali dei vari enti coinvolti; 2) recepire le strategie di sviluppo aeroportuale negli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale strategica a livello regionale, provinciale e dell'Area Vasta Tarantina; 3) tutelare le aree di sviluppo attraverso uno specifico adeguamento degli strumenti urbanistici dei comuni coinvolti; 4) recepire nel DRAG e nel Piano dei Trasporti regionale le strategie di sviluppo aeroportuale e le connessioni infrastrutturali necessarie a garantire l'intermodalità con il Porto di Taranto.

Sempre nel medesimo solco va inserito il documento "*Patto per Bari*" sottoscritto tra Regione Puglia e Comune di Bari nell'ambito de "I Patti per lo sviluppo sostenibile e

intelligente delle città pugliesi", sottoscritto il 9 gennaio 2013. Esso individua tra le linee strategiche prioritarie **Bari** come hub della rete infrastrutturale regionale.

In data 23 aprile 2013 - con nota protocollo 6050/2013 - la società Aeroporti di Puglia spa ha trasmesso alla Regione Puglia la documentazione contenente gli "**obiettivi strategici di sviluppo nel sistema territoriale regionale**" rispettivamente degli Aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie. AdP, in tal modo, ha definito un sistema di indirizzi al fine di "supportare le attività di aggiornamento dei documenti che trattano lo sviluppo dell'aeroporto e le relative attività indotte compatibili (insediamenti industriali, commerciali, di servizio, ecc.)". Il Piano attuativo 2015-2019 dunque, condivide gli obiettivi strategici di sviluppo degli Aeroporti di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie individuati nella documentazione predisposta da Aeroporti di Puglia spa ed acquisita agli atti dell'Amministrazione regionale, recependo tali previsioni di sviluppo.

Con la modifica dei documenti di programmazione e pianificazione territoriale e strategica viene garantito che l'idea di sviluppo delle zone circostanti le aree di stretta pertinenza aeroportuale non venga compromessa.

Quanto al tema dell'integrazione modale degli aeroporti con la rete del trasporto pubblico regionale su ferro e su gomma, vista la forte crescita dei volumi di passeggeri, con una prevalenza dei viaggiatori *incoming* (provenienti dall'estero e dalle altre regioni italiane) rispetto ai passeggeri *outgoing* (residenti in Puglia che volano verso altre destinazioni), risulta sempre più necessario far diventare il sistema del TPL (ferro & gomma) uno strumento efficace e semplice per raggiungere la propria destinazione finale per chi arriva in aereo negli aeroporti pugliesi e di offrire a tutto il territorio di questa Regione ed anche delle regioni limitrofe, un agevole ed economico accesso agli aeroporti di riferimento.

Il completamento dei lavori di potenziamento degli attuali impianti air-side a **Foggia** ed il prolungamento della pista di volo consentiranno allo scalo di operare in sicurezza anche con aeromobili di classe "C", consentendo al Gino Lisa di garantire un' operatività in grado di soddisfare sia la domanda verso le principali destinazioni italiane sia eventuali collegamenti charter connessi a pacchetti turistici per il Gargano su cui, grazie agli interventi proposti per le altre modalità di trasporto, si prospettano possibilità di circuitazione turistica di grande attrattività.

L'aeroporto di Bari con il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria avvenuto attraverso la creazione della fermata Aeroporto sulla linea gestita dalle Ferrovie Nord Barese consente di collegare lo stesso a tutta la regione (attualmente attraverso la stazione di Bari Centrale) con la prospettiva, nel lungo periodo, al termine del riassetto del nodo ferroviario di Bari, di una ulteriore fermata dedicata sulla linea Adriatica di RFI (fermata Terminal Lamasinata-Aeroporto). In questo senso si rivelerà strategico il modello di esercizio ferroviario integrato regionale che consentirà di ottimizzare le coincidenze in corrispondenza della stazione di Bari per i servizi che non sono destinati a raggiungere l'aeroporto.

Il completo sfruttamento dei nuovi spazi dell'aerostazione, ampliati con la nuova ala est, consentirà di raggiungere e rispettare gli standard di servizio legati alla dinamica di crescita del traffico.

L'adeguamento delle infrastrutture di volo al fine di poter accogliere traffico per destinazioni anche intercontinentali e l'acquisizione e riconversione delle aree militari sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale.

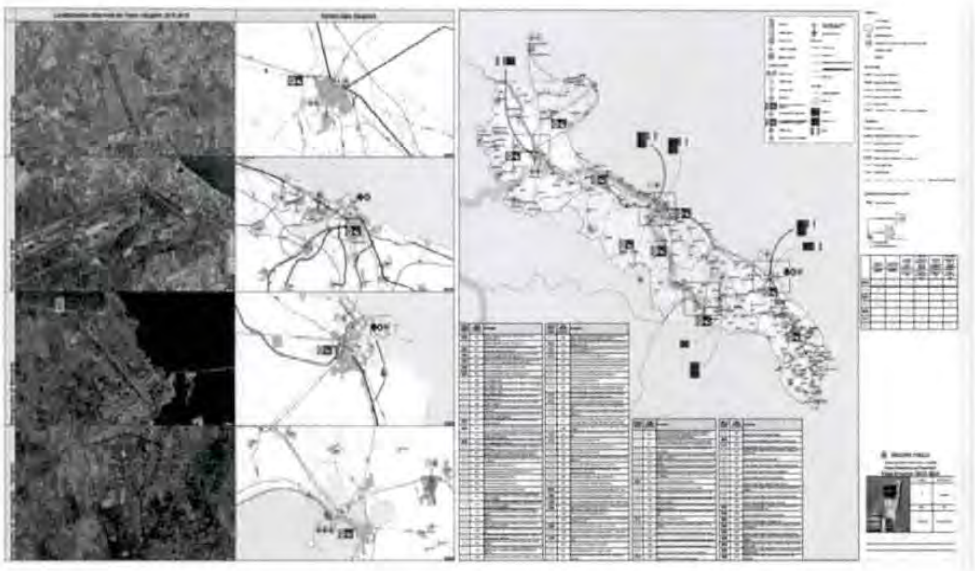
L'aeroporto di **Brindisi**, grazie ad una nuova fermata ferroviaria denominata "*Perrino-Aeroporto del Salento*", verrà presto collegato, attraverso uno shuttle di tipo BRT (Bus Rapid Transit), alla linea Adriatica ed a quella Taranto Brindisi (entrambe di RFI). Il percorso del BRT che si svilupperà su sede prevalentemente riservata, metterà l'aeroporto, in connessione anche con il Porto e il centro storico di Brindisi.

L'ampliamento delle piazzole di sosta aeromobili e delle sale d'imbarco, la ristrutturazione della sede dei Vigili del Fuoco e l'acquisizione e riconversione delle aree militari, completano questo assetto e sono alla base del piano di sviluppo aeroportuale.

L'accessibilità stradale dell'aeroporto di Grottaglie dovrà essere ulteriormente migliorata attraverso interventi di sistemazione, ammodernamento e manutenzione della rete viaria provinciale che consentiranno il collegamento diretto con la viabilità di interesse nazionale.

Un ultimo cenno merita la previsione del potenziamento della rete delle elisuperfici destinate al servizio di elisoccorso a completamento di quelle già realizzate. E' necessario che la stessa vada ad integrarsi con le elisuperfici dei principali poli sanitari regionali a garanzia di una accessibilità adeguata ai servizi specialistici di pronto soccorso e terapia intensiva operanti in queste strutture sanitarie di eccellenza. Un'ulteriore previsione riguarda il trasporto elicotteristico. Con l'apertura del nuovo eliporto di Foggia, le attività di protezione civile, elisoccorso e collegamenti di linea con servizi minimi per residenti (Isole Tremiti), andranno via via ad essere trasferite.

Figura 1. Tavola degli interventi sul sistema aeroportuale



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Divisione II – Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Via Nomentana, 2
I-00161 Roma (RM)



AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL SISTEMA PUGLIESE-LUCANO

DOCUMENTO DI SVILUPPO E DI PROPOSTE – GENNAIO 2018

ALLEGATO III

IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ

Documento Strategico – ALLEGATO 3- Il Sistema della Viabilità
Status: *Finale*
Data: *gennaio 2018*

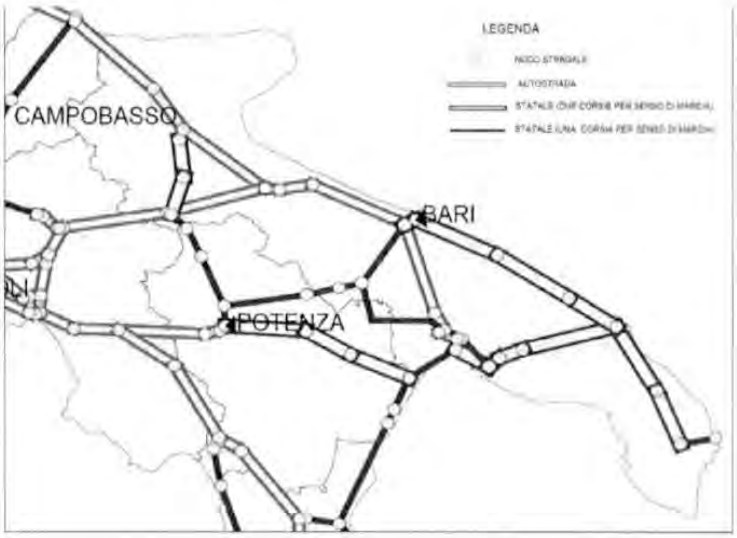
PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Area Logistica Integrata sistema Pugliese-Lucano

Tavolo Tecnico

La *rete viaria extraurbana pugliese* è costituita da **313** km di rete autostradale, da oltre **1.600** km di strade statali, da circa **1.400** km di strade ex-statali trasferite da Anas alla Regione e per suo tramite alle Province, ed infine da circa **8.200** km di strade provinciali.

La figura sottostante mostra la rete **SNIT** (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) di primo livello della regione, individuata dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) come sottorete della rete SNIT, che è costituita da autostrade e strade di competenza dello Stato. La rete SNIT di primo livello in Puglia è costituita dalla rete autostradale e dai principali assi che integrano i collegamenti interprovinciali e interregionali.

Figura 1. Rete SNIT di primo livello



I collegamenti interni sono facilitati dall'orografia della regione: la prevalenza di pianura e bassa collina favorisce la velocità degli spostamenti fra capoluoghi su buona parte della rete di interesse regionale (ad esclusione dei collegamenti verso la Basilicata), che è stata interessata da lavori di ammodernamento. I collegamenti autostradali con Napoli e Roma sono di buon livello, così come quelli sulla dorsale adriatica, mentre sono migliorabili i collegamenti con Basilicata e Calabria.

La rete autostradale pugliese è costituita dal tratto **Poggio Imperiale-Taranto** della A14 Bologna-Taranto e dal tratto **Lacedonia-Canosa** della A16 Napoli-Canosa, integrata longitudinalmente dall'itinerario **Bari-Fasano-Brindisi-Lecce-Maglie-Otranto**, che è quasi totalmente a due corsie per senso di marcia, formato dalla strada statale 16 "*Adriatica*" nel tratto tra Bari e Fasano, dalla strada statale 379 "*Egnazia e delle Terme di*

Torre Canne" nel tratto tra Fasano e Brindisi, dalla strada statale 613 "*Brindisi-Lecce*", e di nuovo dalla statale 16 nel tronco Lecce-Maglie-Otranto.

Fanno parte dell'itinerario anche le tangenziali di Bari, di Brindisi e di Lecce. Sull'asse longitudinale si innesta la strada statale 7 "*via Appia*", che collega Brindisi a Taranto, dove la rete SNIT prosegue da un lato sulla A14, mentre dall'altro c'è il collegamento interregionale con Matera.

Fanno parte della rete SNIT anche la strada statale 106 "*Jonica*", che connette la Puglia alla Calabria (e quindi alla Sicilia) lungo la costa ionica, il collegamento interregionale Bari-Altamura-Potenza lungo la strada statale 96 "*Barese*" e la diramazione lungo la strada statale 99 "*di Matera*", da Altamura a Matera, che connette la rete con la strada statale 7 per Taranto. Da Potenza la rete SNIT è infine integrata dal collegamento con Foggia, realizzato attraverso la strada statale 655 "*Bradanica*".

Anche in questo caso il Piano Attuativo 2015-2019 del PRT Puglia definisce le linee di intervento sul sistema stradale distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

Azioni per la mobilità delle persone (Art.13)

a. Accordare la fasi di attuazione del PRT con i programmi predisposti dall'Assessorato regionale alle Opere Pubbliche.

b. Promuovere verifiche di congruenza dell'assetto della viabilità provinciale previsto dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e dai Piani del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE).

c. Prevedere un accordo di programma tra tutti gli enti coinvolti per la redazione di un piano di adeguamento della segnaletica di itinerario e indicazione su tutta la viabilità di interesse regionale, finalizzato a orientare le diverse componenti di domanda ad un corretto uso della rete stradale.

d. Mettere in sicurezza itinerari e punti neri sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità.

e. Adeguare le caratteristiche geometrico-funzionali della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi e sulla base della gerarchia attribuita.

f. Co-finanziare adeguamenti nei punti di raccordo tra la viabilità di collegamento regionale/nazionale e le reti urbane, riducendo i fenomeni di congestione indotta.

g. Realizzare la continuità fisico-funzionale degli itinerari di accesso agli aeroporti, ai porti e alle stazioni ferroviarie principali.

h. Realizzare parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o su ferro strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani o turistici, attraverso co-finanziamento a favore degli enti locali o dei gestori delle infrastrutture.
Il PRT definisce i criteri per la scelta dei nodi del TPL ove privilegiare la funzione di interscambio con l'auto privata: il nodo deve essere accessibile da viabilità principale e localizzato lungo gli itinerari convergenti sull'area centrale di destinazione; la viabilità di accesso al nodo non deve attraversare contesti sensibili dal punto di vista ambientale ed insediativo; la dotazione di posti auto destinata all'interscambio non deve compromettere l'equilibrio della sosta nell'area dove il nodo è localizzato; devono essere presenti livelli di domanda e offerta di TPL (su ferro o su gomma) tali da giustificare la dotazione di sosta.

i. Realizzare una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica, attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare, il PRT assume i risultati del progetto Cyronmed (Cycle Route Network of the Mediterranean) che individua gli itinerari percorribili e gli interventi infrastrutturali necessari per migliorarne la sicurezza e il confort della rete ciclabile mediterranea in territorio pugliese. La priorità di realizzazione degli interventi individuati è da attribuire a quegli assi che integrano nel modo più efficace la rete ciclabile regionale, in un'ottica di intermodalità con i servizi ferroviari.

j. Promuovere l'implementazione di servizi di mobilità alternativa su strada da realizzarsi in aree sensibili dal punto di vista ambientale; in particolare il PRT propone la sperimentazione di servizi di car sharing da offrire agli utenti della rete di trasporto collettivo regionale come "ultimo anello" della catena di spostamento. I criteri di progettazione dei servizi dovranno tener conto degli obiettivi di integrazione tariffaria e funzionale con l'offerta complessiva di trasporto e turistica a livello regionale.

k. Adeguare la viabilità, inclusi gli assi di penetrazione in ambito urbano, sulla quale sono esercitati i servizi portanti del TPL su gomma (...) in termini di sezione stradale e di segnaletica al fine di garantire fluidità del servizio (riduzione dei punti di conflitto con mobilità privata), sicurezza e accessibilità per gli utenti (punti fermata protetti e attrezzati per l'attesa e l'informazione). Il PRT prevede inoltre la realizzazione di interventi di preferenziazione per il TPL in accesso a nodi strategici per l'interscambio o l'accessibilità locale.

o. Produrre servizi di infomobilità per assistere gli utenti della rete stradale nella scelta degli itinerari di accesso a nodi di trasporto (porti, aeroporti, stazioni, parcheggi), poli funzionali di interesse regionale e sovraregionale (ospedali, fiere, ecc.), aree di interesse turistico.

p. Promuovere la diffusione di forme di "mobilità alternativa" attraverso l'istituzione e la formazione di mobility manager d'area e aziendali e il supporto organizzativo, metodologico e strumentale alla fase iniziale di iniziative quali il car pooling in aree a particolare valenza strategica regionale (grandi poli funzionali, distretti produttivi).

Azioni per la mobilità delle merci (Art. 14)

a. Realizzare interventi di adeguamento/potenziamento della rete di collegamento regionale/nazionale con particolare riferimento alle direttrici trasversali interregionali per un'efficiente accessibilità verso porti, aeroporti e distretti produttivi pugliesi.

b. Promuovere verifiche di congruenza con Province, Comuni, Consorzi ASI per un'efficiente connessione alla viabilità di interesse regionale dei principali centri merci esistenti sul territorio regionale al fine della localizzazione di attività e servizi avanzati per la logistica di filiera e in campo urbano, quali ad esempio piastre logistiche e Centri di Distribuzione Urbana (CDU).

c. Realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico.

d. Attivare, attraverso il coinvolgimento di Comuni e Province, misure di accompagnamento (incentivi finanziari, formazione, ...) per le imprese e gli operatori commerciali da un lato, politiche di regolamentazione del trasporto merci in ambito urbano (finestre temporali di accesso, ammissibilità di mezzi a basso impatto ambientale, pedaggiamento degli ingressi, ...) dall'altro, al fine della crescita e dell'organizzazione della domanda di servizi logistici avanzati. Il PRT dispone che tali interventi siano programmati e promossi nell'ambito degli strumenti sottordinati di pianificazione dei trasporti e dei settori paralleli (Territorio, Ambiente, Sviluppo economico).

e. Promuovere l'implementazione di servizi informativi avanzati disponibili via web a supporto della circolazione e dell'accesso a centri merci, porti e aeroporti (percorsi, orari, tele-prenotazione parcheggi e procedure burocratiche, ecc.).

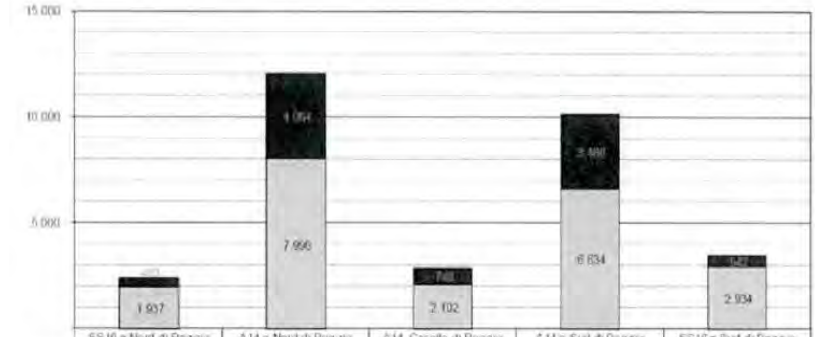
f. Realizzare gli interventi infrastrutturali funzionali alla massima sicurezza e alla piena accessibilità da tutto il territorio regionale degli itinerari di conferimento dei rifiuti ai siti presso cui sia prevista la realizzazione di termovalorizzatori.

Per quanto riguarda le strategie di intervento sulla **rete stradale primaria ed extraurbana principale**, il Piano Attuativo 2015-2019 prende le mosse da una delle raccomandazioni più significative del precedente Piano, che riscontrava il verificarsi di fenomeni di competizione tra la viabilità extraurbana principale e la viabilità autostradale a seguito del completamento dell'itinerario SS16-SS100 parallelo alla A14. Il Piano aveva evidenziato l'esigenza di monitorare gli interventi di potenziamento previsti da Anas, ma non ancora finanziati e, parallelamente, di mettere in campo azioni infrastrutturali e di gestione del traffico finalizzate ad incentivare l'uso della viabilità a pedaggio da parte delle componenti di traffico di medio-lunga percorrenza, soprattutto di mezzi pesanti.

Le valutazioni propedeutiche effettuate in sede di elaborazione del PA 2015-2019 hanno confermato questa competizione di cui, nei tre grafici seguenti si offre un quadro sintetico.

Il primo grafico riguarda il confronto tra i flussi sulla SS16 e la A14 su una ideale sezione di controllo (screen line) localizzata *tra Poggio Imperiale e San Severo*. Risulta evidente l'ingente flusso di mezzi pesanti che interessa la viabilità non pedaggiata, che trova riscontro anche nel numero di transiti di veicoli classe III, IV e V al casello di Poggio Imperiale (4° in ordine di importanza per numero di mezzi pesanti transitati) a conferma di un ingente trasferimento tra la viabilità autostradale e quella ordinaria.

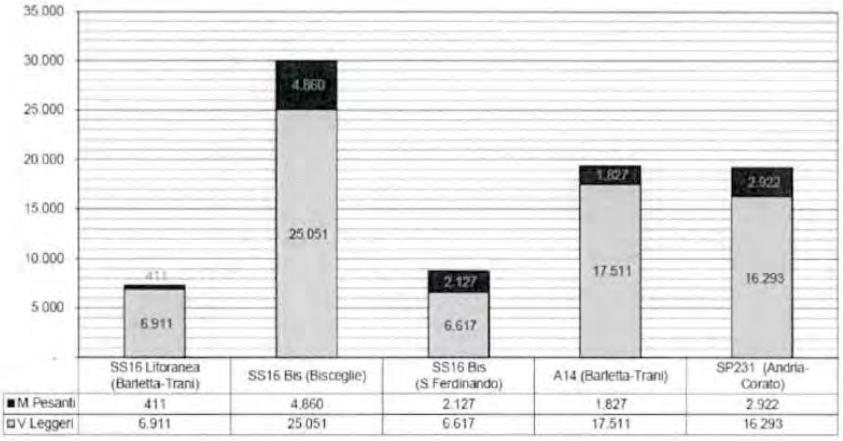
Grafico 1. Confronto flussi A14 e SS16 tra Poggio Imperiale e S. Severo



	SS16 a Nord di Poggio Imperiale	A14 a Nord di Poggio Imperiale	A14 Casello di Poggio Imperiale	A14 a Sud di Poggio Imperiale	SS16 a Sud di Poggio Imperiale
M. Pesanti	463	4.064	748	3.486	542
V. Leggeri	1.937	7.996	2.102	6.634	2.934

Analogo discorso vale per la screen line *a sud di Barletta*, in corrispondenza della quale è evidente il ruolo preponderante svolto dalla viabilità ordinaria (SS16 Bis + SP231) a servizio degli spostamenti di mezzi pesanti che, avvicinandosi a Bari, interferiscono con quelli, in rapida crescita, dei veicoli leggeri. Non sfugge, grazie alla presentazione dei valori di flusso anche per la sezione di conteggio sulla SS16 Bis localizzata all'altezza di San Ferdinando di Puglia, il differente comportamento della domanda di veicoli leggeri e mezzi pesanti in avvicinamento a Bari: i veicoli leggeri crescono di oltre 4 volte mentre i veicoli pesanti di poco più del doppio, a conferma che una parte considerevole del traffico pesante che usa la SS16 Bis è di medio-lunga percorrenza.

Grafico 2. Confronto flussi A14, SS16 e SP231 a sud di Barletta

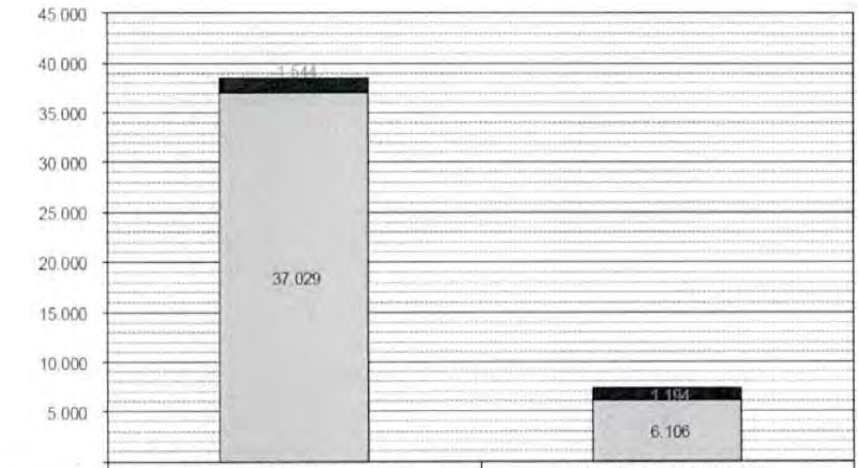


	SS16 Litoranea (Barletta-Trani)	SS16 Bis (Bisceglie)	SS16 Bis (S.Ferdinando)	A14 (Barletta-Trani)	SP231 (Andria-Corato)
M Pesanti	411	4.860	2.127	1.827	2.922
V Leggeri	6.911	25.051	6.617	17.511	16.293

Questa situazione determina problemi di congestione e incidentalità sulla SS16 Bis che tra Giovinazzo e Bari è oltretutto caratterizzata da un andamento plano-altimetrico e da una sezione della carreggiata che non è rispondente alla vigente normativa e non può essere adeguata.

La terza ed ultima sezione sull'itinerario Poggio Imperiale-Bari-Taranto è quella *tra Bari Sud e Gioia del Colle*.

Grafico 3. Confronto flussi A14 e SS100 fra Bari sud e Gioia del Colle



	SS100 tra Bari e Gioia del Colle	A14 tra Bari e Gioia del Colle
M. Pesanti	1.544	1.194
V. Leggeri	37.029	6.106

Su questa tratta il traffico autostradale è praticamente inesistente, mentre sulla SS.100 i flussi di mezzi pesanti si mantengono significativi concorrendo a determinare significative esternalità (congestione, inquinamento e incidentalità) sulle tratte in accesso a Taranto e a Bari.

La porzione di **rete extraurbana principale** su cui si registrano le maggiori criticità è certamente quella ricompresa all'interno dell'area metropolitana barese sia a nord che a sud del capoluogo regionale. In quest'ultimo caso la situazione è anche più grave in quanto la SS16 Bis costituisce un itinerario obbligato per tutti i collegamenti tra la viabilità autostradale e le province di Brindisi e Lecce, ma le sue caratteristiche geometrico funzionali, scadenti in tutto il tratto che va dallo svincolo di San Giorgio a Mola, determinano ricorrenti fenomeni di congestione e incidentalità, acuiti dalla commistione tra traffico di lungo raggio e traffico di area metropolitana, anche durante la stagione estiva per gli spostamenti giornalieri verso le principali mete turistiche a sud della città di Bari.

Il Piano Attuativo propone una serie di interventi, fattibili nel quinquennio, finalizzati a creare le condizioni per iniziare a riportare traffico in autostrada in modo da sgravare alcune delle tratte più congestionate della SS16bis.

Il primo intervento riguarda il miglioramento del **collegamento tra la SS.16 e la A14 tra lo svincolo di Giovinazzo sud e il casello autostradale di Bitonto**. L'obiettivo è quello di creare le condizioni infrastrutturali per un reindirizzamento dei flussi, soprattutto dei mezzi pesanti, dalla SS16 verso l'autostrada, così come già previsto dal P.A. 2007-2013 ed attualmente in corso di realizzazione a nord di San Severo con la costruzione del primo stralcio della circonvallazione Est. L'efficacia di queste connessioni è evidentemente legata anche alle politiche di incentivo all'uso della viabilità autostradale da parte dei mezzi pesanti, aspetto sul quale il Piano sollecita la previsione di misure di sostegno ad hoc, al pari di quelle, altrettanto urgenti, per favorire la diversione modale e l'intermodalità merci strada-ferrovia e strada-mare; le une e le altre dovranno trovare adeguato spazio nel Piano Attuativo delle Merci e della Logistica.

L'implementazione di un ITS in grado di **monitorare il traffico e gestire situazioni di "emergenza" che dovessero verificarsi sulla rete stradale**, e che abbia come primo e prioritario campo di applicazione il corridoio costituito dall'autostrada, dalla SS16, e dalla SS100, è ritenuta dal Piano una efficace misura di accompagnamento per il corretto uso della rete e il pieno sfruttamento della capacità stradale.

Il secondo intervento messo in campo dal PA 2015-2019 riguarda **l'arretramento della barriera terminale sulla A14 da Taranto a San Basilio e il ripristino delle rampe di collegamento diretto tra il tratto terminale della viabilità autostradale non pedaggiato e la SS.106 dir**.

Per comprendere la portata di questo intervento occorre considerare le previsioni di potenziamento della SS.100 da parte di ANAS che, nel precedente Piano attuativo riguardavano l'intero tronco da Bari a Taranto nei tratti in cui esso presenta ancora una sezione ad una corsia per senso di marcia. Il PA 2015-2019 prende atto, e mantiene inalterate, tutte le previsioni di intervento dotate di finanziamento che riguardano per

l'appunto i tratti a nord di San Basilio, ma rimette in discussione il potenziamento della SS.100 al tipo B (strada extraurbana principale a 2 corsie per senso di marcia) fino a Taranto che, oltre ad avere un costo presunto di 200 M€, costituisce, per un ampio tratto, una duplicazione dell'itinerario costituito dal tronco terminale dell'autostrada e dalla SS.106.dir per i collegamenti con Taranto.

La proposta, che va letta in forma integrata con la realizzazione della connessione tra la SS.16 e la A14 all'altezza di Giovinazzo-Bitonto, è quella di puntare ad una progressiva sostituzione dell'attuale itinerario, costituito dalla SS.16-SS.100, con l'Autostrada. L'arretramento della barriera consente inoltre di drenare sull'ultimo tratto dell'autostrada anche il traffico di medio raggio generato lungo il corridoio della SS.100 e diretto a Taranto evitando il transito attraverso Massafra. La connessione diretta dell'autostrada con la SS.106 dir. ottenuta ripristinando due rampe oggi in disuso, consentirà infine di realizzare un collegamento, interamente su viabilità extraurbana principale, sino al porto di Taranto.

Questo assetto costituisce la prima fase di un disegno più ambizioso prefigurato dal P.A. 2015-2019 che ipotizza la realizzazione di una **antenna autostradale** la quale, sfioccando a sud di Bari dalla A14, si ricollega alla SS16 all'altezza della circonvallazione di Mola riducendo così la componente di traffico di attraversamento sulla tangenziale di Bari. La variante autostradale avrebbe il duplice scopo di destinare la viabilità extraurbana principale attuale a servizio della domanda di carattere "metropolitano" di corto e medio raggio, consentendo altresì il declassamento e la messa in sicurezza dei tratti non adeguabili, e di garantire elevati livelli di servizio nei collegamenti tra la viabilità autostradale e quella extraurbana di collegamento con Taranto da un lato, e con Brindisi e Lecce dall'altro.

L'ipotesi di una viabilità a pedaggio, soprattutto se accompagnata da un'efficace politica di orientamento della domanda, potrebbe rappresentare anche un'opportunità per rendere sostenibile la realizzazione dell'opera mediante finanza di progetto ricorrendo anche alla defiscalizzazione nelle forme previste dalla recente L.183/2011.

L'immagine di seguito riportata, frutto di elaborazioni del modello regionale dei trasporti della regione Puglia mostra le componenti di flusso che attualmente si muovono tra la sezione della tangenziale immediatamente a sud dello svincolo di raccordo con il casello di Bari Nord e le due direttrici della SS.100 e della SS.16 Bis. Come si può notare si tratta di componenti quantitativamente significative che hanno una reciproca interferenza con la mobilità di corto raggio dell'area metropolitana pur non essendo in alcun modo interessate ad interagire con essa.

Figura 2. Composizione di flusso sottosistema SS16 Bis e SS100



In questo scenario assume un ruolo centrale la previsione, anch'essa al momento oltre l'orizzonte di validità del Piano, del *nuovo casello autostradale di Bari Nord*, posizionato sulla testata della "**Camionale di Bari**" la quale costituisce un vero e proprio asse dei servizi di rango regionale destinato a collegare, nell'ordine, l'aeroporto, l'interporto e il porto di Bari, alla viabilità autostradale.

Muovendosi nella prospettiva di questa visione di lungo periodo, la prima attività da avviare nel prossimo quinquennio è quella di un accordo con i gestori della rete per l'approfondimento progettuale indispensabile a valutare la sostenibilità tecnico-economica dell'operazione e i possibili scenari per la sua realizzazione.

Questo scenario, visto nella sua interezza, valorizza anche tutti gli interventi in corso sulla viabilità extraurbana principale, il cui reticolo viene riportato al naturale *ruolo di elemento complementare all'autostrada e succedaneo ad essa solo laddove quest'ultima non è presente, in modo da favorire un uso gerarchico della rete stradale.*

Con riferimento alla SS.96 il Piano Attuativo introduce una nuova ipotesi rispetto al quadro programmatico progettuale consolidato, consistente nella realizzazione di una variante del tratto terminale con sezione stradale del tipo B che consente di superare l'attuale criticità costituita dall'attraversamento di Modugno e dalla presenza del nodo complesso di connessione tra la SS 96 e la SP. 231 (ex SS.98). La variante termina con uno svincolo complesso in corrispondenza del nuovo casello di Bari Nord e, tramite la camionale di Bari, di cui il suddetto svincolo costituisce l'ideale elemento di testata verso

terra, collega tutte le aree interne della Murgia barese e il Materano, non solo con l'autostrada, ma anche con l'aeroporto, l'interporto e il porto di Bari.

Dal Piano emerge inoltre, nonostante le scarse risorse a disposizione negli ultimi anni, una particolare attenzione a **migliorare l'accessibilità alle aree interne**, prima tra tutte quella del subappennino Dauno, a favore della quale sono stati inseriti 4 interventi di adeguamento della viabilità provinciale *che collegano i comuni più svantaggiati ai poli di riferimento di Lucera e San Severo.*

Sempre con riferimento alle aree meno accessibili è opportuno segnalare in particolare due interventi che, nell'ambito dei lavori propedeutici alla redazione del presente Piano, hanno finalmente trovato un'adeguata soluzione progettuale:

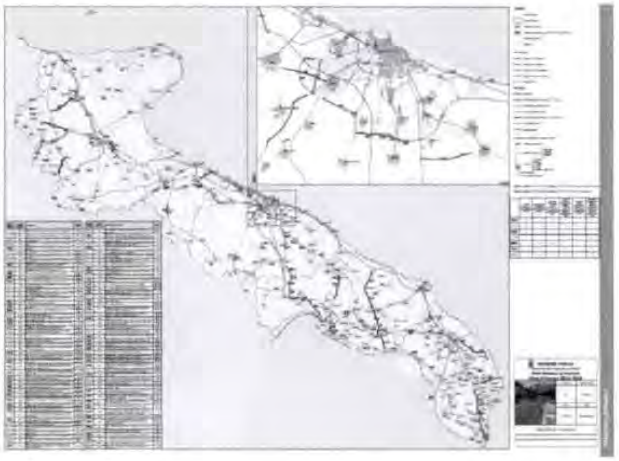
· *il completamento della S.R.6 nella zona di Minervino scalo che è destinata a migliorare in maniera significativa il collegamento di Spinazzola alla dorsale costiera*;

· *il potenziamento della SR.8 dalla tangenziale di Lecce a Melendugno.*

La componente di mobilità propriamente urbana attratta dai comuni capoluogo di provincia rappresenta oltre il 24% della mobilità totale e di questa, quasi il 10% è costituito da residenti provenienti da fuori città. Ciò significa che il Trasporto Pubblico Locale urbano ed extraurbano, debitamente integrati, costituiscono uno strumento insostituibile, soprattutto in realtà come Bari, Taranto e Lecce per incidere in maniera significativa nella modifica dei modelli di mobilità.

La componente di scambio tra città principali e territorio è una componente estremamente variabile a seconda del contesto analizzato. In alcuni casi l'autosufficienza rappresenta una scelta e il segno di un'efficienza nei servizi, mentre in altri è la conseguenza di un livello di accessibilità insufficiente che ha portato alla marginalizzazione di alcuni territori.

Figura 3. Tavola degli interventi sul sistema stradale



Basilicata

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Basilicata, in materia di viabilità, indica le direttrici strategiche di intervento in coerenza con il Documento di Economia e Finanza Regionale 2015/2017:

a. *per ciò che attiene le infrastrutture fisiche, nel DEFR si legge: "Una maggiore apertura verso l'esterno è un elemento storico di ritardo della nostra regione e, puntualmente, un desiderio sempre richiamato e sempre perseguito. La trama di una regione ancora non efficiente nei suoi collegamenti pesa poi sul costo di erogazione di servizi pubblici fondamentali e sulla qualità della vita dei cittadini". L'apertura verso l'esterno è quindi ancora un nodo fondamentale, trasversale, di una regione che deve proiettarsi verso il mondo che verrà dopo questa crisi e si traduce in due elementi: l'infrastruttura fisica ancora inadeguata ed il servizio. Per il primo aspetto occorre migliorare la trama dei collegamenti interni, tramite il completamento del piano regionale della viabilità e utilizzando le risorse del PO FESR 2014-2020 come opportunità di portare a soluzione il tema, nell'ottica di collegare le aree industriali ed artigianali ai più importanti nodi ferroviari, autostradali e aeroportuali esterni alla regione, che ne costituiscono gli hub fondamentali e di realizzare un piano straordinario di manutenzione e ripristino della rete viaria regionale;*

b. *occorre anche rafforzare relazioni di traffico con le regioni contermini. Si tratta in sostanza di agire al fine di fruire di reti, servizi ed hub strategici allocati nelle regioni limitrofe.*

Gli Interventi sul sistema stradale - finalità strategiche degli interventi sul sistema stradale

Gli interventi previsti dal quadro programmatico progettuale e recepiti dal Piano regionale dei Trasporti rispondono ad una o entrambe delle seguenti finalità:

1. *maggiore apertura verso l'esterno attraverso migliori collegamenti con i nodi della rete Ten-T;*
2. *salvaguardia dell'accessibilità multimodale interna.*

Gli interventi contenuti nel Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata vigente alla data di approvazione del Piano Regionale dei Trasporti, sono stati recepiti e assunti nello scenario di Piano.

Nella seguente tabella sono elencati gli interventi contenuti nel Patto per lo sviluppo della Regione Basilicata.

In giallo sono evidenziati gli interventi finanziati attraverso il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020.

Interventi previsti dal "Patto per lo Sviluppo della Regione Basilicata" sulla rete stradale

		PON 2014-2020 e altre fonti Nazionali	FSC 2014-2020
1	Corridoio stradale Salerno-Potenza-Bari con estensione direttrice Basentana-R.A. 05 e S.S. 407 con lavori di ristrutturazione dell'itinerario	200.000.000	100.000.000
2	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: adeguamento Svincolo Satriano e Svincolo di Tito	16.400.000	
3	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo itinerario Potenza-Melfi (2° stralcio e 3° stralcio)	220.000.000	
4	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo itinerario Potenza-Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c)	11.097.000	33.000.000
5	Corridoio stradale Potenza-Tito-Brienza-A3 Lagonegrese con prolungamento alla Melfi-Candela S.S. 658: Nuovo itinerario Potenza-Melfi - riqualificazione Strada S.P. Melfi-Innesto S.S. 655	30.000.000	
6	S.S. 18: eliminazione pericolo caduta massi Maratea		27.000.000
7	Collegamento Murgia-Pollino: Matera-Ferrandina-Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica.A3	334.740.000	
8	Corridoio Agrino S.S. 598 Fondovalle Agri: lavori completamento rampe svincolo di Pergola e messa in sicurezza svincoli Montemurro e Spinoso	13.500.000	
9	S.S. 106 Jonica: lavori di manutenzione straordinaria per ripristino strutturale viadotto Agri	5.500.000	
10	Lauria-Cogliandrino-Moliterno	46.190.000	
11	S.S. 655 Bradanica-Lotto del Portapane: lavori riqualificazione tratto da km. 122+623 a km. 133+195	12.650.000	
12	S.S. 18: lavori di realizzazione opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura	30.000.000	
13	Collegamento Murgia-Pollino: Pisticci-Tursi-Valsinni 1° stralcio	48.150.000	
14	Collegamento Murgia-Pollino: Gioia Del Colle-Matera	128.996.000	

Valutazioni modellistiche di funzionalità degli interventi dell'ambito Euronazionale

L'elenco degli interventi sulla rete stradale dell'ambito euro-nazionale sottoposti ad una valutazione speditiva tramite il modello di simulazione regionale dei trasporti

elaborato in occasione della redazione del PRT, al fine di evidenziarne il ruolo funzionale attuale sono di seguito riportati:

1. *Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 Lavori di ristrutturazione dell'itinerario;*
2. *Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c);*
3. *Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (2°stralcio e 3° stralcio) e Riqualificazione Strada Provinciale Melfi-Innesto SS 655;*
4. *Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3;*
5. *Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio;*
6. *Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle – Matera;*
7. *Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS658: Adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito.*

1 Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A.05 e S.S. 407 - Lavori di ristrutturazione dell'itinerario

L'itinerario, costituito dalla combinazione del RA05 e della SS407, è tra le poche viabilità regionali a due corsie per senso di marcia e garantisce il collegamento stradale del territorio regionale ai nodi della rete "core" aeroporto di Napoli, stazione di Salerno, porto di Taranto.

Di seguito vengono proposte le analisi funzionali relative ai due tratti che compongono l'itinerario.

RA05 (intervento 01A)

Il Raccordo Autostradale 05 (RA05) Scalo Sicignano – Potenza rappresenta il principale collegamento della rete stradale regionale alla rete stradale Core (A3 Salerno – Reggio Calabria).

Esso è utilizzato giornalmente da circa 42.200 veicoli con sezione di massimo carico tra Tito e Potenza pari a circa 22.300 transiti/giorno; la componente di mezzi pesanti - mediamente pari al 11,5%, - su questa sezione (tra la zona industriale di Tito e Potenza) è pari a circa il 15%. Il traffico di scambio al confine regionale è di circa 5.000 veicoli/giorno, pari al 9% del traffico di scambio totale su base regionale. Il RA05 supplisce anche alla mancanza di un adeguato collegamento ferroviario (elevate tortuosità e pendenze della linea Battipaglia - Potenza) per il trasporto delle merci verso i terminali intermodali ferro-stradali di Nola e Marcianise.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 01A

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
01A	42.200	22.300	

SS407 (intervento 01B)

La SS 407 Basentana rappresenta un'arteria stradale fondamentale per la viabilità regionale in quanto, in combinazione con il RA05, mette in collegamento i due capoluoghi e i comuni serviti lungo il percorso, o ad esso raccordati tramite la viabilità locale di adduzione, con il mar Tirreno e lo Jonio collegandosi, da un lato alla A3 Salerno-Reggio Calabria e, dall'altro, alla SS106 Jonica.

Obiettivo dell'intervento generale è manutenzione straordinaria delle opere d'arte e l'innalzamento del livello di sicurezza (un cospicuo tratto della SS.407 manca della barriera spartitraffico - vedi fig. 130) a garanzia della sua funzionalità.

L'itinerario è utilizzato, almeno in parte, da circa 30.500 veicoli al giorno, con flussi veicolari che, tra lo svincolo direzionale con la SS.658 e lo svincolo di Potenza Est, raggiungono i 12.300 transiti/giorno.

La componente di traffico di mezzi pesanti - mediamente pari al 14,4% del traffico sull'arteria- nella porzione centrale dell'itinerario, all'altezza di Grassano, dove l'incidenza del traffico di auto diminuisce, raggiunge addirittura il 20%.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 01B

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
01B	30.500	12.300	

2 SS 658 - Nuovo Itinerario Potenza Melfi

La SS658 Potenza – Melfi, assieme alla SP. Melfi-innesto SS 655 (di cui al successivo intervento 05), costituisce parte dell'asse di collegamento tra l'area di Potenza, l'area del Vulture, il nodo autostradale di Candela sulla A16 Napoli – Canosa e il futuro nodo della rete AV/AC di Foggia.

La viabilità si caratterizza per una sezione ad una corsia per senso di marcia con numerosi tratti caratterizzati da livellette importanti che penalizzano i diagrammi di marcia dei mezzi pesanti con conseguenti riflessi sul livello di servizio e la sicurezza, soprattutto nelle ore caratterizzate da traffico pendolare.

Gli interventi previsti, di 2°stralcio e 3° stralcio (intervento 03) e 1°stralcio b e 1° stralcio d (intervento 04), consistono nella realizzazione di corsie di arrampicamento in tutti i tratti che presentano pendenze significative e nella messa in sicurezza della geometria delle intersezioni presenti lungo in percorso.

"Inoltre, nell'ambito del 3°stralcio si prevede il raddoppio dei primi 7/8 km circa, a partire da Potenza, con sezione conforme alla categoria B del DM 5.11.2001, ed al relativo adeguamento delle interconnessioni, ovvero ad interventi di potenziamento di tratti saltuari secondo i medesimi criteri utilizzati per i primi due stralci".

Il traffico pendolare è rilevante, tanto che sulla sezione di massimo carico in corrispondenza di Melfi transitano circa 15.500 veicoli/giorno con un'incidenza del traffico pesante pari al 12,5%.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 03

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
03	24.800	14.300	

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 04

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
04	6.700	5.900	

3 Riqualificazione Strada Provinciale Melfi - Innesto SS 655 (intervento 05)

La strada provinciale Melfi – Ofanto è la prosecuzione della Potenza – Melfi verso il nodo di Candela e la SS.655, e pertanto è una viabilità di rango sovraregionale che collega la Basilicata alla rete stradale "core" nei pressi del nodo di Candela e alla rete ferroviaria "core" presso la futura stazione AV di Foggia.

Questa viabilità essendo parte del collegamento da Potenza e dalla Basentana verso il polo industriale di San Nicola Melfi, l'autostrada A24 e la A14 per il tramite della SS.655, è interessata da una notevole componente di traffico pesante comprensivo di un significativo numero di autobus in servizio di TPL (nei giorni feriali fino a 92 coppie di corse bus/giorno) delle quali, la maggior parte (84), sono a servizio degli spostamenti pendolari sul polo industriale.

Obiettivo dell'intervento è l'incremento della sicurezza e la riduzione dei tempi di percorrenza, mediante adeguamento al tipo C1 della piattaforma stradale e la messa in sicurezza delle due gallerie che insistono sul tracciato.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 05

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
05	7.100	7.100	

4 Collegamento Murgia Pollino

Gli interventi raccolti sotto questa denominazione (07, 13, 14) sono finalizzati al potenziamento dell'itinerario "Murgia-Pollino" che, procedendo da sud verso nord migliora il collegamento della A3 con la strada statale 653 Sinnica, prevede il potenziamento della tratta Pisticci – Ferrandina - Matera, e l'adeguamento della viabilità Matera – Gioia del Colle fino all'omonimo casello autostradale sulla A14.

Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3 (intervento 07)

La tratta dell'itinerario maggiormente utilizzata risulta essere la Matera – Ferrandina con un volume giornaliero massimo di circa 9.100 veicoli/giorno.

Inoltre tale tratta risulta parte della rete stradale fondamentale per lo svolgimento dei servizi di TPRL automobilistici essendo interessata da circa 67 coppie di corse/giorno.

La viabilità oggetto d'intervento nell'area del Pollino presenta dei valori di TGM inferiori a 5.000 veicoli.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 07

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
07	19.500	9.100	

Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio (intervento 13)

Gli interventi prevedono l'adeguamento in sede e in variante alla classe C1 della ex S.S. 176 "Agrina" tra lo svincolo di Pisticci con la Basentana e l'innesto sulla S.S. 653 "Sinnica" nei pressi di Valsinni consentendo un risparmio di tempo di 15 minuti sulla sola tratta Pisticci-Tursi.

Le autovetture che utilizzano, almeno in parte, tale viabilità, sono quasi 6.000 al giorno, con un valore massimo di sezione pari a circa 4.500 transiti/giorno nei pressi di Pisticci. Inoltre la tratta in questione costituisce parte di uno dei principali corridoi della rete dei servizi di TPRL automobilistici con 45 coppie di corse/giorno.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 13

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
13	5.600	4.500	

Tratta Gioia Del Colle – Matera (intervento 14)

Gli interventi interessano il tracciato della ex SS271 che collega Matera a Gioia del Colle passando per Santeramo in Colle. Questo tratto costituisce la porzione più settentrionale in territorio lucano dell'itinerario Murgia – Pollino ed assicura anche il

collegamento diretto di Matera con la A14 andandosi ad aggiungere al collegamento garantito dall'Itinerario SS.99-SS.96 (Matera Bari) attualmente in corso di completamento.

La tratta oggetto di intervento è attualmente utilizzata da circa 5000 veicoli con un volume di traffico sulla sezione di massimo carico, localizzata in accesso a Matera, pari a 4.000 transiti/giorno.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 14

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
14	5.200	4.100	

5 Corridoio stradale Potenza – Tito – Brienza A3 Iagonegrese: adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito

Gli interventi sono localizzati lungo la SS 95 Tito - Brienza che si sviluppa nell'area sud occidentale del territorio regionale e collega il Raccordo Autostradale Scalo Sicignano – Potenza all'altezza dello svincolo di con Brienza e la A3 presso lo svincolo di Atena Lucana.

Le tre tratte oggetto di intervento sono percorse complessivamente da circa 7.000 veicoli/giorno.

La tratta Brienza – Satriano è inoltre percorsa giornalmente da circa 20 coppie di corse/giorno mentre quella tra Satriano e Tito da circa 60 coppie di corse bus/giorno.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 02

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
02	6.200	4.900	

Valutazioni modellistiche di funzionalità degli interventi di livello regionale e interregionale

Si riporta di seguito l'elenco degli interventi sulla rete stradale di livello regionale e interregionale locale per i quali sono previsti interventi nell'ambito del Patto per lo Sviluppo della Basilicata.

1. *Corridoio Agrino SS 598 di fondovalle dell'Agri: Lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e Messa in Sicurezza Svincoli Montemurro e Spinoso;*
2. *SS 106 Jonica: Lavori di Manutenzione straordinaria per il ripristino strutturale del viadotto Agri;*
3. *Adeguamento Lauria - Cogliandrino – Moliterno;*
4. *S.S. 18: Eliminazione Pericolo Caduta Massi Maratea;*

5. *S.S. 18: Lavori di realizzazione di opere di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura;*
6. *S.S. 655 Bradanica - Lotto del Portapane: Lavori di riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195.*

A seguire sono riportate le valutazioni speditive sul traffico che interessa i suddetti elementi della rete stradale.

1) Corridoio Agrino SS. 598 Fondovalle Agri; lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e messa in sicurezza svincoli Montemurro e Spinoso (intervento 02)

La SS 598 di Fondo Valle d' Agri, collega la A3, all'altezza dello svincolo di Atena Scalo in provincia di Salerno, con la SS 106 Jonica, tra gli abitati di Policoro e Scanzano Jonico, in provincia di Matera, con un percorso complessivo di circa 131 km.

Il tracciato segue il percorso del fiume Agri fino alla foce, nei pressi di Policoro. La funzione di tale asse viario è decisamente importante all'interno della rete stradale regionale. Tuttavia l'itinerario è ad una sola corsia per senso di marcia ed è caratterizzato, per ampi tratti, da curve, gallerie e scarsa visibilità.

Obiettivo degli interventi è l'incremento dell'accessibilità dei centri abitati di Pergola, Marsico Nuovo, Spinoso e Montemurro, la riduzione dei tempi di percorrenza e l'incremento di sicurezza nel tratto compreso tra gli svincoli di Montemuro e Spinoso.

Gli utenti che utilizzano almeno per un tratto nel corso dei propri spostamenti l'infrastruttura oggetto di intervento sono circa 8.000 e sulla sezione di massimo carico nei pressi di Pergola il traffico giornaliero stimato è superiore a 6.000 auto. Considerevole è anche il numero di autobus in servizio di TPRL che percorrono l'itinerario che raggiunge nel punto più critico un traffico di 23 coppie di bus/giorno.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 08

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
08	8.000	6.150	

2) SS106 Ripristino viadotto sul fiume Agri della viabilità complanare

La SS 106 Jonica si sviluppa da Taranto a Reggio Calabria, percorrendo tutta la costa ionica in territorio lucano attraversando diversi comuni con prevalente vocazione turistica ed agricola.

Il tracciato è sostanzialmente rettilineo e a due carreggiate separate, con doppia corsia per senso di marcia. Obiettivo dell'intervento è il ripristino strutturale del viadotto sul fiume Agri della viabilità complanare, il potenziamento delle opere di regimentazione idraulica della viabilità secondaria e la mitigazione acustica e adeguamento delle opere di protezione per un tratto di circa 11 km.

Il tratto della SS106 interessato dagli interventi è percorso giornalmente da più di 15.000 auto e 1.600 mezzi pesanti di cui 68 coppie di corse bus in servizio di TPRL.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 09

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
09	15.400	15.400	

3) Lauria - Cogliandrino – Moliterno (intervento 10)

La viabilità oggetto di intervento fa parte di un itinerario che congiunge i corridoi stradali fondovalle Agrina e Sinnica.

La funzione dell'itinerario risponde alla necessità di collegare in maniera rapida l'intera area del lagonegrese alla Sinnica e all'area petrolifera dell'Alta val d'Agri, in una posizione più a sud rispetto alla Tito-Brienza con l'esplicito obiettivo di migliorare l'accessibilità di Lauria e dei comuni limitrofi verso la media Valle dell'Agri ed il polo petrolifero.

L'itinerario comprende, prevalentemente, tratti da sottoporre a lavori di adeguamento in sede.

La viabilità oggetto d'intervento è interessata dal transito di circa 450 veicoli al giorno, e di 8 coppie di corse bus nel giorno feriale medio.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 10

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
10	450	450	

4) SS18 eliminazione del pericolo di caduta massi tramite realizzazione di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastrutturale(interventi 06 e 12)

La Strada Statale 18 si snoda lungo la costa tirrenica da Napoli a Reggio Calabria attraversando Campania, Basilicata e Calabria. Il tratto di 24 km in territorio lucano unisce le località costiere a vocazione turistica di Acquafredda e Maratea (PZ) con Sapri (SA) a nord e Praia a Mare (CS) a sud. La viabilità è storicamente soggetta al pericolo di caduta massi che ne comporta la chiusura al traffico con particolari disagi in quanto essa costituisce l'unica arteria che mette in connessione reciproca gli abitati presenti sulla linea di costa. L'intervento è dunque da ritenersi prioritario.

Il progetto prevede interventi, distribuiti sulla tratta in territorio regionale, consistenti in:

- opere di difesa attiva, comprendenti disgaggio di materiale instabile, riprofilatura dei versanti, consolidamento dei blocchi, rafforzamenti corticali, ecc.
- opere di difesa passiva, quali breme di difesa di blocchi, valli di intrappolamento, rilevati paramassi, ecc.
- due gallerie naturali ed una galleria artificiale.

La piattaforma stradale di progetto corrisponde alla categoria C2 del D.M. 5 Novembre 2001, con corsie di marcia larghe 3,50 m e banchine pavimentate larghe 1,25 m per la larghezza complessiva di 9,50 m. Tuttavia, la necessità di realizzare una pista ciclabile a margine della strada, comporta un impiego differente della piattaforma stradale, che si prevede di realizzare mediante n° 2 corsie di larghezza 3,50 m, n° 2 banchine pavimentate di larghezza 40 cm ed una pista ciclabile bidirezionale di larghezza 160 cm, separata dalla carreggiata stradale da un elemento marginale di larghezza 10 cm. Detta pista ciclabile, in corrispondenza delle gallerie naturali, seguirà il vecchio tracciato della statale, secondo le indicazioni del Comune di Maratea al quale dovrà essere trasferito. (rif.to Sintesi non tecnica - Studio di Impatto Ambitale)

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
12	3.400	1.900	

5) SS655 Bradanica-Lotto del Portapane: riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195

La strada statale 655 Bradanica parte da Matera e percorrendo la fascia di confine tra la Puglia e la Basilicata termina con l'innesto, insieme alla S.S. 658 Potenza-Melfi, nella rete stradale CORE nei pressi di Candela. La sua lunghezza complessiva, una volta completate le tratte mancanti, sarà di circa 130 chilometri e migliorerà i collegamenti con alcune importanti aree industriali della fascia a ridosso della Murgia (polo industriale di San Nicola di Melfi, distretto del Mobile). L'arteria ha ovunque le caratteristiche di strada a scorrimento veloce (assenza di intersezioni a raso e attraversamenti urbani).

Il tratto oggetto di intervento in territorio Lucano è interessato dal transito di circa 800 veicoli/giorno e di 25 coppie di corse bus/giorno.

Funzionalità della viabilità interessata dall'intervento 11

Intervento	Autovetture/giorno che utilizzano almeno in parte la sottorete oggetto di intervento	Volume giornaliero auto sezione di massimo carico	Coppie di corse bus/giorno
11	800	800	

OSSERVATORIO BANCHE - IMPRESE
DI ECONOMIA E FINANZA
www.bancheimprese.it

La Basilicata: un'area cerniera

Le infrastrutture e la logistica

(DGR n. 503 del 01/06/2017)

Premessa

In Italia si sta assistendo da diversi anni ad una nuova politica di programmazione delle infrastrutture di trasporto e della logistica, culminate nel documento "Connettere l'Italia" (Allegato Infrastrutture al DEF 2016).
La ratio del documento è dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di garantire la piena mobilità (di persone e merci) e l'accessibilità all'Europa di tutte le aree del territorio nazionale, rendendo, al contempo, le città italiane vivibili per i cittadini e accoglienti per i visitatori, ed il Paese competitivo sui mercati internazionali.
Secondo tale visione il sistema infrastrutturale e quello logistico sono gli strumenti fondamentali per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree del Paese attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai bisogni.
In tale contesto normativo le Regioni hanno un ruolo fondamentale nell'individuazione dei bisogni logistici che insistono sui loro territori, che devono poi trasmettere al MIT per consentire un'efficace programmazione, anche ai fini dell'attuazione del progetto A.L.I. (Aree Logistiche Integrate).
Il presupposto del presente lavoro è quindi quello di analizzare il sistema logistico ed infrastrutturale in Basilicata, sia dal punto di vista della domanda attuale e potenziale, sia dal punto di vista dell'offerta di servizi ad oggi esistente, con l'obiettivo di supportare l'opportunità e la convenienza di realizzare alcuni interventi infrastrutturali, ed in particolare:

1. una piattaforma logistica intermodale su Ferrandina, attraverso la riqualificazione dell'attuale snodo di proprietà del Consorzio Industriale di Matera, utilizzato fino al 2015;
2. un polo logistico per il trasporto su gomma a Galdo di Lauria, a ridosso dell'autostrada del Mediterraneo.

Con specifico riferimento alla piattaforma logistica intermodale di Ferrandina – ritenuta dalla Regione Basilicata, da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e dagli *stakeholders* consultati necessaria e perciò inserita nel Documento A.L.I. di sviluppo e proposte di Puglia e Basilicata, elaborato in sede MIT – è opportuno precisare quanto segue:

- l'intervento di "ultimo miglio" proposto da RFI e riguardante l'adeguamento al PRG dello scalo locale e quello al binario di dorsale che collega lo scalo alla stazione cittadina e la stazione di Ferrandina stessa, è:

- conforme alla Linea II.I.2 "potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale, favorendo una logica di unitarietà di sistema – limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale";
- prevede un costo di intervento di 7 milioni di euro;
- risulta finanziato da FSC su delibera CIPE del 07/08/2017;
- è considerato realizzabile entro il 2019;
- al momento è in fase di progettazione preliminare e pertanto non sarebbe "maturo" per il PON;

- gli interventi infrastrutturali proposti da RFI per il potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del Corridoio Taranto – Metaponto – Gioia Tauro (che in dettaglio prevedono l'adeguamento a modulo, sagoma e peso assiale della linea Taranto – Metaponto e del tratto Ferrandina – Metaponto; la realizzazione della nuova stazione di Ginosa a modulo 750 e della stazione di Bernalda alla capacità consistita dallo scalo di Ferrandina; interventi puntuali in linea per eliminare le interferenze con la sagoma PC80 sul tratto Taranto – Metaponto e almeno PC45 sul tratto Ferrandina – Metaponto; il rinforzo delle opere d'arte e binario per l'adeguamento del peso assiale D4) sono:
  - conformi alla Linea II.I.2 "potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ('ultimo miglio') favorendo una logica di unitarietà del sistema limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale;
  - prevedono un costo dell'intervento di 17 milioni di euro senza copertura finanziaria;
  - sono considerati realizzabili entro il 2021;
  - sono in fase di progettazione preliminare e pertanto al momento non risultano 'maturi' per il PON.

Tali osservazioni comunque non sono in alcun modo ostative alla realizzazione dei due interventi di Ferrandina e di Galdo di Lauria che, con la rigenerazione del Centro intermodale già esistente, sono stati in ogni caso recepiti nel Documento A.L.I. elaborato in sede MIT e per i quali, una volta completati gli iter progettuali e amministrativi di competenza, si potrebbe individuare – presso il Tavolo ministeriale centrale che dovrà a breve esaminare le proposte di ammissibilità al PON dei progetti 'maturi' per l'A.L.I. di Puglia e Basilicata – la copertura finanziaria mancante in un altro idoneo strumento di finanziamento.

Lo studio è partito dall'analisi dell'attuale situazione che vede la regione Basilicata al centro di un territorio meridionale che presenta prospettive di

sviluppo interessanti sul versate agricolo ed industriale-manifatturiero, ma con grandi limiti di natura logistica che ne frenano le potenzialità.
La Basilicata è infatti esclusa dai corridoi logistici nazionali pur avendo le caratteristiche per collocarsi al centro di una dorsale che leghi lo Jonio al Tirreno e quindi connetta la stessa da un lato all'hub di Taranto sulla direttrice adriatica e dall'altro lato all'hub di Salerno e Napoli sulla direttrice tirrenica.
Lo studio evidenzia la fattibilità tecnica, amministrativa, economico e finanziaria dell'iniziativa (in particolare la sua sostenibilità) ed i suoi impatti sia sul versante ambientale , sia sul versante relativo alla creazione di nuovi posti di lavoro, attraverso un'indagine desk, opportunamente integrata da verifiche dirette sul campo.
Sono infatti state effettuate interviste alle imprese del territorio lucano operanti nei settori produttivi più rappresentativi e ad interlocutori istituzionali privilegiati, secondo un approccio bottom-up teso a verificare le reali esigenze di quelli che saranno i principali fruitori delle infrastrutture sopraddette.

Si ringraziano in particolare l'Ing. Mauro Bitondo, il Sig. Angelo Carone (responsabile logistico dello stabilimento Apofruit di Scanzano Ionico), il Sen. Avv. Carlo Chiurazzi (Amministratore del Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Matera), il Dott. Pasquale Lunati (C.E.O dell'Associazione Agricola "Taverna" di Nova Siri), il Dott. Nicola Serio (Consigliere delegato Apofruit) ed il Dott. Stefano Zoccali (già Direttore Attività produttive della Regione Basilicata).

Il Coordinatore Generale
Dott. Antonio Corvino

Indice generale

1. L'economia di una regione "cerniera" 1

2. Il commercio con l'estero della Basilicata dal 2009 al 2016 9

3. Un quadro di sintesi della struttura produttiva regionale 13

4. La provincia di Potenza: automotive, petrolio ed agroalimentare 19

4.1. L'industria agroalimentare del Melfese 20

4.2. I caratteri innovativi della grande fabbrica: Jeep Renegade e 500X 23

4.3. L'industria nell'area di Potenza e nei comuni della provincia 26

5. La provincia di Matera tra salotti, chimica e ortofrutticoltura 28

5.1. L'industria nel Materano: agroalimentare, chimica e legno-mobilio 30

6. I nodi nevralgici del trasporto merci in Basilicata 33

7. Dimensione e finalità della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina 36

8. Una visione più ampia 41

9. Ferrandina nel sistema dei trasporti del Mezzogiorno 47

9.1. Il progetto di Ferrandina nel corridoio Scandinavo – Mediterraneo 50

9.2. L'autoparco di Galdo di Lauria 54

9.3. Le dotazioni infrastrutturali della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina 58

10. Sviluppo della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina 59

Conclusioni 72

Indice delle tabelle e delle figure

Tabella 1 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (variazioni percentuali) 2

Tabella 2 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (settori e variazioni percentuali) 4

Tabella 3 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (settori e quota sul totale) 6

Figura 1 – Valore aggiunto agricoltura regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (indice, 1995=100) 7

Figura 2 – Valore aggiunto industria in senso stretto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (indice, 1995=100) 8

Tabella 4 – Esportazioni e importazioni regione Basilicata (milioni di euro) 10

Tabella 5 – Esportazioni regione Basilicata e Mezzogiorno (quota sul totale) 12

Tabella 6 – Imprese attive in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e variazioni percentuali annue) 13

Tabella 7 – Incidenza settoriale delle imprese attive in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (quota percentuale sul totale) 15

Tabella 8 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e variazioni percentuali annue) 16

Tabella 9 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e quota percentuale sul totale) 17

Tabella 10 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (numero di imprese attive, agricoltura e totale, per ogni imprese attiva nel trasporto e nel magazzinaggio) 18

Tabella 11 – Valore aggiunto provincia di Potenza: agricoltura e industria in senso stretto (prezzi correnti, milioni di euro) 19

Tabella 12 – Imprese del cluster agroalimentare del Vulture – Melfese (anno 2016) 21

Tabella 13 – Aziende dell'indotto FCA di primo livello localizzate a San Nicola di Melfi (anno 2016) 23

Figura 3 – Fatturato della FCA-SATA negli anni 2011-2015 (milioni di euro) 25

Tabella 14 – Fatturato anno 2015 delle maggiori aziende con sede legale nella provincia di Potenza (milioni di euro) 27

Tabella 15 – Valore aggiunto provincia di Matera: agricoltura e industria in senso stretto (prezzi correnti, milioni di euro) 29

Tabella 16 – Fatturato anno 2015 delle maggiori aziende con sede legale nella provincia di Matera (milioni di euro) 31

Figura 4 – Corridoio Scandinavo – Mediterraneo, sezione meridionale ..50

Figura 5 – Galdo di Lauria (frazione di Lauria, Potenza) 54

Figura 6 – Il triangolo logistico della Basilicata 57

Tabella 17 – Previsione del giro d'affari e numero di occupati della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina 64

Tabella 18 – Previsione di beneficio economico in conseguenza della riduzione dell'impatto ambientale della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina 69



Lo studio è stata realizzato dall'Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza (OBI).*

Coordinamento generale e validazione: Antonio Corvino e Francesco Saverio Coppola

Gruppo di lavoro: Angelo Damiani, Enrico D'Elia, Giovanni Pesce, Federico Pirro, Marco Spinedi.

Segreteria di redazione : Miriam Di Ciaula e Emma Suaria

Comunicazione: Emma Suaria

** La mission dell'Osservatorio Regionale Banche – Imprese di Economia e Finanza (OBI) è quella di approfondire la conoscenza dei sistemi produttivi territoriali, proponendosi quale strumento di analisi e programmazione dei processi di sviluppo sul territorio.*

Osservatorio Regionale Banche-Imprese di Economia e Finanza società consortile a r.l.
Via Nicola Tridente, 22, 70125 – Bari
Tel. 080 5648816
www.bancheimprese.it
osservatorio@bancheimprese.it

1. L'economia di una regione "cerniera"

Se la Basilicata è ormai meta di crescenti flussi di visitatori italiani ed esteri, anche in vista delle celebrazioni nel 2019 di Matera quale "capitale europea della cultura", non bisogna dimenticare che essa è anche una "piccola grande" regione industriale del Paese, grazie soprattutto alla presenza di stabilimenti dell'automotive export-oriented, di compagnie petrolifere internazionali, di big player agroalimentari italiani ed esteri, ma anche di aziende chimiche, siderurgiche, farmaceutiche, del legno-mobilio e dei materiali per l'edilizia.

La dinamica del valore aggiunto regionale conferma tale ruolo. Infatti, a livello regionale il valore aggiunto nei circa 10 anni precedenti la crisi economica è aumentato in media in misura maggiore rispetto a quanto registrato dall'insieme delle regioni del Mezzogiorno. Infatti, tra il 1995 ed il 2007 il valore aggiunto regionale è aumentato in media dell'1,4% rispetto ad un aumento medio dell'1,2% per le regioni del Mezzogiorno. La performance regionale è risultata di conseguenza solo leggermente al di sotto della performance che in media ha caratterizzato negli stessi anni l'intera penisola per cui il valore aggiunto è aumentato in media dell'1,5% ogni anno.

La crescita regionale è stata trainata in particolare nella prima metà del periodo dalla costruzione di auto nel nuovo stabilimento della Fiat a S. Nicola di Melfi – entrato in produzione agli inizi del 1994 – e dalle estrazioni petrolifere – salite dalle 270.832 tonnellate del 1998 ai circa 4,3 milioni di tonnellate del 2005.

L'economia regionale anche durante la crisi economica ha evidenziato una maggiore resilienza rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno confermando tuttavia un quadro meno positivo rispetto alla media nazionale. In termini numerici, su base annuale, il valore aggiunto nella regione è diminuito dell'1,5% contro una diminuzione che in media ha raggiunto l'1,8% per le regioni del Mezzogiorno e non ha superato l'1,1% per l'intera Italia. Nel complesso, alla fine del 2014 il valore aggiunto regionale ha perso circa il 10% del valore registrato a fine 2007, perdita che è risultata pari al 12,1% per il complesso del Mezzogiorno ed al 7,8% per l'intera penisola. A livello regionale pesanti sono risultate le flessioni che hanno interessato il comparto dei salotti in pelle, per verità già avvertite all'inizio del decennio nel Materano, che a partire dal 2008 hanno finito così con l'incidere sul trend negativo della regione nel quadriennio 2009-2012, seguito dalla ripresa del 2013, da una nuova flessione l'anno successivo e da un'altra ripresa nel 2015.

Infatti, dopo anni difficili, nel 2015 e nel 2016 si registra un ritorno ad una stabile crescita. Nel 2015 la crescita è risultata particolarmente ampia per la regione Basilicata che ha registrato un incremento annuale del valore aggiunto del 4,2% contro una crescita media dello 0,9% per il complesso delle regioni del Mezzogiorno e dello 0,5% per l'intera Italia (Tabella 1).
La crescita media nazionale si è leggermente ampliata nel 2016 raggiungendo lo 0,7%[1] superando leggermente la crescita dello 0,6% che ha caratterizzato sia l'intero Mezzogiorno che la regione Basilicata.

Tabella 1 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (variazioni percentuali)

anno	Italia	Mezzogiorno	Basilicata
1996	1,3	0,8	4,0
1997	1,6	2,0	2,5
1998	1,4	1,7	3,2
1999	1,5	1,9	5,5
2000	3,8	3,4	2,3
2001	1,7	1,5	-1,2
2002	0,3	-0,3	-0,4
2003	0,1	-0,7	-3,2
2004	1,6	0,6	1,0
2005	0,8	0,7	-1,0
2006	1,9	1,8	2,5
2007	1,6	0,8	1,9
2008	-0,8	-1,6	-3,2
2009	-5,5	-4,8	-5,9
2010	1,7	-0,6	-2,8
2011	0,6	-0,7	2,0
2012	-2,4	-1,7	-1,2
2013	-1,5	-2,5	1,8
2014	0,1	-0,8	-1,0
2015	0,5	0,9	4,2

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

La dinamica del valore aggiunto totale nasconde tuttavia ampie differenze di comportamento dei diversi settori sia a livello regionale che nel confronto tra la regione ed il resto del Paese. Concentrandosi sugli anni a partire dal 2007, il

[1] Nel 2016, rispetto al 2015, il Prodotto Interno Lordo (PIL) in Italia è aumentato di circa l'1% in termini reali (anno base 2010, Conti economici nazionali annuali edizione Settembre 2017).

valore aggiunto regionale ha registrato una decisa diminuzione nei settori dell'agricoltura, dei servizi e soprattutto delle costruzioni mentre in decisa controtendenza rispetto al resto del Paese è aumentato nel settore dell'industria in senso stretto. Per la Basilicata il valore aggiunto dell'industria in senso stretto tra il 2007 ed il 2015 è aumentato nel complesso del 2,2% grazie all'incremento su base annuale del 13,5% registrato nel 2013 e del 18,6% registrato nel 2015 (Tabella 2). Nello stesso periodo il valore aggiunto del settore è diminuito nel complesso del 15,1% in Italia e addirittura in media del 32% nelle regioni del Mezzogiorno.

L'agricoltura è un altro settore che a livello regionale tra il 2007 ed il 2015 ha evidenziato maggiore resistenza rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno ed alla media nazionale non riuscendo tuttavia ad evitare una decisa diminuzione. L'agricoltura regionale ha infatti evidenziato una diminuzione cumulata tra il 2007 ed il 2015 del 6,3% (in media del -0,8% per ciascun anno) rispetto ad una diminuzione dell'11,3% per le regioni del Mezzogiorno (in media del -1,5% per ciascun anno) e del -7,3% per l'intera Italia (in media del -0,9% per ciascun anno). Al contrario a livello regionale il settore dei servizi ha evidenziato una perdita più ampia in termini di valore aggiunto (-6,8%) rispetto sia all'intero Mezzogiorno (-5,3%) che all'intera Italia (-3%). Decisamente ampia è risultata infine la riduzione del valore aggiunto nel settore delle costruzioni sia nella regione (-27,1%) che nelle due macroaree (-35,5% per il Mezzogiorno e -32,8% per l'Italia).

Tabella 2 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (settori e variazioni percentuali)

anno	Italia				Mezzogiorno				Basilicata			
	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi
1996	1,1	-0,1	1,4	1,8	-2,3	1,1	-2,5	1,2	2,6	9,1	-3,6	2,7
1997	2,2	0,7	-2,7	2,2	7,1	1,9	0,2	1,7	-12,0	5,8	-3,2	3,1
1998	2,7	1,2	0,0	1,5	2,0	1,8	-4,6	2,2	41,5	0,2	-0,5	1,5
1999	5,7	0,4	1,3	1,7	7,4	1,5	5,1	1,4	15,1	8,0	8,1	2,8
2000	-1,3	2,9	4,3	4,3	-2,1	3,1	4,6	3,7	-6,2	4,3	-13,8	4,3
2001	-3,1	-0,8	5,7	2,4	-6,4	-1,7	5,5	2,4	-11,0	-0,1	1,4	-0,9
2002	-4,3	0,0	2,8	0,4	-4,0	1,7	3,3	-0,8	-5,2	-0,9	-3,6	0,7
2003	-3,8	-1,7	3,2	0,5	2,4	-3,7	2,4	-0,5	1,2	-10,1	9,0	-1,1
2004	12,0	2,0	2,2	1,0	10,7	-1,7	0,8	0,4	21,9	-5,1	12,1	0,6
2005	-4,7	0,6	1,9	1,0	-4,0	1,5	-1,7	1,0	-0,1	-3,4	-11,5	1,2
2006	-0,6	4,0	2,2	1,4	-2,4	3,8	-0,2	1,8	-9,6	4,1	14,2	1,7
2007	0,2	2,4	0,2	1,5	-1,3	2,3	-0,1	0,7	1,5	3,4	-9,6	2,8
2008	1,2	-2,5	-2,9	-0,3	-0,1	-3,9	-2,9	-1,1	1,3	-12,5	7,1	-0,8
2009	-1,6	-15,8	-7,9	-2,6	-3,7	-16,2	-8,2	-2,4	-11,5	-9,7	-14,3	-3,0
2010	0,4	6,6	-3,7	1,0	0,5	-1,2	-7,9	0,1	4,7	-4,0	-6,1	-2,5
2011	1,9	1,1	-5,2	0,9	-0,1	-1,1	-6,1	-0,2	-0,3	5,7	-0,6	1,2
2012	-2,6	-2,6	-6,9	-2,1	-3,0	-3,3	-6,7	-1,0	-3,6	0,2	-6,6	-1,0
2013	1,4	-2,2	-5,1	-1,1	1,2	-6,1	-7,1	-1,8	2,3	13,5	-6,7	-1,6
2014	-2,3	-0,6	-5,6	0,8	-6,1	-5,3	-5,1	0,5	-2,3	-5,6	2,6	0,6
2015	3,7	1,3	-1,2	0,4	7,1	0,5	1,7	0,6	2,1	18,6	-4,8	0,1

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

Come naturale conseguenza ed in termini di valore aggiunto, il peso del settore dell'industria in senso stretto sul totale regionale negli ultimi anni è aumentato fino a raggiungere il 28,2% nel 2015 (dal minimo del 22,2% del 2010) posizionandosi tuttavia leggermente al di sotto dei valori appena inferiori al 30% che hanno caratterizzato i primi anni 2000. Con riferimento al 2015, la quota regionale risulta così più che doppia rispetto alla quota media delle regioni del Mezzogiorno che , in continua diminuzione, ha raggiunto l'11,2% e più elevata rispetto alla quota media nazionale che in diminuzione si è stabilizzata attorno al 18,7% (Tabella 3).

Una leggera diminuzione ha interessato il peso del settore dell'agricoltura a livello regionale il cui valore aggiunto nel 2015 ha rappresentato il 4,5% del valore aggiunto regionale totale e quindi inferiore rispetto alla quota superiore al 5% che ha caratterizzato il biennio 2004-2005. Nonostante la diminuzione, il settore primario a livello regionale risulta ben più importante rispetto all'importanza media che riveste nelle regioni del Mezzogiorno (pari nel 2015 al 3,5% del totale del valore aggiunto) e soprattutto nell'intera Italia (pari al 2,1% del totale del valore aggiunto).

La regione Basilicata si caratterizza per una vocazione industriale superiore alla media così come, anche su scala ridotta, per un'importanza più pronunciata rispetto alla media del settore primario grazie in particolare a produzioni pregiate dell'ortofrutticoltura nell'area metapontina del Materano, vero settore trainante dell'agricoltura lucana, cui si sono unite nel darle rilievo le coltivazioni ortive della zona Ofantina, e con esse le coltivazioni della cerealicoltura, dell'olivicoltura, della viticoltura e della zootecnia.

L'incidenza elevata del settore agricolo regionale non è da considerarsi come un elemento di arretratezza sia pure relativa del contesto produttivo locale, se è vero che anche l'industria nell'insieme delle sue branche ha registrato un'incidenza alta sull'insieme del valore aggiunto regionale, che è risultata superiore o almeno pari a quella di altre regioni.

Il settore primario della Basilicata insomma – pur presentando ancora in alcune sue articolazioni merceologiche e territoriali visibili elementi di debolezza – non è privo in molte aree di punti di forza per qualità di numerose materie prime ed apprezzabile livello delle loro trasformazioni da parte dell'industria alimentare, sia di quella proveniente da fuori regione, e sia di quella facente capo invece a imprenditori lucani che hanno minori dimensioni rispetto a quelle dell'industria esterna.

Tabella 3 – Valore aggiunto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (settori e quota sul totale)

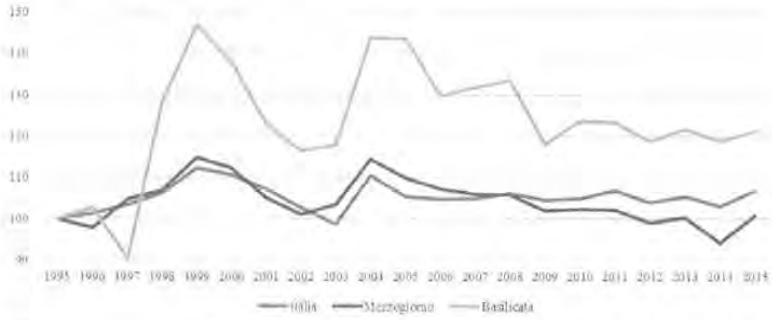
anno	Italia				Mezzogiorno				Basilicata			
	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi	agricoltura	industria in senso stretto	costruzioni	servizi
1995	2,1	21,7	5,9	69,9	3,5	15,0	7,0	74,4	4,1	26,8	9,0	61,0
1996	2,1	21,4	6,0	70,3	3,4	15,1	6,8	74,7	4,0	28,1	8,3	60,2
1997	2,1	21,2	5,7	70,7	3,6	15,1	6,7	74,6	3,5	29,0	7,8	60,6
1998	2,2	21,2	5,6	70,8	3,6	15,1	6,2	74,9	4,8	28,2	7,6	59,6
1999	2,3	20,9	5,6	70,9	3,8	15,0	6,4	74,5	5,2	28,8	7,8	58,0
2000	2,1	20,7	5,6	71,3	3,6	15,0	6,5	74,8	4,8	29,4	6,5	59,1
2001	2,0	20,2	5,9	71,8	3,3	14,5	6,8	75,4	4,3	29,7	6,7	59,3
2002	2,0	20,2	6,0	71,9	3,2	14,8	7,0	75,0	4,1	29,5	6,5	60,0
2003	1,9	19,8	6,2	72,2	3,3	14,4	7,2	75,2	4,3	27,4	7,3	61,3
2004	2,1	19,9	6,2	71,8	3,6	14,0	7,2	75,1	5,2	25,8	8,1	61,0
2005	2,0	19,9	6,3	71,9	3,5	14,1	7,1	75,3	5,2	25,1	7,2	62,4
2006	1,9	20,3	6,3	71,6	3,3	14,4	6,9	75,3	4,6	25,5	8,1	61,9
2007	1,9	20,4	6,2	71,5	3,3	14,6	6,9	75,2	4,6	25,9	7,2	62,4
2008	1,9	20,1	6,1	71,9	3,3	14,3	6,8	75,6	4,8	23,4	7,9	63,9
2009	2,0	17,9	5,9	74,2	3,3	12,6	6,5	77,5	4,5	22,4	7,2	65,9
2010	2,0	18,7	5,6	73,7	3,4	12,5	6,1	78,0	4,8	22,2	7,0	66,0
2011	2,0	18,9	5,3	73,9	3,4	12,5	5,7	78,4	4,7	23,0	6,8	65,5
2012	2,0	18,8	5,1	74,1	3,4	12,3	5,4	79,0	4,6	23,3	6,4	65,7
2013	2,1	18,7	4,9	74,4	3,5	11,8	5,2	79,5	4,6	26,0	5,9	63,5
2014	2,0	18,5	4,6	74,9	3,3	11,3	5,0	80,5	4,6	24,8	6,1	64,6
2015	2,1	18,7	4,5	74,8	3,5	11,2	5,0	80,3	4,5	28,2	5,6	62,0

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

Un altro modo di capire la vocazione agricola ed industriale della regione e la maggiore vivacità che i due settori evidenziano rispetto alla media è la costruzione di un indice che pone il valore aggiunto registrato nel 1995 da ciascuno dei due settori pari a 100 e confrontare su tale valore l'evoluzione che ha registrato l'indice per i due settori nella regione Basilicata, nell'intero Mezzogiorno e nell'intera penisola.

Per il settore dell'agricoltura (Figura 1), l'indice a livello regionale ha raggiunto i 121 punti nel 2015 contro i 101 punti dell'intero Mezzogiorno ed i 107 punti dell'intera Italia.

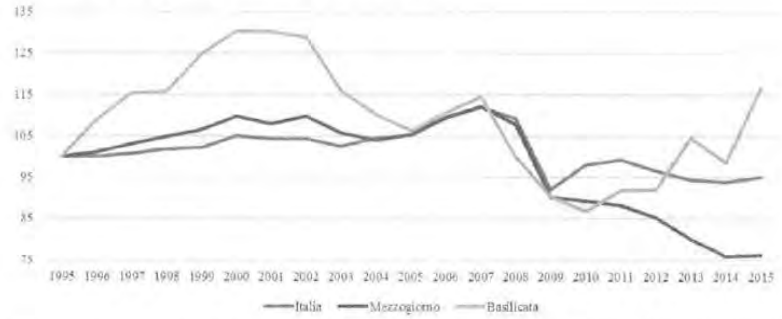
Figura 1 – Valore aggiunto agricoltura regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (indice, 1995=100)



Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

Decisamente più ampio il gap a favore della regione per il settore dell'industria in senso stretto (Figura 2), settore per cui l'indice nella regione con i 117 punti raggiunti nel 2015 è ritornato al di sopra della soglia dei 100 punti. Quest'ultima soglia resta al contrario ancora lontana per l'intera Italia, con l'indice che nel 2015 è salito a 95,1 punti, e soprattutto per il Mezzogiorno nel suo complesso caratterizzato da un indice ancora in diminuzione e che ha raggiunto i 76,2 punti nel 2015.

Figura 2 – Valore aggiunto industria in senso stretto regione Basilicata, Mezzogiorno e Italia (indice, 1995=100)



Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

2. Il commercio con l'estero della Basilicata dal 2009 al 2016

Il commercio con l'estero della regione Basilicata nel 2015 ma soprattutto nel 2016 ha registrato un deciso miglioramento, miglioramento che si è concretizzato in un avanzo commerciale superiore ai 2 miliardi di euro nel 2016. Il deciso miglioramento della bilancia commerciale regionale è da accreditare in gran parte alla ripresa del settore automobilistico a livello nazionale ed internazionale con il grande balzo nelle esportazioni di auto della FCA-SATA a determinare la crescita delle vendite all'estero e a movimentare le stesse importazioni. Nel dettaglio, le esportazioni regionali di mezzi di trasporto dopo la continua diminuzione susseguente la crisi economica con il minimo raggiunto nel 2013 (con un valore inferiore ai 500 milioni di euro) hanno evidenziato una crescita decisa sia nel 2015 che soprattutto nel 2016 raggiungendo prima il valore di circa 2,2 miliardi di euro per poi sfiorare i 3,8 miliardi di euro destinati per gran parte al mercato statunitense (Tabella 4).

Anche se di minore rilievo sul complesso delle esportazioni regionali, i prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca a partire dal 2009 sono stati caratterizzati da un trend nel complesso crescente che con qualche fluttuazione ha portato il valore delle esportazioni regionali del settore a circa 53 milioni di euro nel 2016. Allo stesso tempo si è registrata una diminuzione del valore delle importazioni regionali di tali prodotti il cui valore nel 2016 si è attestato a poco meno di 32 milioni di euro.

Un discorso simile vale anche per le esportazioni regionali di prodotti alimentari e bevande ritornate a crescere negli ultimi anni ed il cui valore nel biennio 2015-2016 si è attestato stabilmente ben oltre i 30 milioni di euro (poco meno di 37 milioni di euro nel 2015 e poco meno di 34 milioni di euro nel 2016) di contro alla diminuzione continua, negli stessi anni, del valore delle importazioni regionali di prodotti alimentari e bevande che per il 2016 si sono attestate a poco più di 41 milioni di euro.

Tabella 4 – Esportazioni e importazioni regione Basilicata (milioni di euro)

Esportazioni	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (AA)	27,8	37,0	37,9	35,4	47,5	42,1	46,9	53,4
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (BB)	54,6	63,2	66,8	143,6	182,2	98,1	229,9	141,7
Prodotti alimentari, bevande e tabacco (CA)	25,5	23,3	31,1	34,5	26,8	26,1	36,6	33,9
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (CB)	42,5	51,3	53,9	48,7	49,0	48,5	47,3	48,5
Legno e prodotti in legno; carta e stampa (CC)	11,9	9,6	9,6	9,1	8,3	12,0	10,3	9,9
Coke e prodotti petroliferi raffinati (CD)	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1
Sostanze e prodotti chimici (CE)	66,7	79,4	39,6	33,0	23,4	16,2	26,6	33,9
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (CF)	5,5	5,3	8,2	19,1	20,0	26,5	28,4	33,7
Articoli in gomma e materie plastiche (CG)	44,1	55,2	60,6	52,7	51,8	41,7	34,8	29,8
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (CH)	20,0	18,5	19,0	31,9	27,0	25,5	29,9	48,0
Computer, apparecchi elettronici e ottici (CI)	21,8	21,5	23,6	43,9	25,5	137,9	151,5	195,2
Apparecchi elettrici (CJ)	1,4	1,8	0,8	2,8	2,4	3,0	7,2	6,4
Macchinari ed apparecchi n.c.a. (CK)	20,4	22,3	34,4	27,1	24,5	28,3	27,1	32,6
Mezzi di trasporto (CL)	1.119,7	999,9	961,3	622,4	484,6	581,3	2.204,4	3.782,0
Prodotti delle altre attività manifatturiere (CM)	58,7	54,0	51,1	49,0	57,8	60,3	58,9	65,2
Altre esportazioni	2,2	0,4	1,0	1,0	0,6	0,7	0,9	0,4

Importazioni	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (AA)	38,3	32,5	36,3	36,2	41,4	36,8	28,7	31,8
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (BB)	0,8	1,6	1,4	7,5	0,8	1,2	1,5	1,0
Prodotti alimentari, bevande e tabacco (CA)	43,6	42,2	42,9	51,8	54,3	45,6	43,7	41,2
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (CB)	10,3	14,2	22,7	14,7	14,5	16,8	19,7	26,9
Legno e prodotti in legno; carta e stampa (CC)	17,4	16,1	15,9	13,1	11,9	15,1	20,8	20,8
Coke e prodotti petroliferi raffinati (CD)	0,5	1,0	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
Sostanze e prodotti chimici (CE)	128,7	202,5	173,5	93,9	58,1	56,7	89,3	93,0
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (CF)	2,3	2,2	2,4	5,0	5,4	5,7	10,9	11,1
Articoli in gomma e materie plastiche (CG)	34,1	47,7	51,2	39,3	33,8	49,1	152,6	166,3
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (CH)	80,6	73,0	93,8	76,4	64,7	74,2	139,1	134,3
Computer, apparecchi elettronici e ottici (CI)	88,5	139,4	106,7	102,5	45,0	55,5	207,8	194,6
Apparecchi elettrici (CJ)	29,2	37,5	36,1	20,4	15,0	49,3	193,7	135,5
Macchinari ed apparecchi n.c.a. (CK)	36,5	44,5	47,1	48,9	55,5	67,0	85,2	166,7
Mezzi di trasporto (CL)	319,4	328,7	328,6	183,0	140,4	238,1	1.304,9	1.198,1
Prodotti delle altre attività manifatturiere (CM)	42,4	29,8	31,5	31,5	23,6	32,3	95,8	95,2
Altre importazioni	1,8	0,8	0,9	0,7	1,0	2,3	2,9	0,9

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Coeweb

Un aspetto interessate che contraddistingue le esportazioni regionali dei prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca e le esportazioni regionali di prodotti alimentari e bevande è il peso decisamente più contenuto che tali esportazioni rivestono sul totale delle esportazioni rispetto al peso che in media contraddistingue le regioni dell'intero Mezzogiorno. Infatti, con riferimento al 2015, a livello regionale il peso delle esportazioni di prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e della pesca rappresenta appena l'1,2% del totale delle esportazioni regionali contro il 4,6% del totale delle esportazioni dell'insieme delle regioni del Mezzogiorno (Tabella 5). La differenza si amplia analizzando le esportazioni di prodotti alimentari e bevande che , a livello regionale, nel 2016 hanno rappresentato appena lo 0,8% del totale delle esportazioni regionali contro ben l'11,5% registrato per l'insieme delle regioni del Mezzogiorno. La decisa crescita del valore delle esportazioni regionali di mezzi di trasporto negli ultimi anni ha ovviamente avuto un impatto negativo significativo sulle suddette quote ma anche osservando i valori riscontrati negli anni precedenti il biennio 2015-2016 si è in presenza di un gap negativo che caratterizza la quota delle esportazioni regionali di prodotti dell'agricoltura e la quota di esportazioni regionali di prodotti alimentari rispetto alle corrispondenti quote che caratterizzano l'insieme delle regioni del Mezzogiorno.

Di conseguenza esistono ampi margini di miglioramento per le performances del settore agricolo sui mercati esteri (ma anche nazionali) , attraverso una più efficace gestione logistica che favorisca un maggiore ampliamento di relazioni dirette con i mercati stessi.

Tabella 5 – Esportazioni regione Basilicata e Mezzogiorno (quota sul totale)

Basilicata	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (AA)	1,8	2,6	2,7	3,1	4,6	3,7	1,6	1,2
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (BB)	3,6	4,4	4,8	12,4	17,7	8,5	7,8	3,1
Prodotti alimentari, bevande e tabacco (CA)	1,7	1,6	2,2	3,0	2,6	2,3	1,2	0,8
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (CB)	2,8	3,6	3,9	4,2	4,8	4,2	1,6	1,1
Legno e prodotti in legno; carta e stampa (CC)	0,8	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	0,4	0,2
Coke e prodotti petroliferi raffinati (CD)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sostanze e prodotti chimici (CE)	4,4	5,5	2,8	2,9	2,3	1,4	0,9	0,8
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (CF)	0,4	0,4	0,6	1,7	1,9	2,3	1,0	0,7
Articoli in gomma e materie plastiche (CG)	2,9	3,8	4,3	4,6	5,0	3,6	1,2	0,7
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (CH)	1,3	1,3	1,4	2,8	2,6	2,2	1,0	1,1
Computer, apparecchi elettronici e ottici (CI)	1,4	1,5	1,7	3,8	2,5	12,0	5,2	4,3
Apparecchi elettrici (CJ)	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1
Macchinari ed apparecchi n.c.a. (CK)	1,3	1,5	2,5	2,3	2,4	2,5	0,9	0,7
Mezzi di trasporto (CL)	73,5	69,3	68,7	53,9	47,0	50,6	75,0	83,8
Prodotti delle altre attività manifatturiere (CM)	3,9	3,7	3,7	4,2	5,6	5,2	2,0	1,4
Altre esportazioni	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0

Mezzogiorno	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prodotti dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca (AA)	3,9	4,2	4,0	3,5	4,0	4,1	4,6	4,6
Prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere (BB)	0,7	0,8	1,0	1,5	1,2	1,0	0,9	0,7
Prodotti alimentari, bevande e tabacco (CA)	11,0	9,3	8,9	8,8	9,9	10,8	11,2	11,5
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori (CB)	6,5	5,7	5,3	4,9	5,2	5,5	5,3	5,2
Legno e prodotti in legno; carta e stampa (CC)	1,8	1,4	1,5	1,3	1,3	1,1	1,0	1,0
Coke e prodotti petroliferi raffinati (CD)	21,5	27,5	28,4	32,9	28,9	25,9	21,8	17,1
Sostanze e prodotti chimici (CE)	5,3	6,0	5,4	4,8	5,2	5,2	5,2	4,7
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (CF)	6,5	6,0	6,5	5,9	6,3	6,0	5,4	5,8
Articoli in gomma e materie plastiche (CG)	5,4	4,8	4,6	4,1	4,4	4,5	4,3	4,2
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e impianti (CH)	6,8	6,4	6,8	6,2	5,9	6,1	5,5	5,8
Computer, apparecchi elettronici e ottici (CI)	3,2	2,8	2,4	2,5	2,5	2,5	2,9	2,7
Apparecchi elettrici (CJ)	3,7	2,8	2,6	2,6	2,6	2,3	2,6	2,8
Macchinari ed apparecchi n.c.a. (CK)	5,5	4,4	5,2	5,3	5,1	5,6	5,5	5,6
Mezzi di trasporto (CL)	14,9	15,1	15,1	13,4	14,9	16,7	20,9	25,4
Prodotti delle altre attività manifatturiere (CM)	2,7	2,3	2,0	1,9	2,1	2,2	2,3	2,4
Altre esportazioni	0,7	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Coeweb

3. Un quadro di sintesi della struttura produttiva regionale

Alla fine del 2016 le imprese attive nella regione Basilicata ammontavano a 52.627 in aumento dell'1,4% rispetto al dato del 2015 (pari a 51.907 unità). Nell'ultimo anno la struttura produttiva della regione è di conseguenza risultata più vivace rispetto alla media nazionale ed alla media delle regioni del Mezzogiorno: infatti, il numero di imprese attive a livello nazionale tra il 2015 ed il 2016 è risultato sostanzialmente stabile mentre per le regioni del Mezzogiorno si è in media registrato un incremento in termini numerici dello 0,4% (Tabella 6). Dal 2000 al 2008 il numero di imprese attive nella regione Basilicata ha registrato un lieve incremento passando dalle 55.014 unità di inizio 2000 alle 55.674 unità della fine del 2008. La crisi economica dei successivi anni ha portato ad una diminuzione continua del numero di imprese attive fino al minimo di 51.097 unità registrato alla fine del 2015 salvo poi il recupero che, come detto in precedenza, ha caratterizzato il 2016.

Tabella 6 – Imprese attive in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e variazioni percentuali annue)

anno	Italia		Mezzogiorno		Basilicata	
	numero	var. %	numero	var. %	numero	var. %
2000	4.840.366	1,4	1.608.175	1,6	54.774	-0,4
2001	4.897.933	1,2	1.628.649	1,3	56.540	3,2
2002	4.952.053	1,1	1.654.842	1,6	56.491	-0,1
2003	4.995.738	0,9	1.671.611	1,0	56.025	-0,8
2004	5.061.859	1,3	1.696.115	1,5	55.948	-0,1
2005	5.118.498	1,1	1.713.655	1,0	55.944	0,0
2006	5.158.278	0,8	1.722.297	0,5	55.726	-0,4
2007	5.174.921	0,3	1.720.258	-0,1	55.397	-0,6
2008	5.316.104	2,7	1.738.981	1,1	55.674	0,5
2009	5.283.531	-0,6	1.729.657	-0,5	55.287	-0,7
2010	5.281.934	0,0	1.723.693	-0,3	55.060	-0,4
2011	5.275.515	-0,1	1.715.751	-0,5	54.320	-1,3
2012	5.239.924	-0,7	1.705.173	-0,6	53.870	-0,8
2013	5.186.124	-1,0	1.688.617	-1,0	53.119	-1,4
2014	5.148.413	-0,7	1.675.483	-0,8	52.418	-1,3
2015	5.144.383	-0,1	1.678.908	0,2	51.907	-1,0
2016	5.145.995	0,0	1.686.244	0,4	52.627	1,4

Fonte: elaborazione OBI su dati Unioncamere, Movimprese

Negli anni precedenti la crisi economica il numero di imprese attive ha registrato un incremento simile, e decisamente più ampio rispetto a quello regionale, nel complesso delle regioni del Mezzogiorno (da 1.582.278 unità di inizio 2000 a 1.738.981 unità di fine 2008) e nell'intera Italia (da 4.774.264 unità di inizio 2000 a 5.316.104 unità di fine 2008). Più ampia e continua rispetto alla regione Basilicata è al contrario risultata la diminuzione negli anni della crisi con il numero di imprese attive che in media ogni anno ha registrato una diminuzione dello 0,4% fino a raggiungere il valore minimo alla fine del 2016: 5.145.995 unità per l'Italia e 1.686.244 unità per l'intero Mezzogiorno.

Oltre che nell'evoluzione nel corso degli anni, la regione presenta una struttura produttiva decisamente differente sia rispetto alla media nazionale che alla media delle regioni del Mezzogiorno.

A livello regionale il numero di imprese attive nel settore dell'agricoltura risulta decisamente più ampio rispetto al resto dell'Italia. Il numero di imprese attive nel settore primario, infatti, rappresenta ben il 34,2% del numero totale di imprese attive nella regione contro una percentuale che diminuisce al 20% per la media delle regioni del Mezzogiorno ed addirittura al 14,5% per l'intera Italia (Tabella 7).

In termini numerici, meno rilevanti a livello regionale risultano le imprese del settore delle attività manifatturiere che rappresentano il 7,2% del numero totale di imprese attive contro il 7,9% delle regioni del Mezzogiorno ed il 9,6% a livello nazionale. Più ampio risulta anche il gap negativo della regione in termini di numero di imprese attive nel settore dei servizi che a livello regionale rappresentano il 46,4% del totale delle imprese attive contro una quota che sale al 59,4% per la media delle regioni del Mezzogiorno ed al 60,8% per la media nazionale.

La regione Basilicata di conseguenza si contraddistingue per una più elevata presenza di imprese nel settore dell'agricoltura a scapito soprattutto del settore dei servizi ed in misura più contenuta del settore delle attività manifatturiere che risulta leggermente al di sotto della media delle regioni del Mezzogiorno.

Tabella 7 – Incidenza settoriale delle imprese attive in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (quota percentuale sul totale)

anno	Italia			Mezzogiorno			Basilicata		
	agricoltura	attività manifatturiere	servizi	agricoltura	attività manifatturiere	servizi	agricoltura	attività manifatturiere	servizi
2000	21,9	13,2	52,6	29,0	10,3	49,9	41,7	8,4	39,1
2001	21,1	13,2	53,1	28,0	10,4	50,7	42,3	8,5	38,6
2002	20,3	13,1	53,5	27,1	10,5	51,3	41,3	8,6	39,2
2003	19,8	13,0	53,8	26,5	10,5	51,7	40,3	8,8	39,8
2004	19,2	12,7	54,2	25,9	10,4	52,2	39,7	8,8	40,2
2005	18,8	12,5	54,4	25,4	10,4	52,5	39,3	8,9	40,4
2006	18,4	12,3	54,6	25,0	10,3	52,8	38,6	8,8	40,8
2007	17,8	12,1	54,9	24,2	10,1	53,2	37,8	8,8	41,5
2008	17,0	12,1	55,6	23,4	10,1	53,9	36,8	8,8	42,1
2009	16,4	10,5	57,1	22,7	8,6	55,5	36,4	7,7	43,4
2010	16,1	10,3	57,5	22,3	8,5	55,8	36,0	7,7	43,8
2011	15,7	10,2	58,0	21,7	8,4	56,5	35,1	7,6	44,6
2012	15,5	10,0	58,6	21,2	8,3	57,2	34,9	7,5	44,9
2013	15,0	9,9	59,4	20,6	8,2	58,0	34,2	7,5	45,7
2014	14,7	9,8	60,0	20,3	8,1	58,6	33,9	7,5	46,0
2015	14,6	9,7	60,4	20,1	8,0	59,1	33,7	7,4	46,5
2016	14,5	9,6	60,8	20,0	7,9	59,4	34,2	7,2	46,4

Fonte: elaborazione OBI su dati Unioncamere, Movimprese

All'interno del settore dei servizi emergono alcuni importanti distinguo per le imprese dedite al trasporto ed al magazzinaggio.

Sempre con riferimento alla fine del 2016, nella regione Basilicata il numero di imprese di trasporto e di magazzinaggio era pari a 1.333 unità registrando un aumento dopo anni di continua diminuzione (Tabella 8).

Alla fine del 2009 il numero di imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata ammontava a 1.427 unità prima di registrare una diminuzione continua fino al 2015 anno in cui si è registrato il valore minimo pari a 1.319 unità e prima di ritornare, come evidenziato in precedenza, ad aumentare nel 2016. L'incidenza di tali imprese sul totale delle imprese attive nella regione è risultata nel corso degli anni sostanzialmente stabile tra il 2,6% ed il 2,5% evidenziando, come è naturale che sia, uno stretto legame tra il tessuto produttivo nel suo complesso e le imprese del settore del trasporto e del magazzinaggio. Leggermente più negativo è risultata la dinamica media sia delle regioni del Mezzogiorno che dell'intera Italia per cui il numero di imprese attive nel settore del trasporto e del magazzinaggio ha registrato una continua diminuzione riducendo anche la propria incidenza sul totale delle imprese attive (passando dal 3,2% del 2009 al 2,9% del 2016 per l'Italia e dal 2,7% per cento al 2,6% per le regioni del Mezzogiorno).

Tabella 8 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e variazioni percentuali annue)

anno	Italia		Mezzogiorno		Basilicata	
	numero	var. %	numero	var. %	numero	var. %
2009	166.886		46.624		1.427	
2010	164.391	-1,5	46.170	-1,0	1.403	-1,7
2011	162.068	-1,4	45.981	-0,4	1.401	-0,1
2012	160.250	-1,1	45.685	-0,6	1.382	-1,4
2013	156.324	-2,4	44.859	-1,8	1.360	-1,6
2014	153.994	-1,5	44.325	-1,2	1.340	-1,5
2015	152.066	-1,3	44.121	-0,5	1.319	-1,6
2016	150.888	-0,8	43.915	-0,5	1.333	1,1

Fonte: elaborazione OBI su dati Unioncamere, Movimprese

La dinamica regionale nell'ultimo anno è risultata di conseguenza in controtendenza rispetto alla dinamica media delle regioni del Mezzogiorno ed in misura più ampia rispetto alla dinamica media nazionale con la prima area che tra il 2015 ed il 2016 ha registrato una diminuzione del numero di imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio dello 0,5% e con la seconda area che

ha segnato una diminuzione dello 0,8%.

Nonostante la diversa dinamica, il numero di imprese attive nel settore, rispetto al totale delle imprese attive, risulta inferiore sia al livello medio delle regioni del Mezzogiorno che al livello medio nazionale. In termini percentuali, il numero di imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio nella regione alla fine del 2016 è ammontato al 2,5% contro il 2,6% delle regioni del Mezzogiorno ed il 2,9% dell'intera Italia (Tabella 9).

Tabella 9 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (valori assoluti e quota percentuale sul totale)

anno	Italia		Mezzogiorno		Basilicata	
	numero	quota %	numero	quota %	numero	quota %
2009	166.886	3,2	46.624	2,7	1.427	2,6
2010	164.391	3,1	46.170	2,7	1.403	2,5
2011	162.068	3,1	45.981	2,7	1.401	2,6
2012	160.250	3,1	45.685	2,7	1.382	2,6
2013	156.324	3,0	44.859	2,7	1.360	2,6
2014	153.994	3,0	44.325	2,6	1.340	2,6
2015	152.066	3,0	44.121	2,6	1.319	2,5
2016	150.888	2,9	43.915	2,6	1.333	2,5

Fonte: elaborazione OBI su dati Unioncamere, Movimprese

Una lettura differente dello stesso dato è rappresentata dal rapporto tra il numero di imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio ed il numero totale di imprese attive in ciascuna area. Tale rapporto raggiunge il valore di 39,5 per la Basilicata per diminuire a 38,4 per la media delle regioni del Mezzogiorno ed a 34,1 per l'intera penisola (Tabella 10). In altre parole, ciascuna impresa attiva nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata ha una potenziale platea di imprese da servire più ampia rispetto alla media della macroarea ed alla media nazionale. Le differenze si ampliano decisamente se consideriamo il rapporto tra il numero di imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio ed il numero di imprese attive nel settore dell'agricoltura. Infatti, in Basilicata per ogni impresa di trasporto e di magazzinaggio si contano ben 13,5 imprese nel settore dell'agricoltura contro le 7,7 per la media delle regioni del Mezzogiorno e le 5 per la media nazionale.

Tabella 10 – Imprese attive nel trasporto e nel magazzinaggio in Basilicata, nel Mezzogiorno ed in Italia (numero di imprese attive, agricoltura e totale, per ogni imprese attiva nel trasporto e nel magazzinaggio)

anno	Italia		Mezzogiorno		Basilicata	
	agricoltura	totale	agricoltura	totale	agricoltura	totale
2009	5,2	31,7	8,4	37,1	14,1	38,7
2010	5,2	32,1	8,3	37,3	14,1	39,2
2011	5,1	32,6	8,1	37,3	13,6	38,8
2012	5,1	32,7	7,9	37,3	13,6	39,0
2013	5,0	33,2	7,8	37,6	13,4	39,1
2014	4,9	33,4	7,7	37,8	13,3	39,1
2015	4,9	33,8	7,6	38,1	13,3	39,4
2016	5,0	34,1	7,7	38,4	13,5	39,5

Fonte: elaborazione OBI su dati Unioncamere, Movimprese

4. La provincia di Potenza: automotive, petrolio ed agroalimentare

Dall'analisi a livello provinciale emerge come nella provincia di Potenza – che nel 2015 ha generato circa i due terzi del valore aggiunto totale delle attività economiche della Basilicata – fra il 2000 e il 2014 il valore aggiunto totale è cresciuto annualmente con le eccezioni del 2003, del 2009 e del 2014. L'incidenza percentuale del settore dell'agricoltura sul totale provinciale ha oscillato fra il 4,8% del 2004 e il 3,6% del 2010, mentre il valore aggiunto del settore dell'industria in senso stretto non è mai sceso al di sotto del 32%, con oscillazioni comprese tra il 39% del 2001 ed il 32,5% del 2010 (Tabella 11).

Tabella 11 – Valore aggiunto provincia di Potenza: agricoltura e industria in senso stretto (prezzi correnti, milioni di euro)

anno	agricoltura		industria in senso stretto		totale attività economiche
	valore	quota % sul totale	valore	quota % sul totale	
2000	270,0	4,7	2.235,2	38,8	5.759,9
2001	259,0	4,4	2.278,8	39,0	5.840,9
2002	244,8	4,0	2.330,8	38,3	6.082,6
2003	268,1	4,4	2.159,7	35,7	6.041,6
2004	296,8	4,8	2.122,6	34,6	6.134,5
2005	267,6	4,3	2.091,5	33,5	6.248,7
2006	251,3	3,8	2.300,6	34,8	6.604,1
2007	275,2	4,0	2.357,9	34,4	6.860,1
2008	272,5	3,9	2.367,6	33,9	6.979,8
2009	242,7	3,7	2.185,7	33,1	6.594,2
2010	242,7	3,6	2.185,7	32,5	6.720,2
2011	264,0	3,8	2.269,2	32,9	6.895,8
2012	268,2	3,9	2.377,2	34,2	6.951,0
2013	292,0	4,0	2.737,7	37,7	7.265,5
2014	280,2	4,0	2.369,3	34,2	6.919,4

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

4.1. L'industria agroalimentare del Melfese

I Comuni ricadenti nel perimetro del comprensorio Melfese – Palazzo S. Gervasio, Montemilone, Lavello, Venosa, Rionero in Vulture, Melfi – e più in generale nella Basilicata settentrionale hanno tutti un'identità produttiva in cui, accanto al grande impianto automobilistico della FCA a S. Nicola di Melfi e al suo indotto, sono presenti agricoltura, industria agroalimentare (piccola, media e in qualche caso grande), attività terziarie, turismo.

Variegata si presenta la gamma delle produzioni agricole che in alcuni settori – olivicoltura, cerealicoltura, vitivinicoltura, orticoltura pregiata, quest'ultima nell'area Ofantina – si destinano a trasformazioni agroalimentari come conserve di pomodoro, prodotti da forno, oli, vini, birra e malto per birra, cui si uniscono gli impianti di estrazione e imbottigliamento di acque minerali che consentono a quest'area di essere una delle più importanti d'Italia per volumi imbottigliati e commercializzati.

Prima dell'insediamento della Fiat, l'agroalimentare è stato il comparto leader dell'industria locale, cresciuto grazie anche all'utilizzazione di quote sempre più elevate di materie prime prodotte in Basilicata, soprattutto nel settore agricolo (dalla farina alla carne suina, dai pomodori alla frutta).

In tale panorama, un ruolo di primo piano è stato assolto a partire dal 1981 – utilizzando le provvidenze previste dalla legge 219/81 per la industrializzazione delle zone colpite dal sisma del novembre 1980 – dagli stabilimenti della Ferrero a Balvano con i prodotti della linea Kinder Brioss, e del Gruppo Barilla, a S. Nicola di Melfi con quelli della linea Mulino Bianco. Gli impianti delle due multinazionali occupano oltre 300 addetti ciascuno e producono beni destinati alla commercializzazione con i rispettivi marchi fra i più affermati sul mercato. Una presenza, quella dei due Gruppi, che si è venuta rafforzando nel corso degli anni con investimenti che le società hanno messo a punto e realizzato, avvalendosi di vari strumenti di incentivazione posti a disposizione dal Governo.

Particolare rilievo inoltre ha assunto nel comparto birraio la Drive Beer con il suo stabilimento di Baragiano, facente capo alla famiglia Tarricone, che commercializza con il suo marchio Birra Morena anche prodotti di altri piccoli birrifici della zona, affermandosi in un mercato nazionale dominato dai grandi marchi di industrie estere.

Nel settore agroindustriale in provincia di Potenza le aziende principali sono 15 (Tabella 12), in cui lavorano circa 1.200 addetti che salgono a quasi 1.800

se si considerano le unità lavorative che a diverso titolo sono assunte periodicamente, compresi gli stagionali con contratti a tempo determinato.

Tabella 12 – Imprese del cluster agroalimentare del Vulture – Melfese (anno 2016)

Azienda	Addetti		prodotto principale	mercato di riferimento
	totali	di cui stagionali		
Ferrero S.p.A.	**400**	100	dolciumi	nazionale
Barilla S.p.A	**390**		da forno	nazionale
Eugea (La Doria) S.p.A.	**480**	450	trasformazione pomodoro	nazionale ed estero
Candeal Commercio	**23**		farine per pasta	nazionale
Raggio di Sole mangime	**20**		mangimi animali	nazionale
Agroalimentare Sud S.p.A	**33**	8	malto per birra	nazionale ed estero
Mitica Food	**65**		patatine	nazionale
Drive Beer	**15**		birra	nazionale ed estero
Pastificio De Sortis	**89**	5	pasta	estero
Su.It.	**13**	4	allevamento suini	nazionale
Gruppo Italiano Vini	**60**	35	viticoltura e vinificazione	nazionale
Inol Ind.Olearie Lu.	**42**	20	lavorazione sansa	nazionale ed estero
Gaudianello S.p.A. Norda	**122**	8	acque minerali	nazionale
Fonti Vulture-Coca Cola	**90**	25	acque minerali	nazionale
Cutolo Michele	**13**		acque minerali	nazionale

Fonte: elaborazioni OBI su dati comunicati dalle direzioni aziendali.

Investimenti elevati sono stati realizzati dalle imprese acquirenti le maggiori aziende locali di imbottigliamento delle acque minerali del Vulture che hanno potuto conquistare così una percentuale apprezzabile dell'intero mercato italiano.

Le imprese di questo comprensorio collocano, come si è visto, le loro merci sui mercati nazionali e, in qualche caso, anche internazionali e fanno capo in larga misura – come già ricordato – a big player italiani ed esteri come Coca Cola, Barilla, Ferrero, Giv, La Doria, Acqua San Benedetto, Norda, Preziosi,

Cargill che, con la loro presenza, hanno contribuito ad imprimere un certo dinamismo economico non solo all'area di Melfi, ma ad un più vasto bacino il cui perimetro territoriale si estende dalla Basilicata settentrionale sino all'Alta Murgia Barese e all'Irpinia Ofantina, giungendo sino alla zona di Candela nel Foggiano – casello di uscita sull'autostrada Bari-Napoli per chi provenga da Melfi – e località interessata dall'insediamento di una centrale a turbogas dell'Edison, e di un parco eolico.

Come si è evidenziato in precedenza, dunque, con riferimento alla collocazione geografica del Melfese, anche i fenomeni di sviluppo che lo hanno caratterizzato all'indomani del sisma del novembre 1980 – e più ancora con il successivo arrivo della Fiat-Sata agli inizi degli anni '90 – hanno finito col conferire ulteriori caratteri di centralità ad un'area che, lungo l'asse del bacino idrografico dell'Ofanto, è candidabile ad assumere sempre più la funzione di modulo centrale di una cerniera forte dello sviluppo, distesa fra il Basso Adriatico e il Tirreno salernitano e comprendente l'area della BAT, il Melfese e l'Irpinia: un bacino esteso, dotato di un meccanismo di accumulazione multisettoriale tendenzialmente integrabile, e capace di costituire la struttura portante di una prima direttrice di sviluppo Est-Ovest nel Mezzogiorno continentale, le cui linee di crescita, invece, per decenni si sono venute organizzando, o sono state promosse, lungo le zone costiere, in direzione Nord-Sud.

In questo scenario territoriale e produttivo, i porti di Manfredonia, Barletta e Bari, ma anche quello di Taranto, risultano almeno geograficamente più vicini all'area del Melfese, rispetto agli scali di Salerno, Napoli e Civitavecchia, dal cui porto si imbarcano su navi della compagnia Grimaldi le Jeep Renegade costruite a Melfi e destinate al mercato statunitense.

Pertanto non sembra infondato evidenziare la prospettiva di un possibile "sbocco sul mare Adriatico o sullo Ionio" – negli scali portuali gestiti dalle due Autorità di sistema dell'Adriatico meridionale e di Taranto, da adeguare funzionalmente alle nuove possibili necessità – di crescenti flussi di merci provenienti dal bacino industriale della Basilicata Settentrionale.

953
REGIONE PUGLIA

4.2. I caratteri innovativi della grande fabbrica: Jeep Renegade e 500X

Per vincere la sfida con le case automobilistiche europee e giapponesi a Melfi la FIAT si pose fra gli altri l'obiettivo di lavorare "a stretto contatto di gomito" con i propri fornitori.
Accanto allo stabilimento della casa torinese infatti – per il quale si prevedeva un'occupazione a regime di 7.000 persone e una produzione a regime di 450 mila automobili l'anno – sarebbero sorte le aziende del cosiddetto "indotto di primo livello" (Tabella 13).

Tabella 13 – Aziende dell'indotto FCA di primo livello localizzate a San Nicola di Melfi (anno 2016)

Azienda	Addetti	
	totali	di cui interinali
COMMER TGS S.p.A.	134	23
EMARC S.p.A.	15	
GIR SUD Srl	75	6
HT&L FITTING ITALIA Srl	51	10
JOHNSON CONTROLS INTERIORS	187	30
LEAR CORPORATION ITALIA Srl	777	300
MAC Srl	248	91
MUBEA S.p.A.	83	43
PROMA S.S.A. Srl	383	174
TIBERINA MELFI Srl	185	80
TI GROUP AUTOMOTIVE SYSTEMS S.p.A.	20	
TOWER AUTOMOTIVE ITALY Srl	225	110
PLASTIC COMP. & MODULES S.p.A.	730	200
MAGNETI MARELLI	323	29
PMC	326	150
I.R.M.A. – E.M.A.R.C.	15	
BROSE	146	70
Altre società e trasfertisti	235	
Totale	4.158	1.316

Fonte: elaborazioni OBI su dati comunicati dalle direzioni aziendali.

Il sistema delle aziende dell'indotto di primo livello, nel corso dei trent'anni intercorsi dal suo insediamento accanto al sito della Fiat-Sata, è andato incontro in molti casi a significative ristrutturazioni dei propri assetti impiantistici, a innovazioni tecnologiche di processo, a mutamenti di assetti proprietari e a volte anche a dismissioni, che hanno portato tuttavia alla loro sostituzione con l'arrivo di nuove imprese. Ma anche oggi – come accadde dall'avvio dei primi insediamenti – continuano ad offrire un supporto fondamentale al grande impianto della FCA.

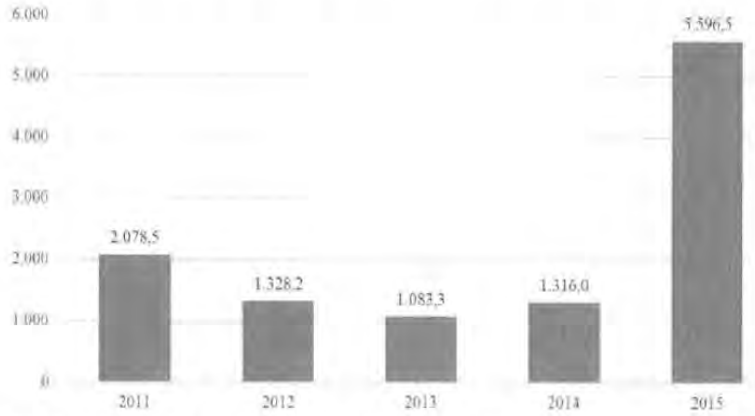
Si può pertanto affermare che a trent'anni di distanza è rimasto intatto nella sua validità strutturale il modello localizzativo che aveva portato all'insediamento parallelo e coevo dello stabilimento della Fiat e del suo indotto di primo livello.

Per comprendere l'importanza dello stabilimento automobilistico di Melfi può essere utile analizzare anche i fatturati della società di appartenenza nel quinquennio 2011-2015 (Figura 3) che – per quanto segnati da una fortissima flessione del loro importo, praticamente dimezzatosi a causa di una pesante caduta della domanda di autovetture fra il 2011 e il 2013 – hanno visto comunque in quel triennio la società FCA-SATA collocarsi nelle prime posizioni fra le aziende con sede legale in Puglia e Basilicata per volume di fatturato.

Quest'ultimo, peraltro, dopo il limitato incremento del 2014 rispetto all'anno precedente, ha registrato invece nel 2015 un balzo rilevantissimo a seguito dell'affermazione sul mercato dei nuovi modelli prodotti nel sito, ovvero la Jeep Renegade e la 500X, e della "tenuta" presso gli acquirenti del vecchio modello della Grande Punto che solo nell'ultimo quadrimestre del 2016 ha registrato flessioni di acquisti, costringendo l'azienda a ricorrere a cassa integrazione per adeguare la produzione all'andamento in contrazione della domanda (Figura 3).

Ora il fortissimo rilancio produttivo dell'impianto – nel 2016 vi sono state costruite 364.700 vetture – grazie agli investimenti che vi si sono stati realizzati per la costruzione dei nuovi modelli in gran parte destinati all'esportazione, ha consentito il superamento dei livelli di fatturato molto contenuti verificatisi negli anni 2012-2014.

Figura 3 – Fatturato della FCA-SATA negli anni 2011-2015 (milioni di euro)



Fonte: Mediobanca, Le principali società italiane 2013, 2014 e 2015

Il nuovo impianto dell'allora FIAT – che per le dimensioni delle risorse a suo tempo investitevi si configurò nel secondo dopoguerra come il più grande investimento industriale nel Mezzogiorno dopo quello del IV Centro Siderurgico dell'Italsider a Taranto – per le sue stesse caratteristiche ha contribuito a introdurre negli anni forti elementi di dinamismo sociale ed economico in un territorio per lungo tempo rimasto – nonostante la sua vitalità endogena – ai margini dei maggiori epicentri dello sviluppo industriale non solo dell'Italia meridionale, ma dell'intero Paese.

Tale sviluppo, a partire dall'inizio degli anni Sessanta si era venuto addensando nei primi grandi "poli" in Puglia e in Campania e, in Basilicata, aveva interessato un'area meridionale della regione come la Val Basento nel Materano, ove alla fine degli anni Cinquanta erano entrati in produzione grandi giacimenti di metano con la robusta industrializzazione che ad essi si era collegata.

La grande fabbrica integrata di Melfi, invece, è venuta spostando il baricentro dello sviluppo regionale verso Nord, anche alla luce della crisi che da tempo ha investito l'industria delle aree sudorientali della Basilicata, prima a causa del progressivo esaurimento dei suoi giacimenti metaniferi e della dismissione delle aziende che vi si erano collegate, e poi della pesante ristrutturazione del comparto dei salotti nell'area del Materano e nel contiguo distretto pugliese.

4.3. L'industria nell'area di Potenza e nei comuni della provincia

Anche l'area urbana di Potenza con il suo agglomerato industriale e con quello del vicino Comune di Tito – ove ha sede fra le altre la Titagarh Firema Adler che opera nel ferroviario – conosce un apprezzabile sviluppo manifatturiero, anche se di dimensioni minori rispetto alla zona di Melfi, grazie alla presenza, fra le altre, della fabbrica siderurgica delle Ferriere Nord del Gruppo Pittini che movimenta con trasporto su ferrovia rottame di ferro. Altra presenza di rilievo nel settore meccanico del capoluogo regionale è quella della Italtractor ITM che costruisce trattori e trainatori. In provincia, ad Avigliano è in esercizio la cartiera della Lucart. A Genzano di Lucania ha sede un impianto della Scianatico Laterizi per la produzione di mattoni forati che utilizza la materia prima estratta dalla cava contigua.

È venuto crescendo nella provincia anche un nucleo di piccole imprese nel settore farmaceutico e biomedicale. Si segnalano la S.M Farmaceutici nell'area di Tito Scalo – che produce fra l'altro soluzioni farmaceutiche iniettabili per via endovenosa – la Evra a Lauria nel Parco del Pollino, attiva nella trasformazione di materie prime di origine vegetale per il mercato salutistico, la Farmasol a Balvano, che prepara soluzioni per dialisi, la Epifarma ad Episcopia che produce farmaceutici per il metabolismo, la Farmatre, anch'essa a Tito Scalo, attiva nei farmaci per il sistema nervoso centrale, la Basi.Tek a Potenza, presente sul mercato con preparati antiallergici e antistaminici, la Ipso Pharma, localizzata anch'essa ad Episcopia, produttrice di principi attivi come la gentamicina, e la I.ri.s Biomedica Industria, a Senise, che prepara prodotti farmaceutici di base.

Costruzione di auto, industria agroalimentare e siderurgia, tuttavia, non esauriscono il panorama delle industrie di maggiori dimensioni attive in provincia di Potenza, capoluogo di una regione considerata il Kuwait italiano grazie ai pozzi petroliferi della Val d'Agri, già in produzione dal 1995, e a quelli di prossimo sfruttamento a Corleto Perticara, nella Valle del Sauro.

Tali giacimenti sono stati stimati al momento come i più ricchi on-shore dell'intera Europa occidentale, e per sfruttarli in logiche di piena ecosostenibilità sono stati realizzati, o sono in corso pro quota sui pozzi e nei due Centri Oli, grandi investimenti da parte di Eni, Shell, Total, Mitsui, che nell'ultimo quinquennio hanno superato i 2 miliardi di euro, con un indotto occupazionale che – nelle filiere lunghe collegate alle attività estrattive al

primo trattamento del greggio, ai montaggi e alle manutenzioni degli impianti, e ad altre attività variamente connesse alla produzione di petrolio, poi inviato, dopo un primo trattamento al COVA-Centro Oli Val d'Agri, alla raffineria dell'Eni di Taranto – ha raggiunto le 4.000 unità con diversa qualificazione professionale. Nella Tabella 14 sono riportate per fatturato le principali aziende con sede legale nella provincia di Potenza che forniscono un'indicazione (non sono infatti note le quote dei fatturati delle aziende che non hanno sede legale nella provincia ma che presentano comunque stabilimenti localizzati nel territorio) sulla struttura produttiva provinciale.

Tabella 14 – Fatturato anno 2015 delle maggiori aziende con sede legale nella provincia di Potenza (milioni di euro)

Azienda	Settore	Addetti	Fatturato
FCA Sata	Automotive	7.557	5.596
Bulgaro	Impiantistica	118	62
Acquedotto Lucano	Distribuzione idrica	378	56
Gruppo PSC	Impiantistica	186	42
Cementeria Di Costantinopoli	Cemento	102	33
Consorzio Stabile Golden	Edilizia	n.p.	27
C.M.D.	Meccanica	109	27
Patrone e Mongello	Meccanica	43	27
Eugea Mediterranea	Alimentare	25	26
Smart Paper	Meccatronica	590	24
AgroalimentareSud	Alimentare	29	22
Valenzano	Meccanica	20	22
Mitica Food	Alimentare	58	21
Cavecan	Edilizia	n.p.	20
Pastificio Desortis	Alimentare	84	20
Italwork	Edilizia	16	20
Elbe Italia Sud	Meccanica	84	20
Soc. Coop. Agr.	Alimentare	16	17
ICEP Industria Cementi	Cemento	4	17
Starcell	Materiali edilizia	59	12
Basi Grafiche	Chimica	n.p.	11
Ruplastic	Recupero plastica	79	11
L.S.I. Lavori stradali e idraulici	Edilizia	n.p.	11
Lucana Tractors	Meccanica	20	10
Antonio e Raffaele Giuzio	Edilizia	39	10
Azienda cura e tutela ambientale	Servizi ecologici	130	10
De Vivo	Edilizia	161	10
STM Sviluppo tecnologie	Meccanica	50	10
SM Farmaceutici	Farmaceutica	52	10
Cosvim	Edilizia	40	9
Logistica	Logistica	21	9
RAM Meccanica	Meccanica	59	9
Consorzio Seari	Meccanica	n.p.	9
Rago Solar	Impiantistica	n.p.	9

Fonte: archivio bilanci Cerved e Mediobanca, Le principali società italiane (2016)

5. La provincia di Matera tra salotti, chimica e ortofrutticoltura

La provincia di Matera – che aveva conosciuto per prima l'industrializzazione lucana del secondo dopoguerra, grazie al rinvenimento in Val Basento alla fine degli anni '50 di grandi pozzi metaniferi nelle cui adiacenze si erano poi insediate industrie legate al loro sfruttamento – dopo il lungo declino del comparto chimico, ha conosciuto negli anni '90 una massiccia crescita di aziende operanti nella produzione di divani in pelle che sono stati con le attività indotte il bene di consumo durevole trainante del triangolo manifatturiero interregionale Matera-Altamura-Santeramo, guidato dal big player mondiale del settore costituito dal Gruppo Natuzzi.

Ma dopo le prime oscillazioni di fatturato delle imprese del comparto nei primi anni Duemila, a causa dell'aggressiva concorrenza di prodotti a minor costo provenienti dall'Estremo Oriente sui mercati europei e statunitensi, il settore ha subito dal 2008 una vero e proprio tracollo nel numero delle unità locali, delle società e degli addetti che ha contributo alla progressiva contrazione del valore aggiunto del settore industriale (con l'eccezione del 2011) sin quasi al suo dimezzamento nel 2014 rispetto ai valori del 2007. E così l'incidenza percentuale dal valore aggiunto dell'industriale in senso stretto sul totale provinciale è sceso dal 33,7% del 2001 al 19,7% del 2014 (Tabella 15).

Nello stesso periodo, l'agricoltura ha oscillato negli andamenti del suo valore aggiunto e nella sua incidenza sul totale provinciale che, pur scendendo dal picco del 10,3% del 2000, si è attestato all'8,7% del 2014, comunque superiore all'incidenza che il settore evidenzia in media nelle regioni del Mezzogiorno e nell'intera Italia.

Tabella 15 – Valore aggiunto provincia di Matera: agricoltura e industria in senso stretto (prezzi correnti, milioni di euro)

anno	agricoltura		industria in senso stretto		totale attività eocnomiche
	valore	quota % sul totale	valore	quota % sul totale	
2000	290,7	10,3	912,0	32,2	2.830,9
2001	265,1	8,7	1.028,0	33,7	3.053,5
2002	233,2	7,6	1.027,2	33,5	3.066,4
2003	276,8	8,9	982,2	31,7	3.102,9
2004	291,5	8,9	1.023,0	31,3	3.272,3
2005	254,4	7,8	944,3	28,9	3.263,3
2006	237,3	7,0	992,2	29,3	3.382,0
2007	257,9	7,3	1.005,4	28,3	3.553,3
2008	270,8	7,8	895,4	25,9	3.463,6
2009	221,6	6,7	816,6	24,8	3.290,4
2010	227,6	7,6	643,6	21,5	2.992,0
2011	256,0	8,3	689,5	22,3	3.097,0
2012	256,1	8,6	628,6	21,0	2.994,8
2013	283,3	9,4	590,9	19,7	2.998,2
2014	261,2	8,7	590,0	19,7	2.991,9

Fonte: elaborazione OBI su dati Istat, Conti Economici Territoriali (edizione Dicembre 2016)

5.1. L'industria nel Materano: agroalimentare, chimica e legno-mobilio

Il comparto dei divani in pelle, dunque, ha subito un durissimo processo di ristrutturazione selettiva con pesanti perdite di unità locali e occupati, ma ha conservato nel territorio una tradizione manifatturiera qualificata e qualche marchio affermato che alimenta il lavoro per conto terzi di Pmi decentrate e diffuse sul territorio.

Fra le imprese del settore si segnalano tuttora Tre Pi, Egotaliano, Alfatex e il Consorzio Produzione e Servizi che opera come produttore per conto terzi (Tabella 16).

La Val Basento, invece, ha conservato, come si vedrà fra breve, una specializzazione chimica con presenza di aziende diverse da quelle del passato e attive anche nella lavorazione di materie plastiche. Anche il comparto farmaceutico è presente nella stessa area con la Gnosis Bio research.

Nella zona inoltre desta particolare interesse l'attività della società consortile Tecnoparco che offre servizi alle aziende insediate negli agglomerati dell'area, producendo e distribuendo energia elettrica e termica, gas tecnici e acque industriali, e trattando reflui delle industrie localizzate nel territorio.

È in esercizio nel territorio anche l'industria cementiera il cui stabilimento della Italcementi a Matera è stato ammodernato di recente, mentre apprezzabile si mantiene l'attività di imprese edili. A Borgo Venusio ha sede l'impianto della ILA del Gruppo Scianatico – presente anche a Genzano, come si è visto – che produce travetti per solai.

Nel comparto agroalimentare emergono, come si vedrà più ampiamente in seguito, le aziende e le OP operanti nella produzione e lavorazione di ortofrutta, mentre la Latte Rugiada opera nel lattiero-caseario e l'Amaro Lucano ha conquistato visibilità sul grande mercato nazionale.

Presenti nella provincia anche imprese meccaniche, fra le quali si segnalano in particolare la Alex, che produce profilati in alluminio, la Sudelettra – specializzata nell'impiantistica elettromeccanica – e la Ferrosud attiva nella manutenzione di carrozze ferroviarie.

Sempre Matera infine ospita un avanzatissimo centro di Geodesia spaziale dell'Agenzia spaziale italiana ove lavorano 100 persone.

L'export della provincia di Matera è costituito in prevalenza ancora da salotti in pelle – anche se questi ultimi hanno subito un forte ridimensionamento negli ultimi anni insieme a prodotti chimici di base, ortofrutta del

Metapontino, e prodotti da forno.

Tabella 16 – Fatturato anno 2015 delle maggiori aziende con sede legale nella provincia di Matera (milioni di euro)

Azienda	Settore	Addetti	Fatturato
Asso Fruit Soc. Coop.	Alimentare	10	79
Tre Pi	Mobilio	n.p.	53
Alex	Meccanica	44	44
E-Geos	Cartog. - Aerofoto	259	42
Zeta System	Logistica	16	35
Datacontact	Call center	682	27
Nuova Ghizzoni	Edilizia	162	25
Gnosis Bio Research	Farmaceutica	73	23
Sudelettra	Impiantistica	288	22
Egoitaliano	Mobilio	24	15
Di Leo Pietro	Alimentare	38	14
Semataf	Servizi ecologici	99	13
Edilco	Edilizia	61	13
Fe.Vi. Frutta	Alimentare	n.p.	13
De.Ra.Do.	Alimentare-pesce	n.p.	12
Produttori agricoli Agorà	Alimentare	n.p.	11
Or.Ma.	Tessile	55	11
Co.Par.M.	Meccanica	60	11
Cave Sinni	Estrattivo	n.p.	11
Nuzzaci Strade	Edilizia	48	9
Fagnano	Calcestruzzi	n.p.	9
Ferrosud	Meccanica	101	8
Nico Fruit	Alimentare	4	8
Consorzio Produz. e Servizi	Mobilio	148	8
Betafin	Edilizia	n.p.	8
Alfatex Italia	Mobilio	n.p.	7
Agricolafelice	Alimentare	1	7
Lista Appalti	Edilizia	n.p.	7
Iula Berardino	Logistica	n.p.	7
Tellus Soc. Coop.	Alimentare	n.p.	7
Si.Prem	Materiali edilizia	n.p.	6
Strammiello Trasporti	Logistica	n.p.	6
LP Puglia	Edilizia	n.p.	6
La Carpia Domenico	Servizi ecologici	n.p.	6

Fonte: archivio bilanci Cerved e Mediobanca, Le principali società italiane (2016)

Pur limitate ad un importo che nel 2013 ha raggiunto solo i 243 milioni di euro e che nel 2014 li ha superati, sfiorando i 256 milioni, salendo poi a 277 milioni nel 2015, tali flussi di esportazioni, o almeno quelli di limitate dimensioni che si dirigono oltreoceano, si avvalgono a volte dello scalo marittimo di Bari come porto feeder, per raggiungere poi, tramite l'hub di Gioia Tauro, le destinazioni finali, ma potrebbero anche – come si vedrà fra breve – percorrere una direttrice ferroviaria verso Potenza – Battipaglia – Salerno.

Nella Tabella 16 sono riportate per fatturato le principali aziende con sede legale nella provincia di Matera che forniscono un'indicazione (non sono infatti note le quote dei fatturati delle aziende che non hanno sede legale nella provincia ma che presentano comunque stabilimenti localizzati nel territorio come ad esempio la Cementeria del Gruppo Italcementi) sulla struttura produttiva provinciale.



6. I nodi nevralgici del trasporto merci in Basilicata

Come indicato nelle Linee strategiche e programmatiche del Piano regionale dei trasporti del maggio 2015 i nodi fondamentali per il trasporto di merci in Basilicata sono localizzati nelle due stazioni ferroviarie di Potenza centrale e San Nicola di Melfi nella sua provincia e nella piattaforma logistica intermodale di Ferrandina in provincia di Matera.

Il nodo di Potenza centrale è il principale nodo passeggeri della regione che presenta una certa funzionalità anche per le merci, essendo utilizzato dalle Ferrovie dello Stato e da industrie insediate negli agglomerati del Consorzio Asi di Potenza – fra le quali spicca la Siderpotenza, controllata dalle Ferriere Nord-Gruppo Pittini che movimenta come detto in precedenza, rottame di ferro e tondino per cemento armato – e del vicino Comune di Tito, mentre lo scalo di San Nicola di Melfi, situato nella zona del Vulture-Alto Bradano assolve un ruolo primario proprio per il trasporto merci con riferimento allo stabilimento automobilistico della FCA-SATA e delle aziende del suo indotto di primo livello.

Da questo scalo sono transitati 1.885 treni merci nel 2015, saliti a 2.010 nel 2016 con un incremento del 6,6%. Nei primi sei mesi del 2017 ne sono già transitati 1.019. RFI ha in corso l'elettrificazione della linea Potenza- Melfi-Candela-Foggia così da evitare in quest'ultima stazione il cambio di trazione per i treni merci che giungono dall'area melfitana.

L'esistenza in provincia di Matera delle grandi aree agricole del Metapontino fra le più fertili del Mezzogiorno – grazie anche alle infrastrutture irrigue realizzate nei primi anni '50 del '900 con la Riforma Agraria che favorirono lo sviluppo intensivo di un'ortofrutticoltura di pregio con prodotti destinati poi nei decenni successivi in gran parte ai mercati del Nord Italia e in parte anche all'estero – ha reso sempre più evidente la necessità di disporre nell'area di un centro di raccolta, stoccaggio, lavorazione e spedizione di derrate che ormai da tempo hanno incontrato crescente gradimento presso i consumatori del Nord e in alcuni mercati esteri.

Inoltre alla fine degli anni '50, durante la prima industrializzazione della Val Basento – legata al rinvenimento di giacimenti metaniferi – a Pisticci e Ferrandina erano state realizzate infrastrutture ferroviarie, poi in buona misura dismesse e rimaste inutilizzate, una volta sopravvenuto il declino dell'apparato manifatturiero che vi si era insediato.

È nata così l'esigenza – riproposta dagli Amministratori regionali – di operare

un rilancio dei due siti previa riqualificazione e selezione di nuove funzioni dell'armatura infrastrutturale tuttora esistente.

E così si è ritenuto opportuno prevedere che la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina possa costituire una piattaforma logistica di supporto al grande scalo marittimo di Taranto, ma anche più in prospettiva – data la loro collocazione strategica rispetto al corridoio produttivo e di collegamento intermodale est-ovest Basentano ionico – al più ampio assetto logistico del Mezzogiorno già fortemente strutturato sulla rete degli scali delle nuove Autorità dei sistemi portuali di Napoli-Salerno, Bari-Brindisi e Gioia Tauro, sugli Interporti Campano di Nola e Sud Europa di Marcianise, sugli scali intermodali di Brindisi-Tuturano e Bari-Ferruccio e sull'Interporto di Bari.

La piattaforma logistica intermodale di Ferrandina in tal modo potrebbe rappresentare – sia pure in un orizzonte temporale di medio-lungo termine – una cerniera al servizio delle produzioni di ampi territori della fascia calabro-lucana, sia del versante tirrenico che di quello ionico e potrebbe assolvere anche un'utile funzione di retroterra per i nodi portuali di riferimento ovvero Napoli, Salerno e soprattutto Taranto.

La Giunta regionale ha previsto pertanto un intervento di ampliamento del Centro logistico e la riqualificazione del suo raccordo ferroviario con la stazione di Ferrandina, ubicata lungo la linea Metaponto – Potenza – Battipaglia e collegata per via stradale e ferroviaria al porto di Taranto, da cui dista 82 chilometri.

L'hinterland del Materano, com'è noto, in campo agricolo è specializzato nella coltivazione di ortofrutticoli freschi, prodotti in una delle aree più fertili dell'Italia meridionale rappresentata dal Metapontino.

In tale contesto nel Maggio del 2013, con il contributo finanziario di Commissione Europea, Regione Basilicata, Provincia di Matera e Autorità portuale di Taranto , venne promossa l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione di un Centro Intermodale di supporto allo scalo di Taranto per la veicolazione di flussi di prodotti agricoli sia autoctoni e sia provenienti, almeno potenzialmente, da Paesi del bacino del Mediterraneo. In tal modo la piattaforma logistica, almeno nelle intenzioni dei suoi promotori, avrebbe dovuto assolvere il ruolo di centro integrato e propulsivo per la commercializzazione di produzioni ortofrutticole di qualità provenienti da un vasto hinterland sui mercati del Nord Italia e dell'Europa comunitaria. Il progetto prevedeva di realizzare un centro di raccolta e istradamento logistico insieme ad una struttura ricettiva di eccellenza, idonea ad ospitare manifestazioni, congressi, seminari e corsi di formazione con laboratori per la



certificazione della qualità e controllo igienico-sanitario dei prodotti agricoli e di quelli agroalimentari. Una volta a regime – e gestita soprattutto con criteri di piena redditività – la piattaforma avrebbe costituito lo strumento di promozione a livello nazionale e comunitario delle eccellenze di un grande bacino potenzialmente interregionale, oltre che sviluppare una funzione strategica di supporto alla crescita di attività indotte di trasformazione manifatturiera e di servizio, generabili anche tramite lo scalo tarantino che rappresenta uno dei nodi prioritari della rete europea transnazionale di trasporti TEN-T.

7. Dimensione e finalità della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina

Il quadro produttivo dell'agricoltura lucana annovera fra i suoi punti di forza anche l'orticoltura e la frutticoltura che si distinguono per qualità ed eccellenza dei loro beni, rappresentando così un comparto significativo della vita economica e sociale della regione.

Il Metapontino è il cuore della produzione ortofrutticola lucana, concentrando il 75% della superficie interessata da queste colture. L'area si caratterizza per le coltivazioni di pesche e albicocche – apprezzate sia come produzioni precoci che come materie prime per l'industria di trasformazione, anche se quest'ultima le utilizza in quantità ancora limitate – e per quelle di fragole, agrumi, kiwi, uva da tavola e ortive varie come asparagi, cavoli e insalate. Crescente interesse suscitano inoltre le produzioni biologiche e/o integrate di alta qualità come la coltura del ciliegio, anche se le superfici investite in essa risultano ancora marginali.

Ad attestare inoltre l'elevata specializzazione produttiva dell'area è intervenuto il riconoscimento del Distretto agroalimentare di qualità del Metapontino che aggrega 12 Comuni e interessa circa 5.000 imprese per una superficie complessiva di 74.000 ettari, dei quali circa 21.000 coltivati ad ortofrutta.

La consistenza del comparto rimane tuttora rilevante, nonostante la crisi degli ultimi anni abbia operato una drastica selezione di aziende operanti nel settore. La produzione lorda vendibile dell'ortofrutta del Materano si aggira secondo stime dell'INEA – intorno ai 300 milioni di euro all'anno, con una incidenza sul totale del settore agricolo regionale di circa il 40%.

Tuttavia la filiera ortofrutticola regionale, e quella del Metapontino in particolare, sono caratterizzate da un ciclo produttivo di tipo "corto", esaurendosi in larga misura nella commercializzazione di beni finalizzati al consumo fresco. La destinazione industriale interessa ancora pochi articoli dell'ortofrutta lucana tra cui principalmente il pomodoro da industria (per la produzione di pelati, concentrati, polpe e passate) e solo in minima parte l'albicocco, la fragola, e gli agrumi.

Ancora poco sviluppato e despecializzato inoltre risulta il comparto relativo alla lavorazione e trasformazione. Infatti, oltre al processo di primo trattamento (lavaggio e calibratura) e, in alcuni casi, prerefrigerazione per le produzioni ortive e fruttifere più soggette a deterioramento – svolto all'interno

delle stesse aziende di produzione, da commercianti, cooperative e Organizzazioni di Produttori (OP) – il confezionamento chiude la fase relativa al processo produttivo e le merci passano subito alla commercializzazione.
Circa la metà dei 50 impianti di lavorazione e delle 18 aziende di trasformazione dell'intera regione sono localizzate nel Metapontino, ove in realtà l'elevato numero degli operatori e delle strutture di lavorazione ha contribuito a lungo alla frammentazione dell'offerta, con aggravio dei costi di esercizio e di ammortamento di strutture di lavorazione spesso sovradimensionate. E così la frammentazione dell'offerta non ha consentito alla Grande Distribuzione Organizzata (GDO) – bisognosa di un vasto assortimento di prodotti e soprattutto di forniture quali-quantitative costanti nel tempo – di creare con molti operatori locali le condizioni per soddisfare la sua tipologia di domanda, condizioni ostacolate per lungo tempo e tuttora persistenti per una visibile carenza di spirito associativo fra i produttori. In molti casi infatti la merce viene venduta a grossisti di regioni limitrofe, o a rivenditori della zona o a consumatori privati, o trasferita dagli stessi produttori nei mercati all'ingrosso, con problemi organizzativi intuibili in termini di indisponibilità di molti addetti al lavoro notturno, difficile reperimento di mezzi di trasporto, inadeguato confezionamento.
Tutti elementi questi che, al momento, sembrerebbero rendere in buona misura disinteressata un'ampia platea di operatori locali alla realizzazione di una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina la cui piena operatività, invece, si giustificherebbe con processi intensivi di aggregazione e commercializzazione alla GDO italiana ed estera di quote crescenti di prodotti ortofrutticoli, la cui concentrazione delle quantità dovrebbe divenire in termini percentuali assolutamente prevalente sul totale della produzione lorda vendibile del territorio.
Negli ultimi anni comunque, alle strategie di vendita prima richiamate – che in realtà se si perpetuassero sancirebbero soltanto la debolezza contrattuale di molti produttori del Metapontino, esposti spesso a manovre speculative e a margini di ricavo sempre molto contenuti – si stanno sostituendo forme di commercializzazione che prevedono il conferimento delle produzioni a cooperative e a OP che – in alcuni casi aziendali divenuti significativi per i fatturati raggiunti – sono riuscite a qualificarsi come interlocutori privilegiati per la GDO.
Spiccano fra le Organizzazioni di produttori locali quelle inserite in organismi nazionali come:

- l'Apofruit Puglia e Metaponto con le due postazioni di lavorazione a Scanzano Ionico e facente parte dell'omonima cooperativa Apofruit

Italia di 1° grado la cui sede centrale è Cesena e che dispone in Italia di altri 11 stabilimenti operativi di lavorazione di cui 8 in Emilia Romagna, 1 nel Lazio, 1 in Sicilia ed un altro, al momento non operativo in Puglia, specializzato nella produzione e lavorazione di agrumi. Circa 1.400 sono gli ettari coltivati dai soci locali della cooperativa che raggiungono sul territorio un valore della produzione di circa 11 milioni e che movimentano nei periodo di punta 11 tir al giorno;

- l'Assofruit Italia, anch'essa presente a Scanzano Jonico, che nel 2015 ha raggiunto un fatturato di 78,9 milioni di euro grazie anche a Frutthera, la sua società per la commercializzazione. A questa Associazione è associata per l'esportazione anche una grande azienda privata, come La Taverna della famiglia Lunati con sede a Nova Siri, che opera con circa 120 addetti stagionali per dieci mesi l'anno e un fatturato di circa 6 milioni nel 2016 con produzioni di pesche, albicocche, latte, uva da tavola, vino e cereali bio;
- la FE.VI Frutta, centro di stoccaggio e di commercializzazione che associa 22 piccole e medie aziende agricole di Policoro, Scanzano Jonico e Marconia di Pisticci con un fatturato nel 2015 di 13,2 milioni di euro;
- la Fruttitalia Soc. Coop agricola, i cui soci alternano su 70 ettari una vasta gamma di coltivazioni orticole e frutticole per l'intera durata dell'anno;
- la Naturagri di Policoro – azienda di commercializzazione di imprese agricole biologiche o a produzione integrata che invia ortaggi, frutta e fragole non solo su mercati nazionali, ma anche in Germania, Svizzera e Paesi dell'Est;
- la Primo Sole, una cooperativa fondata nel 1996 da giovani produttori ortofrutticoli, soci lavoratori dell'azienda, che, in agro di Montescaglioso, coltiva 350 ettari lavorandone poi i prodotti in uno stabilimento di circa 1.600 mq. con 3 celle frigorifere di 350 mq. per la conservazione di fragole, agrumi, pesche, angurie, cavolfiori, broccoli, peperoni e lattughe, commercializzati poi con il proprio marchio, essendo stata la cooperativa promotrice e capofila della OP Primo Sole;
- la OP Agorà con sede a Metaponto che associa, fra le altre, aziende agricole di Pisticci, Bernalda, Scanzano Jonico, ma anche pugliesi con sede a Massafra, Ginosa e Palagiano.

Anche se questa modalità di commercializzazione incontra tuttora alcuni

ostacoli per i sovraccarichi di lavoro notturno cui sottopone molti addetti e per la carenza di basi logistiche adeguate alla raccolta e al trasporto delle merci, le OP lucane – impegnate a concentrare e ad assorbire nei limiti del possibile la produzione ortofrutticola dell'area metapontina, così da soddisfare le diverse esigenze del mercato – hanno raggiunto un buon grado di efficienza, ed oggi sono giunte a commercializzare circa il 50% della produzione ortofrutticola locale, il cui sbocco prevalente è sul mercato nazionale, raggiunto con trasporti su gomma in autoveicoli isotermici o frigoriferi, mentre all'estero – per la gran parte in Germania, in Francia, nel Regno Unito e nei Paesi Scandinavi – ne è destinato circa il 5%.

In relazione a queste percentuali è doveroso sottolineare tuttavia che dal confronto con dirigenti di una grande cooperativa operante in loco e con operatori privati è emerso che in realtà le quantità di produzioni metapontine destinate all'estero sono ben superiori, ma giungono sui mercati internazionali di riferimento tramite grandi aziende dell'Emilia Romagna, cui vengono vendute – come ad esempio la stessa Apofruit, la cooperativa Agrintesa di Cesena o altri organismi cooperativi – e che provvedono poi a loro volta a collocarle presso la Grande Distribuzione Organizzata (GDO) estera.

È opportuno peraltro ricordare che anche le OP presenti nel Metapontino e i prodotti locali di qualità che esse immettono sul mercato devono affrontare periodiche oscillazioni di prezzi e difficoltà di vendita di alcune varietà che, aggredite dalla concorrenza di beni provenienti dall'estero o da altre aree del Paese, non vengono acquistate, o lo sono a prezzi molto contenuti dalla GDO, determinando in tal modo giacenze di difficile smaltimento, o remunerazioni del capitale investito in certe colture quasi inesistente.

L'offerta di prodotti ortofrutticoli del Metapontino, ancora in larga misura venduti a grossisti locali o sul mercato meridionale, e la conseguente limitatezza dei volumi di produzione già aggregati dalle OP – che, per quanto in crescita e ormai consolidati nei rapporti commerciali con la GDO, rimangono tuttavia intorno alla metà della produzione complessiva – sembrerebbero al momento rendere problematica la sostenibilità di medio-lungo termine di una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina di rilevanti dimensioni che punti su una movimentazione merceologica monosettoriale.

Né la sua collocazione nell'area retroportuale di Taranto potrebbe assicurarle movimentazioni di derrate ortofrutticole di grandi dimensioni in arrivo da altri Paesi mediterranei per due ragioni:

- in primo luogo perché sino ad oggi – per quanto più volte auspicato dalla stessa Autorità portuale ionica – non si è ancora attivato alcun

traffico di prodotti ortofrutticoli provenienti nello scalo di Taranto da altri Paesi del Mediterraneo, dai quali partono carichi di frutta esotica (banane, datteri, arachidi, ecc.) o di caffè che non attraccano però – o almeno non ancora – nello scalo ionico;

- ed in secondo luogo perché – se mai si avviasse il traffico di quei beni – essi presumibilmente troverebbero strutture di stoccaggio e frigoconservazione all'interno dello stesso scalo tarantino, costituite dalla Piattaforma logistica facente capo alla società Taranto Logistica S.p.A., già costruita con un investimento di 219 milioni, inaugurata dal Ministro Delrio il 2 Dicembre del 2015 e tuttora in gran parte inutilizzata, almeno per lo scopo per cui era stata realizzata.

Diverso invece anche a breve termine potrebbe essere il ruolo dello scalo ionico per l'ortofrutta metapontina destinata ad alcuni lontani mercati esteri, oggi raggiunti da navi in partenza da Gioia Tauro che – in mancanza al momento di collegamenti di vettori da Taranto – finiscono così col costringere molti operatori locali a servirsi dello scalo hub calabrese, considerato più lontano dall'area del Metapontino e raggiungibile a costi di trasporto più elevati.

8. Una visione più ampia

La movimentazione dell'ortofrutta di qualità del Metapontino non sembrerebbe quindi da sola rendere sostenibile nel medio-lungo termine la realizzazione/rigenerazione/rilancio di una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina almeno con i volumi di prodotti trattabili attualmente e con quelli, allo stato attuale, attendibilmente prevedibili nei prossimi anni.

Un'attenta analisi del sistema produttivo della provincia di Matera, ma anche di un più vasto comprensorio che abbraccia la Basilicata centrale e le contigue aree della Puglia – includendone da Nord-Ovest a Sud-Est i Comuni di Minervino, Spinazzola, Poggiorsini, Gravina, Altamura, Santeramo e Noci – evidenzia due elementi meritevoli di opportuna valutazione ai fini dell'individuazione di traffici aggiuntivi a quelli dell'ortofrutta per la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina.

Il primo elemento pone in evidenza come nei cinque agglomerati del Consorzio per lo sviluppo industriale di Matera – Valle del Basento (Ferrandina e Pisticci) La Martella, Iesce, Irsina e Policoro e in particolare nei primi quattro – operi tuttora un apparato di produzione manifatturiera non irrilevante con imprese di piccole e medie dimensioni, ma in qualche caso anche grandi almeno per i gruppi di appartenenza, attive in vari comparti che spaziano dalla chimica alle materie plastiche, dai salotti in pelle alla loro componentistica, dalla meccanica all'agroalimentare, dall'ecologia ai materiali per l'edilizia e che movimentano volumi significativi di materie prime e di prodotti finiti.

L'ultima rilevazione operata dall'organismo consortile ha registrato la presenza nei quattro agglomerati prima ricordati di 147 aziende, a prevalente carattere manifatturiero per un totale di 5.253 addetti. Come evidenziato anche da esperti professionisti locali che operano al servizio di industrie e società insediate nell'area, sono circa 50 le aziende più significative fra quelle presenti, sia per volumi di fatturato che di flussi import-export e movimentazioni di camion in arrivo ed in partenza stimati in circa 290 al giorno:

- BBC Group per estrusi di leghe di alluminio;
- Alex anch'essa per estrusi in alluminio;
- Gruppo Iula, attivo nei servizi per l'ecologia;
- BRAAS che produce tegole e accessori per tetti e coperture in laterizio;

- Bripla Sud per la produzione di pannelli isolanti termici per l'edilizia;
- Coparm, progettazione e costruzione impianti trattamento rifiuti;
- Cogestra che produce conglomerati bituminosi;
- Coopbox in produzione nei sistemi di packaging;
- Co.Par.M attiva in costruzioni particolari meccaniche;
- Novatex Italia che produce reti per rotopresse
- industrie chimiche DOW (prodotti poliuretanici)
- Helesi (pallets box);
- Fapak attiva nei films in nylon per imballaggi alimentari;
- Texil Full che confeziona biancheria;
- Equipolymers che produce resine per pet;
- Main attiva nei materiali assorbenti innovativi;
- LA.ES con i suoi laminati estrusi termoplastici;
- Maxim che produce salotti;
- Geogastock con impianti di compressione per lo stoccaggio del gas naturale;
- GreensWitch che produce biodiesel;
- Smecap attiva nei prefabbricati in calcestruzzo;
- Politex, produttrice di tessuti non tessuti;
- Comer, componenti macchine agricole,
- Derado surgelazione di prodotti ittici;
- F.lli Laurieri Mastri Fornai, prodotti da forno;
- Gruppo Ife, produzione di pani fungini;
- Pastai di Matera, paste alimentari biologiche;
- Siderurgica lavorazione di metalli ferrosi;
- Molino Tandoi, prodotti di molitura;
- Cementeria dell'Italcementi, cemento.

Queste industrie in un numero crescente di casi – in particolare nell'agroalimentare, nel mobilio in pelle, nella chimica e nella meccanica – sono presenti sul mercato nazionale e su qualche mercato estero e potrebbero ritenere utile una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina in cui caricare su carri ferroviari semirimorchi, completi o no di motrice (codifica P80) che sarebbero istradabili poi verso Nord lungo la direttrice Potenza – S. Nicola di Melfi – Candela – Foggia – o a Sud verso Taranto da dove proseguirebbero per il Nord lungo la linea adriatica sulla quale entro l'anno saranno completati i lavori di adeguamento delle gallerie che, invece, da Pescara verso il Nord sono già agibili. Al contrario, l'itinerario ferroviario da Ferrandina verso Metaponto – Taranto avrebbe bisogno di un potenziamento su cui si tornerà

fra breve.

Il secondo elemento meritevole di valutazione riguarda la presenza, nella fascia territoriale pugliese confinante con la Basilicata centrale, di un gruppo di Comuni da Minervino Murge a Noci, come in precedenza sottolineato, nei quali si sono storicamente addensati apparati produttivi di particolare consistenza anche se variamente distribuiti nei singoli centri che includono cluster rilevanti di PMI (ma anche grandi fabbriche del Gruppo Natuzzi) attive in particolare nei settori dell'agroalimentare, della meccanica, dei divani in pelle e delle energie rinnovabili. Tali aziende, in misura crescente export-oriented, da tempo hanno manifestato l'esigenza di un Centro di movimentazione intermodale sulla Murgia al servizio delle loro spedizioni di merci sui mercati esteri.

Tale Centro in realtà non è mai stato realizzato e le tante imprese localizzate sulla Murgia – essendo peraltro lontane dallo scalo di Bari Lamasinata delle FS raggiungibile per lunghi anni solo lungo l'asse viario molto disagevole della SS 96 – finalmente interessato da qualche tempo da imponenti lavori di adeguamento lungo il suo intero corso – hanno sempre utilizzato il trasporto su gomma per inviare verso il Nord i propri prodotti, o verso i porti di imbarco di Salerno e di Gioia Tauro.

Per quelle aziende, pertanto, potrebbe essere più conveniente inviare su gomma lungo un percorso più breve verso la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina le loro merci per poi valutare la possibilità di far caricare su carri ferroviari. semirimorchi, completi o no di motrice, e istradarli verso Nord o in direzione del porto di Taranto, oggi raggiungibile dalla Murgia attraverso un asse viario del tutto inadeguato a reggere volumi di traffico elevati. Inoltre è necessario verificare lo stato della viabilità fra le aree più dinamiche della Murgia e la Val Basento per favorirvi un afflusso sostenuto di automezzi che vogliano poi caricare su ferrovia prodotti o anche i veicoli commerciali su cui essi viaggiano.

La piattaforma logistica intermodale di Ferrandina – partendo dall'iniziale progetto adibito alla movimentazione di prodotti ortofrutticoli di pregio – potrebbe porsi al servizio non solo delle esigenze trasportistiche dell'intero apparato manifatturiero del Materano, ma anche di quelle di un robusto sistema di produzione industriale diffuso lungo la dorsale murgiana della Puglia, da Minervino a Noci, che annovera, fra molte altre, alcune aziende con fatturati che nel 2015 hanno superato singolarmente anche i 60-70 milioni.

Ci si riferisce in particolare – solo per citarne alcune – alle produzioni di divani in pelle del Gruppo Natuzzi nei siti di Santeramo, alle industrie molitorie di Altamura e Gravina di Puglia come:

- il Semolificio Moramarco (79,1 mln di euro di fatturato nel 2015);
- il Semolificio Loiudice (76,5 mln);
- l'Industria Molitoria Mininni (56,1 mln);
- la C.D.P. molino (34,2 mln);
- l'Industria molitoria Martimucci (20,9 mln);
- il Molino Andriani di Gravina di Puglia (33,4 mln),

o a quelle di altri comparti come:

- la Cereal Sud, commercio di grani di Altamura (108,1 mln);
- la Costruzioni Barozzi di Altamura (40,4 mln);
- la meccanica Bawer di Altamura (15,7 mln);
- la MAX Divani di Altamura (17,2 mln);
- la Fertilsud di Spinazzola (67 mln);
- la meccanica OMM (11,5 mln), anch'essa di Spinazzola;
- la NATCO, lavorazione pelli, di Santeramo (26,6 mln)
- il Biscottificio Di Leo, a Iesce (14 milioni);
- il Panificio e biscottificio Di Gesù (Altamura);
- il Panificio Oropan;

Le dimensioni dell'output complessivo di queste nuove possibili utenze della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina potrebbero allora comportarne una ridefinizione progettuale, un suo diverso dimensionamento e, soprattutto, un assetto interno dei binari di presa e consegna e delle aree di movimentazione idoneo a favorire anche la partenza su carri ferroviari di semirimorchi con traffico accompagnato e non accompagnato.

Contemporaneamente un rilancio della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina impone i seguenti interventi con carattere prioritario sull'armamento ferroviario esistente:

- adeguamento del nodo ferroviario di Ferrandina a modulo opportuno nella zona ASI di Matera (collegamento da ultimo miglio) per un importo di circa 7 milioni di euro;
- potenziamento dei collegamenti al distretto industriale di Ferrandina e la realizzazione del corridoio Taranto – Metaponto e Ferrandina – Metaponto per adeguamento a modulo da 750 metri, sagoma PC80 e peso assiale D4 per un importo 17 milioni di euro;
- adeguamento riclassificazione sagoma PC80 sul tratto Ferrandina – Metaponto – Gioia Tauro per un importo di 10 milioni di euro.

Le analisi sintetiche svolte in precedenza – proponendo una ricognizione dettagliata dei sistemi produttivi di un bacino territoriale interregionale ben più ampio di quello del Materano – hanno cercato di indicare nuovi possibili utenti

di una struttura di movimentazione intermodale localizzata a Ferrandina che deve essere concepita come base strumentale per l'esercizio delle attività correnti di una società di gestione di servizi che devono sempre misurarsi con il mercato.

La considerazione appena formulata apparirà tuttavia meno ovvia ove si consideri che ogni investimento in una struttura come quella auspicata in Val Basento dall'Amministrazione regionale della Basilicata, sin dalle fasi di progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva non deve in alcun modo configurarsi come un investimento puramente immobiliare, finalizzato cioè a costruire manufatti anche di rilevanti dimensioni e funzionalmente raccordati a infrastrutture viarie e ferroviarie, per il cui uso però non siano stati preventivamente analizzati i flussi di traffico realmente intercettabili e che, pertanto, non sia fondato su una rigorosa analisi costi-benefici, seguita da un'analisi costi-ricavi posta alla base di un accurato *business plan* di una società di gestione. È fondamentale in tal senso condurre, parallelamente alla presente indagine conoscitiva, anche un'analoga verifica del numero e delle caratteristiche dei soggetti privati concretamente interessati ad investire capitale di rischio proprio, insieme e di concerto con le istituzioni pubbliche, nel progetto complessivo.

L'esperienza dell'Interporto di Cerignola – completato alcuni anni orsono al servizio delle movimentazioni del grande bacino agricolo dell'area Ofantina pugliese ma mai utilizzato ed ormai in stato di totale abbandono – deve stimolare attente riflessioni sulla reale utilità di strutture che, pur nate dalle migliori intenzioni dei loro promotori – nel caso specifico l'Amministrazione comunale di Cerignola – in realtà non erano state precedute e accompagnate nella loro fase realizzativa da approfonditi confronti con i potenziali utenti della stessa.

In proposito, è opportuno ribadire che con la strategia delineata e perseguita con determinazione dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e riassunta nell'idea forza "Connettere l'Italia" tutti gli interventi sinora proposti in materia di Interporti e piattaforme logistiche in varie parti d'Italia devono configurarsi – previa analisi costi-benefici e rigorosa valutazione dei flussi di traffico consolidati e attendibilmente prevedibili là dove sono auspicati i diversi investimenti – come interventi realmente utili alle aziende, chiamate perciò a discuterne ex ante la realizzazione con consultazioni partenariali che devono contribuire in tal modo a rendere pienamente sostenibili sul mercato le nuove strutture richieste dai territori, o quelle di cui si solleciti l'ampliamento.

E a tal fine per avvalorare tale orientamento si potrebbe anche stimolare la

partecipazione di capitali privati – selezionandoli con bandi volti a sollecitarne manifestazioni di interesse – nella realizzazione e gestione di una struttura siffatta, o almeno ipotizzarne una partecipazione in joint-venture con capitali apportati dall'operatore pubblico.



9. Ferrandina nel sistema dei trasporti del Mezzogiorno

La recente riforma portuale e la conseguente costituzione delle Aree Logistiche Integrate (ALI), rappresentano una duplice sfida per le regioni del Mezzogiorno. Sfida che non riguarda soltanto la migliore funzionalità dei porti e delle aree logistiche ad essi collegate, ma una nuova concezione dello sviluppo economico – territoriale delle regioni meridionali. Esse infatti pongono le basi a supporto del potenziamento dei sistemi produttivi locali.

In questo quadro, gli interventi infrastrutturali nel settore della logistica e del trasporto delle merci nel Mezzogiorno trovano giustificazione soprattutto nella misura in cui intervengono per migliorare la competitività dei sistemi produttivi territoriali che tali regioni oggi sono in grado di esprimere. Perché siano efficaci, occorre quindi che tali interventi si inseriscano all'interno di una strategia che prenda spunto dai diversi sistemi produttivi esistenti e dalle esigenze reali di domanda di servizi di trasporto e logistica che essi tendono ad esprimere.

Lo scenario di crescita di lungo periodo che si prospetta per l'economia delle regioni del Mezzogiorno, e della Puglia, Basilicata e Calabria in particolare, trova giustificazione nelle potenzialità insite in esso con riferimento a:

- crescita delle esportazioni di beni manifatturieri prodotti nelle stesse regioni meridionali; esse spaziano dai comparti dei prodotti agro-alimentari freschi, del lattiero-caseario ed in generale dei prodotti di lavorazione delle materie prime agricole (come la pasta ed i prodotti alimentari secchi e da forno); del settore petrolifero e delle attività di raffinazione ad esso collegate (prodotti grezzi e raffinati); della filiera dell'automotive; del settore siderurgico e del legno e mobile (imbottito e non); del comparto aero-spaziale, per citarne i principali;
- potenziamento dei canali di fornitura dei prodotti intermedi e semilavorati provenienti dalle altre regioni italiane e dall'estero (cosiddetto B2B), necessario presupposto per accelerare la crescita dei sistemi produttivi locali, a partire dalle PMI agricole ed industriali;
- rafforzamento del sistema della grande distribuzione organizzata (GDO), particolarmente nelle grandi aree urbane, con riferimento specifico alla catena logistica dei beni di largo consumo, alimentari e non alimentari, la cui fornitura spesso dipende da canali distributivi le cui basi sono localizzate nel Centro-Nord;

- supporto alla crescita ed all'innovazione delle catene di distribuzione delle merci nelle aree urbane, con particolare riferimento al settore dell'e-commerce, come modalità di acquisto diretta tra consumatore e produttore/grande distributore (il cosiddetto B2C); in prospettiva, le regioni meridionali, e quelle Sud-Orientali in particolare, devono porsi nelle migliori condizioni per accogliere i futuri investimenti delle multinazionali operanti nel settore, come ad esempio Amazon, Alibaba ed eBay.

Il potenziamento dei settori del trasporto delle merci e della logistica, e dei nodi portuali, interportuali e delle piattaforme intermodali ad essi collegati, costituisce un elemento indispensabile perché l'insieme delle potenzialità sopra riportate possano manifestarsi in modo completo.

È in questo quadro che si inserisce e trova giustificazione la necessità, più volte ricordata in sede nazionale ed europea, di creare condizioni di pari opportunità nell'accessibilità dei territori, come presupposto per riavviare il processo di riequilibrio territoriale, in contro-tendenza rispetto a quanto accaduto nel recente passato. La Basilicata si inserisce in questo quadro, in funzione di regione "di cerniera" tra Puglia ad Est e Calabria e Campania ad Ovest.

L'area vasta oggetto di analisi è caratterizzata dalla duplice presenza di importanti infrastrutture portuali e di nodi intermodali di interesse regionale e nazionale, e di importanti aree produttive caratterizzate sia da grandi imprese (come ad esempio FCA e ILVA), sia da un tessuto di piccole e medie imprese diffuse sul territorio sia da un'agricoltura molto fiorente e dinamica.

Fra le province comprese direttamente o indirettamente in tale area, vi sono quelle di Bari, Brindisi, Lecce e Taranto ad Est, del Metapontino e del Materano in Basilicata e del Cosentino nella Calabria Nord-Orientale.

Dal punto di vista trasportistico, l'area è attraversata da uno dei quattro corridoi europei TEN-T che toccano l'Italia, il Corridoio Scandinavo – Mediterraneo nella sua sezione meridionale. In base al Connecting Europe Facility (CEF), lo strumento di finanziamento che l'Unione Europea ha espressamente sviluppato per programmare gli investimenti nell'ambito dei trasporti, gli interventi che interessano il nostro paese, ed il Mezzogiorno in particolare, finanziati attraverso il CEF sono, a partire da Nord:

- tunnel del Brennero e la linea Fortezza – Verona;
- tratta ferroviaria Verona – Bologna;
- tratta ferroviaria Bologna – Ancona;
- tratta ferroviaria Napoli – Bari;
- tratta ferroviaria Napoli – Reggio Calabria;



- tratte ferroviarie Messina – Catania e Augusta – Palermo;
- porti della Spezia, Livorno, Ancona, Napoli e Bari;
- porti di Palermo, Taranto, Valletta e Marsaxlokk (Malta).

Va sottolineato come tutti gli interventi citati, e non soltanto quelli che interessano direttamente il Sud, siano egualmente importanti per la ripresa dell'economia meridionale. È infatti lungo i due corridoi Adriatico e Tirrenico che maggiormente si potranno sviluppare i flussi di traffico merci a supporto delle esportazioni del Mezzogiorno verso il continente europeo. Il loro rapido completamento, a cominciare proprio dal tunnel del Brennero, costituisce dunque un presupposto fondamentale per raggiungere tale scopo.

Allo stato attuale, secondo i dati forniti da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), il traffico ferroviario di merci nel nostro paese è concentrato per il 64% nelle regioni settentrionali, per il 28% nelle regioni centrali e soltanto per l'8% nel Mezzogiorno; per le regioni del Sud, quindi, si prospetta un ampio margine di recupero rispetto alle altre aree del paese e gli sforzi in atto da parte di tutti gli attori della catena logistica, dal gestore dell'infrastruttura agli operatori ed imprese ferroviarie pubbliche e private, sono fortemente indirizzate a migliorare tale performance, favorendo un maggior uso della ferrovia lungo le principali direttrici nazionali ed europee.

L'introduzione delle ALI come strumento di programmazione territoriale di lungo periodo rappresenta un elemento di rafforzamento nella programmazione regionale, dando spunto ad iniziative di coordinamento su scala interregionale fra sistemi produttivi complementari che da soli non sarebbero in grado di mettere in campo la necessaria forza di penetrazione sul mercato.

Si ricorda come la programmazione degli investimenti infrastrutturali da parte di RFI sulla rete del Mezzogiorno con riferimento allo sviluppo delle ALI riguardano sia le modalità di entrata e di uscita dai nodi portuali ed interportuali (gestione dell'ultimo miglio), sia il potenziamento delle capacità di trasporto dei corridoi adriatico e tirrenico lungo la direttrice Nord-Sud.

9.1. Il progetto di Ferrandina nel corridoio Scandinavo – Mediterraneo

Nella Figura 4 è riportata la sezione meridionale del corridoio Scandinavo – Mediterraneo della rete europea TEN-T. Per comprenderne a pieno le sue funzioni di asse di raccordo tra l'Italia Centro-Settentrionale e, più in generale, l'Europa continentale ed il Mediterraneo, va ricompresa al suo interno la tratta ferroviaria Adriatica che da Foggia ad Ancona consente il collegamento con gli altri corridoi che raggiungono il nostro paese nelle regioni settentrionali. Il fatto che tale tratta non faccia direttamente parte del corridoio Scandinavo – Mediterraneo non significa che non rivesta una funzione strategica nel quadro complessivo del sistema dei collegamenti delle regioni meridionali. Non a caso, tale asse costituisce già da oggi il principale corridoio di collegamento Nord – Sud per le merci, come comprovato dal crescente numero di treni che la percorrono.

Figura 4 – Corridoio Scandinavo – Mediterraneo, sezione meridionale



Fonte: Unione Europea.

E in questo quadro che si inserisce la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina posizionato all'interno della tratta ferroviaria Taranto – Pisticci – Ferrandina – Potenza – Battipaglia. Tale piattaforma è posizionata lungo una linea ferroviaria in cui sono attualmente programmati investimenti di potenziamento che riguardano in modo particolare il traffico passeggeri di natura regionale ed interregionale, come testimoniato dalla presenza, già da oggi, di servizi a lunga percorrenza sulla direttrice Taranto – Napoli – Roma – Milano effettuati con materiale rotabile di ultima generazione. In prospettiva, quindi, l'utilizzo di tale linea va inserito in un quadro che preveda il transito di treni merci con caratteristiche di lunghezza, peso per asse e sagoma che attualmente non corrispondono agli standard europei.

Mentre per quanto riguarda i collegamenti stradali, la piattaforma non presenta limitazioni e strozzature di particolare rilevanza, il collegamento ferroviario va necessariamente inserito in un quadro di riferimento che presenta un duplice aspetto. Esso riguarda, da un lato, la tratta Ferrandina – Pisticci – Metaponto – Taranto, che fa riferimento, come verrà illustrato più avanti, alla possibile vocazione retro-portuale della piattaforma, in sinergia con le altre aree logistiche retro-portuali immediatamente prospicienti il porto, e, dall'altro, la tratta Ferrandina – Potenza – Battipaglia, che si inserisce entro un più lungo corridoio trasversale che unisce la regione calabro-lucana e pugliese alla Campania meridionale, ed in particolare ai porti di Napoli e Salerno. Come è facile comprendere, le due tratte presentano caratteristiche completamente diverse per lunghezza, complessità del percorso, funzioni trasportistiche svolte, e, conseguentemente, come livello di interventi infrastrutturali e conseguenti tempi di realizzazione richiesti.

È da tali valutazioni che si basa la lettura delle funzioni dell'area vasta individuata in precedenza, ed in particolare quella del Metaponto e di Ferrandina, in quanto parte di un sistema trasportistico ad "Y" che partendo dal porto di Taranto, consente, da un lato, di raggiungere la direttrice Tirrenica e, dall'altra, quella Adriatica, in funzione delle diverse esigenze di origine/destinazione delle merci. Posto in altri termini, il nodo di Ferrandina assume la duplice funzione di centro di scambio sinergico tra l'ALI campana dei porti di Napoli – Salerno e le ALI pugliesi dei porti di Taranto e di Bari e Brindisi.

L'esistenza di un'area dedicata alla logistica nel Metapontino risponde ad esigenze di razionalizzazione, stabilizzazione e consolidamento del sistema produttivo dell'agricoltura e dell'industria di un'area vasta che va dalla Puglia Centro-Meridionale alla Basilicata Orientale e Meridionale fino alla Calabria Nord-Orientale.

Il progetto potrà inoltre contribuire a definire il percorso di rilancio dei porti pugliesi, a cominciare da quello di Taranto, ed a potenziare un possibile nuovo ruolo di quello di Brindisi.

Il caso della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina richiede in primo luogo un'attenta valutazione dell'effettivo posizionamento strategico della regione nell'ambito del quadro di riferimento del panorama del trasporto merci e della logistica dell'intera area meridionale orientale. La posizione baricentrica della Basilicata e del suo sistema economico produttivo, agricolo ed industriale, rispetto ai due corridoi Tirrenico ed Adriatico è un primo asset di cui la regione dispone anche se non sufficiente per poter garantire la sostenibilità di medio-lungo periodo della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina.

Un'area come quella di Ferrandina può ragionevolmente svolgere un ruolo in ambito logistico su scala regionale e soprattutto sovra-regionale? Un primo argomento riguarda la necessità di individuare/selezionare uno o più settori specifici di specializzazione che possano risultare vincenti per l'area; ciò si basa in primo luogo sulla possibilità di costituire punto di aggregazione all'interno di distretti produttivi che si estendono sui territori di più regioni, tra Basilicata, Puglia e Calabria. Un primo settore che risponde a tali requisiti è rappresentato da quello agro-alimentare ed alla filiera logistica e distributiva ad esso collegata. Le produzioni agricole di qualità del Metapontino lucano e calabro e delle provincie di Bari, Taranto, Brindisi e Lecce possono trovare nell'esistenza di un punto di aggregazione e di consolidamento della merce un importante fattore di competitività rispetto ad altre aree produttive concorrenti nel Mediterraneo (come ad esempio, nel caso di Perpignan in Francia per le merci provenienti dalla Spagna e dal Nord Africa), nel comune obiettivo di raggiungere mercati di sbocco lontani.

Ciò comporta la possibilità per i sistemi produttivi locali di uscire da una logica di mercato, i cui orizzonti di riferimento sono tendenzialmente locali e regionali, a favore di una dimensione che travalica tali confini, supportandone l'ingresso su scala nazionale ed internazionale. In tal senso, creare opportunità e spazi per lo sviluppo delle imprese di produzione sui mercati esteri è l'obiettivo di lungo periodo, ambizioso, ma strategico che tale progetto deve porsi. Su questo fronte, la vicinanza di due porti di interesse internazionale come quelli di Gioia Tauro e di Taranto, oltre a quelli di Bari e di Brindisi, costituisce un fattore strategico di competitività rispetto ad altre aree simili.

Fra gli altri settori che possono unirsi a quello agro-alimentare, nell'accrescere i fattori di scala e nel creare quindi le quantità necessarie a giustificare la piattaforma, vanno ricordati quelli del mobile imbottito, tradizionalmente

presente nell'area del materano e del barese, e quelli, ricordati nei paragrafi precedenti, di altri comparti manifatturieri cha, per citarne alcuni, vanno dall'automotive all'indotto del settore petrolifero ed energetico.

All'aggregazione di merci appartenenti a filiere produttive differenti va aggiunto un ulteriore elemento di competitività riguardante il bilanciamento dei flussi non soltanto sulla direttrice Sud-Nord, ma anche Nord-Sud. Una funzione importante in tal senso può essere svolta dal sistema logistico della GDO e dalle reti dei supermercati e degli ipermercati ad essi collegati. Il rifornimento dei prodotti distribuiti su tali canali richiede la creazione di reti di trasporto organizzate ed efficienti, in grado di far giungere la merce nei tempi e nelle modalità richieste dal cliente, nel rispetto dei parametri ambientali, un fattore a cui le grandi imprese del settore sono sempre più attente.

9.2. L'autoparco di Galdo di Lauria

Nel quadro di bilanciamento dei flussi sulle direttrici Sud-Nord e Nord- Sud evidenziato nel paragrafo precedente, un ruolo strategico potrebbe avere la costruzione di un autoparco nel comune di Lauria in provincia di Potenza e più precisamente nella frazione di Galdo di Lauria (Figura 5) posizionata strategicamente lungo l'autostrada A2 o Autostrada del Mediterraneo.

Figura 5 – Galdo di Lauria (frazione di Lauria, Potenza)



Fonte: Google Maps.

L'autoparco intercetterebbe il traffico merci su gomma proveniente da e con destinazione la regione Sicilia e veicolato lungo l'autostrada A2 o Autostrada del Mediterraneo che risulta l'arteria stradale che collega l'isola all'Italia del Nord confluendo nelle altre arterie stradali lungo la dorsale adriatica. La posizione geografica strategica consentirebbe alle imprese di trasporto di effettuare il trasporto non utilizzando il secondo autista riducendo così il costo relativo al personale. Infatti, la normativa vigente in tema di guida e di riposo per gli autotrasportatori di veicoli di massa complessiva superiore ai 35 quintali prevede un periodo di guida giornaliero massimo di 9 ore con un riposo giornaliero minimo di 11 ore che diminuisce (nell'arco delle 30 ore) ad 8 ore nell'ipotesi di due conducenti a bordo del veicolo.

I tempi medi di percorrenza dalle regioni del Nord Italia non consentono infatti di raggiungere la Sicilia all'interno delle 9 ore rendendo quindi necessaria una pausa intermedia. Ad esempio, la distanza tra Messina e Bologna è di circa 1.050 km per un tempo previsto di viaggio (ad una velocità media di crociera di 90 km orari) di circa 11 ore (a cui va aggiunto il tempo necessario alla traversata dello Stretto di Messina) e la distanza tra Messina e Milano risulta pari a circa 1.250 km un tempo previsto di viaggio di circa 14 ore.

Dai dati Istat, le tonnellate di merci trasportate su strada e caricate in Sicilia con scarico in Emilia Romagna o in Lombardia tra il 2014 ed il 2015 hanno registrato un incremento del 126% passando dalle circa 190.000 tonnellate alle 430.000 tonnellate. A livello regionale la crescita è risultata pari al 178% per le merci destinate in Lombardia e del 91% per le merci destinate in Emilia Romagna. A ciò si aggiunge un incremento della quota del traffico relativa delle due suddette regioni sul totale del traffico in uscita dalla regione Sicilia dall'8% del 2014 al 24%.

Allo stesso tempo le merci caricate in Lombardia e destinate in Sicilia sono passate dalle circa 171.000 tonnellate del 2014 alle circa 310.000 tonnellate del 2015 per un incremento dell'81%, incremento che ha raggiunto il 101% per le merci caricate in Emilia Romagna e destinate in Sicilia passate dalle circa 143.000 tonnellate del 2014 alle circa 288.000 tonnellate del 2015.

L'autoparco di Galdo di Lauria risulterebbe decisamente funzionale anche con riferimento alla pausa prevista dalla normativa di 45 minuti ogni 4 ore e 30 minuti. L'autoparco, infatti, potrebbe intercettare le pause brevi del traffico merci su gomma proveniente dalla Sicilia e diretto verso il Centro ed il Nord Italia soprattutto in considerazione del fatto che l'autostrada A2 attraversa gli Appennini calabresi e lucani per buona parte del suo percorso. Il tracciato per lunghi tratti (oltre i 200 km) presenta di conseguenza le caratteristiche tipiche

delle cosiddette "autostrade di montagna" rendendo più impegnativa la guida degli automezzi pesanti. Oltre che al rispetto della normativa in tema di pause, l'autoparco di Galdo di Lauria sarebbe funzionale al ristoro fisico degli autotrasportatori.

Diversi dovrebbero essere i servizi che l'autoparco dovrebbe offrire per intercettare la domanda e offrire un servizio di elevata qualità ed utile agli autisti ed ai veicoli. Tra questi, per citarne i principali, l'autoparco dovrebbe disporre di:

- area di sosta attrezzate, anche parzialmente coperte, con eventuale disponibilità di colonnine di ricarica elettrica per mezzi/contenitori refrigerati o per altre esigenze;
- aree verdi di ristoro attrezzate con sedute e tavoli, WC chimico, fontana, ecc.
- distributore di carburanti e, da valutare, di LNG;
- docce e bagni;
- bar e ristorante ed eventualmente hotel;
- gommista;
- officina parti di ricambio ed altri accessori
- sistema di sicurezza con telecamere a circuito chiuso e/o altre soluzioni di controllo antifurto.

L'autoparco di Galdo di Lauria arricchirebbe l'Autostrada del Mediterraneo di utili servizi colmando così una lacuna fino ad oggi ha contraddistinto il tratto autostradale della Salerno – Reggio di Calabria.

Non da ultimo va considerato il possibile impatto positivo che l'autoparco di Galdo di Lauria avrebbe sulla sicurezza stradale fornendo un punto di ristoro fisico per gli autotrasportatori ed i mezzi che beneficerebbero di controlli, e all'occorrenza della necessaria manutenzione.

Come mostrato nella Figura 6, si completerebbe così in misura efficiente ed efficace il riassetto logistico dell'intera regione Basilicata e dell'area più vasta individuata in precedenza creando un triangolo virtuale costituito dall'asse ferroviario Potenza-Melfi a Nord della regione, dalla piattaforma logistica intermodale di Ferrandina a Sud Est della regione e dall'autoparco di Galdo di Lauria a Sud Ovest della regione.

Figura 6 – Il triangolo logistico della Basilicata



Fonte: elaborazioni OBI.

9.3. Le dotazioni infrastrutturali della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina

Dal lato dell'offerta, l'esistenza di un'infrastruttura intermodale già presente sul territorio costituisce un ulteriore elemento di giustificazione, richiedendo la sua attivazione risorse minori rispetto a quelle necessarie nel caso di un'infrastruttura di nuova realizzazione. Una piattaforma logistica già in parte esistente rappresenta un fattore di per sé positivo, in considerazione delle necessità di moderare il consumo di suolo, evitando la moltiplicazione di infrastrutture con caratteristiche simili a breve distanza una dall'altra. Un fenomeno che nel settore dei trasporti e della logistica finisce con il costituire un fattore di indebolimento per l'intero sistema produttivo locale.

Se il trasporto su ferro rappresenta un indubbio elemento di vantaggio dal punto di vista dei costi, il suo pieno sfruttamento trova giustificazione, però, là dove si riescono a sfruttare a pieno sufficienti economie di scala, dovute alla concentrazione di grandi quantità di merce. In assenza di economie di scala, l'impiego della ferrovia perde di giustificazione economica, prevalendo il più flessibile ed economico trasporto su gomma.

La sua presenza nella futura piattaforma logistica intermodale di Ferrandina è quindi essenziale, anche se il suo sviluppo non necessariamente potrà coincidere con l'attivazione della piattaforma stessa. Far coincidere il suo start-up con l'attivazione dei servizi di collegamento su ferro rischia di rappresentare un errore, poiché ne renderebbe difficile l'effettiva sostenibilità economica nei primi anni di funzionamento. È in tal senso opportuno prevedere una fase iniziale di partenza dei servizi di trasporto basata principalmente su un efficiente e coordinato sistema di offerta di servizi su gomma, per poi maturare gradualmente la nascita di servizi ferroviari mirati inizialmente soltanto su alcune tratte di sicuro successo commerciale. Il tempo consentirà di comprendere su quali basi e su quali presupposti e direttrici si potranno sviluppare i servizi di natura ferroviaria. Lo sviluppo del traffico ferroviario da Ferrandina presuppone infatti la creazione di servizi pluri-cliente e pluri-prodotto per consentire lo sfruttamento delle economie di scala e di scopo per merce unitizzata da indirizzarsi verso la stessa direzione finale (e viceversa). Ciò richiede inoltre l'identificazione di operatori con funzione di consolidatori che svolgono tale ruolo sul mercato.

10. Sviluppo della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina

La realizzazione di una piattaforma logistica intermodale come quella in programma nell'area di Ferrandina richiede in primo luogo di definire gli obiettivi che tale infrastruttura si propone di svolgere all'interno del sistema logistico – produttivo (sia con riferimento al settore agroalimentare, che a quello manifatturiero nel senso più ampio del termine, come riportato e descritto in precedenza) dell'area vasta.

Le funzioni principali che la piattaforma dovrà svolgere possono essere sintetizzate in:

- nodo intermodale di consolidamento e de-consolidamento della merce in arrivo e partenza su unità di carico (casse mobili e trailer) (UTI) via treno per destinazioni nazionali ed internazionali lungo il corridoio adriatico e tirrenico; tali UTI saranno poi trasportate via camion da e per la propria destinazione finale; in attesa che l'attività intermodale vera e propria entri a regime, tale funzione potrà essere svolta da servizi camionistici – navetta su altre piattaforme intermodali della zona e/o direttamente da/verso il luogo di origine/destinazione finale della merce;
- la presenza di traffico costituito anche da contenitori marittimi (container da 20 e 40 piedi, *high cube*, ecc.) da e per i porti regionali della Puglia, della Campania e della Calabria potrà rappresentare in futuro un ulteriore elemento di sviluppo da valutare di concerto con le ALI dei principali scali marittimi della zona;
- nodo logistico – industriale caratterizzato dalla presenza di magazzini di stoccaggio ed eventuale lavorazione della merce, a servizio delle filiere produttive agricole ed industriali presenti nell'area vasta di riferimento;
- nodo distributivo caratterizzato dalla presenza di magazzini di stoccaggio e lavorazione finale a servizio della grande distribuzione organizzata (GDO) o di altri operatori logistici in funzione di *Transit Point* per i mercati di consumo delle aree urbane più vicine.

L'orizzonte temporale al quale si intende fare riferimento in questa sede prevede una prima fase da considerarsi di start-up, ragionevolmente identificabile in un periodo complessivo di 4 anni, dal 2018 al 2021, ed in un secondo periodo di consolidamento della crescita, di ulteriori 4 anni, dal 2022

al 2025. Si presume che nella prima fase venga effettuata la parte più significativa dell'investimento pubblico, portando a completamento le infrastrutture essenziali per rendere funzionante la piattaforma ed i primi magazzini, a cui farà seguito la realizzazione di magazzini ulteriori e di eventuali altre opere funzionali alla sua crescita.

In generale, la creazione di una piattaforma logistica intermodale prevede fin dall'inizio la presenza di alcuni servizi di base, a cui corrispondono diverse tipologie di opere identificabili in:

- centro servizi, in cui avranno sede servizi essenziali quali gli uffici della società di gestione della piattaforma, gli uffici della dogana (se e quando prevista), gli uffici di rappresentanza di spedizionieri ed altri operatori logistici, di imprese ferroviarie ed autotrasportatori, gli uffici di custodia e guardiania dell'area ed infine un punto di ristoro (bar e/o mensa-ristorante), servizi igienici, docce ed eventuali altri spazi dedicati al riposo ed al tempo libero;
- diverse tipologie di magazzini, le cui caratteristiche edificatorie, dimensioni, superfici, ecc., saranno da verificare e concordare tra l'ufficio tecnico della società di gestione ed i clienti/utilizzatori finali, in funzione delle specifiche esigenze di ciascun futuro insediato;
- spazi da destinare ad uffici (corredati anche da eventuali spazi di magazzino), relativi alle attività di gestione del terminal ferroviario;
- identificazione delle aree destinate a sosta e parcheggio delle auto dei dipendenti e dei mezzi (camion e trattori) e dei piazzali di stoccaggio delle unità di carico (container da 20 e 40 piedi, casse mobili e semirimorchi e trailer);
- identificazione e progettazione della rete di strade di raccordo interne alla piattaforma e sistema di raccordo tra la viabilità esterna ad essa;
- eventuale progettazione e realizzazione di un punto di controllo all'ingresso ed all'uscita della piattaforma, dotato di sistemi di sicurezza automatizzati, telecamere a circuito chiuso, ecc.
- identificazione delle aree dedicate a verde, delle fasce di rispetto e delle barriere anti-rumore;
- sistemi di illuminazione pubblica delle aree, segnaletica orizzontale e verticale;
- interventi di urbanizzazione dell'area: canalizzazione delle reti di telecomunicazione, idriche ed elettriche, rete di fognature, canalizzazione e recupero delle acque bianche di scolo e piovane, ecc.
- impianti di produzione di energia elettrica solare (ad esempio, sui tetti dei magazzini) ed eolica.

Un'ulteriore componente della piattaforma è costituita dalle aree dedicate all'intermodalità ferroviaria. Si rende in tal senso necessario definire dimensioni e lay-out del terminal, in funzione della tipologia del traffico previsto nelle diverse fasi di sviluppo della piattaforma.
Gli elementi essenziali dello scalo ferroviario intermodale a servizio della piattaforma possono essere riassumibili in:

- tratta di binari di raccordo alla linea principale;
- caratteristiche e numero dei binari di presa e consegna dei treni in arrivo e partenza;
- caratteristiche e numero dei binari di sosta e parcheggio di carri e locomotive;
- presenza di piazzali dedicati alla sosta dei mezzi di trasporto su gomma, dei mezzi di movimentazione delle unità di carico e delle unità di carico stesse;
- presenza di piazzali per deposito di merce varia ed altro materiale (per esempio, legnami, automobili, impianti industriali, oggetti "fuori sagoma", ecc.), a "cielo aperto" o con sistemi di copertura mobili.

Le dimensioni ed il lay-out del terminal ferroviario dovranno essere definite, in accordo con il gruppo F.S. ed in particolare con il soggetto gestore della piattaforma, in primo luogo sulla base dell'effettiva superficie da destinarsi a tale attività e, parallelamente, sulla base del traffico previsto a regime, tenendo conto anche della presenza di spazi adeguati per un'eventuale futura espansione dell'infrastruttura stessa.
Attualmente, per area logistica di Ferrandina si intendono tre aree industriali e per servizi gestiti dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Matera, denominati "Ferrandina B, C, D", di dimensioni complessive pari, rispettivamente, a 676 ettari, 998 ettari e 580 ettari. Il Consorzio ne gestisce la promozione e lo sviluppo insieme ad altre due aree industriali della provincia di Matera, denominate La Martella e Jesce. Nelle tre aree citate sono compresi lotti industriali e lotti destinati a servizi. Attualmente, sono disponibili:

- Ferrandina "B": 75 ettari a lotto industriale; 34 ettari disponibili a lotto per servizi; 558 ettari di altre aree;
- Ferrandina "C": 216 ettari a lotto industriale; 34 ettari disponibili a lotto per servizi; 519 ettari di altre aree;
- Ferrandina "D": 10 ettari già in utilizzo per servizi; 570 ettari di altre aree.

Complessivamente, quindi, le aree già destinate ad uso industriale e di servizi, o potenzialmente disponibili a tali usi, presenti sul territorio di Ferrandina, possono considerarsi più che sufficienti per l'ipotesi di realizzazione della

piattaforma logistica intermodale ipotizzata nel presente documento.
Sulla base delle indicazioni descritte in precedenza, e prendendo spunto da infrastrutture che svolgono funzioni analoghe già esistenti sul territorio nazionale, l'area necessaria al completamento della prima fase di realizzazione della piattaforma è stimabile in circa 40 ettari, suddivisibili in 18 ettari dedicati alle attività di logistica e magazzinaggio della merce e 22 ettari dedicati alle attività terminalistiche ferroviarie e ad altri servizi ausiliari.
Nella seconda fase, si è ipotizzata la realizzazione di ulteriori tre magazzini di diversa dimensione, per un'area complessiva non superiore a 60.000 mq, per una superficie complessiva stimabile in ulteriori 18 ettari.
A regime, quindi, la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina potrebbe ragionevolmente estendersi su una superficie complessiva compresa tra i 58 ettari ed i 60 ettari.
In questa fase, in considerazione delle difficoltà insite nella identificazione puntuale del dimensionamento di ciascuna attività che presumibilmente verrà ospitata nella piattaforma, si è ritenuto più opportuno effettuare un esercizio di calcolo del valore aggiunto complessivo che tale piattaforma sarà presumibilmente in grado di produrre, partendo dalla stima del numero degli addetti teoricamente necessari per svolgere ciascuna attività. Per giungere successivamente ad un'ulteriore stima del giro d'affari complessivo che la piattaforma potrebbe produrre.
Tenendo conto delle due fasi temporali segnalate in precedenza: una prima fase tra il 2018 ed il 2021, ed una seconda fase, tra il 2022 ed il 2025, si è ritenuto opportuno distinguere il periodo di start-up, nei primi 4 anni, in cui si dà avvio alla piattaforma, dando vita ai suoi servizi essenziali, dal secondo periodo, di maturazione, in cui vengono realizzati e completati altri interventi.
Nel periodo di start-up si prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- un centro servizi;
- uno o due magazzini;
- piazzali di sosta, parcheggio e stoccaggio;
- strade interne e di collegamento alla rete viaria locale e nazionale;
- aree di rispetto, a verde e ad altre funzioni (ad esempio vasca di colmata per acque chiare);
- terminal ferroviario nella sua versione di base.

Per giungere ad una stima ragionevole del valore aggiunto prodotto dalla piattaforma e, parallelamente del numero di addetti che, prevedibilmente, l'infrastruttura impiegherà una volta a regime, si sono assunte le seguenti ipotesi di carattere generale:

- I fase: società di gestione della piattaforma, ufficio doganale, uffici di



rappresentanza per gli autotrasportatori ed altri operatori, società di pulizie e sicurezza, punto di ristoro, bagni pubblici e docce, società di gestione della piattaforma ferroviaria, società di gestione di uno/due magazzini di logistica e/o di un *Transit Point* (dedicato al settore agro-alimentare fresco);

- II fase: società di gestione di ulteriori tre magazzini di logistica.

Per ciascuna delle attività citate sopra, la Tabella 17 riporta una ragionevole ipotesi circa il numero di addetti necessari per svolgere ciascuna attività/servizio, una stima di massima del costo lordo del personale per addetto e del livello del fatturato prodotto complessivamente.

Tabella 17 – Previsione del giro d'affari e numero di occupati della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina

Struttura della piattaforma	Numero Imprese	Addetti	Totale del costo lordo del personale (€)	Costo lordo del personale per addetto (€)	Fatturato lordo complessivo a regime (€)
Soc. di gestione	1	5	160.000	32.000	800.000
Dogana	1	da 3 a 4	da 120.000 a 160.000	40.000	640.000
Magazzini (di tipo tradizionale)	da 1 a 5	da 15 a 75	da 412.500 a 2.062.500	27.500	12.000.000
Autotrasportatori	da 5 a 7	da 15 a 35	da 525.000 a 1.225.000	35.000	5.600.000
Servizi interni (bar, ristoro, ecc.)	1	6	147.000	24.500	960.000
Sicurezza, pulizie	1 + 1	3 + 3	141.000	23.500	900.000
Gestore terminal ferroviario	1	da 6 a 9	da 258.000 a 387.000	43.000	1.440.000
Dirigenti/manager (per impresa)*		da 6 a 8	da 510.000 a 680.000	85.000	
Totale	**da 12 a 18**	**da 62 a 148**	**da 2.273.500 a 4.962.500**		**22.340.000**

* Per ogni impresa/ufficio è prevista la presenza di almeno una figura dirigenziale.
Fonte: elaborazioni OBI.

Secondo quanto riportato nella Tabella 17, il quadro di sintesi delle caratteristiche della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina si sintetizza in:

- la realizzazione di un massimo di cinque magazzini (compreso il *Transit Point*);
- la creazione di una società di gestione, di un ufficio di dogana e di un centro servizi;
- la presenza da 5 a 7 imprese di autotrasporto dedicate a tempo parziale ad offrire servizi di ultimo miglio alla piattaforma;
- la presenza di un gestore del terminal ferroviario.

Complessivamente, nella piattaforma saranno presenti da 12 a 18 imprese che contribuiranno a creare da 62 a 148 posti di lavoro diretti.

Va sottolineato che in questa prima stima non si è considerata la creazione di valore aggiunto determinata dalle attività dell'indotto, che pure saranno presenti una volta che la piattaforma avrà raggiunto la sua massima espansione. La creazione di tali posti di lavoro genera un volume d'affari riconducibile alla sola componente lavorativa che si potrà aggirare tra i 2,3 milioni di euro a conclusione della prima fase di sviluppo ed i 5 milioni di euro nella seconda fase. Tenendo conto di tali elementi, si è provato a calcolare anche una stima del fatturato lordo complessivo, valutabile tra gli 11 milioni di euro ed i 22 milioni di euro. Tali cifre potrebbero ragionevolmente rappresentare il possibile giro d'affari della piattaforma tra la prima e la seconda fase di sviluppo.

È da intendersi che l'eventuale realizzazione di un numero maggiore di magazzini rispetto ai 5 previsti porterà ad accrescere il volume d'affari complessivo prodotto, oltre che dare maggiore impulso alle attività dell'indotto. Va inoltre tenuto conto del fatto che, nel caso in cui, soprattutto nella seconda fase di sviluppo della piattaforma, la tipologia di imprese che vi si insedieranno dovesse essere rappresentata da aziende manifatturiere, la natura ed il livello assoluto del valore aggiunto prodotto sarà necessariamente destinato ad aumentare.

Va ricordato inoltre come la presente stima non comprenda le voci relative agli investimenti necessari per la realizzazione degli immobili, delle infrastrutture stradali, dei piazzali e delle opere ferroviarie e di qualsiasi altra opera edile, nonché degli investimenti in attrezzature mobili, necessarie per la movimentazione delle unità di carico, ecc. (come muletti, reachstacker, gru mobili e fisse, ecc.). Sono stati inoltre esclusi dal calcolo gli addetti delle imprese ferroviarie che opereranno nel terminal, mentre la stima delle imprese di autotrasporto che si appoggeranno sulla piattaforma sono state calcolate su

base prudenziale e non tenendo conto degli eventuali investimenti extra necessari per l'acquisto e manutenzione dei rispettivi mezzi di trasporto.

In considerazione dell'importanza che presumibilmente l'industria agroalimentare assumerà nella piattaforma logistica intermodale di Ferrandina, nel dimensionamento delle infrastrutture logistiche si è ritenuto opportuno svolgere un approfondimento numerico in merito alla realizzazione di un *Transit Point* sulla falsariga di quelli generalmente utilizzati nel settore agro-alimentare.

In generale, un *Transit Point* dedicato alla distribuzione e commercializzazione di prodotti agricoli freschi svolge la funzione di consolidare e de-consolidare la merce in arrivo ed in partenza per i mercati di destinazione finale in Italia ed all'estero, utilizzando mezzi su gomma o gomma ed aereo. In tale contesto, si presume che la merce si fermi in magazzino il meno possibile, secondo un sistema di rotazione dei prodotti molto rapida.

Nel caso specifico, si potrebbe ipotizzare che il *Transit Point* possa costituire la tipologia di uno dei due magazzini realizzati nella prima fase del progetto. In estrema sintesi, le sue principali caratteristiche potrebbero essere:

- magazzino da circa 5.000 mq a circa 8.000 mq, di cui una parte a temperatura controllata;
- da 15 a 20 addetti con costi aziendali come da Tabella 17, di cui da 5 a 6 addetti di back-office, un coordinatore, un commerciale e da 2 a 3 amministratori;
- investimento su unità di carico in affitto a 9 euro/giorno per unità di carico (UTI centinata o box in media), per un totale di 80 unità;
- un software di gestione per il magazzino, con funzioni di TMS (Sistemi di gestione del Trasporto), un software per contabilità e gestionale.

Complessivamente, il *Transit Point* potrebbe occupare circa 50 persone per un fatturato complessivo che si aggirerebbe intorno agli 8 milioni di euro.

Come ricordato in precedenza, va sottolineato come sia ragionevole ritenere che l'impiego del mezzo ferroviario richieda un periodo di avvio e di maturazione del servizio maggiore rispetto a quello necessario per la costruzione delle opere infrastrutturali e degli immobili dedicati alla logistica. Ciò presumibilmente implicherà che nei primi anni dall'inizio dell'attività, la movimentazione delle merci in entrata ed in uscita dalla piattaforma venga effettuata esclusivamente attraverso mezzi su gomma.

Una volta in esercizio, il terminal potrebbe prevedere una fase iniziale caratterizzata da un traffico prudenzialmente stimabile tra 3 coppie e 6 coppie

di treni a settimana, costituito da carri misti, tradizionali e ribassati per il trasporto di unità di carico come container marittimi, casse mobili e trailer/semi-rimorchi. La lunghezza dei treni sarà da definire sulla base delle caratteristiche e della capacità della linea, nonché dell'origine/destinazione da servire. In linea generale, si può ipotizzare che la realizzazione di 6 coppie di treni a settimana, pari a circa 290 / 300 coppie di treni all'anno (600 treni complessivi) richieda servizi su gomma di "ultimo miglio" equivalenti a circa 27.000 camion all'anno, per un valore che si aggira, in media, da 100 camion a circa 150 camion al giorno. Tenendo conto che al traffico camionistico generato dal terminal intermodale va poi aggiunto quello dovuto alle attività di logistica e magazzinaggio presenti nella piattaforma, è ragionevole supporre che a regime il numero complessivo di camion giornaliero si possa aggirare tra le 300 unità e le 500 unità al giorno, in funzione dei settori di appartenenza degli insediamenti logistici ed industriali e degli schemi organizzativi delle *supply chain* delle diverse filiere servite.

Come noto, una delle motivazioni principali che stanno alla base della creazione di una piattaforma logistica intermodale è rappresentata dalla necessità di favorire lo sviluppo dei traffici ferroviari intermodali in alternativa al trasporto solo su gomma. La riduzione dell'inquinamento atmosferico, dell'incidentalità e dei fenomeni di congestione delle strade, soprattutto intorno ai grandi centri urbani, costituisce il principale motivo che giustifica investimenti pubblici in questo settore. Nel caso specifico della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina, la creazione del terminal intermodale consentirà agli operatori di un'area vasta comprendente, oltre alla provincia di Matera, quelle di Brindisi, Lecce e Taranto, nonché la parte settentrionale della Calabria, di usufruire di un'alternativa su ferro al "tutto-camion" sia lungo la direttrice Adriatica che quella Tirrenica. Al di là del possibile vantaggio economico (riduzione del costo/km per tonnellata rispetto al trasporto su strada) che tale servizio potrà rappresentare sulle tratte più lunghe, in questa sede si è anche ritenuto opportuno effettuare una valutazione di massima dei benefici che tale servizio potrà essere in grado di produrre.

In questa sede, in particolare, si è proceduto alla stima dei benefici ambientali determinati dalla riduzione del numero di camion a seguito della messa in esercizio di un servizio ferroviario, lungo la direttrice Adriatica, da Ferrandina all'Emilia-Romagna (Cesena). In base alle ipotesi fatte, la tratta ferroviaria andrebbe a sostituire l'analoga tratta su gomma lungo un percorso stimabile in 650 km. Prudenzialmente, si è ipotizzata una fase iniziale, in cui la piattaforma accoglierà 3 coppie di treni a settimana ed una fase di successivo sviluppo, raggiungibile in un periodo variabile tra uno e due anni, in cui le coppie di



treni potranno divenire 6; contestualmente, si è altresì ipotizzato che, sempre a partire dal periodo iniziale, la lunghezza dei treni consentita dalle infrastrutture di nodo e dalla capacità della linea potrà passare da una disponibilità iniziale di 450 metri, ad una definitiva di 750 metri, una volta completati tutti gli investimenti infrastrutturali necessari.

Il risultato finale in termini di beneficio economico complessivo espresso in euro (Tabella 18) registra un valore minimo di circa 6 milioni di euro all'anno, nel caso di effettuazione di 3 coppie di treni a settimana per una lunghezza massima di 450 metri, ed un valore massimo di circa 19 milioni di euro, nel caso di effettuazione di 6 coppie di treni a settimana per una lunghezza massima di 750 metri.

Tabella 18 – Previsione di beneficio economico in conseguenza della riduzione dell'impatto ambientale della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina

Numero e tipologia di treni	Numero di carri per treno	Numero di coppie di treni per anno	Riduzione di numero di camion	Beneficio per treno (€)	Beneficio totale (€)
3 coppie a settimana					
- lunghezza di 450m	23	150	8.400	39.585	5.937.750
- lunghezza di 750m	37	150	13.500	63.619	9.542.850
6 coppie a settimana					
- lunghezza di 450m	23	300	16.800	39.585	11.875.500
- lunghezza di 750m	37	300	27.000	63.619	19.085.700

* Calcolato su un percorso di 650 km con una stima del beneficio per camion pari a circa 707 euro (in base alla letteratura sull'argomento).
Fonte: elaborazioni OBI.

In sintesi, l'esercizio di stima delle ricadute economiche ed ambientali del progetto porta a concludere che il valore complessivo del fatturato lordo delle attività economiche dirette della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina si potrebbe attestare intorno ai 22 milioni di euro all'anno nella fase di regime, a cui si aggiungerebbero, nella misura in cui fossero pienamente attivi anche i servizi intermodali ferroviari, ulteriori 19 milioni di euro in termini di beneficio ambientale.

La piattaforma logistica intermodale di Ferrandina, risulterebbe di strategica importanza – con un incremento dei benefici appena evidenziati – in diretta conseguenza degli effetti di medio e lungo periodo che presumibilmente l'evento Matera 2019 capitale europea della cultura dovrebbe avere soprattutto sulla città di Matera ma anche su tutta la provincia e l'intera regione. Tutto ciò grazie alla promozione turistica a livello Europeo dell'intera area e delle sue eccellenze come quelle più volte richiamate del settore agricolo ed agro-industriale, promozione di cui beneficerebbero anche gli altri settori produttivi.

Le previsioni, elaborate da OBI, per la crescita economica regionale nello scenario base evidenziano come la crescita regionale dovrebbe essere trainata dalla più ampia crescita del valore aggiunto della provincia di Matera che dovrebbe registrare variazioni positive leggermente inferiori alla soglia del 2% fino al 2021, pari al 2% nel 2022 e superiori a tale soglia in tutto il successivo triennio 2023-2025). La crescita del valore aggiunto della provincia dovrebbe di conseguenza risultare decisamente più ampia della media dell'area e più che doppia rispetto alla crescita che dovrebbe caratterizzare l'economia della provincia di Potenza caratterizzata da una crescita inferiore alla soglia dell'1% in tutto il periodo considerato.

Nelle more dell'efficace standardizzazione dei risultati connessi all'attività del sistema logistico regionale in fase di realizzazione, la crescita economica della regione Basilicata dovrebbe tuttavia evidenziare tassi di variazione annuali leggermente inferiori alla media del complesso delle regioni del Mezzogiorno ed in misura più accentuata rispetto alla media nazionale.

Lo scenario base non tiene conto degli impatti che Matera 2019 avrà sull'intera economia regionale in virtù dei diversi investimenti avviati ed in fase di avvio e dell'impatto del maggior afflusso turistico ipotizzabile pari a 1.000.000 di presenze aggiuntive nel corso del solo 2019.

In virtù di Matera 2019 il valore aggiunto regionale rispetto al valore dello scenario base nel 2018 dovrebbe risultare più elevato dello 0,4%, incremento che dovrebbe raggiungere il 4,2% nel 2019. L'incremento più ampio dovrebbe ovviamente essere registrato dalla provincia di Matera il cui valore aggiunto

nel 2018 dovrebbe risultare più elevato dell'1,2% grazie agli investimenti nel settore delle costruzioni (il cui valore aggiunto dovrebbe risultare più elevato del 12,2% rispetto allo scenario base) mentre per il 2019 l'incremento rispetto allo scenario base dovrebbe risultare pari al 12,7% per il settore dei servizi grazie al maggior afflusso turistico , e del 9,6% per il settore dell'industria in senso stretto per le maggiori esigenze derivanti dalla maggiore domanda di beni in diretta conseguenza alla crescita dei flussi turistici. Più i benefici derivanti da Matera 2019 saranno, con opportune politiche, trasformati da benefici congiunturali di breve periodo a benefici strutturali di lungo periodo più la piattaforma logistica intermodale di Ferrandina acquisirà maggiore importanza viste le maggiori quantità di merci che caratterizzeranno l'intera area.

Conclusioni

La piattaforma logistica intermodale di Ferrandina si colloca in una posizione centrale rispetto ad un ampio sistema economico-produttivo (sia agricolo che manifatturiero) che abbraccia la parte occidentale della Città metropolitana di Bari, la parte centro e sud-orientale della Basilicata, la parte settentrionale della Calabria, oltre naturalmente alla provincia di Taranto.

Il suo ruolo strategico trova giustificazione nel facilitare e velocizzare il trasporto delle merci lungo le direttrici adriatiche e tirreniche, favorendo lo scambio dei beni prodotti nell'area su di una scala non soltanto regionale ed interregionale, ma anche e soprattutto nazionale ed internazionale, in modo economicamente e socialmente sostenibile.

Per essere efficace, il progetto della piattaforma, di cui questo rapporto delinea le caratteristiche essenziali, dovrà essere accompagnato da una progettazione ben calibrata, da ben definiti crono-programmi realizzativi e da ben precisi assetti organizzativi e gestionali. Solo in tal modo, si risponderà in modo efficace alle sempre più indifferibili istanze di servizi logistici e di efficiente movimentazione delle merci all'interno di un bacino produttivo interregionale apulo-lucano che resta, pur dopo la durissima crisi degli anni passati, fra i più dinamici dell'Italia meridionale.

Le previsioni di OBI sul valore aggiunto regionale per i prossimi anni evidenziano una crescita attorno all'1%, leggermente inferiore alla crescita prevista in media sia per le regioni del Mezzogiorno che per il resto d'Italia. Lo sviluppo regionale dovrebbe essere trainato dalla crescita attorno al 2% della provincia di Matera, a fronte di una espansione inferiore all'1% del valore aggiunto della provincia di Potenza, in fase di stabilizzazione, dopo la decisa crescita degli anni passati.

Lo scenario di previsione sopra descritto è destinato ad essere rivisto al rialzo in quanto non tiene conto ovviamente della realizzazione della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina e quindi del ridisegno logistico dell'intera area che potrebbe correggere al rialzo le previsioni economiche per i prossimi anni.

Dall'analisi effettuata è emerso un gap a sfavore della regione Basilicata delle esportazioni di prodotti agricoli e di prodotti derivanti dalle lavorazioni industriali degli stessi rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno, nonostante il settore primario nella regione rivesta un peso maggiore rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno. La piattaforma logistica intermodale

di Ferrandina potrebbe avere in tal senso un ruolo decisivo, favorendo una rimodulazione delle scelte da parte delle imprese produttive, a favore di una più decisa accelerazione del processo di internazionalizzazione, con particolare riferimento allo sviluppo delle esportazioni verso i mercati dell'Europa centro-settentrionale. A tal fine sarà necessario che gli investimenti previsti nella piattaforma logistica intermodale di Ferrandina contemplino l'erogazione di servizi a valore aggiunto per i propri insediati, dedicati a specifiche tipologie merceologiche.

Gli investimenti previsti per Matera 2019 "Capitale europea della cultura" e la conseguente visibilità che l'evento porterà alla città di Matera ed a tutta la Basilicata dovrebbe rappresentare un'ulteriore occasione da cogliere appieno per valorizzare sui mercati esteri l'affidabilità e la qualità dei prodotti tipici della regione, creando i presupposti per la nascita di più efficienti ed efficaci canali di commercializzazione.

A beneficiarne sarebbe tutto il settore della logistica regionale che, come evidenziato nell'analisi, presenta un grado di sviluppo, in termini di numero di imprese attive, più contenuto rispetto alla media nazionale e che solo nel 2016 ha registrato qualche segnale di risveglio. Un segnale ancora insufficiente per poter affermare che si è in presenza di una decisa inversione di tendenza rispetto al passato.

Parallelamente, sempre in termini di rafforzamento del sistema logistico della regione, l'autoparco di Galdo di Lauria risulterebbe funzionale al traffico merci sulla direttrice Sud-Nord e Nord-Sud lungo l'autostrada A2, in particolare per le merci che viaggiano su gomma tra la Sicilia e le regioni del Nord Italia, ed in particolare l'Emilia Romagna e la Lombardia. Un corridoio che, in base agli ultimi dati disponibili, ha registrato un deciso aumento dei flussi in questi ultimi anni.

Nello specifico contesto regionale, lo sviluppo di una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina consentirebbe ad un'area interna finora relativamente isolata rispetto ai grandi flussi che tradizionalmente si muovono lungo i corridoi costieri, di svolgere un ruolo di raccordo sulla trasversale Est – Ovest, dando vita ad una piattaforma ferro-gomma, in grado di alimentare il consolidamento e de-consolidamento della merce in arrivo e partenza sia dalla/verso la direttrice tirrenica, via Potenza – Battipaglia – Salerno, sia dalla/verso quella adriatica, via Matera e Bari.

La piattaforma logistica intermodale di Ferrandina costituirebbe così la naturale cerniera di collegamento tra i due versanti aumentando le opzioni logistiche, anche in riferimento ai mercati di sbocco finale, a disposizione delle imprese del territorio interessato.

La piattaforma di Ferrandina e l'autoparco di Galdo di Lauria, affiancandosi al polo di Melfi, andrebbero a completare il sistema logistico regionale, migliorando in maniera sostanziale la competitività del sistema economico della Basilicata.

Va ricordato che fra le condizioni indispensabili per ottenere un buon successo dell'iniziativa, è indispensabile dare vita ad un modello di gestione della piattaforma che rifletta i molteplici elementi di complessità insiti nella gestione delle piattaforme logistiche ed intermodali. In generale, l'esperienza maturata nella realizzazione di altri progetti simili fa ritenere che la società di gestione di una piattaforma logistica intermodale debba in primo luogo rispondere ad alcuni requisiti di fondo, riassumibili in alcuni punti essenziali:

- una forte rappresentatività territoriale, attraverso la presenza di soggetti, pubblici e privati, quali ad esempio le Camere di Commercio e le Associazioni di categoria, oltre ad altre istituzioni locali;
- una forte rappresentatività delle diverse categorie produttive, a cominciare dagli utilizzatori finali, quali ad esempio gli spedizionieri, i gestori di terminal ferroviari e gli autotrasportatori;
- una elevata professionalità ed esperienza del management, a cominciare dal direttore generale della società di gestione.

Come ricordato in precedenza, la movimentazione dei prodotti del settore primario e dei prodotti del settore agro-industriale dovrebbe costituire il punto di partenza per la realizzazione di una piattaforma logistica intermodale a Ferrandina, a cui però dovrà aggiungersi una forte presenza di servizi di logistica dedicati alla produzione manifatturiera che gravita non solo attorno all'area centrale della Basilicata, ma anche nelle provincie limitrofe della Puglia centro-meridionale.

A tale scopo, già nella fase di impostazione progettuale della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina si dovrebbero avviare contatti operativi con società operanti in Italia nella gestione di altre piattaforme logistiche, allo scopo di favorire l'aggregazione della domanda che il territorio potenzialmente potrebbe esprimere nel medio-lungo periodo e calibrare l'offerta logistica in modo conseguente.

Oltre alla definizione/designazione dei servizi di trasporto che dovrebbero caratterizzare la natura della piattaforma logistica intermodale di Ferrandina, si rende necessario definire anche la natura e le caratteristiche dei servizi di logistica che verranno offerti ai soggetti insediati in essa. Di conseguenza, si dovrà implementare un piano dettagliato di promozione, insediamento e formazione di nuove imprese, onde favorire la crescita delle competenze da parte delle imprese già esistenti, ponendone nella condizione di fornire i

servizi necessari alle imprese che utilizzeranno la piattaforma.
Un primo problema riguarda l'identificazione dei soggetti imprenditoriali che verranno ospitati nella piattaforma, a cominciare dall'insieme di operatori delle imprese di autotrasporto interessate a sviluppare servizi logistici a valore aggiunto di consolidamento e de-consolidamento della merce proveniente da diverse origini e destinazioni e/o dalle aree produttive limitrofe. Essi necessiteranno di spazi di deposito e magazzinaggio, non necessariamente di grande dimensione, ma funzionali alle tipologie di merci trattate come nel caso delle merci deperibili del settore dell'agricoltura che richiederanno la disponibilità di magazzini a temperatura controllata.
Merci di altra natura necessiteranno di spazi adeguati, anche per funzioni legate ad ulteriori lavorazioni (quali ad esempio le operazioni di confezionamento / packaging o completamento del prodotto) e/o allo sviluppo di ulteriori modalità di collegamento (quali il trasporto aereo legato allo sviluppo dell'aeroporto di Salerno – Costa d'Amalfi , situato tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, sviluppo già in essere e destinato ad incrementarsi).
Nel caso di flussi di merci provenienti dall'estero, ed in particolare da paesi extra-Shenghen, come nel caso dei porti del Mediterraneo e di Bari, Brindisi e Taranto in particolare, che intermediano traffici da e per i Balcani, l'Africa Settentrionale o il Medio Oriente, un secondo insieme di servizi potrà riguardare la dogana ed i servizi fitosanitari, per i quali sarà necessario prevedere la realizzazione di uffici ed aree di eventuale sosta delle unità di carico, piuttosto che di stoccaggio di merci particolari.
Un'ulteriore segmento è rappresentato dal comparto del trasporto, sosta temporanea ed eventuale stoccaggio di merci pericolose, quali ad esempio prodotti petroliferi, raffinati e non, prodotti chimici, fertilizzanti, ecc. Tali categorie di prodotti richiedono particolari accorgimenti nella loro manipolazione, così come aree di stoccaggio attrezzate in modo adeguato secondo le normative di sicurezza ed anti-incendio. In tale ambito, la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e di servizi ad essa collegati potrebbe rappresentare un fattore strategico di competitività non trascurabile.
In tal senso appare assolutamente auspicabile la creazione di una Zona Economica Speciale (ZES) integrata tra la Puglia e la Basilicata, da svilupparsi attorno all' hub di Taranto. I vantaggi di una ZES così configurata si rifletteranno e sul porto di Taranto, che potrà beneficiare della spinta proveniente dal tessuto produttivo raccolto intorno alla piattaforma di Ferrandina, e sulla stessa piattaforma, per i servizi che potrà assicurare ai propri utenti attarverso il collegamento strutturale con l' hub ionico.



La ZES così delineata è destinata a costituire per la piattaforma di Ferrandina un elemento di forte attrattività che, in aggiunta a quanto già esplicitato, ne accelererebbe lo sviluppo grazie anche agli effetti delle riduzioni ed esenzioni fiscali previste dalla legge.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
Divisione II – Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Via Nomentana, 2
I-00161 Roma (RM)

REGIONE PUGLIA

AREA LOGISTICA INTEGRATA DEL SISTEMA PUGLIESE-LUCANO

DOCUMENTO DI SVILUPPO E DI PROPOSTE – GENNAIO 2018

PARTE A

Documento Strategico – Parte A
Status: *Finale*
Data: *gennaio 2018*

PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
Area Logistica Integrata sistema Pugliese-Lucano

Tavolo Tecnico

Status del documento

Titolo:	**Area Logistica Integrata del Sistema Pugliese-Lucano – Documento di Sviluppo e di Proposte**
Documento Strategico – Parte A	
Versione:	
Data:	gennaio 2018
Numero di pagine:	143

Soggetti sottoscrittori dell'Accordo di Adesione del 14/09/2016
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Regione Basilicata
- Regione Puglia
- Agenzia della Coesione Territoriale
- Rete Ferroviaria Italiana
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Con il contributo di:
- ANAS

Indirizzo e coordinamento strategico

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali – Divisione II
Dott.ssa Angela Catanese – Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Ing. Giovanni Infante – Coordinamento Tavoli locali delle Aree Logistiche Integrate

Assistenza Tecnica

ReteAutostrade Mediterranee Spa

Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.
Società In House del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott.ssa Arianna Norcini Pala – Attività di Coordinamento
Dott.ssa Laura Scarpelli – Segreteria Tecnica
Dott. Michelangelo Chinni – Referente operativo

Esperto Tecnico Tavolo ALI Puglia Basilicata

Università degli Studi di Bari – Aldo Moro
Prof. Federico Pirro – Esperto tecnico

1 Premessa 2
2 Inquadramento dell'assetto territoriale dell'ALI 5
2.1 Il sistema attuale dei trasporti 5
2.2 Struttura ed articolazione dell'ALI 14
2.3 I 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. 15
2.3.1 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. 18
2.3.2 Le movimentazioni di merci su gomma. 19
2.3.3 La portualità pugliese fra vecchi e nuovi assetti. Le movimentazioni nel triennio 2013-2015. 21
2.3.4 Le maggiori movimentazioni merceologiche via mare per e dalla Puglia. Una visione di sintesi. 22
2.3.5 *Le maggiori esportazioni via terra o ferrovia da Puglia e Basilicata.* 24
2.3.6 Gli scali di Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi nello scenario dell'Area logistica integrata. 26
2.3.7 I porti di Bari e Brindisi: funzioni e traffici da armonizzare. Il ruolo del porto di Manfredonia. 27
2.3.8 I rapporti fra l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e il gigantismo dello scalo di Taranto. 28
2.3.9 Il ruolo decisivo delle imprese delle due regioni. 28
2.3.10 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. 29
2.3.11 Le merci su ferrovia in Puglia e Basilicata: una crescita costante fra 2010 e 2016. 29
2.3.12 Necessari altri interventi sulle infrastrutture ferroviarie. 31
2.3.13 Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata, una *chance* di sviluppo fra Europa e Mediterraneo. 31
2.3.14 Lo strumento delle Zone Economiche Speciali 32
2.4 La dotazione infrastrutturale esistente 35
2.4.1 Il sistema stradale 35
2.4.2 Il sistema ferroviario 37
2.4.3 Il sistema dell'intermodalità ferroviaria 43
2.4.4 Il sistema aeroportuale 46
2.4.5 Il sistema portuale 49
3 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso 51
4 Proposta di strategia integrata ALI Puglia – Basilicata 59
4.1 Scheda di sintesi di inquadramento produttivo dei sistemi manifatturieri localizzati nei territori interessati al Progetto dell'area logistica integrata di Puglia e Basilicata. Le priorità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del PON Infrastrutture e Reti. 59
4.2 Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia 63
4.3 Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Basilicata 66

4.4 Sintesi degli obiettivi strategici delle Autorità di sistema Portuale 70
4.4.1 AdSP del Mar Adriatico Meridionale 70
4.4.2 AdSP del Mar Ionio – porto di Taranto 88
Centro Servizi Polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel Porto di Taranto 89
4.5 Il ruolo degli interporti e delle aree logistiche 107
4.6 La Rete Ferrovia delle aree logistiche 112
4.7 I collegamenti stradali delle aree logistiche 129
5 Quadro conclusivo delle infrastrutture – ipotesi e proposte luglio 2017 - Cardini territoriali e linee di intervento dell'Area logistica integrata Puglia-Basilicata 135

ALLEGATI - QUADRI CONOSCITIVI

ALLEGATO I - Il SISTEMA PORTUALE - *contributo Autorità di Sistema Portuale*
ALLEGATO II - IL SISTEMA DEGLI AEROPORTI - *contributo Regione Puglia*
ALLEGATO III - IL SISTEMA DELLA VIABILITÀ - *contributo Regione Puglia e Basilicata*
ALLEGATO IV – LOGISTICA BASILICATA O.B.I. – *"la Basilicata: un'area cerniera" - contributo Regione Basilicata*

1 Premessa

Il presente documento costituisce il primo passo di un percorso di studio ed analisi del sistema logistico di Puglia e Basilicata finalizzato all'adozione di uno strumento di sintesi della pianificazione dello *sviluppo dell'Area Logistica Integrata (ALI) del sistema pugliese-lucano* espressa attraverso le proposte e le strategie messe in atto dal Tavolo Locale dell'ALI di riferimento – istituito con l'Accordo di Adesione all'ALI del sistema pugliese-lucano nel mese di settembre 2016.

Nell'ottica di definire la strategia e gli obiettivi di sviluppo dell'ALI di riferimento, le attività del Tavolo Locale hanno, pertanto, inteso disegnare, con un processo partecipato tra i sottoscrittori del citato Accordo di Adesione, il quadro - generale e di dettaglio – dell'assetto territoriale dell'ALI. Nello specifico, il documento intende offrire un'analisi, funzionale e strategica, del sistema portuale e retroportuale pugliese, di quello ferroviario e aeroportuale nonché delle aree/infrastrutture a servizio della logistica.

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 offre, 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*».

Coerentemente con quanto stabilito dall'***Accordo di Partenariato 2014-2020*** in relazione alla definizione della strategia del PON Infrastrutture e Reti – in applicazione dell'articolo 14 del Regolamento UE n. 1303/2013 - il Tavolo Locale ha condotto le proprie azioni tenendo conto che «*la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate*», comprensive di un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema nonché connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

I soggetti coinvolti nel tavolo Locale hanno, infatti, accolto l'invito a "*fare sistema*" e collaborare in un'ottica di ALI, quali aree contemperate 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 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.

Analogamente il framework di riferimento delle scelte strategiche del sistema ALI andrà 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 intenderà, 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 rappresenterà, 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, si propongono 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.

Il contributo del Tavolo vuole, infine, essere innovativo, in particolare sotto due punti di vista: il primo di carattere metodologico e il secondo propriamente progettuale. Per la prima volta non si intende più ragionare e decidere per micro-aree, si mira ad un modello di integrazione in cui si sono fatti convergere, attraverso un lavoro di raccolta e armonizzazione dei dati - nonché con il prezioso contributo di tutti gli stakeholder - le esigenze, le progettualità, le *vision* di un sistema territoriale allargato e integrato.

Il presente documento è stato predisposto con il contributo di tutti gli attori del Tavolo ALI Puglia-Basilicata e costituisce il quadro conoscitivo su cui impostare la pianificazione strategica a seguito del confronto con gli *stakeholders* del territorio.



2 Inquadramento dell'assetto territoriale dell'ALI

2.1 Il sistema attuale dei trasporti

Le infrastrutture materiali di rete e di nodo (strade, autostrade, ferrovie, interporti, terminal ferroviari, aeroporti e porti) unite alle aziende ed alle risorse umane ad esse dedicate, rappresentano una delle condizioni principali per favorire la crescita socio-economica e produttiva di un territorio.

Il grado di accessibilità di quest'ultimo tende ad essere infatti garantito dalla possibilità, per merci e persone, di raggiungere i diversi luoghi di origine/destino in tempi e costi ragionevoli con un adeguato livello di sicurezza e riducendo al minimo le cosiddette esternalità negative (generalmente misurate dall'inquinamento atmosferico ed acustico, grado di congestione, tasso di incidentalità, ecc.).

Spesso ci si interroga sul fatto se vi sia tra dotazioni infrastrutturali e sviluppo economico una correlazione diretta che pregiudichi, con l'assenza dell'uno (le infrastrutture), il manifestarsi dell'altro. In realtà, non esiste una risposta definitiva a questa domanda. L'evidenza empirica tende a dimostrare che esistono svariati esempi a supporto sia dell'una, sia dell'altra ipotesi. Vale inoltre l'osservazione di come vi siano molti altri fattori che concorrono a determinare l'esito finale in un senso o nell'altro (modalità di gestione delle infrastrutture, eccesso di burocrazia, livelli di tassazione, ecc.).

Infrastrutture e logistica pur essendo collegate, non sono infatti la stessa cosa: una buona infrastruttura (ossia migliore accessibilità) non è condizione necessaria e sufficiente per una buona logistica (ossia maggiore competitività). Pesano, nei criteri di scelta di un porto da scalare, o di un servizio intermodale da utilizzare da parte dei caricatori e degli operatori internazionali della logistica, non solo il prezzo di erogazione dei servizi, ma la qualità degli stessi in termini di tempi e affidabilità dei termini di resa.

Per il Mezzogiorno, così come per altre regioni europee, a queste problematiche si sommano gli effetti negativi legati alla sua collocazione geografica "periferica" rispetto alle regioni "centrali" per livelli di attività economica, reddito pro-capite, occupazione, ecc. Una condizione penalizzante, aggravata da elevati tempi di percorrenza, dalla frequenza e dalla qualità dei servizi, in ultima istanza da una minore accessibilità rispetto alle altre aree del Paese.

D'altra parte sono da registrare anche importanti segnali positivi. Nel corso degli ultimi anni, ad esempio, diverse imprese del Mezzogiorno sono state acquisite da operatori esteri. I casi più interessanti si sono verificati in Basilicata, Campania e Puglia a dimostrazione della vitalità del tessuto imprenditoriale locale e della sua capacità di costruire imprese "appetibili" ad acquirenti stranieri.

L'arrivo di capitali esteri accelera i processi di internazionalizzazione, di cui beneficiano, non soltanto le singole imprese oggetto della transazione, ma anche l'insieme dell'indotto locale, PMI comprese.

Un altro aspetto deve essere ben chiaro, se si vogliono evitare confusioni molto comuni: un nodo di traffico **non** è una piattaforma logistica, le due entità sono ben diverse. I nodi di traffico si occupano delle unità di carico standardizzate (es. i *container*), le piattaforme logistiche della

merce in esse contenute. I nodi sono porte *(gateway)* che danno accesso ad un territorio, o permettono di lasciarlo (es. un porto). Devono essere attraversati il più velocemente possibile e tutta la loro organizzazione è finalizzata a questo scopo.

Una piattaforma logistica è invece il luogo di destino delle unità di carico, dove esse vengono aperte, le merci prelevate e/o lavorate ed Inviate al cliente finale.

Nodi e piattaforme possono anche essere spazialmente vicini, ma non necessariamente sono la stessa cosa, soprattutto non hanno la stessa funzione: **nei nodi si fa trasporto, non logistica, nelle piattaforme si fa logistica, non trasporto**.

Una misura della dotazione infrastrutturale è fornita, come noto, dall'Istituto Tagliacarne, che pubblica periodicamente un indice sintetico di dotazione infrastrutturale che tiene conto della disponibilità, in un dato ambito geografico, delle principali reti, comprendendo, oltre a quelle citate, anche quelle della telefonia, dell'energia, culturali e ricreative, socio-assistenziali, ecc.

Gli indicatori fomiti dall'Istituto fotografano per il Sud caratteristiche infrastrutturali difformi per regione e per provincia all'interno di una stessa regione. Se infatti la Campania si colloca al di sopra dell'indice di riferimento (Italia= 100), le altre regioni sono al di sotto di tale livello, con la Basilicata al penultimo posto. Collocazione che non deve stupire, tenendo conto che essa non dispone di porti, aeroporti, o di importanti assi autostradali.

Tab. 1 – Indice di dotazione infrastrutturale totale, 2012

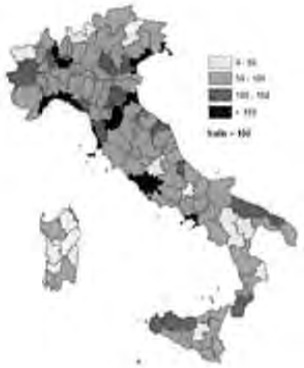
Regioni	Stradale	Ferroviaria	Porti	Aeroporti	Indice[a]
Liguria	226,9	143,5	514,3	121,1	173,8
Lazio	91,0	126,0	69,2	316,2	147,8
Toscana	102,9	134,2	267,7	69,0	122,2
Veneto	108,8	126,5	138,1	114,0	116,7
Emilia Romagna	134,1	134,2	162,9	77,2	116,5
Friuli Venezia Giulia	88,4	105,6	222,5	84,7	113,1
Lombardia	81,5	93,1	0,0	171,7	113,1
Campania	106,6	113,1	120,1	45,8	107,3
Puglia	73,7	95,2	106,9	64,8	88,6
Piemonte	124,6	113,7	0,0	54,5	85,5
Marche	102,1	69,1	63,3	49,3	85,4
Sicilia	90,1	59,4	118,5	86,5	84,9
Calabria	108,8	89,0	107,8	76,4	77,1
Abruzzo	133,5	102,7	59,1	31,6	76,1
Umbria	85,5	125,3	0,0	52,6	72,0
Trentino Alto Adige	79,2	72,2	0,0	12,9	56,2
Sardegna	43,9	17,4	83,9	86,4	52,9
Molise	96,9	79,1	12,2	0,0	51,8
Basilicata	75,3	60,1	3,4	0,0	39,5
Valle d'Aosta	121,9	10,0	0,0	20,1	39,5
Italia	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*100,0*

a) Indice totale di dotazione infrastrutturale Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Il fatto, ad esempio, che Campania e Puglia presentino valori di tale indice superiori a quelli del Piemonte e delle Marche, o che la Basilicata si collochi allo stesso livello della Valle d'Aosta, testimonia quanto sia complesso stabilire un nesso adeguato tra dotazione infrastrutturale, performance economica e livello di sviluppo.

A livello provinciale, non si nota una rilevante difformità di dotazioni rispetto al resto d'Italia. Solo la provincia di Crotone mostra una marcata deficienza infrastrutturale, insieme alle due province della Basilicata, mentre Napoli si colloca sui livelli più alti (12° posto nel ranking nazionale), seguita da altre città portuali, quali Brindisi, Bari e Reggio Calabria, sul cui territorio insiste il porto di Gioia Tauro.

Tab. 2 - Indice di dotazione infrastrutturale e posizione nella classifica nazionale per provincia, 2012



Strade	Rank	Ferrovie	Rank	Porti	Rank	Aeroporti	Rank
Avellino	18	Vibo Valentia	4	Reggio Calabria	8	Brindisi	7
Vibo Valentia	19	Brindisi	15	Brindisi	12	Catanzaro	10
Caserta	21	Caserta	19	Napoli	13	Reggio Calabria	21
Salerno	33	Benevento	31	Taranto	15	Crotone	24
Cosenza	38	Napoli	32	Salerno	18	Napoli	25
Catanzaro	39	Salerno	33	Vibo Valenti	26	Bari	33
Foggia	44	Bari	36	Bari	29	Taranto	47
Reggio Calabria	50	Foggia	44	Lecce	35	Foggia	57
Potenza	63	Cosenza	47	Foggia	37	Caserta	60
Napoli	70	Matera	50	Crotone	46	Salerno	65
Benevento	72	Reggio Calabria	53	Cosenza	47	Lecce	66
Bari	74	Taranto	67	Matera	52	Benevento	96
Matera	77	Catanzaro	68	Potenza	53	Avellino	97
Crotone	79	Avellino	85	Avellino	54	Potenza	98
Taranto	81	Potenza	86	Caserta	101	Matera	99
Lecce	83	Lecce	92	Benevento	102	Cosenza	100
Brindisi	94	Crotone	98	Catanzaro	103	Vibo Valentia	101

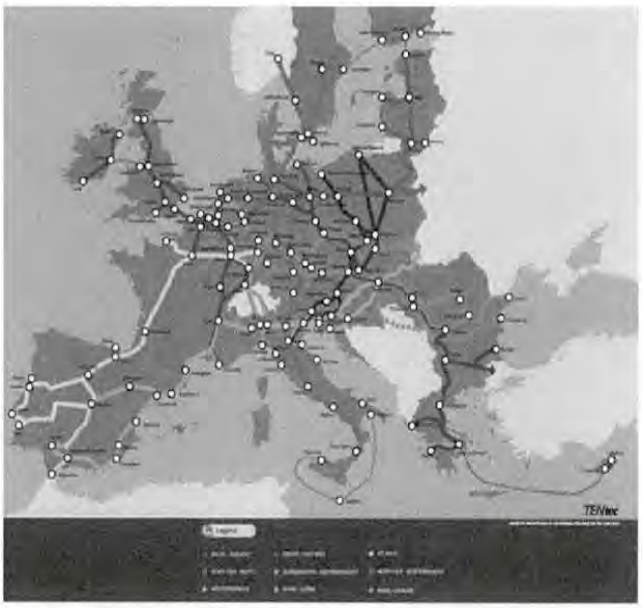
Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne

Il Mezzogiorno è infine interessato da uno dei 9 corridoi principali della rete Ten-T previsti dalla Commissione UE, denominato Scandinavo-Mediterraneo, che per la parte italiana unisce, sull'asse del Brennero, Nord e Sud Italia passando per Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Calabria per poi passare in Sicilia e terminare a Malta. A Napoli si diparte uno dei rami collaterali che porta verso Bari e Taranto (gli altri vanno da Bologna verso Ancona e da Firenze verso Livorno).

Il tracciato di tale corridoio è il risultato di una lunga trattativa politica tra la Commissione Europea ed i paesi interessati che ha inevitabilmente comportato una soluzione di compromesso, che non necessariamente soddisfa a pieno le diverse realtà locali e regionali da esso attraversate.

Un segnale importante in tal senso è giunto proprio a fine ottobre 2015 dal Parlamento Europeo, che ha approvato un emendamento al documento finale della "Strategia dell'UE per la regione adriatico-ionica" che include il prolungamento dell'intera dorsale Ionico-adriatica nell'ambito del completamento del corridoio Baltico-Adriatico, andando a coprire una "dimenticanza" difficilmente comprensibile, relativa alla tratta che collega Ancona a Bari.

Tab 3 – I corridoi TEN -T della UE (4 interessano l'Italia)

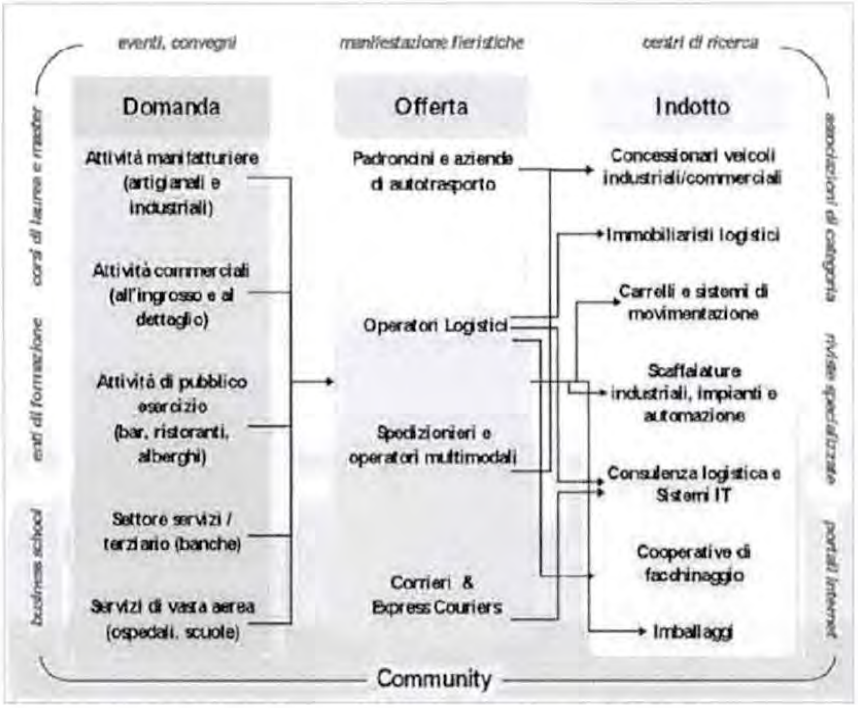


Fonte: Parlamento Europeo – Regolamento 1315/2013/UE

La logistica è un servizio richiesto dalle aziende che producono o commercializzano beni (domanda) e che coinvolge un insieme variegato di attori (offerta): fornitori di servizi logistici in senso stretto (gestione magazzini, movimentazione e distribuzione), fornitori di servizi di trasporto articolato nelle varie modalità (stradale, marittimo, aereo), spedizionieri, ossia coloro che organizzano i trasporti internazionali.

A queste figure si aggiunge un articolato insieme di operatori che svolgono attività collegate, o di supporto (indotto), come ad esempio le società d'informatica, di fornitura d'impianti di magazzino, di mezzi di movimentazione, aziende di manutenzione e così via, definibile come l'ecosistema della logistica.

Tab. 4 - L'ecosistema della logistica



Fonte: C.Log Centro di Ricerca sulla Logistica - Università Carlo Cattaneo-LIUC

Il perimetro del settore dei trasporti e della logistica è rappresentato dalle aziende di:

- trasporto merci su strada;
- magazzinaggio e custodia;
- movimentazione;
- spedizione ed agenzie doganali.

Data la natura del mercato e dei servizi offerti. i confini tra un'attività e l'altra sono spesso labili. Le aziende difficilmente offrono ai propri clienti un unico servizio, ma un insieme di essi, sia erogandoli direttamente, sia avvalendosi di fornitori esterni. Nel settore della logistica, infatti, è comune l'esternalizzazione dei servizi. L'esempio tipico è quello del trasporto su strada,

delegato quasi integralmente alle aziende di autotrasporto, visto che è generalmente molto difficile che un operatore logistico o uno spedizioniere si avvalga di mezzi propri.

Sulla base dell'elaborazione dei dati forniti da Movimprese, le aziende operanti nel settore della logistica (magazzinaggio, custodia, spedizioni, distribuzione. ecc.) nelle 4 regioni considerate sono circa 3.600, cui si aggiungono circa 7.700 aziende di autotrasporto.

Le 3.600 aziende hanno realizzato nel 2013, secondo le informazioni raccolte presso la banca dati AIDA contenente i bilanci depositati dalle aziende di capitale, un fatturato di 5,3 miliardi di euro, con un valore aggiunto di poco superiore al miliardo di euro.

Tab. 5 - Imprese di logistica e trasporto per provincia, 2014

Provincia	Logistica	Autotrasporto
Avellino	69	213
Bari	630	1.594
Benevento	-	159
Brindisi	102	319
Caserta	210	385
Cosenza	83	322
Catanzaro	61	260
Foggia	183	465
Crotona	35	172
Lecce	89	455
Matera	34	231
Napoli	1.458	973
Potenza	54	400
Reggio Calabria	110	504
Salerno	365	795
Taranto	151	372
Vibo Valenzia	22	105
Totale	**3.656**	**7.724**

Fonte: elaborazioni su dati Movimprese

Tra le aziende operanti nei settori della logistica sono state poi ulteriormente selezionate 14 imprese di maggiori dimensioni, impegnate nell'attività logistica in senso stretto e nell'organizzazione del trasporti in conto terzi e di tutte le attività accessorie su relazioni internazionali (spedizionieri). Queste imprese hanno realizzato un fatturato complessivo di 470 milioni di euro, corrispondente a 3.2 milioni per impresa, in linea con il fatturato medio per impresa del settore a livello nazionale.

Esse di fatto svolgono il ruolo di "orchestratori" occupandosi dello stoccaggio, della movimentazione e della distribuzione delle merci sul territorio, organizzando i trasporti internazionali, coadiuvando l'impresa esportatrice in tutte le fasi del processo, dalla scelta del

vettore, alle pratiche doganali e fiscali, alla consegna a destino, se richiesta, avvalendosi della propria rete di filiali/corrispondenti.

Le aziende tendono a localizzarsi nelle principali aree urbane, che nel caso in oggetto, sono anche sede di importanti nodi portuali, ferroviari e aeroportuali come Napoli, Salerno e Bari, e in misura minore Brindisi, tra i principali *gateway* di accesso ai mercati internazionali attraverso i loro servizi marittimi e Ro-Ro, nonché aree di consolidamento e rilancio del cargo aereo verso hub come Malpensa.

Inferiore la presenza nelle aree di Taranto e Gioia Tauro, spiegabile, non solo con la minore densità urbana e di presenza di aziende manifatturiere, ma anche con il ruolo svolto dai rispettivi porti, impegnati in massima parte (soprattutto per Gioia Tauro) nell'attività di *transhipment*. Ossia in un'attività funzionale all'organizzazione dei servizi delle compagnie di navigazione, ma con scarse ricadute sul territorio per quanto riguarda le attività logistiche.

Le aziende di autotrasporto, pur evidenziando anch'esse una presenza più densa nelle grandi aree urbane, risultano comunque più disperse sul territorio, in ragione della natura stessa della loro attività.

Tab. 6 - localizzazioni per provincia delle maggiori imprese di logistica e spedizioni e delle società di trasporto merci su strada, 2014



Fonte: C.Log Centro di Ricerca di Logistica - Università Carlo Cattaneo-LIUC

L'erogazione dei servizi logistici, o a supporto dell'attività logistica, si avvale anche di una rete di magazzini in conto terzi gestiti dagli operatori stessi, cui si aggiungono i Ce.Di. (Centri di Distribuzione) della Grande Distribuzione.

Le scelte localizzative dei centri distributivi e dei magazzini in conto terzi, ossia dei nodi logistici degli operatori nazionali e non dipendono da un insieme complesso di valutazioni che tengono conto:

- della presenza nel territorio di una domanda di logistica proveniente dalle imprese manifatturiere o di distribuzione (grossisti, GDO, catene specializzate, ecc.). È del tutto evidente che, come qualsiasi altra attività imprenditoriale, l'offerta logistica non può prescindere dalla presenza di una domanda ad essa speculare;

- della disponibilità e del costo delle aree, della frequenza, affidabilità e sicurezza dei servizi di trasporto;

- dei vari fattori di competitività del "sistema Paese", correlati non solo alla "centralità" della posizione geografica, ma anche alla snellezza della burocrazia, alla trasparenza delle normative e delle procedure, alla disponibilità ed economicità delle comunicazioni, alla professionalità delle risorse umane, ecc.;

- dei crescenti problemi della congestione delle aree urbane che hanno portato i decisori a localizzare i propri hub operativi lungo il principali assi radiali che irraggiano dalle città e che le collegano tra loro e con i mercati esteri.

Non esiste un'unica piattaforma logistica regionale, ma un insieme di singole piattaforme con ruoli e funzioni diversi definiti in base alla filiera merceologica di cui si occupano. La loro localizzazione è pertanto decisa dagli operatori, sia in base a precise esigenze di mercato, sia in base alla valutazione della bontà delle connessioni.

Nelle quattro regioni analizzate si registrano 164 unità gestite sia da aziende di logistica, che li utilizzano per la movimentazione e la distribuzione delle merci dei propri clienti, sia da spedizionieri che li impiegano nelle loro attività di consolidamento[1].

Anche i magazzini tendono tipicamente ad addensarsi in prossimità delle principali aree urbane e periurbane di Napoli, Santeramo e Bari che configurano di fatto un sistema di offerta logistica integrato, o in via d'integrazione, a servizio del sistema industriale e distributivo del Meridione, che trova il suo volano di connessione nell'autostrada A16 Napoli-Canosa.

Le altre aree di addensamento dei nodi sono Brindisi e intorno ai principali assi stradali di grande scorrimento, quali strade statali e autostrade in direzione della Calabria.

D'altra parte i servizi di logistica e trasporto delle merci sono per loro natura di tipo derivato, ossia strettamente legati alla presenza sullo stesso territorio di attività produttive che ne fanno specifica domanda.

Difficilmente un'impresa di logistica si insedia in un territorio privo o povero di attività produttive, agricole o industriali che siano, né la semplice presenza di imprese logistiche può indurre la nascita di imprese manifatturiere o agricole.

[1] Il Centro di ricerca sulla logistica (C-Log) dell'Università Carlo Cattaneo-UUC censisce, grazie agli aggiornamenti forniti dalle principali società immobiliari per la logistica e con le informazioni raccolte direttamente presso gli operatori, i principali magazzini di stoccaggio e distribuzione in conto terzi presenti sul territorio italiano.

Come ampiamente riconosciuto, i processi di sviluppo economico-industriale, per mettere radici in modo forte e duraturo, hanno bisogno di una molteplicità di fattori concomitanti, di cui quelli logistici ne rappresentano solo una parte, non necessariamente fondamentale.

Il rapporto di stretta sussidiarietà, tra imprese di servizi di trasporto e logistica da un lato e imprese manifatturiere (industriali ed agricole) dall'altro, implica come la qualità dei servizi erogati sia a sua volta fortemente influenzata dalla qualità della domanda dell'utenza.

Nel Mezzogiorno forse pesa nello sviluppo logistico, in misura maggiore di altre aree italiane, un certo dualismo economico, che nelle regioni in esame si caratterizza per la presenza sullo stesso territorio di realtà produttive diverse che non hanno sviluppato tra loro forme di collaborazione/relazione quali:

1. grandi complessi produttivi, nazionali o esteri, in parte retaggio dei programmi d'investimento alimentati dalla Cassa per il Mezzogiorno, in parte risultato di investimenti che hanno sfruttato le peculiarità del territorio (es. impianti di trasformazione dei prodotti agricoli, quali il pomodoro, o il grano nel caso dei pastifici), piuttosto che la presenza di politiche statali incentivanti. Non sono mancati comunque esempi di gran di gruppi nati da esperienze imprenditoriali locali di grande successo (es. i gruppi Natuzzi, Casillo, Marseglia, Adler, La Doria, etc.).
   Non essendo il frutto della crescita di realtà economiche locali, ma piuttosto quello di iniziative esterne, spesso queste realtà hanno scarse relazioni con il territorio, se non l'utilizzo di manodopera locale. Per quanto riguarda gli aspetti logistici è la casa-madre a strutturare i processi, magari affidandoli ad aziende da lei scelte, lasciando quindi scarsa autonomia alle *subsidiary*, se non l'individuazione nel territorio, sulla base di criteri dati, delle aziende cui affidare I servizi di trasporto. In genere su gomma.

   La presenza di aziende di questo tipo, importante sul piano occupazionale, ha di conseguenza un effetto limitato sulla crescita delle imprese di logistica presenti nell'area del loro insediamento. Maggiore, da questo punto di vista, la possibile influenza sulle aziende di autotrasporto, spinte ad operare secondo standard di qualità superiori, con il miglioramento dei sistemi di gestione, piuttosto che con l'applicazione di strumenti informatici adeguati, oppure favorendo la nascita di cooperative e di consorzi;

2. PMI e sistemi distrettuali diffusi che esprimono una domanda di servizi concentrata soprattutto sui trasporti stradali. Scarsa o nulla la domanda di servizi logistici avanzati (es. gestione magazzino, gestione ordini. *ecc.)*, nel complesso incapaci, per le loro caratteristiche strutturali, di attivare processi di crescita virtuosa di un'offerta logistica di qualità.

Il Mezzogiorno, ma non solo, sconta pertanto la debolezza della struttura organizzativa delle PMI industriali e specularmente di quelle impegnate nel settori della logistica e dei trasporti e delle loro difficoltà a confrontarsi con:

- i nuovi mercati;
- i nuovi concorrenti;

- le nuove tecnologie che richiedono forme organizzative e stili di gestione affatto diversi.

Inoltre come già accennato, radicati fattori culturali spesso impediscono soluzioni di tipo collaborativo *(cooperazione,* networking, reti d'impresa. ecc.), che potrebbero avere effetti positivi nell'accrescere cultura manageriale ed economie di scala.

Tab. 7 - Localizzazione dei principali magazzini in c/t nel Meridione, **2014**



Fonte: C.Log Centro di Ricerca sulla Logistica- Università Carlo Cattaneo-LIUC

2.2 Struttura ed articolazione dell'ALI

Con l'obiettivo di creare un virtuoso processo di consultazione territoriale sui temi della portualità e della logistica, la Commissione europea, con Decisione C(2015)5451 del 29.07.2015, ha subordinato l'approvazione del nuovo Programma Operativo Nazionale PON 2014-2020 all'impegno dello Stato membro di istituire le c.d. Aree Logistiche Integrate (ALI) nelle 4 Regioni Convergenza, tra cui la Puglia.

L'Area Logistica Integrata del sistema Pugliese e Lucano, i cui attori sono il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Agenzia per la Coesione, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, l'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, l'ANAS ed il gestore nazionale della rete ferroviaria RFI, ha costituito un Tavolo di coordinamento locale che sarà l'unico abilitato a formulare proposte motivate di investimenti da sottoporre al 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.

Detto Tavolo locale è coordinato dai Porti "*core*" afferenti all'ALI (Bari e Taranto) che sono sedi delle due citate Autorità di Sistema Portuale.

Uno degli strumenti di lavoro decisi dal Tavolo locale sarà l'attivazione del confronto tra le Istituzioni rappresentate e gli operatori dei trasporti (stradali, ferroviari e aeroportuali) e quelli della logistica al fine di definire una strategia complessiva di sviluppo a valle di una approfondita e condivisa valutazione della coerenza delle proposte in campo con le linee di azione e gli obiettivi specifici dei vari P.O..

Si procederà, successivamente alla sottoscrizione di uno o più Accordi di Programma Quadro nei quali far convergere le diverse progettualità afferenti ai suddetti PO e ad eventuali altri Fondi di copertura, privati inclusi.

La *mission* delle A.L.I. sarà, in definitiva, quella di favorire le reti di specializzazione e collaborazione, indicare le sinergie realizzabili e valutare la messa a sistema con il PON delle azioni prioritarie previste nei POR Puglia e Basilicata.

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 molto collegate con una separazione amministrativa che non trova corrispondenza nella realtà pratica. Di più, 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.

2.3 I 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 per 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	64.665,30	10.263,10
Valore aggiunto Industria	11.253,30	3.235,10
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 *hig 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, Sorgenia, 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, agriturismi, 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.

2.3.1 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.8 - Valore complessivo delle esportazioni mondo per province della Puglia e settore economico. Anno 2015 (valori in EURO)

TERRITORIO	A-PRODOTTI AGRICOLTURA SILVICOLTURA E PESCA	B-PRODOTTI ESTRAZIONE MINERALI DA CAVE E MINIERE	C-PRODOTTI ATTIVITA' MANIFATTURIERE	E-PRODOTTI ATTIVITA' TRATTAMENTO RIFIUTI E RISANAMENTO	J-PRODOTTI ATTIVITA' SERVIZI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE	R-PRODOTTI ATTIVITA' ARTISTICHE SPORTIVE, INTRATTENIMENTO E DIVERTIMENTO	V-MERCI 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	791.465	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.

2.3.2 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 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.

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 tonnellaggio 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.9 – 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	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
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	1.254.822	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	11.886.759	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
Bolzano-Bozen	66.368	-	65.543	607.990	14.979.421	14.341.306	638.115	1.483.867	68.678	230.699	42.578	7.923	12.578	92.261	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	24.281	56.878	43.514	8.887
Veneto	2.271.668	26.727	1.713.484	11.296.757	3.539.175	1.724.069	1.915.105	81.173.964	6.293.625	8.697.673	1.800.509	404.642	597.277	989.768	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	17.306.505	912.242	308.886	603.356	8.487.028	880.590	80.422.099	4.416.777	1.506.131	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	66.635	7.119	59.514	347.522	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	1.048.571	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	64.649.179	1.529.969	26.101.828	216.580.451	35.130.523	18.625.503	16.495.020	114.300.727	21.601.097	108.934.822	13.627.659	2.960.780	4.749.768	5.484.519	2.374.826
Centro	2.777.870	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	65.365	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	68.571.589	1.557.676	28.518.192	227.051.791	35.625.782	18.810.458	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	687.222	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.10 – 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													
	Molise	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Sicilia	Sardegna	Nord	Centro	Mezzogiorno	Italia	Estero	Totale	% sul totale complessivo
Piemonte	22.116	693.797	172.665	81.997	100.309	-	1.077	65.591.670	2.727.360	1.315.726	70.034.757	2.855.609	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	3.793.226	1.775.062	120.680.361	1.391.245	122.071.605	12,68
Friuli-Venezia Giulia	24.993	78.358	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	158.345	16.153	44.104	11.190	118.770	-	2.097.626	13.855.264	721.789	16.674.688	10.157	16.684.845	1,73
Marche	92.749	146.465	271.221	22.369	52.679	58.866	-	3.749.300	13.879.169	1.489.036	19.117.507	187.572	19.305.179	2,00
Lazio	393.051	2.953.185	648.040	59.190	161.471	148.166	-	4.257.760	41.435.249	5.300.540	50.993.648	100.749	51.094.398	5,31
Abruzzo	701.834	551.426	655.686	66.325	35.856	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	17.490.795	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	515.691	-	2.460.246	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	7.574.094	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	30.071.753	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	589.028.596	26.822.826	9.814.432	626.265.854	11.635.040	637.900.893	66,24
Centro	518.014	3.712.862	1.039.284	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	32.198.225	6.129.316	15.674.018	28.752.244	18.001.091	8.425.117	8.953.685	135.821.573	153.200.578	948.799	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	159.171.048	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.

2.3.3 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.

2.3.4 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*.

2.3.5 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.

2.3.6 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 sembrino 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.

2.3.7 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.

2.3.8 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 conclusione dei lavori relativi all'intervento "Riqualificazione del molo polisettoriale – ammodernamento della banchina di ormeggio" a luglio 2017 con la conseguente inaugurazione del molo polisettoriale in agosto 2017, 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.

2.3.9 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.

2.3.10 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.

2.3.11 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 nel 2016 i dati sono stati generati **4016** 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 treni merci di tipo convenzionale e combinato. Nel 2015 sono stati generati **381** treni e nel corso del 2016 **411**.

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.

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; nel 2015 i treni sono stati **137** saliti a **158** nel 2016. 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 inferiori essendo scese a **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 salito a **95** nel 2016. 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.

La stazione di Bellavista nel 2015 ha generato **28** treni, saliti a **72** nel 2016.

Al fine di potenziare l'intermodalità e l'accesso via terra al porto di Taranto, sono stati programmati ulteriori interventi – per un investimento totale di Euro 25.500.000 - per potenziare l'attuale impianto di una seconda stazione, la Stazione Cagioni, dove saranno creati 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. Il II Lotto dei lavori relativi all'intervento Piastra Logistica è già stato ultimato, mentre per quanto concerne il collegamento del Molo Polisettoriale, è in fase di avvio la procedura di affidamento dei relativi lavori.

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 nel 2016 quando i convogli sono saliti a **2010**.

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.

2.3.12 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.

2.3.13 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 di sistema portuale 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, anche stradali, 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.

2.3.14 Lo strumento delle Zone Economiche Speciali

Alla fine del 2017 in Italia è stata introdotta una politica di sostegno per il sud con l'obiettivo di rafforzare la performance dell'economia del Mezzogiorno, sia con la reintroduzione della figura del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, sia con una serie di interventi quali l'approvazione dei due "*Decreti Mezzogiorno*" uno dei quali prevede l'istituzione delle Zone Economiche Speciali.

La Legge 03.08.2017, n.123 di conversione con modificazioni, del Decreto Legge 20.06.2017, n. 91, recante "*Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno*" ha previsto all'art. 4: "*Al fine di favorire 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*** *in dette aree, sono disciplinate le procedure, le condizioni e le modalità per l'istituzione di una* ***Zona economica speciale****, di seguito denominata «****ZES****».*

Per ZES si intende 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**...".

Continua pure disponendo che "...*Le proposte di istituzione di ZES possono essere presentate dalle Regioni... Le regioni che non posseggono aree portuali ...possono presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa...*"

"...*Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES ... è identificato in un Comitato di indirizzo composto dal Presidente dell'Autorità portuale, che lo presiede, da un rappresentante della regione, o delle regioni nel caso di ZES interregionale, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti...Il Comitato di indirizzo si avvale del Segretario generale dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165...*".

Ruolo centrale è affidato, dunque, all'**area portuale** non solo per la necessaria presenza del porto che funge da connettore tra le diverse aree e Amministrazioni coinvolte, ma anche per il compito assegnato al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e al Segretario Generale dell'Ente.

Le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, i criteri generali per l'identificazione e la delimitazione dell'area nonché i criteri che ne disciplinano l'accesso e le condizioni speciali nonché il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo sono definiti con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Lo schema di DPCM è stato trasmesso al Consiglio di Stato il quale, con provvedimento n. 134/2018 del 10.01.2018, ha espresso parere favorevole, con osservazioni, in ordine alla emissione del DPCM medesimo.

Le osservazioni formulate dalla Sezione Consultiva del Supremo Consesso amministrativo sono state recepite e si è in attesa della pubblicazione del testo definitivo del provvedimento del Governo.

Per quanto attiene ai contenuti attesi del DPCM nei documenti informali si legge, con riferimento ai requisiti della ZES, che di norma è composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e Interporti, non può comprendere zone residenziali. Le aree che potranno essere ricomprese nel perimetro della ZES possono essere nella stessa Regione anche non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale che sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate.

Nelle previsioni si ipotizza che la Regione in cui non sia presente alcuna area portuale e un'altra Regione in cui sia presente almeno un'area portuale possano congiuntamente istanza di istituzione di una ZES, mentre le Regioni nel cui territorio non siano ubicate aree portuali, qualora contigue, possano presentare istanza di istituzione di una ZES in forma associativa, includendo uno o più porti che non rientrino nella categoria di aree portuali.

Il generale fenomeno delle Zone Economiche Speciali, avviatosi nel 1959 con la creazione della prima zona industriale di libero scambio moderna nella città di Shannon in Irlanda e rimasto in seguito limitato ai soli paesi industrializzati, ha preso avvio a partire dagli anni settanta anche in molti paesi in via di sviluppo, in particolare in Asia Orientale e in America Latina, diffondendosi poi in tutto il mondo. Oggi esistono oltre 4.500 ZES, istituite in circa 135 Nazioni; in Europa vi sono 16 ZES operative di cui 14 in Polonia.

Esse costituiscono laboratori per l'attrazione degli investimenti e incubatori di innovazione capaci di promuovere lo sviluppo produttivo e l'occupazione **portando a un miglioramento delle condizioni economiche del paese ospitante** in quanto, pur essendo situate all'interno dei confini di uno Stato, **le attività economiche ed imprenditoriali sottostanno a un quadro normativo diverso e di maggior favore rispetto a quello in vigore nella nazione di appartenenza**.

Il Governo italiano, nel disciplinare l'istituto della ZES, ha difatti previsto che le imprese che opereranno nell'area potranno usufruire di agevolazioni quali procedure semplificate recanti accelerazioni dei termini procedimentali ed adempimenti semplificati; accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico ed il credito d'imposta, nella misura stabilita, per investimenti volti all'acquisto di beni strumentali nuovi.

I benefici verranno concessi se le imprese manterranno l'attività nell'area ZES per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento a pena della revoca del beneficio e non devono essere poste in liquidazione o scioglimento.

Le ZES costituiscono un'opportunità di rilancio per l'economia del Sud e del Mezzogiorno in particolare che potrà ottenere nuovamente un ruolo strategico con un rinnovato interesse per la frontiera mediterranea beneficiando della collocazione geografica e della situazione politica dei Paesi Nord Africani.

Il mediterraneo vuol dire logistica, scambi commerciali, filiere agroalimentari e per questo le ZES sono fondamentali per attrarre nuovi investimenti.

Non si dovrebbe perdere l'occasione di fare della ZES un mezzo per la **creazione di un nuovo corridoio logistico trasversale nel Mediterraneo** e per inaugurare una nuova stagione per le politiche di sviluppo nel Mezzogiorno.

Questo corridoio dovrebbe consentire la gestione dei flussi di merci est-ovest, rafforzando ed integrando la rete europea principale, che per quel che riguarda il Mezzogiorno d'Italia è nord-sud, ed estendendo la capacità logistica nel Mediterraneo. La valorizzazione di questa nuova trasversale comporterebbe benefici per i trasporti europei nella riduzione di costi e tempi di trasporto, ponendosi come alternativa, per esempio, al congestionato corridoio n.5 ed assorbendo una quota parte significativo del flusso di merci est-ovest.

Ma perché questo nuovo itinerario trasversale comodale sia competitivo è necessario che si rendano disponibili infrastrutture terrestri efficienti e interoperabili all'interno della trasversale

per collegare le due sponde, collegando altresì le **aree retroportuali attrezzate** per attività logistiche a valore quali i *distripark*.

Il legame tra attrazione degli investimenti produttivi e adeguatezza logistica è una delle chiavi di volta per l'efficacia delle politiche industriali e per il recupero di competitività dei territori. Nel paradigma della nuova economia industriale, la logistica svolge un ruolo determinante, in una logica di accesso efficiente ai mercati e di incremento della produttività totale dei fattori.

Le ZES ben potrebbero diventare dei laboratori economici, secondo nuove idee ampiamente diffuse a livello internazionale, in cui dare specifica rilevanza all'importanza della pianificazione dello sviluppo.

Un modello di sviluppo possibile potrebbe anche essere quello dei cosiddetti EIP, acronimo per **Eco Industrial Parks**. Gli EIP sono il modello di approdo di un processo di rigenerazione industriale di aree industriali convenzionali in aree '*resource-efficient*' dove salvaguardare le risorse e minimizzare gli effetti nocivi sull'ambiente del ciclo produttivo soprattutto in alcuni settori industriali quali siderurgia, metalli non ferrosi, carbone, elettricità, chimica, materiali da costruzioni e industrie leggere.

Un altro è quella della creazione di **aree produttive paesaggisticamente ed ecologicamente attrezzabili** (APPEA), secondo uno degli obiettivi del PPTR della Regione Puglia, che costituiscono una evoluzione inclusiva dei temi paesaggistici, della qualità edilizia e dei temi della produzione energetica delle tradizionali APEA (aree produttive ecologicamente attrezzate).

Il mix di aiuti, incentivi fiscali, semplificazione amministrativa previsti dalla nuova normativa italiana potrebbero essere orientati a favorire sinergicamente l'insediamento di industrie-ecocompatibili ovvero la riconversione di quelle esistenti secondo politiche coerenti con i principi della '**blu economy**' e della '**economia circolare**'.

La regione Puglia e la Regione Basilicata stanno elaborando un piano di sviluppo delle ZES che dovrebbe portare ad individuare la ZES interregionale di Taranto, comprendente aree produttive di Matera e Ferrandina, altre della provincia di Taranto e l'aeroporto di Grottaglie e la ZES del Basso Adriatico, con aree portuali e retroportuali delle provincie di Bari, di Brindisi, di Manfredonia, oltre ad aree produttive collegate funzionalmente come quelle del Salento.

2.4 La dotazione infrastrutturale esistente

2.4.1 Il sistema stradale

Un sistema produttivo come quello italiano, basato sui distretti industriali e sulla piccola e media impresa diffusa sul territorio, tende ad esprimere una domanda di mobilità delle merci

incentrata prevalentemente su distanze medio-brevi, per le quali la modalità stradale non ha praticamente alternative.

Un sistema così strutturato necessita, per poter funzionare, di una rete viaria in grado di connettere le diverse imprese tra loro, con i centri distributivi e di consumo disseminati sul territorio e con i *gateway* ferroviari e portuali di connessione coi mercati esteri.

Tab. 11 - La rete stradale del Mezzogiorno



Fonte:viamichelin.it

Se ad una struttura industriale così congegnata si aggiunge l'esigenza di una distribuzione puntate ed affidabile, si comprende come mai in Italia, soprattutto sulle distanze medio-brevi, il trasporto sia appannaggio della modalità stradale che risulta più flessibile, affidabile e meno costosa rispetto a quella ferroviaria.

Ne consegue che la rete stradale e autostradale ha un'importanza rilevante nei processi di gerarchizzazione del territorio, orientando in modo decisivo le scelte localizzative delle imprese di logistica e trasporti che tendono ad ubicare i loro magazzini lungo i principali assi stradali in prossimità del luoghi di produzione/consumo. Inoltre la rete stradale è l'anello di relazione imprescindibile tra terminai ferroviari, o portuali ed i territori limitrofi.

La rete viaria del Sud Italia ha una lunghezza di circa 38.600 km, di cui 1.079 km di autostrade, 19.920 di strade statali e 32.345 km di strade regionali e provinciali, su cui circolano 9.2 milioni di veicoli, il 19% del parco circolante italiano.

Se la dotazione garantisce, in termini di km di strade per numero di abitanti e per chilometro quadrato, livelli non difformi da quelli medi italiani, basta osservare la cartina per notare come lo

sviluppo infrastrutturale di migliore qualità (autostradale, ma come si vedrà più avanti, anche ferroviario) sia concentrato lungo le due linee di costa, caratterizzate dalla presenza, rispettivamente delle autostrade: A1 Milano, Roma, Napoli che trova la sua naturale continuazione sulla A2 Autostrada del Mezzogiorno (ex A3 Salerno – Reggio Calabria); A14 Bologna, Bari, che si dirama poi verso Taranto e verso Lecce (E 55).

Entrambe le autostrade, in molti tratti a tre corsie per senso di marcia, assicurano collegamenti veloci tra le regioni del Sud e quelle del Centro-Nord e tuttora rappresentano il principale asse strategico di collegamento fra le due aree del Paese.

La particolare orografia della Penisola, tagliata in due dagli Appennini, ha contribuito a disegnare tale assetto infrastrutturale, rendendo relativamente più difficili le connessioni trasversali e determinando nel tempo anche una sorta di cesura tra te due fasce costiere del Paese.

Nel Mezzogiorno, l'unico asse Est-Ovest di qualità è rappresentato dall'autostrada A16, che da Napoli porta a Canosa di Puglia, dove s'innesta sulla A14 Bologna–Bari-Taranto.

La cesura tra Est ed Ovest è invece presente nel territorio della Basilicata, ove manca un asse di collegamento trasversale che favorisca le connessioni tra Campani, Calabria e Puglia attraversando il materano.

Ancora in corso l'ammodernamento infrastrutturale della SS 106 Ionica (strada europea E90), una strada a forte traffico e con i più elevati livelli d'incidentalità in Italia, che garantisce i collegamenti costieri tra Calabria, Basilicata e Puglia per un totale di 491 Km (tratti della Puglia e Basilicata già completati).

Tab. 12 - Caratteristiche della dotazione stradale per regione, 2013

Tipologia di strada	Campania	Puglia	Basilicata	Calabria	Totale	Italia
Strade statali (km) (a)	1.313	1.510	1.027	1.349	5.199	19.920
Regionali e provinciali (km)	9.107	9.136	4.854	9.265	32.362	154.94
Autostrade (km)	442	313	29	295	1.079	6.751
Km strade statalix10.000 ab.	2,2	3,7	17,8	6,8	4,2	3,3
Km regionali/provincialix10.000ab	15,5	22,3	83,9	46,8	25,9	25,5
Km autostrade x 10.000 ab.	0,8	0,8	0,5	1,5	0,9	1,1
Km strade statali x 100 kmq	9,6	7,7	10,2	8,9	8,9	6,6
Km regionali/provincialix100	67,0	47,2	48,6	61,4	55,3	51,4
Km autostradex100kmq	3,3	1,6	0,3	2,0	1,8	2,2

a) Oggi denominate "strade d'interesse nazionale"
Fonte Conto nazionale dei trasporti

2.4.2 Il sistema ferroviario

In modo simile a quanto accade per la rete stradale, gli assi d'instradamento ferroviario verso il Centro-Nord corrono lungo i 2 corridoi ferroviari tirrenico ed adriatico.

Dal lato tirrenico, partendo dal porto di Gioia Tauro, l'itinerario si svolge lungo la direttrice Gioia Tauro-Caserta/Marcianise-Roma. Dal lato adriatico, partendo dal porto di Taranto, la linea continua in direzione di Bari ed Ancona, fino a Bologna.

La direttrice che al momento si presta maggiormente al traffico merci è quella adriatica, la cui codifica di linea, dopo i lavori di potenziamento condotti negli ultimi anni, non presenta grandi limitazioni, permettendo il transito anche di *container* High Cube (h=2.896 mm) e di semirimorchi fino a 4 m di altezza su carri standard. Inoltre, ha un peso assiale ammesso D4 (22,5 t/asse), il massimo consentito sulla rete ferroviaria italiana. Da ricordare però che la linea adriatica tra Lesina e Termoli è ancora a binario unico, nonostante il suo raddoppio sia una priorità ormai da molti anni. Altre tratte a binario unico sono sulla linea Bari-Taranto.

La direttrice tirrenica invece presenta vincoli di sagoma in diversi punti, come ad esempio sulla tratta La Spezia-Genova o Firenze-Bologna entrambi con sagoma ammessa P/C22, e lungo varie tratte a Sud di Napoli verso la Calabria. Ad esempio da Salerno a Paola (CS) la sagoma ammissibile è la P/C32, che permette il passaggio dei normali container, ma non di quelli High Cube (HC) su carri ordinari (occorrono quelli ribassati) e di semirimorchi con altezza pari a 4 m.

Inoltre la direttrice ha un'ulteriore criticità nel nodo di Roma, la cui soluzione è affidata all'insieme di lavori che stanno ridisegnando l'assetto dell'Infrastruttura ferroviaria della città e della sua area metropolitana. Tali limitazioni non impediscono comunque il passaggio di treni container provenienti dai porti campani di Napoli e Salerno.

Per quanto riguarda l'asse trasversale, la linea principale è quella che da Bari incrocia la Roma-Napoli a Caserta e si dirige verso Foggia, i cui standard per il trasporto combinato non sono molto alti: profilo ammesso P/C22 e massa per asse C3. Per il trasporto merci da/per il porto di Gioia Tauro assumono importanza anche le tratte che da Paola (CS) portano verso Sibari (CS), e da qui si innestano sulla linea ionica verso Metaponto, Taranto e Bari.

Questa tratta (Paola-Sibari) ha grande Importanza per il porto di Gioia Tauro, in quanto permette l'immissione sulla direttrice adriatica, che, come descritto in precedenza, ha minori limitazioni strutturali. La tratta pur essendo a binario singolo, dispone di una sagoma ammissibile P/C45, permettendo il passaggio anche dei container HC.

L'altra linea di attraversamento è la Battipaglia-Potenza-Metaponto, allo stato attuale l'unica linea di livello che attraversa la Basilicata, e che potrebbe rivestire una certa importanza per il porto di Taranto. La linea però necessita d'importanti lavori di adeguamento del tracciato, i cui studi di fattibilità sono già stati eseguiti. L'esecuzione dei lavori è però condizionata dalla disponibilità effettiva dei fondi. Verosimilmente l'adeguamento di questa linea avverrà, se avverrà, nel medio lungo periodo.

Tab. 13 - Potenziamento della codifica delle linee per il trasporto merci al 2017



CODIFICA LINEA	TIPI DI CARRO	LARGHEZZA MASSIMA	ALTEZZA MASSIMA	TIPI DI TRASPOORTO	
P/C 80	Poche	2500 mm	4100 mm	AUTOSTRADA VIAGGIANTE	
P/C 60	Poche	2500 mm	3900 mm	AUTOSTRADA VIAGGIANTE	con carro Modalchr
P/C 50	Poche	2500 mm	3800 mm		con carro Modalchr
P/C 45	Poche	2500 mm	3750 mm	High Cube	
P/C 32	Poche	2500 mm	3620 mm	Casse mobili - Semirimorchi	
P/C 30	Poche	2500 mm	3600 mm	Container	
P/C 25	Poche	2500 mm	3550 mm	Container	
P/C 21	Poche	2500 mm	3520 mm	Container	

N.B. P/C indica il sistema di codifica delle linee che determina la sagoma ammissibile al transito
Fonte: RFI (Piano Industriale 2014-2017)

Il reticolo del trasporto merci su ferro che interessa le regioni di Puglia e Basilicata è formato da diversi impianti terminali diversificati per tipologia di trasporto e modalità di gestione. L'asse portante di tutti i trasporti è costituito dalla Direttrice Adriatica che è in grado di mettere in comunicazione le Regioni con le località del Nord Italia ed Europa, non a caso molti di questi impianti terminali sono ubicati lungo la direttrice stessa o sua prosecuzione, il resto è costituito da impianti a servizio di grossi insediamenti industriali come S. Nicola di Melfi che è collegato alla Direttrice Adriatica tramite la linea Foggia – Potenza. La Direttrice Adriatica è caratterizzata da un modulo di 570m, peso assiale di categoria D4 (22.5 t*asse) e codifica per il trasporto combinato PC 45 in tutta la parte a sud di Pescara e PC 80 da Pescara fino a Bologna.

Gli impianti ferroviari del reticolo in territorio Pugliese sono:

- Incoronata
- Giovinazzo
- Bari Lamasinata
- Brindisi
- Surbo
- Bellavista

quelli in territorio lucano sono:

- S. Nicola di Melfi;
- Casal Sabini (raccordo tecnico a servizio dello stabilimento Ferrosud di Jesce).



Incoronata

Dalla stazione di Incoronata si sviluppano traffici merci su ferro di tipo convenzionale e combinato. Nel 2015 sono stati generati 381 treni e nel corso del 2016 si è osservato un incremento del 4% fino ad agosto con un totale di 190 treni. A questi valori vanno aggiunti i treni che sono generati da Bari Lamasitata e che si fermano a Incoronata per l'aggancio e lo sgancio di carri. Nel corso del 2015 questa attività ha interessato 579 treni, volume che nel 2016 si conferma, attestandosi ad agosto 2016 a 386 treni. La quota del traffico combinato è del 30 % per i traffici strettamente generati da Incoronata, mentre la quota sale al 70% per quelli generati da Bari Lamasinata e lavorati ad Incoronata. Le relazioni che interessano il traffico convenzionale sono essenzialmente Padova Interporto e Faenza, invece il traffico combinato fa

riferimento a Tarvisio e Brennero per i traffici internazionali e Milano Smistamento e Bologna S. Donato per quelli nazionali.

La dotazione infrastrutturale è costituita da una stazione a tre binari di cui solo uno atto agli arrivi e partenze per il traffico merci e dotato una capacità di 650 m. Detto binario è allacciato ai binari di presa e consegna dell'ASI di Foggia su cui al momento opera un unico operatore logistico. Detto operatore è anche il gestore comprensoriale unico del fascio ASI ed è allacciato ai binari di presa e consegna con il proprio impianto terminale.

Giovinazzo

Il traffico che interessa la stazione di Giovinazzo è prettamente di tipo combinato, nel 2015 sono stati registrati 137 trasporti, il trend 2016 risulta in calo del 30% essendosi verificati fino ad agosto solo 57 trasporti rispetto agli 85 del 2015. Si fa presente comunque che a partire da Settembre 2016 da Giovinazzo sono partiti dei nuovi traffici che impegnano l'impianto con una coppia al giorno. Le relazioni storiche con Lugo e Brescia Scalo vengono sostituite con quelle di Verona Quadrante Europa e Fiorenzuola.

Dal punto di vista infrastrutturale la stazione è costituita da 4 binari di cui uno, della lunghezza di 585 m, è adibito all'arrivo e alla partenza dei treni. Lo stesso è allacciato al raccordo particolare nel quale avviene la terminalizzazione dei treni.

Bari Lamasinata

La stazione di Bari Lamasinata è la principale stazione merci della Puglia. Le relazioni di traffico che interessano la stazione di Bari Lamasinata sono per il 65% combinato e per il 35% di tipo diffuso. I volumi generati da tali trasporti hanno segnato nel 2015 un totale 3929 treni e fino ad agosto 2016 i dati di produzione restano in linea con quelli dello stesso periodo dell'anno precedente, segnando più di 2600 treni.

È da rilevare che dal 2010 ad oggi il volumi sono progressivamente aumentati fino a raggiungere un incremento totale del 30%, mantenendosi sostanzialmente costante per traffico diffuso a manifestando un fronte incremento per il traffico combinato.

Per il diffuso le relazioni sono principalmente di tipo nazionali quali: Torino Orbassano, Pace del Mela, Pescara Porta Nuova, Foligno, Padova Interporto e Pisa. Diverse caratteristiche hanno invece le relazioni del combinato, che oltre ai collegamenti nazionali, si caratterizzano per diversi trasporti di tipo internazionale verso il Nord Europa attraverso il Brennero. Tra i collegamenti nazionali si segnalano: Piacenza, Bologna Interporto, Milano Smistamento, S. Ferdinando, Melzo Scalo, Falconara, Bologna S. Donato, Bicocca, Castelguelfo, Padova Interporto.

La stazione di Bari Lamasinata è un impianto costituito da 4 binari di circolazione, della lunghezza massima di 530 m, al quale sono allacciati diversi impianti terminali come Scalo Ferruccio, Interporto Regionale di Puglia, un raccordo terminale di un operatore logistico ed il raccordo ASI alla quale dorsale è allacciato un raccordo tecnico. All'interno dello scalo Ferruccio è presente anche il fascio dei tre binari, attrezzati per il trasporto combinato, e che costituisce lo scalo pubblico di RFI. Nel resto dello scalo si sviluppa convenzionale e ancora

combinato. Nell'area dell'interporto viene effettuato essenzialmente traffico combinato. È da evidenziare che al momento, dal punto di vista delle manovre ferroviarie, le aree di IRP e scalo Ferruccio lavorano in sinergia sotto un'unica gestione. Nell'attuale configurazione ed in determinate fasce orarie non è possibile accettare nuovi trasporti per limiti di capacità della stazione di Bari Lamasinata e degli scali.

Brindisi

La stazione di Brindisi è interessata da traffici di tipo intermodale e diffuso. Nel corso del 2015 i trasporti su ferro sono stati 917 equamente distribuiti tra combinato e diffuso. Nel 2016 il traffico risulta in aumento, segnando ad Agosto 2016, 613 treni, 27 in più rispetto allo stesso periodo del 2015 ma con una riduzione del traffico combinato che si attesta ad una quota del 45%.

Le relazioni del combinato avvengono con Falconara, Milano Smistamento, Polesella e Castelguelfo mentre il diffuso fa riferimento a Rovigo, Domegliara, Ravenna e Villa S. Giovanni.

La stazione di Brindisi è una stazione ad otto binari di cui tre destinati al traffico merci della lunghezza di 550m e destinati anche ad attività di presa e consegna. Alla stazione è allacciato lo scalo Intermodale compreso nel reticolo degli scali pubblici Nazionali ed il raccordo ASI di Brindisi da cui si diramano diversi raccordi particolari afferenti a stabilimenti del settore petrolchimico.

Surbo

Nella stazione di Surbo si effettuano trasporti solo di tipo convenzionale. Nel corso del 2015 se ne registrano 89 e nel 2016 si confermano gli stessi volumi dell'anno precedente. Tutti i collegamenti avvengono con Fiorenzuola.
Il terzo binario di stazione è utilizzato per gli arrivi e le partenze dei treni ed ha una capacità che supera i 650 m. Alla stazione è allacciato il raccordo ASI di Lecce al quale fa capo una fabbrica che produce macchine agricole tramite un raccordo particolare.

Bellavista

La stazione di Bellavista ubicata sulla linea Bari – Taranto ed alla quale sono allacciati lo stabilimento siderurgico di Taranto e tutta l'area industriale non presenta al momento livelli di traffico significativi. Nel corso del 2015 si registrano 28 treni di traffico diffuso di tipo occasionale.

Cagioni

La Stazione Cagioni è ubicata sulla direttrice Taranto-Reggio Calabria ed è in grado di servire l'arco jonico che passa dalla Basilicata e attraversa tutta la Calabria. Lungo tale linea è altresì presente un bypass ferroviario – già realizzato - che consente alla merce di essere immessa direttamente sulla direttrice adriatica, senza passare dalla stazione passeggeri. L'impianto di

Cagioni non è attualmente utilizzato per la movimentazione delle merci in quanto sono in corso interventi di ampliamento e potenziamento della stesso.



S. Nicola di Melfi

La stazione di S. Nicola di Melfi è la principale stazione Merci della Basilicata ed ha visto negli ultimi anni un incremento esponenziale del traffico diffuso, a causa della forte ripresa della produzione industriale di una nota industria automobilistica Italiana.
Nel corso del 2015 il trasporto ferroviario su S. Nicola di Melfi ha fatto registrare 1885 treni, con un andamento ancora in crescita del 6% nel corso del 2016, registrando ad Agosto 1289 treni 74 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.
Le relazioni di traffico sono con Domodossola (Domo II), Torino Orbassano, Verona Quadrante Europa, Lonato, S. Zeno, Civitavecchia, Maddaloni (Marcianise).
L'assetto infrastrutturale è costituito da una stazione di tre binari di cui due della lunghezza di 600 m sono destinati al traffico merci. All'impianto sono allacciati il raccordo ASI che serve lo stabilimento industriale ed un raccordo particolare impegnato sempre nell'indotto automobilistico.

Casal Sabini

Sulla linea Rocchetta S.A.L – Gioia del Colle nella stazione di Casal Sabini è allacciato il raccordo ASI di Matera che serve uno stabilimento impegnato nella manutenzione delle carrozze ferroviarie, tramite una dorsale di 6 km in territorio Lucano e un raccordo tecnico. Nel 2015 la produzione è stata di 30 treni. Detti valori si osservano nel 2016.

2.4.3 Il sistema dell'intermodalità ferroviaria

Con trasporto combinato s'intende lo scambio modale strada-rotaia, strada-mare ed il riposizionamento a mezzo ferrovia dei container caricati/scaricati nei terminal portuali, e nel quale la parte maggiore del viaggio avviene con mezzi diversi da quelli stradali che si limitano alla fase di terminalizzazione, ossia del trasporto dell'unità di carico dal terminal ferroviario a destino e viceversa.

Il combinato terrestre si avvale come noto di unità di carico (UdC) quali: casse mobili (*swap body*), semirimorchi e container, che vengono trasbordate dai mezzi stradali a quelli ferroviari o marittimi. Il combinato si distingue poi tra "non-accompagnato", nel quale è caricato sul treno solo il semirimorchio e "accompagnato" o "autostrada-viaggiante", nel quale l'autista e il suo mezzo, motrice compresa, viaggiano sul treno. Poiché la prima soluzione tende a costare significativamente meno della seconda, c'è una forte tendenza da parte dei *policy-maker* del settore a perseguire politiche atte a favorire l'adozione di soluzioni basate sul "non accompagnato".

Il trasporto combinato riveste una particolare importanza soprattutto in quanto contribuisce a ridurre l'impatto ambientale delle emissioni dei veicoli commerciali e a diminuire la

congestione e l'incidentalità lungo gli assi stradali. In Italia, questa modalità di trasporto si è particolarmente sviluppata sulle relazioni internazionali con i paesi europei, in quanto l'attraversamento delle Alpi pone grandi problemi, non solo di congestione dei valichi, ma anche di natura ambientale, cui i Governi dei paesi confinanti, Svizzera e Austria, hanno risposto con misure fortemente restrittive.

Non è un caso pertanto che il nostro Paese sia il principale utilizzatore del combinato. Ciò vale, però, sulle relazioni internazionali, su quelle interne l'utilizzo della ferrovia è estremamente limitato. La ragione risiede nel fatto che il concorrente diretto del trasporto su ferro è quello su strada, i cui noli rappresentano il parametro di confronto del combinato.

D'altra parte, il tutto-strada ben si presta sia a molte tipologie merceologiche che hanno tempi di ordine/consegna estremamente brevi (es. ortofrutta), sia alla struttura stessa della manifattura italiana fatta di PMI disperse sul territorio e con lotti di consegna di piccole dimensioni.

L'attività di organizzazione del traffico combinato è appannaggio di operatori ferroviari il cui compito è quello di *acquistare capacità di trazione e rivendere capacità di trasporto.* Il rischio imprenditoriale risiede nell'organizzare i treni e nel cercare poi di rivendere gli slot disponibili sul mercato, sperando che il *load factor* raggiunto, ossia la percentuale di saturazione delle potenzialità di carico del treno, sia tale da coprire i costi sostenuti.

L'attività viene svolta nei terminal intermodali, sia interni a strutture di tipo interportuale, sia ad esse esterne. Nel Mezzogiorno sono presenti, oltre a 3 Terminal interni ai sedimi portuali, 5 terminal ferroviari destinati al traffico intermodale: 1) Interporto di Marcianise-Maddaloni (CE); 2) Interporto Campano di Nola (NA); 3) Terminal di Bari-Ferruccio nei pressi dell'Interporto Regionale della Puglia: 4) Terminal di Foggia-Incoronata gestito da Lotras nella zona industriale della città: 5) Terminal di Brindisi.

Un'osservazione sulla rete degli interporti, che potrebbero svolgere un ruolo importante nella crescita del traffico intermodale generato dal tessuto industriale/distributivo locale e dai porti del Mezzogiorno. L'impressione è che fino ad ora si siano mossi seguendo una strategia diretta soprattutto allo sviluppo delle attività di carattere immobiliare, realizzando nuovi magazzini da affittare o vendere. È meno chiaro, invece, il disegno strategico relativo allo sviluppo dei servizi intermodali, che dovrebbero costituire la ragione principale della realizzazione di un interporto, secondo la sua stessa legge istitutiva.

A tal riguardo già nel 2009, ai primi segni della crisi attuale, il Censis s'interrogava sul ruolo degli interporti nel Mezzogiorno: *"Indubbiamente al Meridione non serve il proliferare di piattaforme/logistiche di grandi dimensioni, che rischierebbero di divenire nuove "cattedrali nel deserto" che andrebbero ad aggiungersi alla lunga lista di quelle già esistenti* ..... ed ancora: "... *gli interporti, per loro natura, pongono ulteriori delicate questioni. Si inseriscono infatti in un complesso dibattito* tra *infrastrutture e sviluppo che sembra non trovare ancora soluzione: è la carenza di infrastrutture che frena lo sviluppo del Sud, oppure è la mancanza di un solido tessuto produttivo* a *rendere quasi superflua la foro realizzazione?"*

Oggi, dopo quasi 6 anni di crisi, si conferma ulteriormente la risposta che il Censis dava nel rapporto citato. E cioè che mentre nel Nord la soluzione interportuale risponde ad un'esigenza di razionalizzazione di un sistema di trasporto delle merci altamente congestionato, nel Mezzogiorno essa rappresenta una soluzione utile solo là dove già esistano condizioni sufficienti di domanda tali da giustificare lo sviluppo di servizi intermodali.

In tutti gli altri casi si rischia di costruire "magazzini-cattedrali-nel-deserto" o "binari-coperti-d'erba", immagini già viste in diversi contesti meridionali e che non ne aiutano la ripresa economica e lo sviluppo di lungo periodo. Il potenziamento di quelli esistenti, a Nola e Marcianise in Campania ed a Bari in Puglia e non la creazione/realizzazione di nuovi rappresenta la necessaria soluzione che consente di dotarsi di poche infrastrutture da cui far arrivare/partire quei servizi intermodali a supporto delle esportazioni verso l'Europa che possono servire realmente a rafforzare la ripresa economica delle imprese manifatturiere meridionali.

Nonostante tali indubbie difficoltà presenti nella realizzazione di servizi di trasporto su ferro di lunga percorrenza lungo le direttrici Nord - Sud Adriatiche e Tirreniche, sono presenti nel Mezzogiorno alcune interessanti realtà imprenditoriali private specializzate nel trasporto combinato ed intermodale di carichi marittimi e terrestri, che pur In un contesto territoriale caratterizzato da diverse difficoltà di carattere infrastrutturale ed organizzativo, offrono servizi competitivi con il tutto strada, quali la G.T.S. di Bari, Lotras di Foggia e ISC di Nola.

Tab. 14 - Localizzazione dei terminal intermodali terrestri e portuali nel Sud Italia



Complessivamente, i terminal citati garantiscono più di 60 collegamenti settimanali andata/ritorno con i principali scali ferroviari del Nord Italia: Milano Segrate. Milano Smistamento, Melzo (MI), Interporto di Verona, Interporto di Bologna e Terminal Intermodale di Piacenza.

Da notare come ognuno di questi ultimi terminal abbia anche importanti funzioni di *gateway*, potendo rilanciare le unità di carico verso varie destinazioni del Centro-Nord Europa, collegate da un articolato sistema di servizi (più di 500 treni/settimana andata/ritorno).

Tab. 15 - Principali terminali intermodali, caratteristiche tecniche e servizi, 2015

Localizzazione	Gestore	Superficie (mq)	n. binari lunghezza (m)
Bari Ferruccio	Terminali Italia	50.000	10 da 550/750 m
Terminal Brindisi	Terminali Italia	24.000	2 binari, tot=1.200 m
Interporto di Nola	Terminali Italia-FS logistica	205.000	6 binari da di 750 m
Interporto di Marcianise	Terminali Italia	225.000	19 binari da 650 m
Terminal Foggia-Incoronata	Lotras	100.000	9 binari

Da	A	n° treni/sett. A/R	Giorno di resa	Operatore
Bari Ferruccio	Milano Smistamento	3	A-B	ISC
Bari Ferruccio	Piacenza	6	A-B	GTS
Bari Ferruccio	Gioia Tauro	1	A-B	GTS
Bari Ferruccio	Milano Smistamento	3	A-B	Cemat
Bari Ferruccio	Milano Segrate	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Melzo (MI)	3	A-B	Five Intermodal
Bari Ferruccio	Catania	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Villach (AT)	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Hall in Tirol (AT)	3	A-B	Lotras
Bari Ferruccio	Villa Selva	3	A-B	Lotras
Interporto di Marcianise	Milano Smistamento	3	A-B	Cemat
Interporto di Marcianise	Piacenza	3	A-B	GTS
Interporto di Nola	Interporto Verona Q.E.	3	A-B	GTS
Interporto di Nola	Milano Segrate	4	A-B	ISC
Interporto di Nola	Interporto Bologna	3	A-B	ISC
Interporto di Nola	Napoli Porto	3	A-B	ISC
Terminal di Brindisi	Milano Segrate	3	A-B	Gruppo Bonatesta

Fonte: C.Log Centro sulla Ricerca sulla Logistica a-Università Carlo Cattaneo-LIUC

2.4.4 Il sistema aeroportuale

Nel 2014 è stato elaborato il Piano nazionale degli aeroporti, che cerca di definire *un quadro programmatico per lo sviluppo globale di un comparto fondamentale per la crescita economica, occupazionale e sociale del Paese, in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa*. Scopo principale del piano è la definizione di una strategia di selezione degli scali, che superi la polverizzazione localistica attuale e permetta un utilizzo più efficiente delle infrastrutture esistenti e delle risorse finanziarie disponibili.

Il Piano, pur ricevendo critiche da vari commentatori, ha il grande pregio di introdurre il principio della sostenibilità economico-finanziaria. Un aeroporto può essere infatti considerato d'interesse nazionale, e ricevere risorse pubbliche, solo se è in grado di raggiungere in un breve volgere di tempo *adeguati indici di solvibilità patrimoniale*. Si cerca in questo modo di superare l'annosa questione del proliferare di scali aeroportuali, uno a poca distanza dall'altro, con bacini

di traffico assolutamente insufficienti a garantire una gestione sana sotto il profilo economico e di conseguenza generatori di sprechi di risorse pubbliche.

Il Piano individua 10 bacini di traffico, tra cui quelli della Campania, del Mediterraneo Adriatico e della Calabria, con una rete di 38 aeroporti d'interesse nazionale, di cui tre *gate* intercontinentali (Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia) e 12 di particolare rilevanza strategica. Per quanto riguarda il Mezzogiorno, gli aeroporti che rivestono una particolare rilevanza strategica sono quelli di Napoli, Bari e Lamezia Terme. a cui si aggiungono quelli d'interesse nazionale: Salerno, Brindisi, Taranto, Reggio Calabria, Crotone.

Se questo è l'elenco ufficiale, il mercato ha già da tempo stabilito una gerarchia tra i vari sedimi configurando un sistema aeroportuale del Mezzogiorno articolato su 5 scali principali: Napoli, Bari, Lamezia Terme, Brindisi, Reggio Calabria (522mila passeggeri) che insieme movimentano 14.7 milioni di passeggeri, il 10% circa del traffico complessivo italiano, che a sua volta si concentra per il 50% nei 4 aeroporti di Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio.

Tab. 16 - Traffico aereo passeggeri nei primi 20 aeroporti italiani, 2014

N.	Aeroporto	n. pax	%
1	Roma FCO	38.506.908	25,6%
2	Milano MPX	18.851.238	12,5%
3	Milano LIN	9.031.855	6,0%
4	Bergamo	8.774.256	5,8%
5	Venezia	8.475.188	5,6%
6	Catania	7.304.012	4,9%
7	Bologna	6.580.481	4,4%
8	Napoli	5.960.035	4,0%
9	Roma CIA	5.018.289	3,3%
10	Pisa	4.683.811	3,1%
11	Palermo	4.569.550	3,0%
12	Bari	3.677.160	2,4%
13	Cagliari	3.639.631	2,4%
14	Torino	3.431.986	2,3%
15	Verona	2.775.616	1,8%
16	Lamezia T.	2.411.486	1,6%
17	Firenze	2.251.994	1,5%
18	Treviso	2.248.254	1,5%
19	Brindisi	2.163.742	1,4%
20	Olbia	2.127.718	1,4%
	Altri aeroporti	8.022.255	5,3%
	TOTALI	**150.505.465**	**100,0%**

Fonte: Assoporti

Tab. 17 - I principali aeroporti del Meridione



L'altro importante segmento del traffico aereo è quello delle merci. A livello internazionale la quota di merci in quantità trasportata via aereo è modesta rispetto a quella via mare. Se infatti nel 2013 è stato stimato un traffico marittimo intorno a 9,5 miliardi di tonnellate, quello aereo non ha superato i 42 milioni di tonnellate.

Diversa è invece la ripartizione percentuale in valore, in questo caso la quota del cargo aereo è stimata intorno al 35% del totale. Il motivo di ciò è semplice: la modalità aerea è molto più costosa rispetto a quella navale, ne consegue che essa è utilizzata per il trasporto di merci di più alto valore aggiunto (es. prodotti *high tec,* componentistica, prodotti moda, ecc.), o per merceologie di pregio fortemente deperibili (es. prodotti agricoli freschi, pesce, prodotti floreali).

In ragione delle sue esigenze logistiche che richiedono standard elevati di efficienza, infrastrutture e personale specializzato (magazzini, *handling agent,* spedizionieri aerei, ecc.). Il traffico cargo tende a concentrarsi in pochi *hub,* dov'è possibile raggiungere quelle economie di scala indispensabili per poter operare con successo sul mercato. Inoltre va considerato che circa la metà del traffico merci vola nelle stive degli aerei passeggeri.

Per questo insieme di ragioni il cargo aereo si concentra in alcuni siti che sono anche i principali aeroporti passeggeri dei rispettivi paesi, mentre non esistono aeroporti destinati al solo trasporto merci.

In Italia, similmente a quanto accade a livello mondiale, il traffico cargo si concentra nei maggiori aeroporti passeggeri: Milano Malpensa e Roma Fiumicino rappresentano il 64% del traffico cargo totale. Se ad essi aggiungiamo Bergamo Orio al Serio si raggiunge il 77.3% del totale. Per quanto riguarda gli aeroporti del Sud. Il maggiore è Napoli, seguito da Bari e Lamezia Terme, con livelli di traffico merci che, sommati fra di loro, risultano pari ad 1/35mo di quello di Milano.

Tab. 18 - Italia: i primi 20 aeroporti per traffico cargo, 2014

N.	Aeroporto	Tonnellate	%
1	Milano MPX	469.657	49,3%
2	Roma FCO	143.088	15,0%
3	Bergamo	123.206	12,9%
4	Venezia	44.426	4,7%
5	Bologna	41.789	4,4%
6	Brescia	40.573	4,3%
7	Milano LIN	17.458	1,8%
8	Roma CIA	15.668	1,6%
9	Napoli	9.950	1,0%
10	Pisa	8.210	0,9%
11	Torino	7.037	0,7%
12	Ancona	6.990	0,7%
13	Catania	6.206	0,7%
14	Verona	4.578	0,5%
15	Genova	3.483	0,4%
16	Cagliari	2.994	0,3%
17	Bari	2.061	0,2%
18	Palermo	1.507	0,2%
19	Lamezia T.	1.460	0,2%
20	Trieste	453	0,0%
	Altri aeroporti	1.288	0,1%
	TOTALI	**952.082**	**100,0%**

Fonte: Assoaeroporti

2.4.5 Il sistema portuale

Una parte importante delle importazioni ed esportazioni del nostro Paese si avvale della modalità marittima. I porti hanno di conseguenza un'importanza fondamentale nell'economia italiana, rappresentando l'anello di connessione con i mercati mondiali.

Ogni porto ha un suo ruolo particolare in funzione del mercato servito, a sua volta definibile in base alla peculiarità:

- dei servizi portuali richiesti da ogni singola categoria merceologica, spesso non fungibili tra loro. Esempio, i magazzini di stoccaggio delle rinfuse, solide non possono essere utilizzati per quelle liquide, o per Immagazzinare ortofrutta. Si individuano in questo modo specializzazioni diverse e di conseguenza mercati portuali diversi;
- dei servizi di trasporto e movimentazione richiesti. Ad esempio, l'organizzazione di piazzale e la movimentazione dei container è profondamente diversa da quella dei semirimorchi in un piazzale Ro-Ro;
- della posizione geografica, che definisce i porti rispetto agli *hinterland* terrestri, individuabili in base alla distanza, alla bontà delle connessioni terrestri e quindi al tempo

di percorrenza delle tratte, all'efficienza dei servi portuali che influenzano i tempi di sbarco/imbarco delle merci, ecc.

Anche I porti cosiddetti minori possono avere rilevanza in ragione della loro specializzazione in una determinata filiera merceologica, significativa per le attività economiche del loro hinterland immediato.

Per quanto riguarda il Mezzogiorno, una delle maggiori risorse infrastrutturali è rappresentata dal suo sistema portuale, articolato in porti:

- con funzione quasi esclusiva di *transhipment*, quali Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;
- commerciali con *hinterland* regionale, serviti, oltre che da *feeder*, anche da servizi diretti, come Napoli e Salerno:
- commerciali specializzati soprattutto in servizi Ro-Ro passeggeri e merci, quali Bari e Brindisi:
- commerciali a servizio di particolari filiere locali, quali Barletta, Molfetta e Monopoli.

I grandi porti, quali Napoli, Salerno, Bari e Brindisi, oltre a quelle citate, svolgono un insieme di altre attività, quali ad esempio la gestione delle rinfuse solide e liquide, il *general cargo*, le crociere, la pesca, ecc.

In termini quantitativi, i porti considerati movimentano:

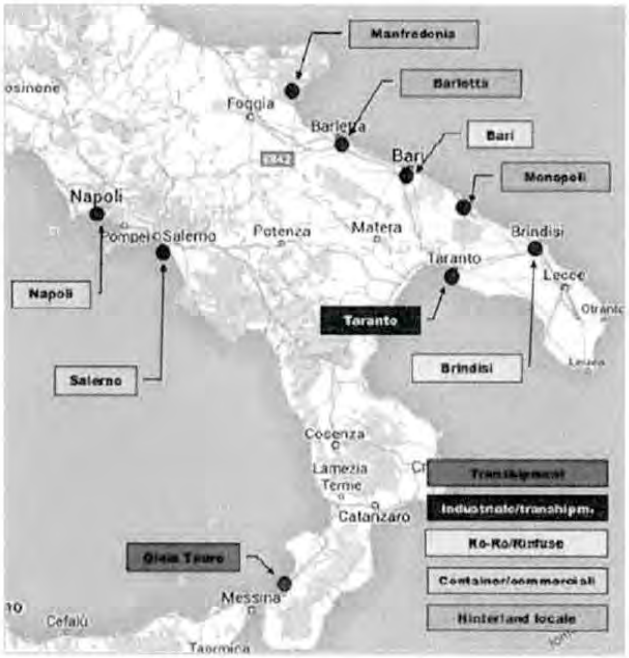
- il 50% del volume totale in tonnellate del traffico portuale italiano, grazie alle rinfuse di Taranto, collegate all'attività industriale dell'ILVA e al traffico container di Gioia Tauro, Salerno e Napoli;
- il 28% circa del traffico contenitori in Teu;
- il 19% del traffico passeggeri, concentrato soprattutto nei porti di Napoli e Bari.

Tab. 19 - Traffico nei porti del Mezzogiorno (tonnellate), 2014

			Merci varie						
Porto	Rinf. liquide	Rinf. solide	in container	Ro-Ro	Altro	Totale	TOTALE	n. Teu	n.pax
Bari		2.959.525	317.229	1.351.404	3.971	2.718.595	4.677.915	95.938	1.980.493
Barletta	249.095	579.143		166	11.437	11.603	891.844		
Brindisi	2.583.328	5.563.875	511.582	1.178.466	35.950	2.725.998	10.873.201	407	491.447
Gioia Tauro	630.000	65.448	30.455.776	127.483		31.583.259	32.278.719	2.569.602	
Monopoli	221.635	206.297				-	428.132		110
Napoli	4.671.986	5.341.497	4.615.412	5.496.654		10.111.066	20.124.548	431.882	7.191.385
Salerno		131.421	4.109.763	6.994.620	970.854	12.083.237	12.231.658	329.064	676.178
Taranto	4.137.916	16.039.678	1.700.706		5.976.766	7.677.472	27.855.066	148.519	682
Totale (A)	12.344.163	27.927.359	42.391.238	14.296.309	7.002.007	64.191.645	104.863.367	3.870.454	9.369.922
ITALIA (B)	170.651.538	73.017.840	108.694.174	84.348.977	24.171.015	128.369.687	208.434.490	10.221.127	43.937.653
A/B	7,23	38,24	39,01	17,31	29,01	50,01	50,31	37,91	19,01

Fonte: Assoporti

Tab. 20 - I porti del Mezzogiorno e loro specializzazione prevalente



3 Interventi infrastrutturali pianificati, programmati ed in corso

Di seguito si riportano le tabelle con gli elenchi degli interventi infrastrutturali che riguardano l'Area Logistica Integrata 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 Basilicata;
- 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 21 – 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
Progetto Distripark Taranto	€ 170.000.000,00
Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del porto in rada	€ 20.000.000,00
II 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	€ 14.000.000,00
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 polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	€ 15.000.000,00
Progetto Piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)	€ 219.000.000,00
Riqualificazione del Molo Polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00
Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area molo polisettoriale 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 22 – 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
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
Monopoli - Approfondimento dei fondali secondo le previsioni del P.R.P. vigente	€ 3.000.000,00
Monopoli - 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
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 23 – 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 *(in 2 stralci funzionali)*	€ 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" *(Pontile Enichem)*	€ 25.000.000,00

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 pe le navi in banchina *(Cold ironing)*	€	2.500.000,00
Demolizione della caserma VVF esistente e sua delocalizzazione nel PIF previo suo riadattamento	€	900.000,00
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	€	300.000,00
Realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est	€	500.000,00
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	€	500.000,00
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 24 – 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
Interventi programmati	
Dragaggio del bacino alti fondali	€ 10.000.000,00
Interventi in corso	
Manutenzione straordinaria della pavimentazione delle banchine, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e nere e riordino dei sottoservizi nel Porto Commerciale di Manfredonia	€ 11.400.000,00

Tab 25 – 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 lotto 1 tratta Talsano - Marina di Pulsano con sezione tipo C	€ 70.600.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 2 tratta Marina di Pulsano - rotatoria per Manduria con sezione tipo C	€ 51.800.000,00
Strada litoranea interna Talsano - Avetrana. Realizzazione lotto 3 tratta da rotatoria per Manduria a svincolo con SP 359 Avetrana - Nardò con sezione tipo C	€ 70.600.000,00
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 26 – Interventi Regione Basilicata

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Centro intermodale di Ferrandina	€ 7.000.000,00
Linea Potenza - Foggia - Variante di tracciato di Rocchetta per migliorare collegamento con area industriale di Melfi	€ 60.000.000,00
Velocizzazione Potenza - Bari - Matera	€ 60.000.000,00
Linea ferroviaria Potenza – Battipaglia Istituzione rango C e P, velocizzazione	€ 30.000.000,00
Corridoio stradale Salerno – Potenza – Bari con estensione direttrice Basentana: R.A. 05 e S.S. 407 Lavori di ristrutturazione dell'itinerario	€ 351.550.017,00
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (1° stralcio b e 1° stralcio c)	€ 45.330.000,00
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Nuovo Itinerario Potenza Melfi (2°stralcio e 3° stralcio) e	€ 250.000.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Matera - Ferrandina - Pisticci e interventi raccordo Lauria-Sinnica-A3	€ 337.240.000,00
Corridoio Agrino SS 598 di fondovalle dell'Agri: Lavori di completamento delle rampe per lo svincolo di Pergola e Messa in Sicurezza Svincoli Montemurro e Spinoso	€ 13.500.000,00
Lauria - Cogliandrino - Moliterno	€ 46.190.000,00
S.S. 655 Bradanica - Lotto del Portapane: Lavori di riqualificazione del tratto dal km 122+623 al km 133+195	€ 12.650.000,00
S.S. 18: Lavori di realizzazione di opere di opere di protezione passiva del corpo stradale e interventi di riqualificazione infrastruttura	€ 30.000.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Pisticci - Tursi - Valsinni 1° stralcio	€ 53.500.000,00
Collegamento Murgia Pollino: Gioia del Colle, Matera	€ 129.996.000,00
Interventi Rete Stradale Infraregionale	€ 77.526.249,00
Interventi per la Aviosuperficie "E. Mattei"	€ 7.200.000,00
Interventi programmati	
Corridoio Potenza Tito Brienza – A3- Lagonegrese con prolungamento alla Melfi – Candela – SS 658: Adeguamento Svincolo Satriano e Realizzazione Svincolo Tito	€ 17.000.000,00
Interventi in corso	

Tab 27 – Interventi Città Metropolitana di Bari

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 183.000.000,00
Interventi programmati	
Bari - Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	€ 10.000.000,00
Interventi in corso	
Raccordo della strada Camionale con la strada Poligonale e collegamento tra Aeroporto, casello Autostradale e i comuni dell'Area Metropolitana	€ 56.100.000,00

Tab 28 – Interventi RFI

Descrizione	Costo intervento
Interventi pianificati	
Interventi programmati	
Adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'asse ferroviario Bologna-Lecce	€ 50.000.000,00
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)	€ 25.500.000,00
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	€ 49.251.789,27
Caserta - Foggia: raddoppio Orsara - Cervaro ed ulteriori potenziamenti (progetto di completamento)	€ 583.000.000,00
Raddoppio Bari - Taranto: realizzazione di tre tratte e della bretella di collegamento (progetto di completamento)	€ 259.294.668,99
Raddoppio Bari-Taranto e CTC intera linea	€ 153.054.510,10
Ammodernamento infrastrutturale e tecnologico itinerario Gioia Tauro-Taranto-Bari	€ 25.395.350,42
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	€ 148.787.891,00
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	€ 120.524.700,00
Interventi di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie a rischio idrogeologico nella Regione Puglia	€ 9.970.000,00
Upgrading tecnologico del sistema di protezione Passaggi a Livello nella Regione Puglia	€ 21.938.471,00
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 29 – Interventi ANAS - Puglia

Cod.	Strada	Intervento	Importo Progetto
Interventi programmati			
BA10	SS.N.16 ADRIATICA	Tangenziale ovest Foggia. Recupero funzionale del tratto dal casello autostradale fino al km 684+000 - Lotto 3° (dal km 683+700 fino all'innesto con il 1° lotto della SS 16 Foggia - Cerignola)	43.795.432
BA11	SS.N.16 ADRIATICA	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
BA20	SS.N.7 VIA APPIA	Lavori di completamento del tronco Matera-Taranto: Lotto 1° Taranto-Massafra (stralcio)	65.500.000
BA26	SS.N.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)	250.000.000
BA28	SS.N.89 GARGANICA	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
BA280	SS.N.96 BARESE	Viabilità di riqualificazione urbana di Palo del Colle	11.367.111
BA39	SS.N.16 ADRIATICA	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
BA136	SS.N.16 ADRIATICA	S.S.16 "adriatica" Lavori di adeguamento nel tratto compreso tra S. Severo e Foggia.	130.000.000
BA279	SS.N.96 BARESE	"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

Tab 30 – Interventi ANAS - Basilicata

Cod.	Strada	Intervento	Importo Progetto
Interventi programmati			
PZ139	Murgia - Pollino	Collegamento mediano Murgia - Pollino Matera - Ferrandina - Pisticci (stralcio)	69.500.000
PZ143	SS.N.658 NUOVO ITINERARIO MELFI - POTENZA	S.S. 658 Nuovo itinerario Potenza-Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e il km 48+131 - 2° stralcio e 3° Stralcio A	54.000.000
PZ164	SS.N.658 NUOVO ITINERARIO MELFI - POTENZA	Nuovo itinerario Potenza-Melfi - Lavori di messa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e il km 48+131 - 1° Stralcio C	33.000.000
PZ197	Murgia - Pollino	Riqualificazione in sede dell'itinerario Matera - Ferrandina - 1° stralcio	14.826.667
PZ196	Melfi Potenza -SS655	Potenza Melfi - Allacciamento stabilimento Fiat - 3° stralcio B	29.653.333
PZ93	SS.N.658 NUOVO ITINERARIO MELFI - POTENZA	Lavori di mesa in sicurezza del tracciato stradale in tratti saltuari tra i km 0+000 e 48+131 - 2° Stralcio B - ulteriori esigenze finanziarie - 1° Stralcio B	12.187.520

4 Proposta di strategia integrata ALI Puglia – Basilicata

4.1 Scheda di sintesi di inquadramento produttivo dei sistemi manifatturieri localizzati nei territori interessati al Progetto dell'area logistica integrata di Puglia e Basilicata. Le priorità del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del PON Infrastrutture e Reti.

In questo Capitolo del Documento di Sviluppo e Proposte dell'Area Logistica Integrata del sistema pugliese e lucano si riportano i risultati del lavoro svolto alla data del Dicembre 2017.

I partecipanti del Tavolo Tecnico, ovvero i referenti del MIT, della Regione Puglia, Basilicata, i referenti dei porti, ovvero i rappresentanti delle due Autorità di Sistema Portuale, il Referente di RFI e dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, a cui si sono poi aggiunti i rappresentanti di Anas, hanno operato in un'ottica di confronto per mettere a sistema i piani strategici e programmatici dei singoli Enti o Istituti di appartenenza al fine di definire la strategia di area, nell'ambito della logistica e del trasporto, cioè la strategia dell'Area Logistica Integrata.

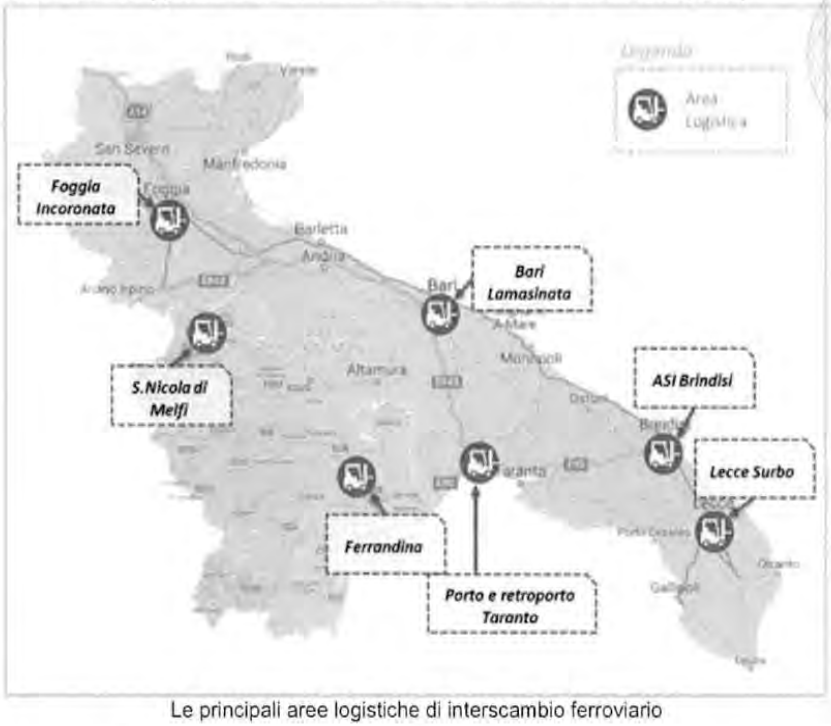
L'attività di programmazione è stata tesa a sviluppare una proposta di strategia unitaria operativa coerente e nell'ambito dei programmi comunitari nazionali (PON 2014-20) e regionali

(POR 2014-20), del *Connecting Europe Facility,* nonché nell'ambito dei fondi nazionali (principalmente *Fondo per lo Sviluppo e la Coesione*) ed in linea con le strategie Macro-Regionali (*Eusair – EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region*).

Il lavoro del Tavolo Tecnico, istituito appunto con l'Accordo sottoscritto il 14.09.2016, è stato arricchito da un'approfondita ed attenta analisi conoscitiva del tessuto produttivo e industriale (Allegati a questo Documento) che ha evidenziato le principali attività regionali, mostrando dati di produzione, di esportazione ed importazione, classificati per tipologia, ed elencato gli scambi interni ed esterni alle Regioni Puglia e Basilicata.

L'analisi ha evidenziato 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.

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.).



Le principali aree logistiche di interscambio ferroviario

Il progetto dell'Area logistica integrata di Puglia e Basilicata ha evidenziato un'area produttiva fra le maggiori dell'Italia meridionale, 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, legno-mobilio, etc.). L'analisi ha evidenziato che tali settori nelle due regioni alimentano consistenti flussi di esportazioni.

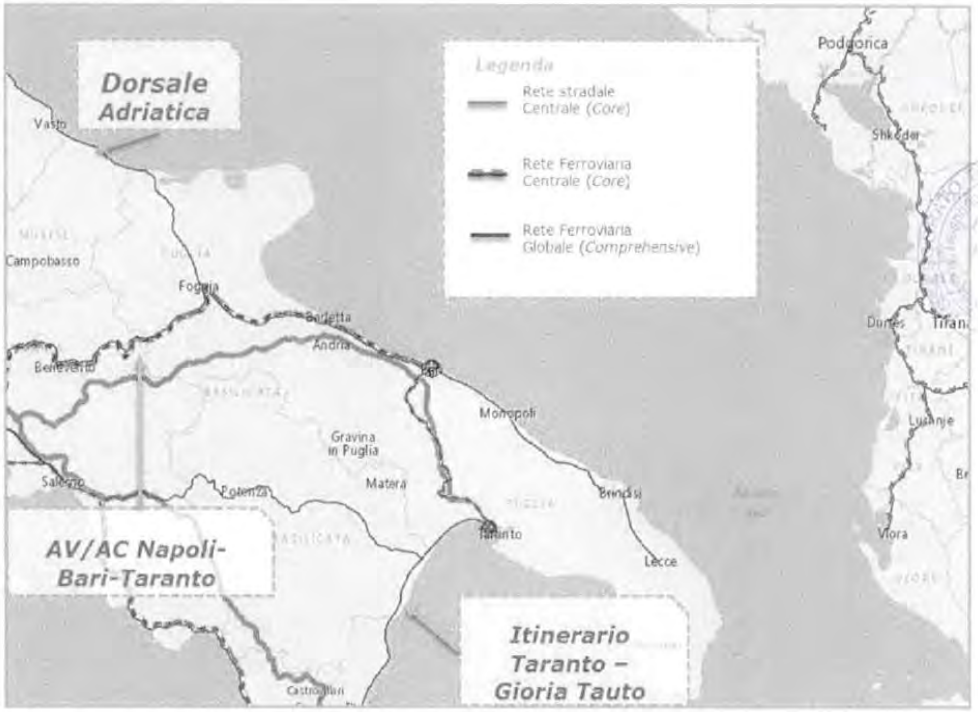
Anche agricoltura, turismo ed estrazioni petrolifere hanno grande rilievo nelle economie delle due regioni che sono in buona misura integrate sotto il profilo produttivo e largamente collegate sotto quello delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Priorità generali e finalità del PON Infrastrutture e Reti.

L'area Puglia Basilicata è già al centro di un quadro strategico di investimenti che punta a migliorare le reti di trasporto sovraregionali, 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.



Schema della rete ferroviaria fondamentale sovraregionale

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), hanno l'obiettivo di essere 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.

4.2 Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Puglia

Il settore della mobilità e dei trasporti è riassumibile in tre parole chiave *completamento, efficienza e innovazione*.

Il Completamento riguarda il sistema dell'offerta di trasporto nel suo complesso di interventi materiali (infrastrutture, tecnologie e materiale rotabile), servizi e politiche. Si riferisce in primo luogo ai progetti ancora in corso ma anche agli elementi mancanti finalizzato a creare rete sul territorio collegando i porti, gli aeroporti, il sistema ferroviario, stradale, grandi e piccole città, territori attualmente a rischio di marginalizzazione e distretti produttivi. Questa azione è in sinergia all'avanzamento dei progetti strategici nazionali come la realizzazione della linea (AV/AC) Bari-Napoli, il completamento del raddoppio della linea adriatica nella tratta Termoli-Lesina e degli attuali interventi immateriali a carattere sperimentale.

L'Efficienza mira al mantenimento di adeguati livelli di servizio ai cittadini con la ristrutturazione della rete finalizzata alla massima razionalizzazione dei servizi in termini di corrispondenza tra livelli di offerta e entità e caratteristiche della domanda da servire.

L'Innovazione nel sistema dei trasporti riguarda, in forma integrata, tanto il settore passeggeri che quello merci. Gli ambiti di intervento sono: sostenibilità ambientale ed economico-finanziaria dei trasporti, diffusione degli ITS e Smart Cities.

Nello specifico le priorità di intervento nella pianificazione strategica regionale sono:

A) 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 affiancamento 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.

B) 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 comprehensive (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 promuove 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.

C) 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 Appenino Dauno) con i poli di interesse territoriale fra cui l'aeroporto comprehensive di Foggia,
5) Potenziamento del collegamento mediano Murgia-Pollino nel tratto Gioia del Colle-Matera e realizzazione del by-pass di Matera,

6) Miglioramento dell'itinerario S.S. 658 "Potenza-Melfi" che costituisce il corridoio di collegamento delle aree del Vulture-Melfese con il capoluogo di regione e la SS 407 "Basentana" verso sud e l'autostrada A16 Napoli-Bari verso nord al fine di potenziare anche il collegamento verso il polo industriale di Melfi.
7) Il riconoscimento di una serie di corridoi stradali sui quali implementare forme di priorità e agevolazione della marcia del Trasporto Pubblico Locale automobilistico. Tali corridoi vanno selezionati in funzione di due criteri fondamentali: i livelli di offerta e relativa frequentazione dei servizi di TPL e, in subordine, al fine di riconoscere una priorità di intervento, l'accessibilità verso aree maggiormente svantaggiate in quanto, ad esempio non servite dalla ferrovia. La soluzione di riferimento è il Bus Rapid Transit (BRT) che va affermandosi anche in Europa come un approccio moderno e flessibile a problemi di mobilità in aree urbane ed extraurbane grazie alla duttilità d'impiego dell'autobus. I punti di forza del BRT sono costituiti da:
   - veicoli dal design moderno, ad alta capacità (in genere autosnodati o ad una cassa da 14,70 m.), con allestimento a pianale parzialmente ribassato dotato di dispositivi per l'incarrozzamento a raso alle fermate;
   - percorso in sede parzialmente riservata in campo urbano o in approccio alle intersezione anche in campo extraurbano (bus gate) e sistemi di priorità semaforica per garantire regolarità di marcia e certezza dei tempi di percorrenza;
   - fermate dotate di allestimento funzionale e qualità architettonica;
   - ricorso all'infomobilità per offrire informazioni in real time a terra e a bordo;

programmi di esercizio cadenzati ad elevata frequenza e sistematico coordinamento con le altre modalità di trasporto.

4.3 Sintesi degli obiettivi strategici della Regione Basilicata

La strategia regionale in materia di sistemi di trasporto ed infrastrutture di rete definita nell'ambito del Programma Operativo FESR Basilicata per il periodo 2014-2020 è declinata rispetto a due ambiti di intervento con una dotazione finanziaria programmata complessiva pari a 67 milioni di euro: sistema di trasporto pubblico e viabilità.
Rispetto al **primo ambito**, le priorità strategiche sono le seguenti:

1) realizzare un sistema di tariffazione integrata dell'intera rete dei servizi di trasporto pubblico locale che interesserà tutti i gestori dei servizi ferroviari e automobilistici urbani ed extraurbani che consentirà all'utente di acquistare un unico biglietto (o abbonamento) sulla propria relazione di spostamento, indipendentemente dai vettori e dagli interscambi necessari.
2) potenziare la rete ferroviaria locale per offrire un servizio più affidabile e con tempi di percorrenza minori. Tale priorità sarà perseguita attraverso la realizzazione di interventi di velocizzazione ed adeguamento della rete ferroviaria mediante il miglioramento della regolarità d'esercizio con la soppressione di passaggi a livello, varianti di tracciato, rinnovo ed adeguamento impianti fissi, realizzazione aree di interscambio gomma-ferro.

Nell'ambito dell'Asse 6 "Sistemi di trasporto ed infrastrutture di rete" del PO FESR Basilicata 2014-2020 sono state identificate delle operazioni che si pongono in forma complementare e convergente rispetto alle direttrici di intervento dell'Area Logistica Integrata.

Tra questi si evidenziano quelli posti in prossimità dei nodi logistici lucani su cui convergono le proposte progettuali del documento strategico ovvero:

- Realizzazione area d'interscambio modale presso la Stazione di Ferrandina attraverso l'infrastrutturazione degli spazi esterni alla stazione e finalizzato a garantire la realizzazione di un modello di esercizio multimodale fondato sull'interscambio sistematico tra diverse modalità di trasporto e/o singoli vettori, per soddisfare le nuove esigenze connesse alla riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico regionale, in linea con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti 2016-2026, anche in vista dell'attrattività connessa con Matera capitale della cultura europea 2019;
- Eliminazione passaggi a livello Melfi: il progetto prevede la realizzazione di sottovia ferroviari con l'obiettivo di velocizzare la tratta ferroviaria su cui insiste e riorganizzare il sistema viario che si sviluppa a ridosso della stessa.

Con riferimento al **secondo ambito** relativo alla viabilità, le priorità strategiche sono definite partendo dall'elemento distintivo del territorio regionale ovvero la particolare morfologia che ha fortemente condizionato nel passato lo sviluppo di una viabilità efficiente i cui standard funzionali e di accessibilità non sono stati da tempo adeguati alle aspettative della popolazione e degli operatori che risiedono nelle aree interne, situazione aggravata anche dall'assenza di reti ferroviarie e di assi viari principali prossimi ai luoghi di residenza e dalla distanza dal corridoio core TEN-T Helsinki-Valletta.

Le strade che collegano i comuni delle aree interne si caratterizzano per la presenza di molte curve, talvolta così strette da non consentire la svolta degli autobus, di un fondo stradale sconnesso, di pericoli di frane e di accentuate variazioni del profilo altimetrico. Molte di esse non sono connesse a strade idonee a collegarle, a loro volta, alle arterie viarie principali. Tutto ciò si traduce in velocità medie di percorrenza molto basse sia per raggiungere i comuni della medesima area che per accedere ai servizi più avanzati erogati in luoghi distanti dagli stessi.

La viabilità assume, assieme alla mobilità, carattere servente a tutte le attività che si svolgono nelle aree interne, contribuendo a migliorare la qualità della vita dei cittadini e i presupposti per incentivare lo sviluppo economico, promuovere la competitività, riequilibrandone le condizioni rispetto ai territori meno marginali coincidenti con le poche pianure dei fondovalle e della zona costiera ionica.

Gli interventi che si intendono implementare sono puntuali, e sono finalizzati a garantire una offerta viaria idonea a elevare la qualità delle strade delle aree interne della Basilicata, da intendersi sia in termini di ripristino della funzionalità originaria che di incremento dell'accessibilità dei vari mezzi di trasporto, nonché di riduzione dei tempi di percorrenza. Gli interventi puntuali consisteranno in opere di ristrutturazione per il miglioramento strutturale e funzionale, varianti al tracciato, rettifiche planimetriche, allargamenti della sede stradale, adeguamento delle strutture principali, ripristino di tratti non più percorribili, realizzazione di nuove e brevi sedi stradali.

Si precisa che il **Piano Regionale dei Trasporti** prevede il completamento del Centro Intermodale di Ferrandina e propone di approfondire, tramite uno Studio di Fattibilità, la fattibilità

tecnico-economica della realizzazione di una Piastra intermodale retro portuale sempre a Ferrandina da inserire nell'Area Logistica Integrata del porto di Taranto. La Piastra potrebbe contare su una buona accessibilità stradale che, grazie agli interventi inseriti nel Patto di Sviluppo per la Basilicata e nell'APQR, verrebbe ulteriormente migliorata. Il Centro intermodale di Ferrandina - da porsi al servizio delle movimentazioni non solo di un grande bacino di produzioni ortofrutticole di pregio estese nell'intero Metapontino e in larga misura *export-oriented*, ma anche di beni manifatturieri prodotti negli agglomerati del Consorzio Asi di Matera e nei Comuni prospicienti della Murgia barese - è in realtà una struttura in parte già esistente, ma dismessa ormai da lungo tempo.

Essa è sita nella zona industriale di Ferrandina (MT), località Piana della Fornace, ove sono presenti una rete ferroviaria interna, un capannone, un edificio per gli uffici parcheggi e una cabina per la trasformazione di energia. Parte degli edifici si trova in discreto stato, ma sarà da valutarsi anche la possibilità di una loro demolizione nella fase della successiva progettazione definitiva ed esecutiva a causa della presenza di vecchie coperture in amianto.

La località è facilmente raggiungibile dalla strada statale SS-106 di collegamento Taranto Reggio Calabria attraverso l'uscita sulla SS-407 Basentana.

Per il ripristino e la rifunzionalizzazione della struttura esiste già un **Progetto preliminare** elaborato a cura della Provincia di Matera con l'assistenza tecnico-scientifica della DY-TECH srl, uno spin-off dell'Università di Basilicata. Tale progetto preliminare stima anche i *costi di larga massima sostenibili* per la riqualificazione della struttura, ammontanti - fra opere edili, viabilità e sistemazioni esterne, impianto idrico-fognario, impianto fotovoltaico, cabine e impianto elettrico, impianti tecnologici, impianti di depurazione e oneri per la sicurezza - a **52,5 milioni** di euro.

E' opportuno peraltro sottolineare che in un recentissimo studio promosso dalla Regione Basilicata e già trasmesso al Ministero (Allegato IV) - condotto anche attraverso il dialogo con alcuni possibili utenti della struttura - è emerso che essa potrebbe contare come **dato di flusso iniziale** (stimato prudenzialmente) su una movimentazione di circa **4.000 carri** all'anno, costituiti da veicoli refrigerati adibiti a trasporto di ortofrutta e di beni manifatturieri prodotti in numerose fabbriche meccaniche, chimiche e del legno-mobilio della Val Basento. Ma tale dato non comprende le movimentazioni di altri beni ortofrutticoli prodotti in un bacino territoriale che si allarga anche alla parte occidentale della provincia di Taranto né quelle manifatturiere di aziende agroalimentari, meccaniche e del legno-mobilio localizzate sulla Murgia Barese che potrebbero gravitare sul Centro intermodale di Ferrandina che in realtà risulterebbe più vicino ad esse, rispetto all'area barese.

L'accessibilità ferroviaria richiederebbe invece:

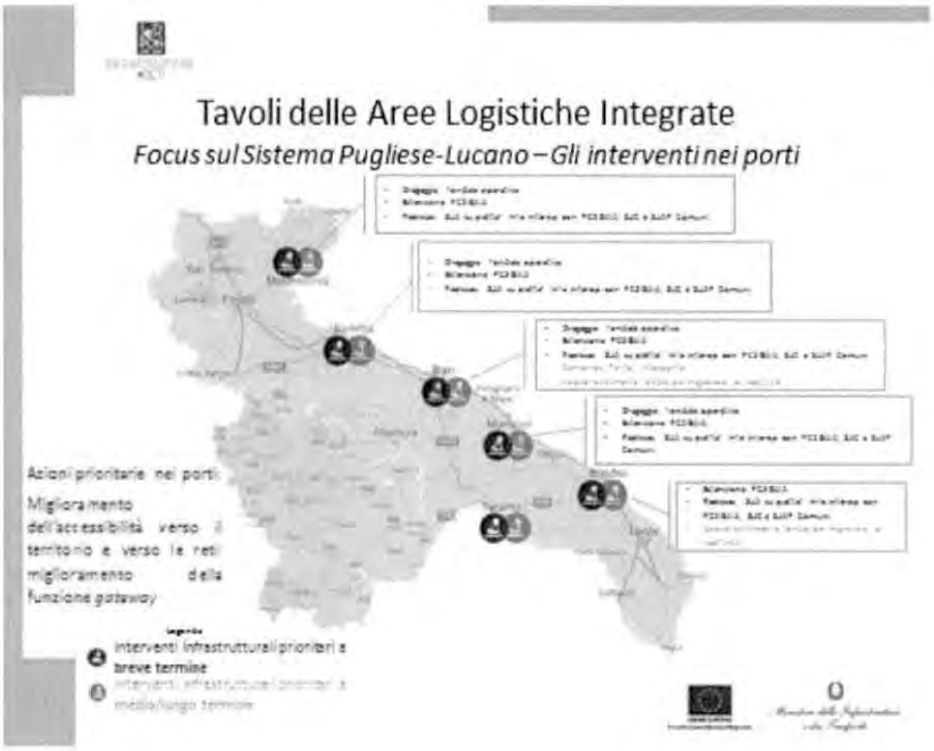
1) interventi di adeguamento a sagoma, modulo e peso assiale su circa 29 Km di linea RFI dalla stazione di Ferrandina alla stazione di Metaponto;
2) interventi in corrispondenza del centro intermodale Perigeo di Ferrandina per potenziare lo scalo intermodale strada-ferrovia, e l'offerta di servizi logistici, anche gomma-gomma.



REGIONE PUGLIA

4.4 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. L'insieme della Puglia e la vicina Basilicata, che non ha porti commerciali, rappresentano territori in via di forte sviluppo densamente popolati e con una naturale propensione a creare scambi di qualsiasi tipo con il resto dell'Europa continentale.



4.4.1 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:

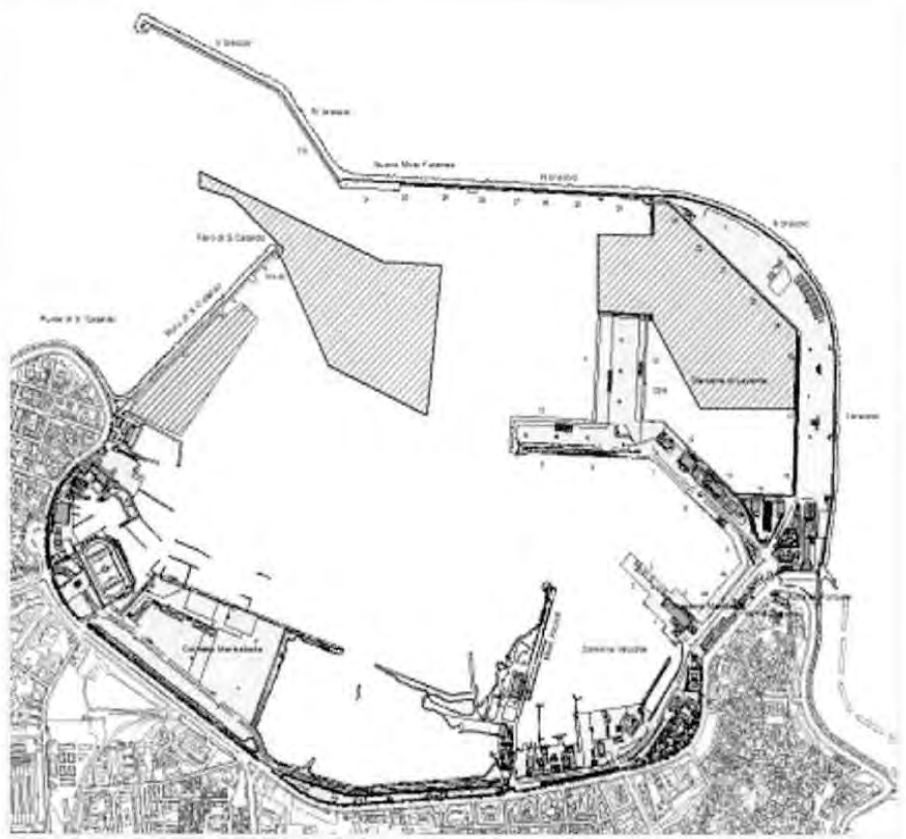
- l'estensione dei retroporti di Bari, Brindisi e Manfredonia sfruttando le vicine, quando non limitrofe, aree dei consorzi ASI che dovrebbero essere ricondotte, almeno dal punto di vista della pianificazione strategica, nell'ambito delle competenze del Piano Regolatore di Sistema Portuale;
- l'attivazione 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.

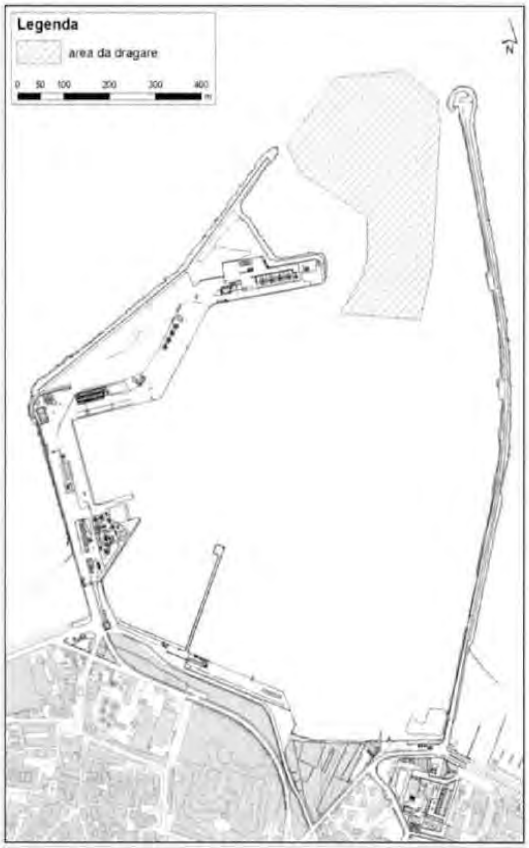
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PRIORITARI "A BREVE TERMINE"

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
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
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2020



383

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
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

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato:Progetto preliminare

Cronoprogramma: entro il 2020



385

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.

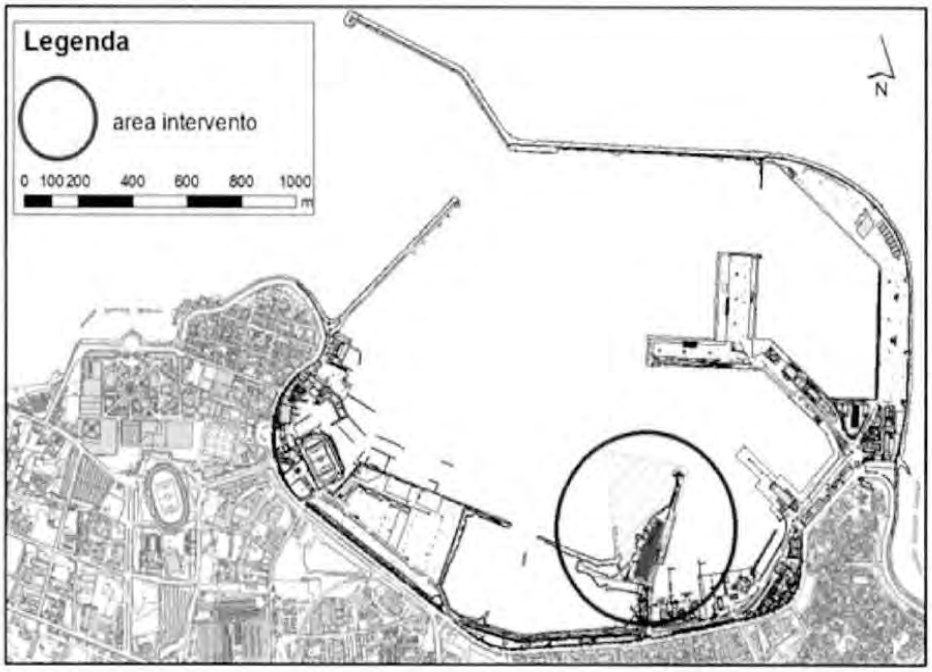
PROGETTO: PRIORITARIO

Importo intervento: € 31.500.000,00
Finanziamento: Non disponibile

Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Stato:Progetto definitivo

Cronoprogramma: entro il 2020

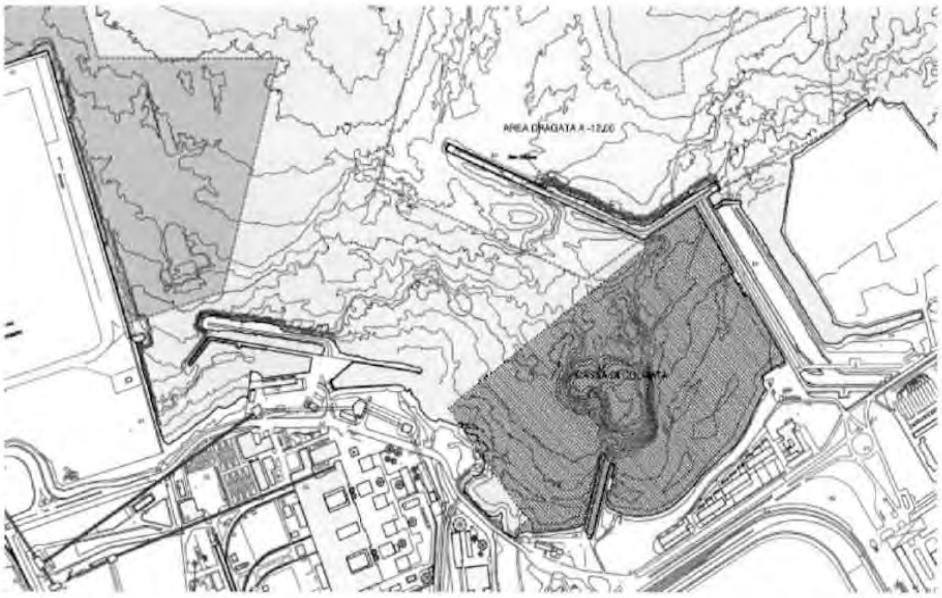


6) Oggetto: **Porto di Bari – Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Traghetti e Crociere**
Obiettivo: Costruzione di un nuovo edificio in ampliamento all'esistente Terminal Traghetti e Crociere finalizzato al miglioramento della funzionalità portuale relativa all'accoglienza dei passeggeri del traffico traghetti e crocieristico. L'opera fornisce spazi adeguati di accoglienza per consolidare la presenza delle compagnie che già scalano il porto e predisporsi 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
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 traghetto e Ro – Ro di Sant'Apollinare.**
Obiettivo: potenziamento del terminal traghetti di punta delle Terrare – Sant'Apollinare
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 35.500.000,00 Finanziamento: Non disponibile
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato: Progettazione esecutiva
Cronoprogramma: entro il 2020



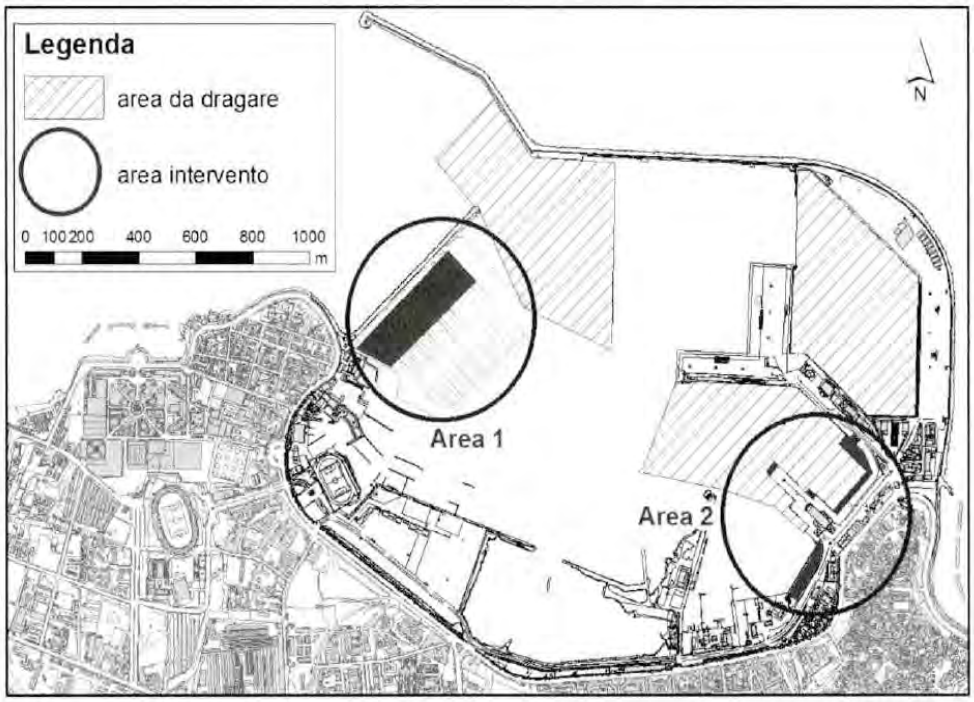
388

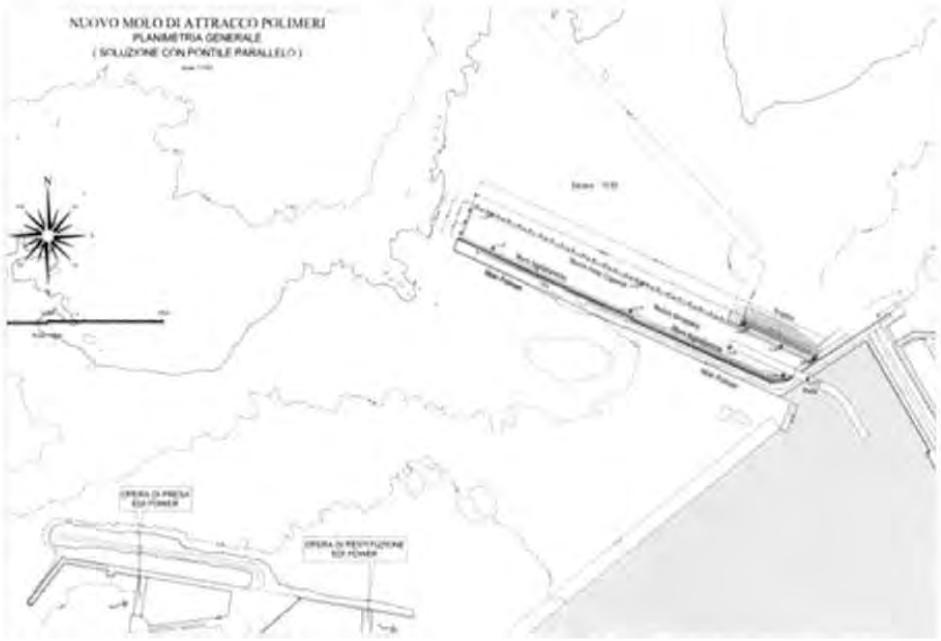
8) Oggetto: **Porto di Brindisi - Completamento dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e costa morena est.**
Obiettivo: Incremento della capacità ricettiva
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 46.000.000,00 Finanziamento: parzialmente disponibile (programmati 8,5 Mln € PAC I&R 2014 - 2020
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
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato:Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2019

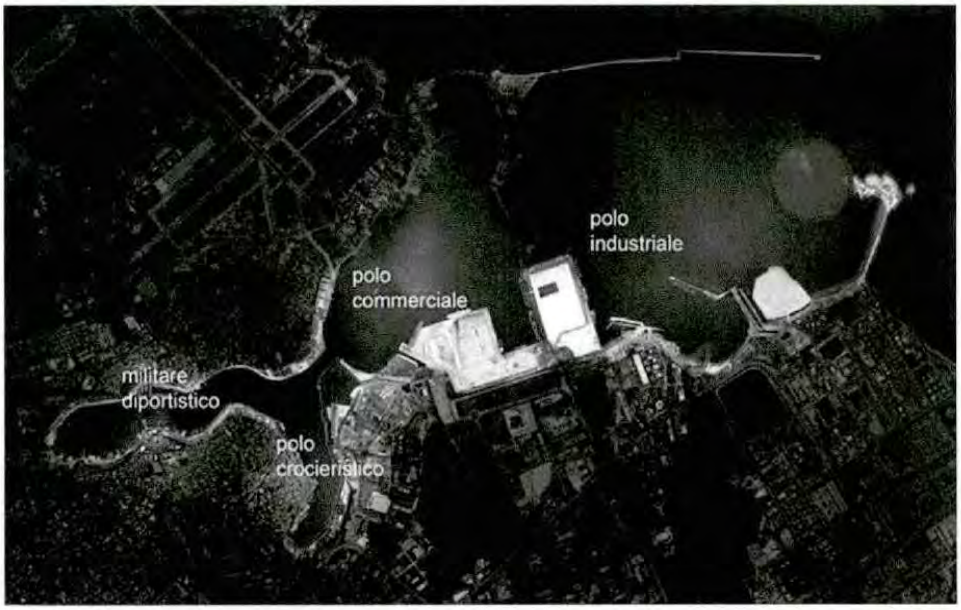
INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PRIORITARI A "MEDIO/LUNGO TERMINE"

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
Soggetto esecutore: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale
Stato:Progetto preliminare
Cronoprogramma: entro il 2021

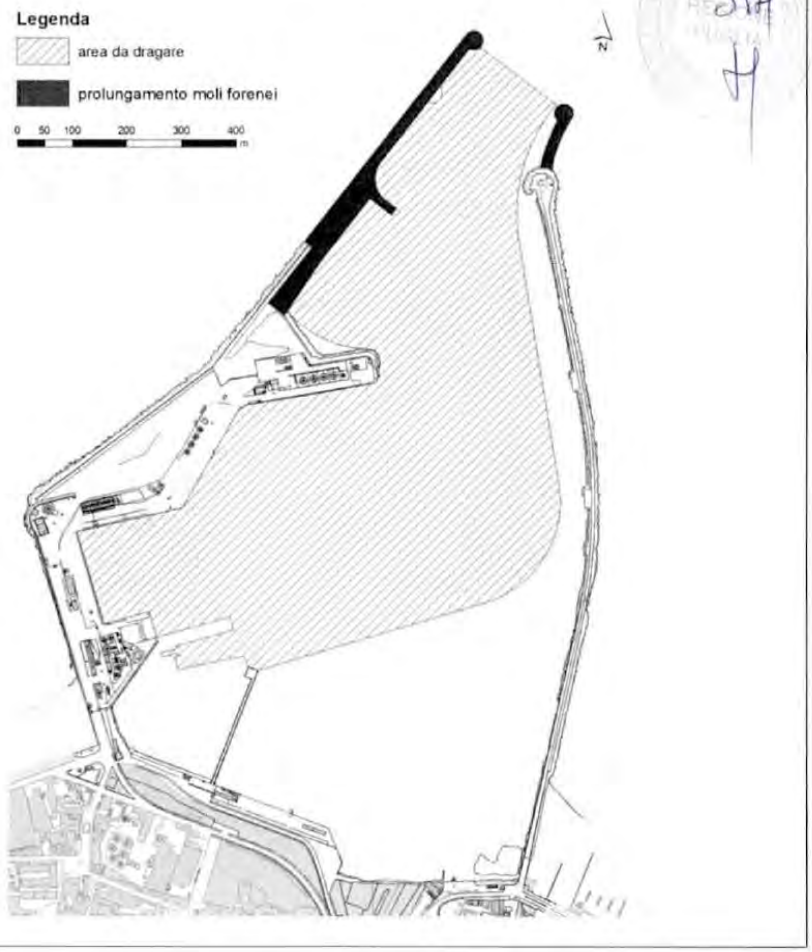


2) Oggetto: **Porto di Brindisi - Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo "Polimeri" (pontile Enichem)**
Obiettivo: il raddoppio del molo Polimeri potrà assicurare il trasferimento dell'ormeggio delle navi gasiere, che attualmente utilizzano la banchina di Costa Morena Ovest (terminale 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
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
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.m.
PROGETTO: PRIORITARIO
Importo intervento: € 17.000.000,00 Finanziamento: Non disponibile
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 foranei 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



4.4.2 AdSP del Mar Ionio – porto di Taranto

Nel corso del 2016 il porto di Taranto ha registrato segnali di ripresa rispetto agli anni precedenti 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 anche 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.
Lo scalo jonico, storicamente connotato per la presenza di traffici industriali a servizio prevalente dei maggiori insediamenti produttivi (e.g. ILVA, ENI, Cementir, Vestas) e più marginalmente di traffici generati/attratti dall'indotto locale, ambisce oggi a rivestire il ruolo di hub di logistica intermodale. Ciò anche in considerazione degli ingenti investimenti infrastrutturali in corso.

La storia delle analisi delle relazioni logistiche del porto è, innanzitutto, la storia delle relazioni con pochi grandi gruppi industriali, e ciò costituisce sicuramente un punto di partenza irrinunciabile per tracciare anche la traiettoria di sviluppo futura del porto. In tal senso, oltre ovviamente a interpretare i cambiamenti in corso per i gruppi cui il porto ha storicamente fatto riferimento, appare rilevante provare a valutare possibilità di interazione con altre opportunità di mercato. Più in generale, per costruire un modello di traffici più resiliente ed aperto, appare utile osservare costantemente i mutamenti e le esigenze della *catchment area* del porto di Taranto, così da caratterizzarne meglio il tessuto logistico e produttivo di riferimento.

L'analisi della *catchment area*, incrociata con dati produttivi e socioeconomici lascia emergere anche la struttura del tessuto produttivo. In tal senso, si evidenzia una notevole eterogeneità nel tessuto produttivo di riferimento del porto di Taranto, con alternanza di grandi imprese e di molte piccole e medie imprese.

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, inaugurato 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.

Tra questi ultimi, assumono particolare rilevanza nell'ambito della strategia dell'Area Logistica Integrata di Puglia e Basilicata i cinque interventi individuati nella tavola sottostante, per ciascuno dei quali si riporta di seguito una scheda di dettaglio.

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 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	€ 83.000.000,00
3	II 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	€ 14.000.000,00
5	Centro Servizi Polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel Porto di Taranto	€ 12.755.000,00
6	Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale	€ 5.000.000,00
	Totale interventi pianificati	**€ 235.255.000,00**

SCHEDA N.1 - RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE- AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO – PORTO DI TARANTO

L'opera è stata inserita nel Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSP del Mar Ionio, Asse di sviluppo B, Pillar "Traffici, logistica e competitività", azione 7.

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

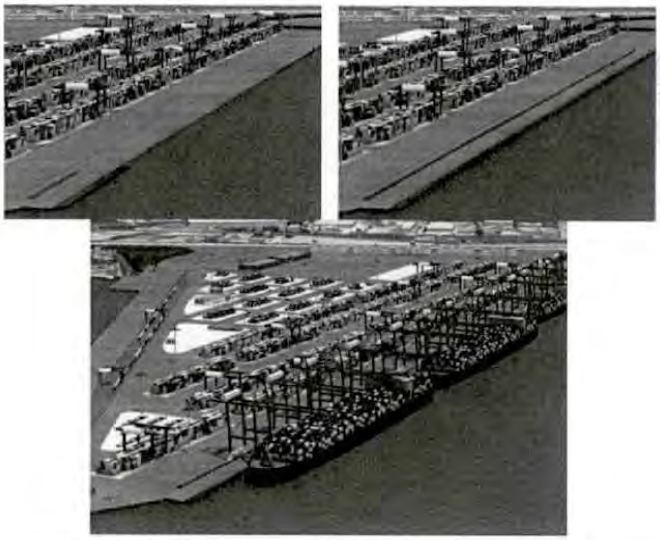
Titolo e descrizione	**Riqualificazione del Molo Polisettoriale – Ammodernamento della banchina di ormeggio – Porto di Taranto.** L'intervento prevede l'esecuzione di opere strutturali della banchina del molo polisettoriale finalizzata all'ammodernamento della stessa consentendo, tra l'altro, l'adeguamento delle dotazioni impiantistiche a servizio dell'infrastruttura portuale.

Benefici attesi	L'adeguamento strutturale ed impiantistico della banchina al molo polisettoriale consentirà allo scalo Ionico di proporsi quale moderno Hub intermodale e logistico, rispondente alla definizione di scalo di "Terza Generazione". L'adeguamento della dotazione impiantistica a servizio dell'infrastruttura portuale, invece, consentirà la riduzione dei tempi necessari alla movimentazione dei containers. L'ammodernamento dell'infrastruttura sotto il profilo strutturale ed impiantistico, consentirà al Porto di Taranto di presentarsi, rispetto alle richieste del mercato internazionale, quale scalo in grado di coniugare la grande capacità di banchine, la presenza di fondali adeguati, la prossimità di una rete ferroviaria e la presenza di un aeroporto cargo (nel raggio di meno di 20 km).
Stato intervento	**Pianificato** / **Programmato** / **In corso**
Maturità progettuale	L'intervento, i cui lavori sono stati affidati il 10.09.2015, è stato ultimato nel 2017.
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 75.000.000,00 di cui: • 35 M€ a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione della Regione Puglia Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2017-2019.
Cronoprogramma	

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																		

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2016		2017				2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
75 M€	39 M€	28 M€	4 M€	4 M€														

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'opera è stata inserita nel Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSP del Mar Ionio, Asse di sviluppo B, Pillar "Traffici, logistica e competitività", azione 8.

L'intervento prevede il dragaggio della darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisettoriale e la realizzazione di un primo lotto funzionale della cassa di colmata per una capacità di circa 2,3 Mln di m³, 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. 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	**Intervento di dragaggio di 2,3 Mn³ 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 consiste nei lavori di bonifica e dragaggio dei fondali in corrispondenza della darsena del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del Molo Polisettoriale, nonché nella realizzazione dell'ampliamento del V Sporgente.		
Benefici attesi	L'esecuzione dell'intervento estrinseca benefici sia sotto il profilo ambientale che sotto il profilo commerciale. Infatti le opere di dragaggio consentiranno, mediante la rimozione del materiale depositato sul fondale nel corso degli anni, la bonifica degli specchi acquei antistanti le banchine interessate. Nondimeno, l'intervento di dragaggio, consentirà di portare la profondità dei fondali dagli attuali -(14,5 ÷15,5) m ai desiderati – 16,5 m; profondità necessaria per l'ormeggio di navi portacontainer di ultima generazione (con capacità fino a 18.000 TEUS e pescaggio fino a 16 m), garantendo ciò un potenziale accrescimento dei traffici nello scalo Ionico. Tale beneficio sarà perseguito pure dall'ampliamento del V Sporgente, che prevede una destinazione d'uso del piazzale per lo svolgimento di attività di lavorazioni varie, di magazzino e di logistica, ovvero di traffico dei contenitori e attività complementari.		
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 così ripartiti per fonte finanziaria: • € 17.167.413 a valere sui fondi FAS 2007/2013 – del CIPE 87/2012 – della Regione Puglia; • € 7.674.000 a valere su fondi del Ministero dell'Ambiente (DM 468/01); • € 20.000.000 a valere sul dal PON Reti e Mobilità 2007/2013; • € 38.158.587 finanziati con fondi propri dell'AdSP del Mar Ionio per i quali si richiede il contributo a valere del PON I&R 2014/2020. Intervento inserito nel Programma Triennale LL.PP. 2017-2019.		

403

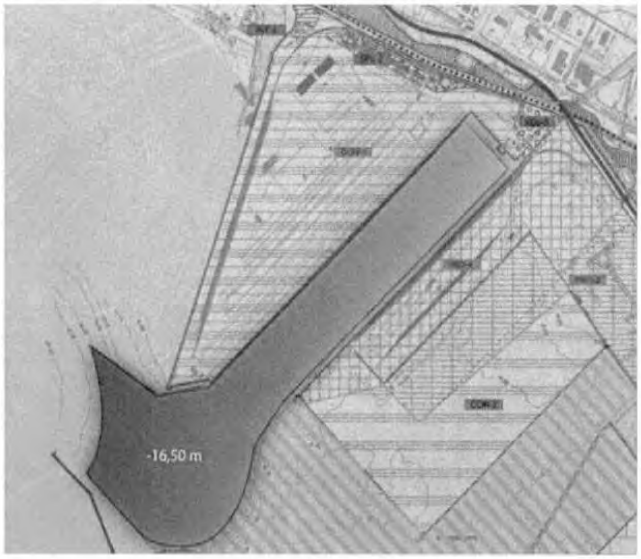
Cronoprogramma

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	I V
Progettazione																		
Autorizzazione																		
Gara																		
Esecuzione																		
Collaudo																		

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2016		2017				2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
83 M€	1 M€	1 M€	7,5 M€	7,5 M€	23 M€	23 M€	14 M€	6 M€										

Inquadramento cartografico



SCHEDA N. 3 - Il LOTTO DEGLI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA E BONIFICA DELLA FALDA IN AREA EX YARD BELLELI

L'intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli, può così essere riassunto:

— 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;
— Rimozione del prodotto in fase libera;
— Trattamento delle acque della falda a monte dell'area.

L'obiettivo dell'intervento è quello di consentire il riutilizzo industriale dell'area mediante pavimentazione.

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 magazzinaggio 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. 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	**Intervento di messa in sicurezza permanente della falda superficiale dell'ex Yard Belleli – II lotto.** 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. 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.		
Benefici attesi	Realizzare la bonifica e la messa in sicurezza permanente del sito in questione.		
Stato intervento	**Pianificato**	**Programmato**	**In corso**
Maturità progettuale	Il c.d. I lotto dell'intervento, sulla scorta del Progetto Definitivo redatto dalla Sogesid S.p.A. all'uopo incaricata dal MATTM, è stato oggetto di stralcio funzionale ed è attualmente in corso di esecuzione. Il soggetto attuatore dell'intervento è la Sogesid S.p.A.. Relativamente al II lotto occorre procedere alla revisione del PD disponibile, essendo intervenuti adeguamenti delle tariffe relative alle lavorazioni occorrenti, oltre che l'avvento del nuovo Codice dei contratti (D.Lgs. 50/16). Al fine della realizzazione dell'opera, sono state programmate le seguenti attività (con una tempistica di massima per ognuna di esse): - Individuazione soggetto responsabile della Progettazione Esecutiva (entro gennaio 2018); - Individuazione soggetto attuatore dell'intervento (settembre 2017); - Redazione del PE (entro maggio 2018); - Affidamento delle opere (entro dicembre 2018).		
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 45.500.000,00 In caso di affidamento mediante Project financing è necessario il finanziamento della quota parte di contributo pubblico (al max al 49%) pari ad € 22.295.000,00. Viceversa in caso di realizzazione a cura dell'AdSP la richiesta di finanziamento è pari al costo totale di € 45.500.000,00 (come previsto nella candidatura al PON Infrastrutture e Reti ove l'AdSP intende richiedere il finanziamento).		

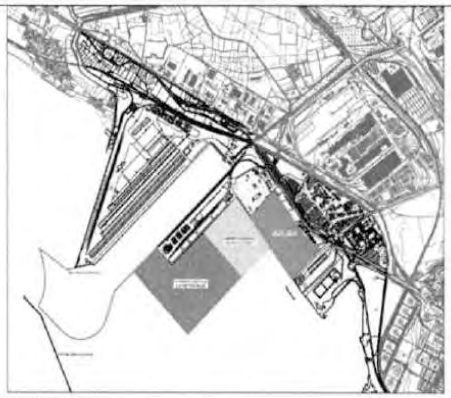
Cronoprogramma

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																		

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2016		2017				2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
45,5 M€					0,5 M€	0,5 M€	0,1 M€	0,1 M€	0,3 M€	5 M€	6,5 M€	6,5 M€	6,5 M€	6,5 M€	6,5 M€	6,5 M€		

Inquadramento cartografico



SCHEDA N. 4 - DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO – TRATTO DI PONENTE

L'opera è stata inserita nel Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSP del Mar Ionio, Asse di sviluppo B, Pillar "Traffici, logistica e competitività", Azione 13.

La diga foranea del porto fuori rada è da considerarsi una tra le opere necessarie per il rilancio dei traffici nel porto di Taranto. Infatti, la realizzazione dell'opera consentirà di migliorare la protezione del moto ondoso dovuto ai fenomeni meteomarini avversi, consentendo appunto la protezione della darsena polisettoriale e dei relativi accosti da parte dei vettori commerciali.

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.

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	**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	E' disponibile il Progetto Definitivo dell'opera, acquisito in data 04.12.2015. Attualmente è in corso la verifica del PD, a seguito della quale sarà possibile procedere alla redazione del Progetto Esecutivo. E' in corso di avvio la procedura di affidamento dell'attività necessaria per la redazione del PE. Successivamente all'approvazione del PE si potrà procedere all'avvio della procedura di affidamento delle opere.		
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 14.000.000,00. Finanziamento: non coperto da finanziamento, candidabile sul PON I&R. Intervento inserito nel Programma triennale LL.PP. 2017-2019.		

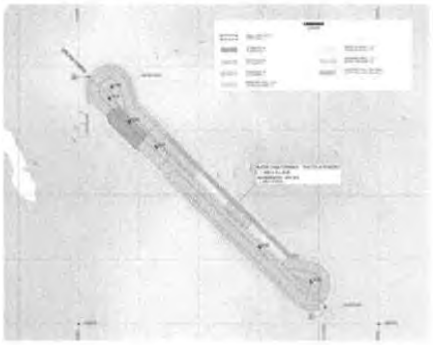
Cronoprogramma

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																		

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2016		2017				2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
14 M€					0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	3 M€	4 M€	4 M€					

Inquadramento cartografico





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	Riqualificazione ed ampliamento fronte Rada Mercantile e potenziamento delle opere di difesa
	B	**Potenziamento e riqualificazione stazioni marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni.**
	C	Completamento Parco Commerciale Sportivo. Potenziamento attrezzi a supporto dei pescherecci, servizi, interconnessioni con esistente. Terminal
	D	Diportistica: completamento del porto turistico, riqualificazione della viabilità dell'ambiente portuale
	E	Collegamento alla rete ferroviaria e stradale dell'ambito portuale

Titolo e descrizione	Centro Servizi Polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel Porto di Taranto. 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.

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

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																		

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2016		2017				2018				2019				2020			
	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 ***Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale***	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 (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", chiuso a dicembre 2015). Dall'attività di sperimentazione 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 dell'Autorità di Sistema Portuale e di integrazione con le altre PP.AA., 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.

Benefici attesi	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. Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono: • L'evoluzione del PCS e dei 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 informatizzare e 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. Dall'attività sperimentale del sistema in essere (*as-is*) è emersa la necessità di estendere ed evolvere le funzionalità presenti e progettare nuove implementazioni legate ai processi amministrativi, di security, di tracciabilità e di monitoraggio, al fine di promuovere il dialogo telematico tra i diversi attori della comunità portuale e la standardizzazione dei processi, favorire l'interoperabilità con i sistemi della PA e degli Operatori, integrare il nodo portuale all'interno del sistema logistico nazionale e rispondere alle normative sempre più stringenti in materia di sicurezza dei porti (*to-be*), realizzando interventi migliorativi e specifici per il contesto operativo locale che, oltre a fornire degli strumenti evoluti e flessibili a supporto delle attività proprie dall'Autorità di Sistema Portuale, possano contribuire anche ad una più rapida diffusione del sistema presso gli operatori. Coerentemente con il Piano Operativo Triennale 2017-2019 – Asse A – Innovazione Digitale, l'obiettivo è attivare un Digital Port completo e distribuito tra le Direzioni di questa AdSP, le PPAA coinvolte nei processi portuali, gli stakeholder, le centrali operative di controllo con massima scalabilità ed affidabilità, fornendo funzionalità di monitoraggio, controllo e analisi statistica. Conseguente, sono stati individuati le evoluzioni funzionali hardware/software indispensabili attraverso nove fasi contenenti differenti moduli funzionali, al fine di semplificare la lettura, parallelizzare le attività e poter successivamente definirne il cronoprogramma: Ampliamenti funzionali; Requisiti funzionali e non funzionali evolutivi; Evoluzioni del Sistema di Security in ottica dei controlli di sicurezza e di monitoraggio dell'area Portuale; Interoperabilità in ottica di single window; sistema di Customer Relationship Management; Moduli evolutivi al servizio della AdSP; Sistemi di Business Intelligence al servizio dell'analisi e dei processi di decision-making del Top Management della AdSP; Monitoraggio (ovvero le implementazioni e le acquisizioni dei Sistemi di Monitoraggio Ambientale, dei Sistemi di IoT e la Gestione integrata del Porto con rappresentazione cartografica). Le macro-attività comprendono attività di natura prevalentemente tecnica-operativa, pronte ad essere attualizzate e finalizzate con lo scopo di affinare la specializzazione dell'ambiente PCS Taranto in termini di basi dati, anagrafiche e utenze per lo specifico contesto operativo locale, di configurare opportunamente il portale ed i documenti prodotti dal sistema, di definire le evoluzioni sia strutturali che sistemistiche al fine di rendere sempre più integrato il Sistema con l'ambiente portuale. Considerate le evoluzioni della PA sui Contratti Quadro per la gestione dei sistemi informativi complessi e delle relative soluzioni hardware/software, tutti i servizi saranno scelti all'interno degli strumenti forniti dalla PA centrale, al fine di razionalizzare la spesa e ridurre i tempi di realizzazione, anche incoraggiando e creando le condizioni per il riuso del software e delle interfacce esistenti di qualità.
Piano finanziario	Costo complessivo intervento: € 5.000.000,00 Finanziamento non ancora disponibile. Intervento candidato e approvato nel PON Infrastrutture e Reti 2014/2020.

Cronoprogramma

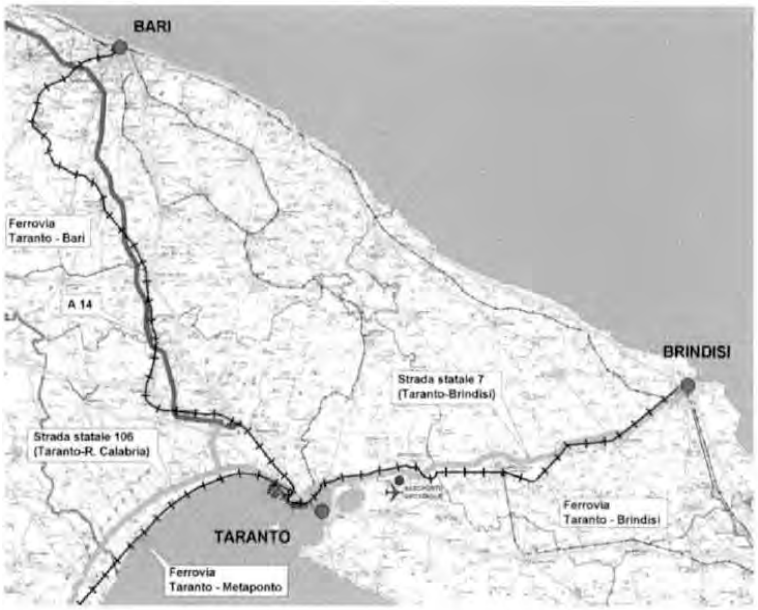
Fasi	# mesi	2016		2017				2018				2019				2020				2021				2022			
		III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	I trimestre	II trimestre	III trimestre	IV trimestre	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																										

Cronoprogramma finanziario

Costo totale	2017		2018				2019				2020			
	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
5 M€	400 m€	500 m€	700 m€	500 m€	800 m€	500 m€	400 m€	200 m€	200 m€	200 m€	200 m€	200 m€	100 m€	100 m€

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 del lotto denominato "Piastra Logistica", ovvero il Lotto II, mentre sarà a breve pubblicato il bando per l'affidamento del Lotto I, denominato "Stazione Cagioni".

4.5 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. Un ruolo importante a servizio della regione Basilicata rivestono l'area logistica di Ferrandina nel materano e l'area di Melfi nel potentino.

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 del 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.

Progettualità di rilievo:

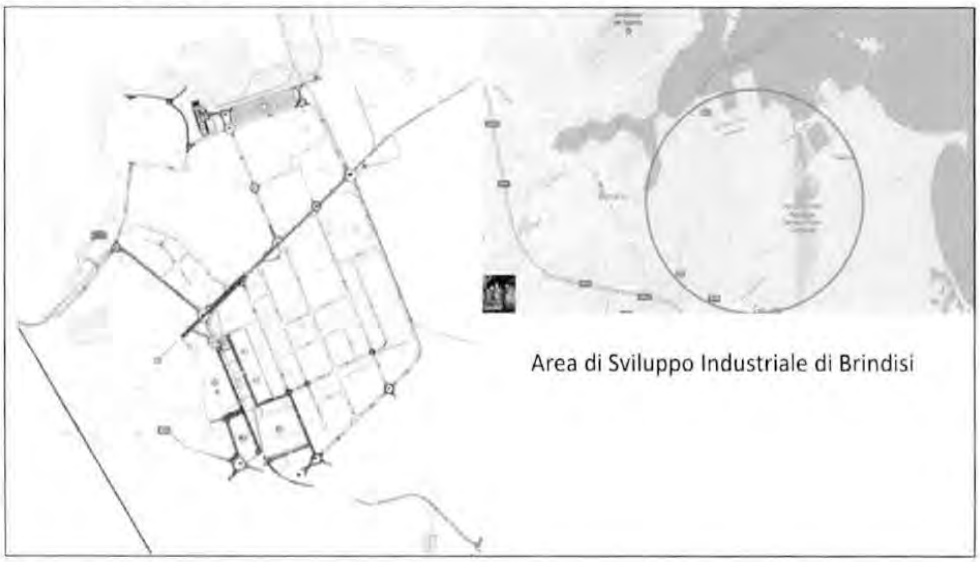
1) Oggetto: **Nodo intermodale di RFI nell'area di Bari-Lamasinata**
Obiettivo: potenziamento con un incremento del fascio dei binari adibiti a movimentazioni di convogli merci
PROGETTO: PRIORITARIO
Finanziamento: Totalmente coperto. € 9 Mln MIT DG Trasporto Stradale e Intermodalità su "Colli di bottiglia" € 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 "lama Balice" - Progettazione definitiva infrastruttura ferroviaria - Progettazione definitiva in corso elettrificazione binari – da progettare
Cronoprogramma: ponte attraversamento Lama Balice: infrastruttura ferroviaria: entro il 2019 elettrificazione:


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.



Area di Sviluppo Industriale di Brindisi

L'aeroporto di Grottaglie

Nel contesto dell'area logistica integrata di Puglia e Basilicata un ruolo significativo è chiamato a svolgere anche l'aeroscalo 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 e della Basilicata, 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.

4.6 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'obbiettivo 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 (individuata nel documento ALI ed avente il compito di servire tutto il reticolo logistico di Puglia e Basilicata), 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.

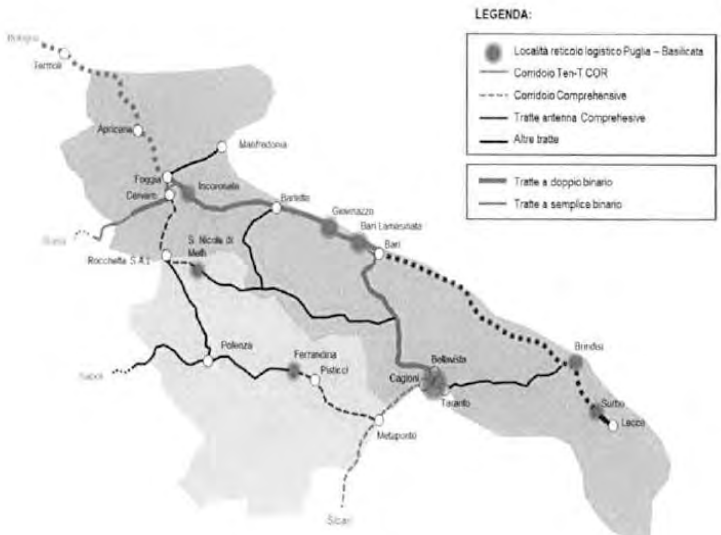
Dal punto di vista ferroviario il principale gap da sanare per eliminare i vincoli alla crescente richiesta di traffico su ferro attuale e soprattutto potenziale se correlata alla domanda derivanti dai porti Pugliesi, è costituita dall'ancora semplice binario nel tratto **Termoli – Lesina**.

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.

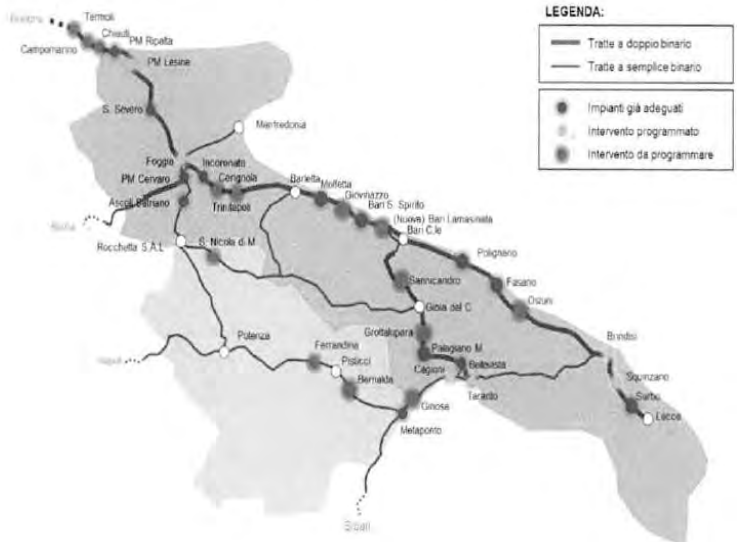
Altro terminale su cui soffermarsi è quello allacciato a **Incoronata**. Qui i binari di presa e consegna hanno un modulo inferiore rispetto a quella di stazione, inoltre non essendo elettrificati, per le operazioni di presa e consegna il cambio delle motrici è indispensabile. Ciò comporta dissipazione di capacità nello scalo e in stazione.

Queste e altre problematiche relative agli impianti del reticolo logistico sono state prese in considerazione.

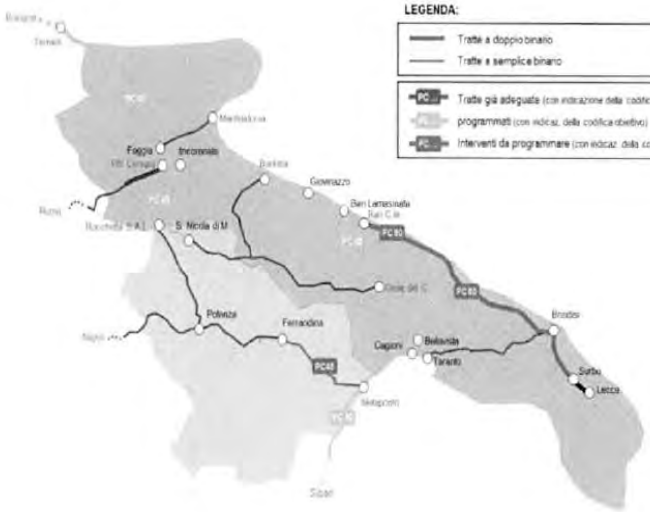
Poli Generatori di Traffico di Puglia e Basilicata



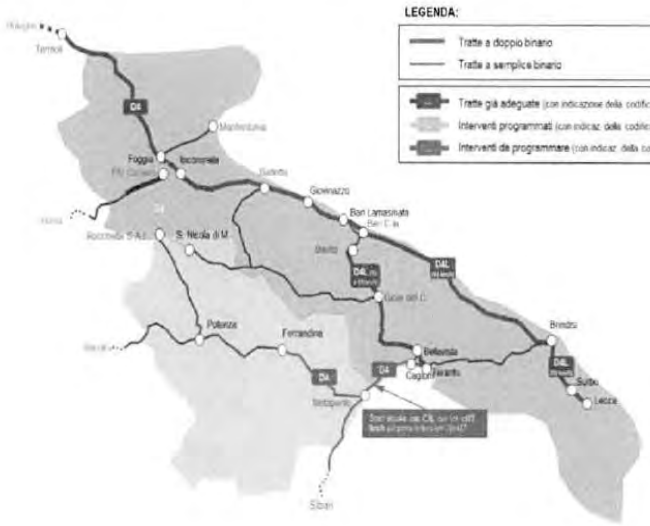
Interventi di up-grading del modulo alle esigenze del traffico merci (650m/750m)



Interventi di adeguamento a sagoma



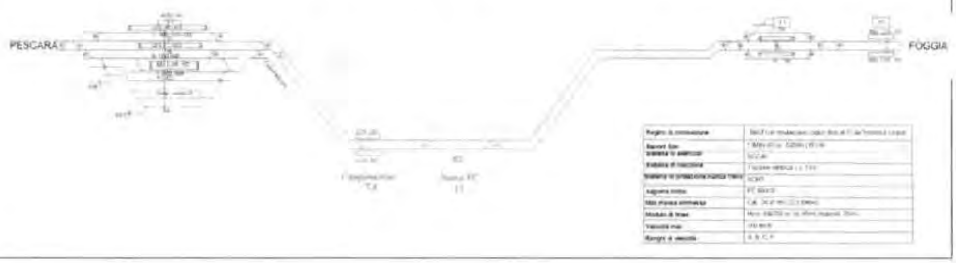
Interventi di adeguamento a peso assiale



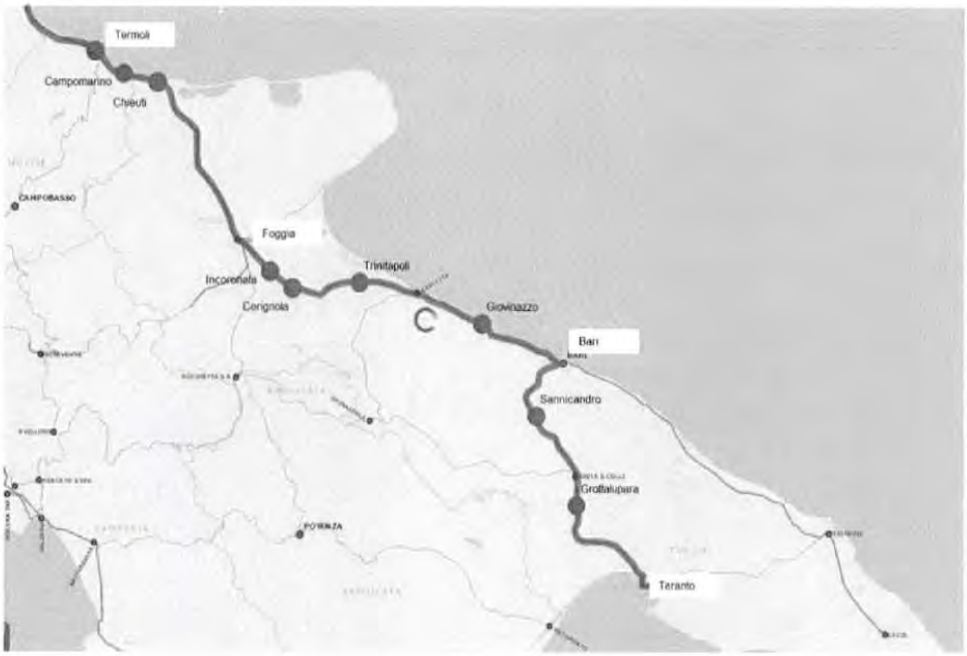
INTERVENTI FERROVIARI PRIORITARI DI ADEGUAMENTO A MODULO, SAGOMA, PESO ASSIALE E POTENZIAMENTO ULTIMO MIGLIO NELL'AREA PUGLIA-BASILICATA

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

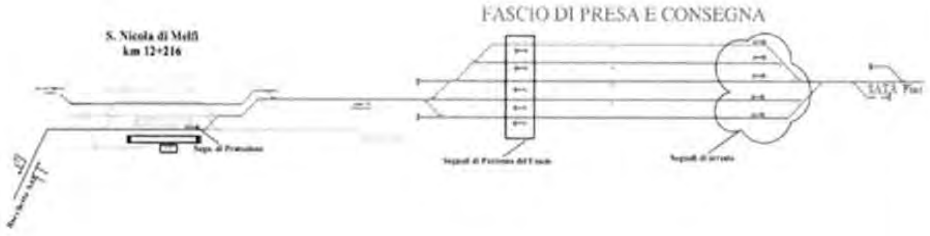
Stato della progettazione:
Progettazione definitiva in corso.

Cronoprogramma: Entro il 2023

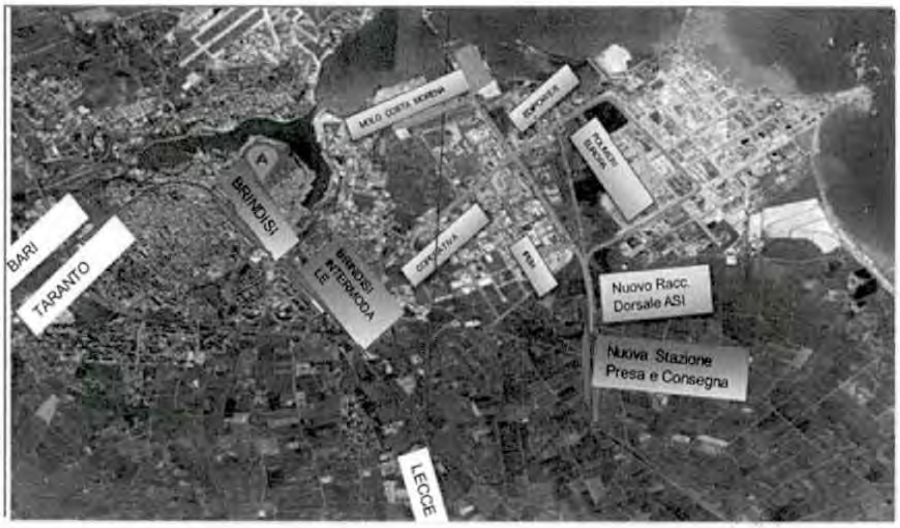
Ubicazione: Incoronata, zona industriale

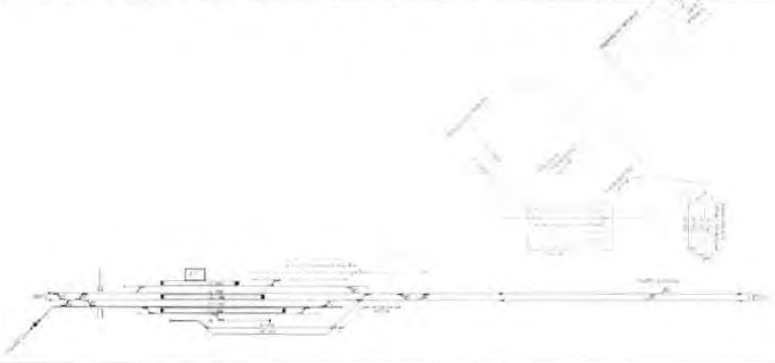


7) Oggetto: **S. Nicola di Melfi, ultimo miglio**
Obiettivo: Adeguamento del modulo della stazione per l'effettuazione dei treni della lunghezza di 750 m.
Progetto: l'intervento consiste nell'adeguamento del PRG della stazione e la centralizzazione degli attuali binari di presa e consegna di proprietà ASI di Potenza, già adeguati a modulo di 750m.
Finanziamento: 8 M€, non finanziato
Soggetto esecutore: Da stabilire con ASI Potenza
Stato della progettazione: In fase di studio
Cronoprogramma:
Ubicazione:



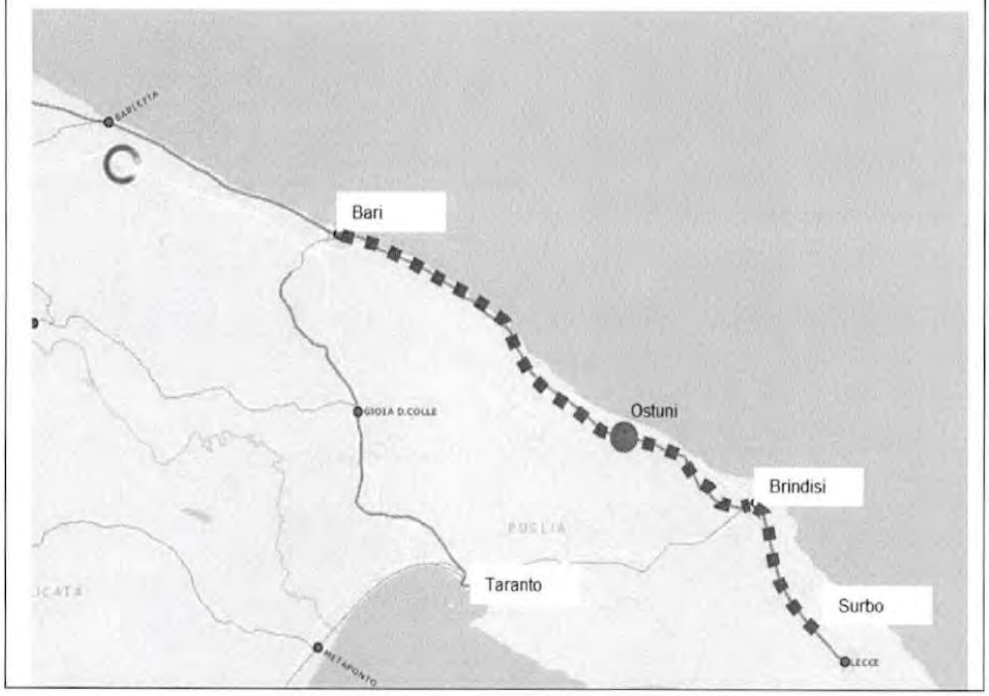
8) Oggetto: **Brindisi, ultimo miglio**
Obiettivo: Aumentare la capacità del trasporto merci su ferro in termini di numero di treni e di lunghezza (750m), liberare le aree a ridosso della stazione di brindisi e delocalizzare le attività merci al di fuori del centro abitato.
Progetto: Realizzare una nuova 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





9) Oggetto: **linea Foggia – Potenza**
Obiettivo: Ammodernamento ed elettrificazione della linea Foggia – Potenza.
Progetto: Il progetto consiste nella elettrificazione dell'intera linea, con l'eliminazione dei passaggi a livello, velocizzazione di alcuni tratti, adeguamento delle stazioni in termini di marciapiedi, sottopassi e velocizzazione degli itinerari, nonché adeguamento a modulo di 750 di alcuni tratti interessati dal traffico merci. Il progetto è suddiviso in due sottoprogetti: Sottoprogetto 1: Interventi prevalentemente di tipo tecnologico di adeguamento a standard e razionalizzazione impianti Sottoprogetto 2: Elettrificazione, rettifiche di tracciato, soppressione PL, consolidamento sede
Finanziamento: 200 M€, opera già finanziata e inserita in Contratto di Programma RFI-MIT.
Soggetto esecutore: RFI
Stato della progettazione: Sottoprogetto 1 in corso di realizzazione, Sottoprogetto 2 completata la progettazione definitiva, si è in attesa di formale conclusione della Conferenza dei Servizi
Cronoprogramma: Sottoprogetto 1 nel 2018, Sottoprogetto 2: nel 2021.
Ubicazione: 

10) Oggetto: **Interventi infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al porto di Brindisi e al distretto industriale di Surbo.**
Obiettivo: Interventi di PRG finalizzati all'adeguamento a modulo 750m e a sagoma P/C 80 sulla linea Bari – Brindisi – Surbo
Progetto: PRG della stazione di Ostuni per adeguamento al modulo di 750 m e interventi puntuali lungo linea per l'eliminazione delle interferenze con la sagoma
Finanziamento: 4M€, non finanziato
Soggetto esecutore: RFI
Stato della progettazione: Studio
Cronoprogramma: attivazione prevista entro il 2021
Ubicazione:

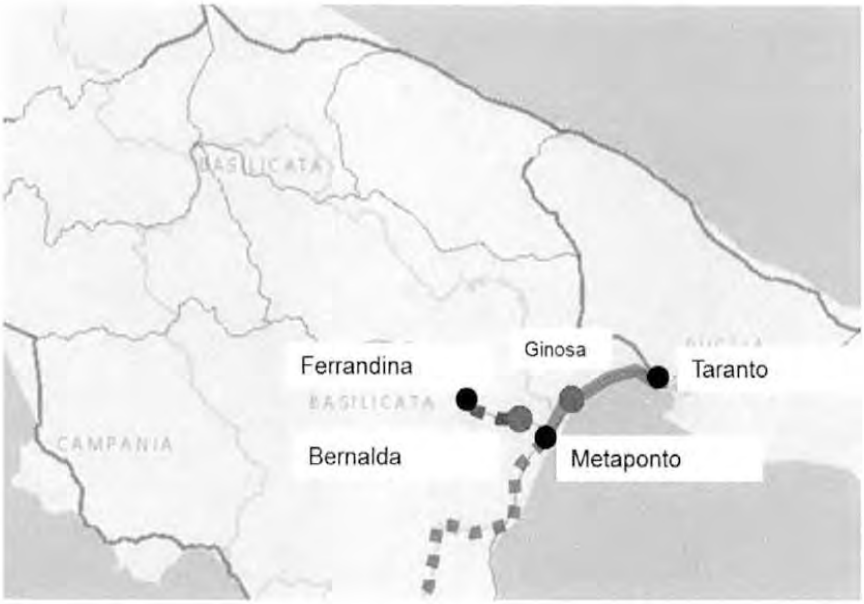


11) Oggetto: **Ferrandina, ultimo miglio**
Obiettivo: Rimettere in esercizio lo scalo di Ferrandina appartenete all'ASI di Matera, per favorire lo sviluppi di traffici legati al comparto dell'ortofrutta e delle sinergie derivanti dalla vicinanza del porto di Taranto.
Progetto: Interventi di adeguamento al PRG dello scalo di Ferrandina, al binario di dorsale che collega lo scalo alla stazione di Ferrandina e la stazione di Ferrandina stessa. Nell'ambito dello scalo di Ferrandina sarà aumentata l'area dotata di pavimentazione industriale per aumentare il fronte di carico e scarico dei treni.
Finanziamento: 7M€, previsti nel fondo di sviluppo e coesione 2014-2020 nella disponibilità della Regione Basilicata
Soggetto esecutore: ASI di Matera
Stato della progettazione: Studio
Cronoprogramma: entro il 2019
Ubicazione:



12) Oggetto: **Potenza C.le**
Obiettivo: Riattivazione del raccordo consortile ASI di Potenza, a cui è allacciato il raccordo "Pittini – Sider Potenza".
Progetto: Adeguamento del PRG di stazione per la messa in sicurezza delle operazioni di ingresso e uscita dal raccordo consortile della ASI di Potenza. Il raccordo è fuori servizio dal 2008
Finanziamento: 2.5M€, opera finanziata dalla Regione Basilicata
Soggetto esecutore: ASI di Potenza
Stato della progettazione: Progettazione esecutiva in corso
Cronoprogramma: Entro il 2019
Ubicazione: Potenza

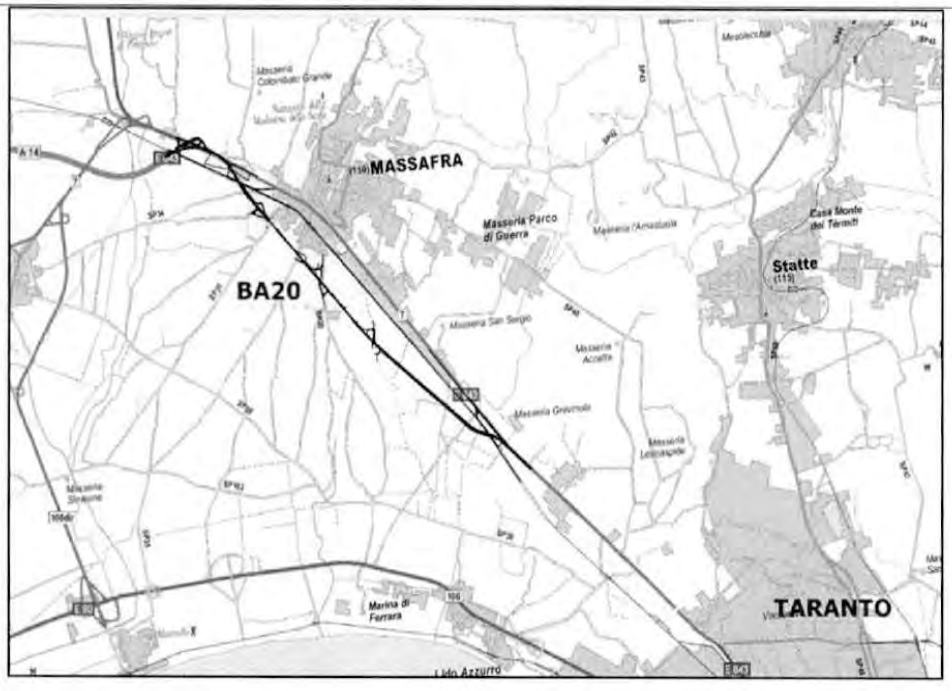
13) Oggetto: **PC 80 Termoli – Bari - Taranto**
Obiettivo: Realizzare sul tratto Adriatico fino a Taranto l'autostrada viaggiante, consentendo il trasporto su ferro di semirimorchi e motrici.
Progetto: Adeguamento di punti della liea interferenti con la sagoma quali pensiline di stazione e orientamento 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: 

14) 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: 

15) Oggetto: **Metaponto – Gioia Tauro, adeguamento**
Obiettivo: Adeguamento della linea agli standard europei per il trasporto merci sul corridoio Taranto – Gioia Tauro.
Progetto: A. Potenziamento delle principali stazioni dell'itinerario tra Metaponto e Bivio S. Antonello, varianti di tracciato e soppressione PL. rinnovo linea TE. Le stazioni interessate sono: Amendolara, Rocca Imperiale, S. Marco Roggiano, nuova stazione di Torano. B. Interventi di riclassificazione della linea ai fini della sagoma PC80.
Finanziamento: A. 155 M€, previsti in Contratto di Programma 2012 – 2016 per gli interventi di messa a modulo fase prioritaria Metaponto – Sibari – Bivio S. Antonello. B. 10M€ per la sagoma sono da reperire
Soggetto esecutore: RFI
Stato della progettazione: A. Attivati/lavori in corso; B. progettazione preliminare per la PC80.
Cronoprogramma: rilasci progressivi di modulo 750m a partire dal 2017, 2019 sagoma PC 80.
Ubicazione: 

4.7 I collegamenti stradali delle aree logistiche

Alcuni interventi Anas significativi per l'ALI Puglia e Basilicata, sopra già richiamati (Tab 29 e 30):

1) **Oggetto: BA20 - SS 7 "Appia"** - Lavori di completamento del tronco Matera Taranto: Lotto 1 Taranto Massafra
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.
Importo intervento: € 65.500.000,00
Soggetto esecutore: Anas SpA
Stato: Progetto Preliminare
Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - appaltabilità 2019


2)

Oggetto: PZ196 - S.P. "Melfi-Ofanto" – tratto dal km 48+130 della SS. n° 658 "Melfi-Potenza" all'innesto con la SS. n° 655 "Bradanica"- interventi di riqualificazione - III° Stralcio B

Obiettivo: L'intervento consente la messa in sicurezza ed il miglioramento funzionale del collegamento (di lunghezza 10,6 km), caratterizzato da traffici non elevati ma con una componente di veicoli pesanti significativa (superiore al 20%). Il progetto evidenzia la capacità di migliorare i livelli di servizio e di sicurezza della circolazione, riducendo i tempi di percorrenza ed il rischio di insorgenza di incidenti. Si evidenzia un rapporto Benefici/Costi pari a 1,15, valorizzato solo sui risparmi di tempo di percorrenza e sulla riduzione di incidentalità.
Finanziamenti disponibili in Contratto di Programma del complessivo intervento.

Importo intervento: € 29.653.333,34

Soggetto esecutore: Anas SpA

Stato: Progetto Esecutivo in corso

Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - previsione della pubblicazione 06/2018



3)

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).

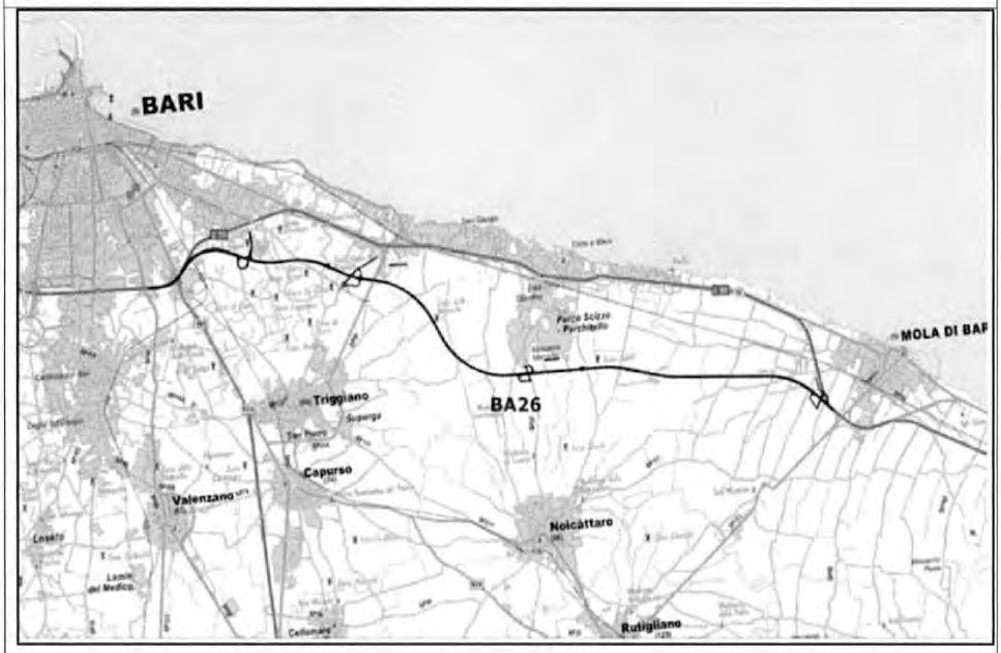
Obiettivo: L'intervento ricade nella rete TEN-T Comprehensive e la sua realizzazione consentirà di efficientare il collegamento tra i due porti core di Bari e Taranto e dell'interporto di Bari. L'intervento riguarda la variante alla SS16 "Adriatica" nel tratto compreso tra Barie e Mola con adozione della 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 – appaltabilità 2019



4)

Oggetto: PZ139 - Collegamento Mediano Murgia-Pollino - "COLLEGAMENTO MEDIANO MURGIA-POLLINO TRATTO: MATERA-FERRANDINA-PISTICCI" (STRALCIO)

Obiettivo: L'intervento fa parte dell'itinerario "Collegamento Mediano Murgia-Pollino"; si tratta, in particolare, della tangenziale di Matera con innesto sulla S.S. 99 "Matera-Altamura" e sulla S.S. 655 "Bradanica".

L'intervento prevede la realizzazione di un primo stralcio funzionale della variante all'abitato di Matera.

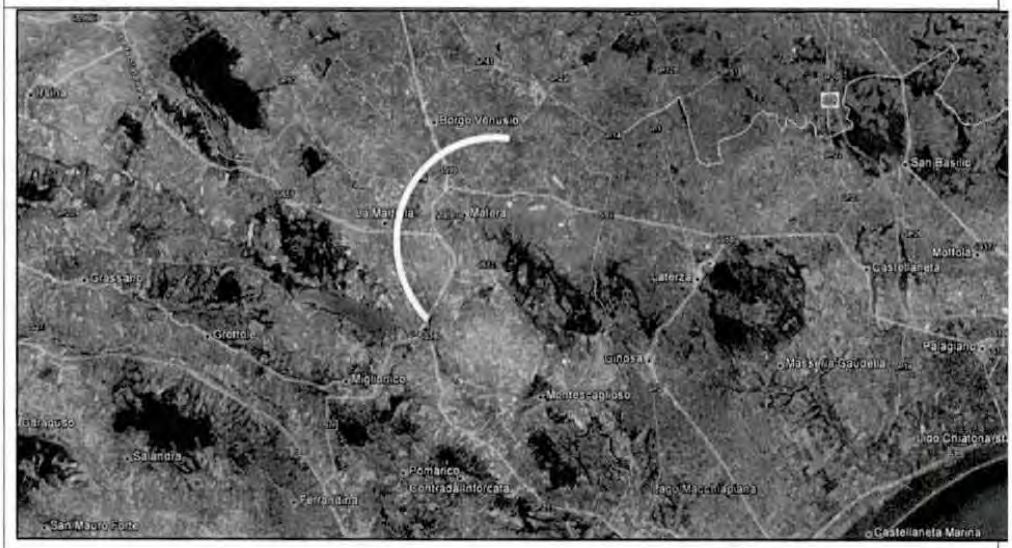
Le sezioni adottate sono la tipo B e la tipo C1 secondo il D.M. 5/11/2001.

Importo intervento: € 69.500.000,00

Soggetto esecutore: Anas SpA

Stato: Progettazione Preliminare

Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - appaltabilità 2019



5)

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.

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.

Importo intervento: € 130.000.000,00

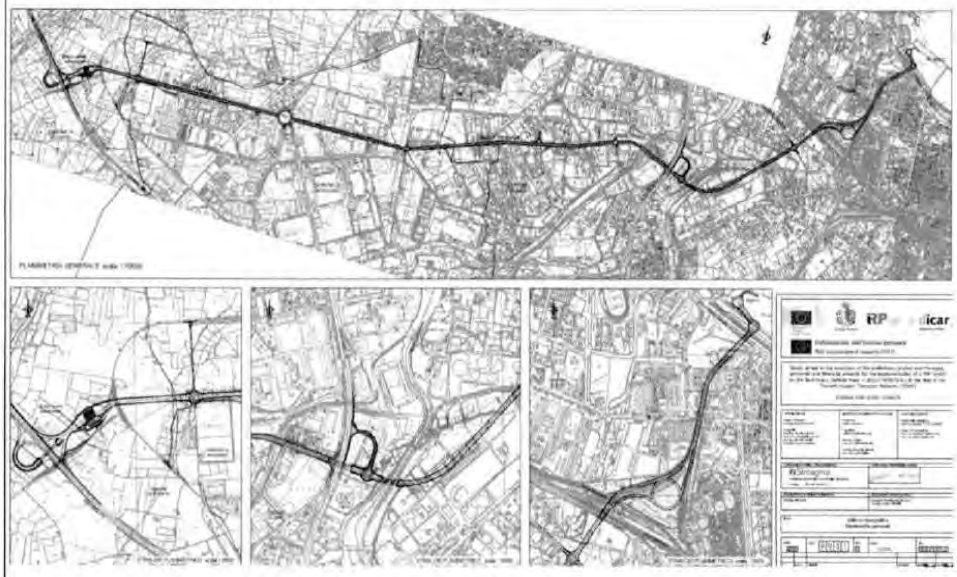
Soggetto esecutore: Anas SpA

Stato: Studio di fattibilità.

Cronoprogramma: appalto lavori su progetto esecutivo - appaltabilità 2019



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.

1) Oggetto: **Asse di collegamento diretto del porto di Bari con la viabilità extraurbana e autostradale: "La Camionale"**
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.
PROGETTO: PRIORITARIO
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. 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"
Soggetto esecutore: Accordo tra Città Metropolitana di Bari e Comune di Bari
Stato: Progettazione preliminare
Cronoprogramma: entro il 2022


5 Quadro conclusivo delle infrastrutture – ipotesi e proposte luglio 2017 - Cardini territoriali e linee di intervento dell'Area logistica integrata Puglia-Basilicata

Da tutto quanto sopra esposto un primo Quadro conclusivo delle priorità dell'Area Logistica Integrata, 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) **S. Nicola di Melfi, ultimo miglio (RFI)**.
Intervento prioritario: adeguamento nodo ferroviario S.Nicola di Melfi a modulo di 650/750 m.
Tipologia di intervento: collegamenti ultimo miglio
Spesa: 8,00 M€ - non disponibile
Stato: progettazione preliminare
Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare tempistica

7) **Interventi Infrastrutturali per il potenziamento dei collegamenti al porto di Brindisi e al distretto industriale di Surbo (RFI)**
Intervento prioritario: PRG finalizzati all'adeguamento a modulo 750m sulla linea Bari – Brindisi e adeguamento a sagoma P/C80 sulla linea Bari – brindisi – Surbo.
Tipologia di intervento: adeguamento a modulo e sagoma
Spesa: 5,00 M€ - non disponibile
Stato: progettazione preliminare
Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare tempistica prevista al 2021.

8) **Ferrandina, ultimo miglio (RFI)**.
Intervento prioritario: adeguamento nodo ferroviario di Ferrandina a modulo opportuno nella zona ASI di Matera.
Tipologia di intervento: collegamenti ultimo miglio
Spesa: 7,00 M€ - disponibile su FSC (verificare)
Stato: progettazione preliminare
Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico. Verificare tempistica prevista al 2019.

9) **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.

10) **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.

11) **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.

12) **Potenza-Melfi. Allacciamento stabilimento Fiat (ANAS)**.
Intervento prioritario: miglioramento traffico pesante funzionale all'area industriale San Nicola di Melfi.
Tipologia di intervento: miglioramento tronco stradale
Spesa: 29,65 M€ - disponibile
Stato: progettazione esecutiva in corso
Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico.

INTERVENTI DI DRAGAGGIO FONDALI PORTUALI (AdSP)

13) **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

14) **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

15) **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.

16) **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

17) **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

18) **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: € 14,000 M€ - non disponibile
Stato: progettazione preliminare.
Altro: L'intervento è ammissibile a contributo pubblico. Verificare la tempistica

19) **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

20) **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.

21) **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€

22) **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"

23) **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

24) **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":

25) **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

26) **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

27) **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 riveniente 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

28) **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.

29) **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.

30) **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.

C – ALTRE AZIONI PRIORITARIE DA APPROFONDIRE:

31) **Retro porto di Brindisi – Piattaforma Logistica Intermodale (ASI).**
Intervento prioritario: area logistica per incrementare la capacità operativa.
Tipologia di intervento: *Infrastrutturazione Area logistica/intermodale*
Spesa: € __.000 M€ - non disponibile
Stato: progetto preliminare
Altro: L'intervento sembra ammissibile a contributo pubblico e partecipazione privata (da approfondire le informazioni progettuali)

32) **Aeroporto di Grottaglie/Brindisi – Logistica cargo.**
Intervento prioritario: area logistica per incrementare la capacità operativa per prodotti agroalimentari/ittici/floricoltura.
Tipologia di intervento: *Infrastrutturazione Area logistica*
Spesa: € __.000 M€ - non disponibile
Stato: studio di fattibilità da eseguire