



# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **808** del 17/04/2015 del Registro delle Deliberazioni

Codice CIFRA: VIC/DEL/2015/00004

**OGGETTO: APPROVAZIONE DEL PROTOCOLLO DI INTESA ED ANNESSO ADDENDUM TRA LA REGIONE PUGLIA, IL COMUNE DI MOLFETTA, L'AUTORITA' PORTUALE DI BARI, PER L'AMPLIAMENTO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DELLA AUTORITA' PORTUALE DEL LEVANTE**

L'anno 2015 addì 17 del mese di Aprile, in Bari, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:	Sono assenti:
Presidente Nichi Vendola	Assessore Loredana Capone
V.Presidente Angela Barbanente	Assessore Lorenzo Nicastro
Assessore Leo Caroli	
Assessore Leonardo Di Gioia	
Assessore Giovanni Giannini	
Assessore Silvia Godelli	
Assessore Guglielmo Minervini	
Assessore Fabrizio Nardoni	
Assessore Donato Pentassuglia	
Assessore Alba Sasso	

Assiste alla seduta il Segretario redigente: Dott.ssa Antonella Bisceglia



L'Assessore alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità, Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell'istruttoria espletata dal Dirigente dell'Ufficio Logistica e Grandi Progetti, e confermata dal Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità, riferisce quanto segue:

VISTA la legge del 28 gennaio 1994 n.84 s.m.i. che affida all'Autorità Portuale i compiti di programmazione, promozione e coordinamento delle attività portuali nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza;  
VISTO l'art.6 comma 1 della predetta legge n. 84/94 che ha istituito, tra le altre, l'Autorità Portuale di Bari;  
VISTO il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione del 6 aprile 1994 che individua i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari;  
VISTO il Decreto del Ministro dei Trasporti del 19 novembre 2007, pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n. 295 del 20 dicembre 2007 recante l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari ai porti di Barletta, Monopoli e Manfredonia;  
VISTO l'art. 34 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 recante il Testo unico sull'ordinamento degli enti locali;  
VISTO il Decreto Legislativo 31 marzo 1998 n. 112;

**PREMESSO CHE:**

l'Assessorato Alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità, nell'ambito della propria attività programmatoria di settore, con l.r. 16/2008, ha definito le "Linee di intervento per il trasporto marittimo" della Puglia;

le suddette Linee Programmatiche, all'art. 24, della l.r. 16/2008, nell'ambito della definizione delle politiche programmatiche coordinate fra le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto, considerano l'opportunità dell'istituzione di sub-sistemi regionali, in modo tale da poter garantire, sul mercato internazionale e nazionale dei traffici marittimi, un'offerta integrata di infrastrutture e servizi;

con Deliberazione n. 2051 del 23.12.2002, la Giunta Regionale, in attuazione dell'art.3 comma 4 della L.R. n. 20/2000, ha conferito al Comune di Molfetta la delega amministrativa per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti concernenti i lavori di prosecuzione e completamento della diga foranea di Molfetta;

accettata la delega, il Comune di Molfetta ha avviato l'iter amministrativo per la elaborazione degli elaborati progettuali e la successiva cantierizzazione dei lavori attualmente in corso;

con successiva Deliberazione, la n. 1214 del 12.06.2012, la Giunta Regionale, dava avvio alla procedura di cui all'art. 8 della disciplina di delega allegata alla deliberazione di G.R. n. 2051/2002 che prevede la possibilità di revocare la stessa, sentito il Comune di Molfetta, nei casi di persistente inadempienza del medesimo nell'esercizio delle funzioni delegate per la realizzazione dei lavori di prosecuzione e completamento della diga foranea del porto comunale;

i succitati lavori risultano sospesi per effetto di sequestro preventivo disposto con ordinanza del Giudice delle Indagini Preliminari del Tribunale di Trani del 24.09.2013;

con D.G n.277 del 25 novembre 2014, la Giunta Comunale del Comune di Molfetta ha approvato l'atto ricognitivo delle risorse finanziarie che il Ministero dell'Interno, con successivi atti legislativi, ha trasferito a favore del Comune di Molfetta per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti concernenti i lavori di completamento, banchinamento, dragaggio e di raccordo stradale della diga foranea;

**CONSIDERATO CHE:**

il Comune di Molfetta, con Deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 10 dicembre 2014, ha approvato lo schema di Protocollo d'Intesa fra Comune di Molfetta, Autorità Portuale di Bari e Regione Puglia per attivare congiuntamente un'azione integrata e coordinata delle tre amministrazioni, finalizzata alla estensione degli ambiti di giurisdizione dell'Autorità Portuale del Levante che comprenda anche il porto di Molfetta ed ha autorizzato il sindaco a sottoscrivere il citato Protocollo;

l'Autorità Portuale di Bari, con Deliberazione del Comitato Portuale n. 2 del 5 febbraio 2015, ha approvato lo schema di Protocollo d'Intesa succitato fra la Regione Puglia, il Comune di Molfetta e l'Autorità Portuale Bari per



realizzazione di sinergie di sistema mediante l'adesione del porto di Molfetta all'Autorità Portuale di Bari per l'ampliamento del network "Autorità Portuale del Levante" comprendente già i Porti di Bari, Barletta e Monopoli;

l'Autorità Portuale di Bari, con la summenzionata deliberazione n. 2 del 5.02.2015, ha autorizzato il Presidente della stessa Autorità a sottoscrivere il Protocollo d'Intesa in questione e ad inoltrare successivamente, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la richiesta di adozione del decreto di estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale del Levante al Porto di Molfetta;

in seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa e relativo Addendum tra Regione Puglia, Autorità Portuale di Bari e Comune di Molfetta, ed all'emanazione del Decreto Ministeriale di estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale del Levante al Porto di Molfetta, l'organo esecutivo della Regione Puglia avrà facoltà di ritirare la delega amministrativa, conferita al Comune di Molfetta con D.G.R. n. 2051/2002, per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti concernenti i lavori di prosecuzione e completamento della diga foranea di Molfetta ed eventualmente conferirla ad altro ente previo accordo con il Comune di Molfetta stesso, anche in relazione al trasferimento delle risorse dello Stato all'uopo destinate;

la Giunta Comunale di Molfetta con Deliberazione n. 267 del 29.10.2012, ha effettuato la ricognizione delle risorse finanziarie trasferite dal Ministero dell'Interno a favore del Comune di Molfetta;

dalla valutazione dello schema di Protocollo d'Intesa, approvato dal Comune di Molfetta con D.C.C n. 55 del 10.12.2014 e dall'Autorità Portuale di Bari con Deliberazione del Comitato Portuale n. 2 del 05.02.2015, emerge la necessità di apportare, ai contenuti dello stesso, le opportune modifiche e integrazioni che risultino coerenti con gli Obiettivi Tematici definiti nell'Accordo di Partenariato per la prossima Programmazione 2014-2020 e con l'atto di ricognizione delle risorse finanziarie trasferite dal Ministero dell'Interno a favore del Comune di Molfetta. Tali modifiche sono contenute in un Addendum la cui sottoscrizione rappresenta condizione di efficacia del Protocollo d'Intesa stesso e ne costituisce parte integrante e sostanziale.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assessore propone alla Giunta Regionale di approvare lo schema di Protocollo d'Intesa unitamente al relativo Addendum allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale

**COPERTURA FINANZIARIA AI SENSI DELLA L.R.28/2001 e ss.mm.ii.:**

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. a) della L.R. 7/97

**LA GIUNTA**

- udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore alle Infrastrutture Strategiche e alla Mobilità;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente dell'Ufficio Logistica e Grandi Progetti e dal Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione delle Infrastrutture per la Mobilità che ne attestano la conformità alla legislazione vigente;
- a voti unanimi e palesi espressi nei modi di legge;

**DELIBERA**

Per le motivazioni espresse in narrativa, che qui si intendono integralmente riportate:

1. di approvare lo schema di Protocollo d'Intesa e relativo Addendum tra Regione Puglia, Comune di Molfetta e Autorità Portuale del Levante, allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale;



2. di autorizzare l'Assessore alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa e relativo Addendum tra Regione Puglia, Comune di Molfetta e Autorità Portuale di Bari;
3. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Sito istituzionale e sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia;
4. di notificare copia del presente provvedimento, a cura del Servizio proponente, al Sindaco del Comune di Molfetta ed al Presidente dell'Autorità Portuale del Levante.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA  
*dott.ssa Antonella Bisceglia*

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA  
On. *Nicchi Vendola*



*I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio a loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alle risultanze istruttorie.*

**Il Dirigente dell'Ufficio Logistica e  
Grandi Progetti**

Enrico Campanile

*E. Campanile*

**Il Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione  
delle Infrastrutture per la Mobilità**

Carmela Iadaresta

*C. Iadaresta*

*Il sottoscritto Direttore di Area NON RAVVISA / RAVVISA la necessità di esprimere sulla proposta di Delibera le seguenti osservazioni ai sensi del combinato disposto degli artt. 15 e 16 del D.P.G.R. n. 161/2008*

**Il Direttore dell'Area Politiche per la mobilità e la qualità  
urbana**

Francesco Fausto

*F. Fausto*

**L'ASSESSORE PROPONENTE**

Giovanni Giannini

*G. Giannini*

**Il Presente provvedimento è esecutivo**  
**Il Segretario della Giunta**  
*dott.ssa Antonella Bisceglia*



# PROTOCOLLO D'INTESA

## ADESIONE

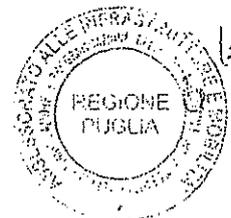
### ALL'AUTORITA' PORTUALE DEL LEVANTE

#### PER LA REALIZZAZIONE

#### DI SINERGIE DI SISTEMA

##### Premesso

- che l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia, nell'ambito della propria attività programmatoria di settore, ha definito le "linee programmatiche per lo sviluppo dell'economia marittimo-portuale" della Puglia;
- che le suddette Linee Programmatiche, nell'ambito della definizione di politiche programmatiche coordinate fra le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto, considerano l'opportunità dell'istituzione di sub-sistemi regionali, in modo tale da poter garantire, sul mercato internazionale e nazionale dei traffici marittimi, un'offerta integrata di infrastrutture e servizi;
- che il Porto di Bari negli ultimi anni, per effetto dell'applicazione delle competenze in materia di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali affidate alla Autorità Portuale e previste dalla sopra richiamata legge n. 84/94, ha incrementato notevolmente i traffici marittimi;
- che, ai fini di una crescita dei traffici marittimi nelle diverse tipologie e specializzazioni, occorre massimizzare il potenziamento e l'utilizzo delle dotazioni strutturali e dei collegamenti, unitamente alla implementazione di idonee aree retro portuali del Porto di Molfetta che rappresentano una risorsa strategica per la costruzione della piattaforma logistica pugliese;
- che a seguito di deliberazione di D.G. n. 2051 del 23.12.2002 la Giunta Regionale, in attuazione dell'art. 3, comma 4, della L.R. 20/2000 ha conferito al Comune di Molfetta la delega amministrativa per lo svolgimento delle funzioni e dei compiti riguardanti i lavori di completamento, banchinamento, dragaggio e di raccordo stradale della diga foranea di Molfetta;
- che, accettata la delega, il Comune di Molfetta avviava l'iter amministrativo per la elaborazione degli elaborati progettuali e la successiva cantierizzazione dei lavori attualmente in corso, seppure sospesi per effetto di sequestro preventivo disposto con ordinanza del Giudice delle Indagini Preliminari del Tribunale di Trani in data 24.9.2013;



- che, l'integrazione del porto di Molfetta, quello esistente e quello in fase di costruzione, nel sistema logistico e di trasporti terrestri e marittimi della Puglia, rappresenta una opportunità strategica per risolvere in maniera strutturale le carenze logistiche e di infrastrutture che da diversi decenni limitano pesantemente lo sviluppo di tutte le attività presenti nel porto di Molfetta, sia quelle direttamente connesse alle funzioni di trasporto marittimo e terrestre che quelle relative alla pesca e alle attività diportistiche;
- che il porto di Molfetta necessita di un' adeguata programmazione che favorisca il completamento dei lavori di completamento e dragaggio, previa effettuazione delle necessarie verifiche di carattere tecnico-amministrativo e superamento degli impedimenti determinati dal sequestro giudiziario sopra richiamato e, rilanci il porto esistente con l'intercettazione di nuovi traffici e opportunità di sviluppo;
- che, per le finalità suddette, la Regione Puglia ed il Comune di Molfetta concordano sulla necessità dell'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari al porto di Molfetta;

#### Visto

- il D.M. del 7 giugno 2011 relativo alla nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di Bari;
- la legge n. 84/94 che affida all'Autorità Portuale i compiti di programmazione, promozione e coordinamento delle attività portuali nell'ambito della Circoscrizione territoriale di competenza;
- il Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione datato 6.4.1994, che individua i limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari;
- il decreto del Ministro dei Trasporti del 19 novembre 2007, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 295 del 20 dicembre 2007, recante l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell' Autorità portuale di Bari ai porti di Barletta, Monopoli e Manfredonia;
- l'art. 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 recante il Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali;
- il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 e la legge 16 marzo 2001, n. 88.

#### Considerato

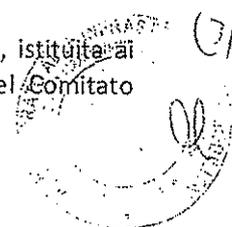
- che il Porto di Molfetta riveste un ruolo significativo nel sistema portuale pugliese;



- che la Regione Puglia, l'Amministrazione Comunale di Molfetta e l'Autorità Portuale di Bari concordano nella scelta strategica di procedere all'integrazione del porto di Molfetta nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di Bari, in funzione dell'integrazione nel sistema portuale e di trasporti pugliese con la finalità di svilupparne le attività portuali, in coerenza con le linee programmatiche di sviluppo dell'area territoriale in cui è inserita la Città di Molfetta, e, per questa via, di assicurare un'apprezzabile crescita delle opportunità occupazionali e di reddito della città di Molfetta;
- che, nell'ottica di realizzare l'attivazione di sinergie di sistema fra i porti di Molfetta e quelli oggi già all'interno dell'Autorità Portuale del Levante di Bari, si rende necessario sviluppare un'attività congiunta fra Regione Puglia, Amministrazione Comunale di Molfetta e Autorità Portuale di Bari volta alla programmazione, progettazione e realizzazione degli interventi necessari per le opere destinate al sistema portuale e finalizzata alla estensione della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari al porto di Molfetta;

#### Convengono

- di attivare congiuntamente un'azione integrata e coordinata delle tre Amministrazioni per il raggiungimento dei citati obiettivi anche attraverso l'accesso ed utilizzo dei finanziamenti che si renderanno disponibili a tale scopo;
- di attivare sinergie di sistema fra i porti già all'interno dell'Autorità Portuale del Levante e Molfetta sviluppando una attività congiunta dedicata alla programmazione, progettazione e realizzazione, anche mediante la stipula di specifici accordi di programma, degli interventi necessari per le opere destinate al sistema portuale e finalizzata alla estensione degli ambiti di giurisdizione dell'Autorità Portuale di Bari che comprendano anche il porto di Molfetta nella prospettiva di allargare la circoscrizione dell'Autorità Portuale del Levante;
- di demandare all'Autorità Portuale di Bari il compito di avanzare al Ministero dei Trasporti, previa conforme delibera del Comitato portuale, l'istanza di ampliamento della propria circoscrizione territoriale al porto di Molfetta;
- di impegnare la Regione Puglia a programmare interventi e garantire finanziamenti idonei e potenziare il sistema infrastrutturale di collegamento del Porto e della Città di Molfetta con il territorio regionale;
- Il Comitato Portuale dell'A.P. di Bari, d'ora in poi Autorità Portuale del Levante, sarà integrato, ai sensi dell'art. 9, comma 1 lettera g della L. 84/94, dal Sindaco del Comune di Molfetta;
- il Comitato Portuale dell'AP. di Bari, che nella seduta del 29 maggio 2007 ha approvato la delibera di modifica del regolamento di cui al comma 4, dell'art. 9 della legge 84/94, provvederà alla costituzione del "Comitato Territoriale" per l'espressione dei pareri per le materie di cui al comma 2 dell'art. 9, della L. 84/94 inerenti il Porto di Molfetta. Tali pareri, ai sensi di quanto disposto dall'art. 1 comma 2 della Legge 7 agosto 1990 n. 241, concludono e perfezionano lo svolgimento dell'istruttoria, finalizzata alle pertinenti deliberazioni del Comitato Portuale;
- Il Comitato "Territoriale" è composto dai membri della locale Commissione Consultiva, istituita ai sensi dell'art. 15 della Legge 84/94, integrata dai membri di diritto facenti parte del Comitato



Portuale ai sensi dell'art.9 comma1, lettere c), f), g) e h), nonché dal Comandante della Capitaneria di Porto interessata. Il "Comitato Territoriale" è presieduto dal Presidente dell'Autorità Portuale;

- A garanzia della trasparenza del procedimento amministrativo, gli atti per i quali è previsto il parere del Comitato Territoriale, possono essere iscritti all'ordine del giorno del Comitato Portuale conclusa la fase istruttoria;
- Il Comitato Territoriale viene costituito senza oneri aggiuntivi per l'Autorità Portuale. La partecipazione alle riunioni avviene a titolo gratuito;
- Le risorse derivanti dal gettito della tassa erariale, tassa ancoraggio nonché della tassa sulle merci prodotte nel porto di Molfetta secondo quanto disposto in materia dalla Legge del 27.12.2006 n. 296 art.1 comma 982, faranno parte delle entrate della Autorità Portuale e saranno utilizzate, unitamente alle altre risorse che saranno stabilite per l'ordinario funzionamento del porto e per le attività di manutenzione.



**ADDENDUM AL**  
**PROTOCOLLO D'INTESA**

**ADESIONE**

**ALL'AUTORITA' PORTUALE DEL LEVANTE**

**PER LA REALIZZAZIONE**

**DI SINERGIE DI SISTEMA**

Visto il testo del Protocollo d'Intesa deliberato dal Comune di Molfetta e dall'Autorità del Levante, la Regione Puglia, il Comune di Molfetta e l'Autorità del Levante, convengono di apportare le seguenti modifiche :

- a) il punto *"di attivare congiuntamente un'azione integrata e coordinata delle tre Amministrazioni per il raggiungimento dei citati obiettivi e per l'accesso ed utilizzo dei finanziamenti che si renderanno disponibili a tale scopo"* (pag 3) è sostituito con il seguente periodo *"di attivare congiuntamente un'azione integrata e coordinata delle tre Amministrazioni per il raggiungimento dei citati obiettivi anche attraverso l'accesso alle risorse finanziarie trasferite dal Ministero dell'Interno ed indicate nell'atto ricognitivo approvato con Deliberazione n. 277 del 25.11.2014 della Giunta Comunale di Molfetta nonché agli eventuali finanziamenti che si renderanno disponibili a tale scopo"*;
- b) il punto *"di impegnare la Regione Puglia a programmare interventi e garantire finanziamenti idonei e potenziare il sistema infrastrutturale di collegamento del Porto e della città di Molfetta con il territorio regionale"* (pag.3) è eliminato;

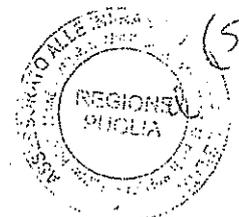
La sottoscrizione dell'addendum è condizione di efficacia del Protocollo d'Intesa di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

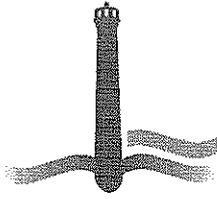
Il presente allegato consta di

n° 5 pagine

Il Dirigente del Servizio

*[Handwritten signature]*





**AUTORITÀ PORTUALE  
DEL LEVANTE**

Porti di Bari, Barletta, Monopoli

*allegato 54*

---

## **AUTORITÀ PORTUALE DI BARI PIANO OPERATIVO TRIENNALE**

---

2014 - 2016

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 -2016  
concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali  
e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati  
(art.9, comma 3, Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.)



dei corridoi sia perché tutte le politiche di sviluppo dell'Unione saranno costruite intorno ai nodi della rete centrale TEN-T.

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

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

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

La facilità di collegamento con l'altro porto core pugliese del corridoio, quello di Taranto, può infine creare le migliori condizioni per consentire di sfruttare al meglio il potenziamento della rete ferroviaria Napoli-

Bari e, quindi, per la creazione di una efficace piattaforma intermodale meridionale europea che guarda verso il resto del pianeta a disposizione sia delle merci (Taranto) che dei passeggeri (Bari).

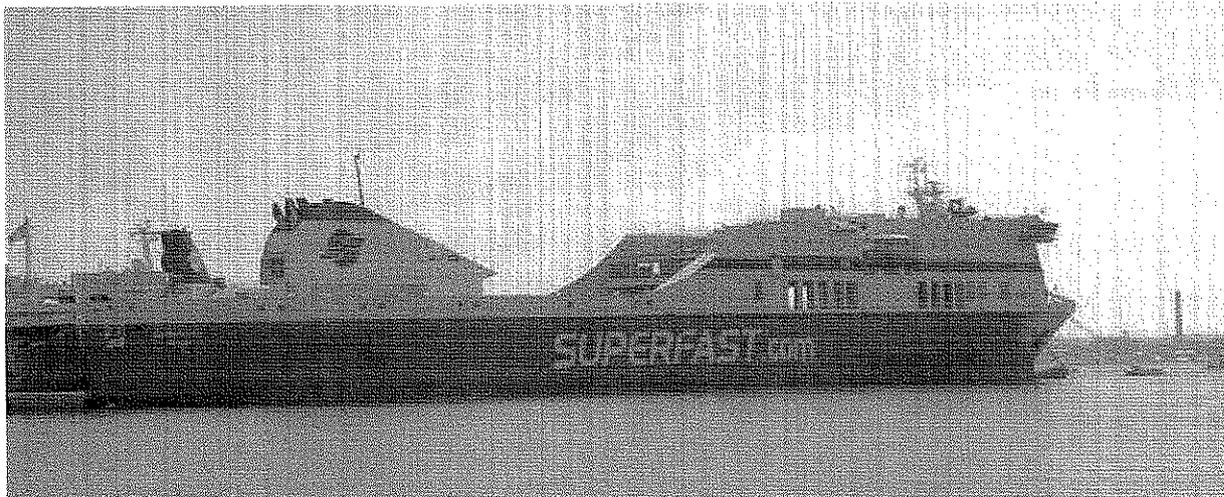
### Il programma Connecting European Facilities: gli indirizzi dell'Autorità Portuale del Levante

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

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

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

Ove necessario, al fine di raggiungere gli obiettivi di un progetto di interesse comune e qualora la loro partecipazione sia debitamente giustificata, i Paesi terzi e gli



l'Autorità Portuale dovrà continuare ad assecondare queste scelte del mercato impegnandosi altresì per aumentare, sempre di più, l'appeal dei porti.

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

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

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

### L'ampliamento al porto di Molfetta: linee di indirizzo

La visione di "area vasta" ha visto, con gli atti compiuti dal Consiglio Comunale e dal Comitato Por-

tuale, il compiersi di decisivi passi in avanti verso l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale al porto di Molfetta. Per questo il POT 2014/2016 ritiene corretto dover avanzare alcune ipotesi di lavoro per lo sviluppo dei traffici nel porto di Molfetta. Tali ipotesi si possono così sintetizzare:

Porto vecchio: riqualificazione dell'area, in collaborazione con il Comune, per potenziare le destinazioni per la pesca, la nautica da diporto, gli sport nautici e gli usi urbani (waterfront);

Porto nuovo: supporto al Comune per il completamento dell'opera con fondali a -9,5 mt. e sua destinazione per lo svolgimento di traffico commerciale container/ro-ro (Terminal Middle East o Turchia) ovvero ad altre funzioni da acquisire anche mediante gara internazionale che consentano di attirare traffici aggiuntivi rispetto a quelli gestiti all'attualità nei porti del network. Successivamente all'inserimento nella circoscrizione dell'Autorità Portuale saranno attivate tutte quelle fasi di presa in carico del porto con attivazione di una fase di studio dell'infrastruttura esistente finalizzata alla manutenzione ordinaria degli spazi a terra e degli specchi acquei. Nel contempo saranno omogeneizzate le procedure per il rilascio delle concessioni demaniali, per la gestione del lavoro portuale ed il rilascio delle autorizzazioni di impresa, per il controllo degli accessi in porto nelle aree di security mediante il PCS GAIA. Per quanto attiene al completamento del porto nuovo, all'attualità interessato da provvedimenti dell'Autorità giudiziaria, sarà avviata una fase di valutazione, d'intesa con il Comune e la Regione, per l'individuazione delle migliori modalità per la prosecuzione dei lavori mediante l'utilizzazione dei finanziamenti già disponibili.

## IL SISTEMA LOGISTICO PUGLIESE

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

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

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

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

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



Servizi.

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

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

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

- *la visione di pianificazione non può che essere di rete e deve integrare le vie di collegamento ferroviario, stradale e le aree retroportuali. Il sistema dei corridoi, basato sui nodi "core" di Taranto e Bari deve fungere da rete di trascinamento per un sistema regionale che comprende un porto comprensivo (Brindisi) ed una preziosa rete di porti al servizio dell'economia territoriale come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto.*
- *il riequilibrio modale pone le sue prerogative sulla crescita del trasporto combinato. L'intermodalità con efficaci interventi di incentivo orientati a sostegno del trasporto merci soprattutto alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, riuscirà a ridurre il profondo divario esistente tra la gomma ed il ferro;*
- *le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo sviluppo territoriale. La valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, anche ai fini degli adeguamenti, de-*

vono essere programmate in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione tecnologica.

- I porti non sono parcheggi per navi, ma industrie che debbono promuovere sviluppo e crescita.
- è necessaria una governance che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori, sempre più configurati come grandi soggetti multinazionali, in qualche caso oligopolisti, e le istanze territoriali rappresentate dai porti con i loro lavoratori. Il riequilibrio di queste istanze nell'attività marittimo-portuale è necessario all'affermazione del progresso e di crescita.
- le spinte del mercato chiedono una sempre maggiore qualità di servizi, processi, efficienza delle imprese e competenza delle risorse umane. Per questo servono Autorità Portuali dotate di autonomia finanziaria ed amministrativa, poteri di coordinamento e risorse umane qualificate."

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

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

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

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

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

Detta proposta di Piano Attuativo - pur dando atto che l'articolo 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 set-

tembre 2014 (cosiddetto decreto "Sblocca Italia") ha disposto l'adozione del "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" che prevede che questa pianificazione nazionale sia realizzata tenendo conto di un processo che, al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, tende alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento funzionale delle Autorità portuali esistenti - conferma, pertanto, lo schema delle tre Autorità Portuali esistenti confermando solo la necessità della cancellazione di quella di Manfredonia che dovrebbe entrare nel Subsistema del Levante.

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

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

La cooperazione sarà orientata ai tradizionali Paesi dell'altra sponda dell'adriatico non trascurando la possibilità di partecipare ad interventi che riguarderanno la programmazione prevista per la macro-regione adriatico-ionica oltre a quelli che consentiranno di entrare nelle reti dei principali porti dell'Unione Europea. Supporto e sostegno, infine, sarà assicurato alle iniziative che la Regione Puglia potrà avviare a seguito dell'approvazione da parte del Parlamento nazionale della proposta di legge per la costituzione in alcuni porti della regione, tra cui quelli rientranti nell'Autorità Portuale del Levante, della ZES, Zone Economiche Speciali, che ben potranno costituire un volano per la crescita dell'economie dei territori e conseguentemente dei traffici portuali.

## IL SISTEMA PORTUALE DELL'AUTORITÀ DEL LEVANTE AL SERVIZIO DEL GRANDE BACINO PRODUTTIVO DELLA PUGLIA CENTROSETTENTRIONALE E DELLA BASILICATA ORIENTALE

Un punto di forza dell'economia meridionale nazionale e mediterranea

di **Federico Pirro**

docente di Storia dell'Industria

Università di Bari con la collaborazione della dott.ssa Giuseppina Damato

Premessa

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

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

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

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

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

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

Rimandando a paragrafi successivi l'approfondimento analitico di quanto appena evidenziato, basti pensare a cosa rappresenti già oggi e ancor più in un prossimo futuro - in termini di volumi produttivi e di trasporti di componentistica e beni finiti - il grande polo dell'automotive di San Nicola di Melfi grazie al sito della Sata-FCA - destinato a diventare la più grande fabbrica del Gruppo in Europa per numero di addetti - pari ormai con le nuove assunzioni a 7.917 - e alle 18 aziende del suo indotto di primo livello, insediate accanto al grande impianto. Peraltro è opportuno evidenziare che lo stabilimento della FCA di Melfi già oggi è divenuta per numero di occupati la **terza fabbrica in Italia** - dopo l'**Ilva** di Taranto (11.480 occupati diretti) e la **Sevel** ad Atesa in provincia di Chieti (6.106).

Peraltro lungo la più volte ipotizzata 'diretrice ofantina' - l'asse stradale che da Barletta giunge sino a Calitri in Irpinia, lambendo San Nicola di Melfi - lo scalo barlettano, ad esempio, potrebbe candidarsi a divenire anche - con la realizzazione di opere di adeguamento funzionale e l'arrivo di un vettore specializzato - porto di imbarco di una quota delle **300mila nuove Jeep Renegade e 500X** - destinate ad essere costruite annualmente a

*ecologici ed isothermici, la diagnostica, il segnalamento e gli scambi ferroviari, le macchine olearie, la quadristica elettrica, l'automazione e la robotica, i martelloni demolitori, la carpenteria per l'edilizia, il condizionamento e l'impiantistica con montaggi e manutenzioni eseguiti spesso in siti di industrie di processo, fuori dalla regione;*

- nella vasta branca della **chimica** le produzioni di *pneumatici, contenitori in vetro cavo, farmaceutici, detersivi, materie plastiche;*
- nell'**ict**, *software* per molteplici usi e diversi segmenti di mercato ed *esercizi di call center;*
- nel **tac**, *confezioni di abiti da sposa e da cerimonia, camicerie, abbigliamento per bambini, maglierie, biancheria intima, calzature in pelle da donna, safety shoes;*
- nel **legno-mobilito**, *salotti imbottiti in pelle, cucine componibili e altri arredi domestici;*
- nei **materiali da costruzione**, *lavorazioni di materiali lapidei e produzione di cemento, calce e prefabbricati.*

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

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

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

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

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

Ci riferisce in particolare alla **Birra Peroni**, alle aziende agroalimentari **Saicaf**, agli oleifici **F.lli Rubino e Dentamaro**, alle imprese meccaniche e dell'ict Luciano **Russo e Hp** in prossimità dell'autostrada per Taranto, e ad altre piccole aziende lungo vie periferiche del capoluogo. Non mancano poi piccole imprese meccaniche, edili, impiantistiche e agroalimentari nelle frazioni di Bari di S.Spirito, Palese, Torre a Mare, Ceglie, Carbonara. Comunque la *sezione di gran lunga più significativa* in termini di unità locali e addetti - poco più di 500 con circa 15.000 occupati - è localizzata nell'agglomerato di Bari-Modugno del Consorzio Asi. A tale organismo consortile fanno capo anche l'agglomerato di Bitonto-Giovinazzo, ancora da attrezzare, e quello di Molfetta, investito soprattutto negli ultimi 15 anni da massicci processi localizzativi di strutture industriali e commerciali, avviatisi una volta completati gli insediamenti nel contiguo Pip-Piano per gli insediamenti produttivi destinato alle imprese artigiane, il cui attrezzamento funzionale era stato iniziato nei primi anni Ottanta.

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

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

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

- **la meccanica**, la prima in assoluto per numero di addetti grazie alla presenza di grandi industrie dell'*automotive* con i loro subfornitori, e poi alla *produzione di pompe, valvole e sistemi per l'energia, armamento ferroviario, motoristica, tecnologie e materiali per l'edilizia, apparecchi per il condizionamento, carrozzerie*

- 4) la fabbrica di pneumatici della nipponica Bridgestone - leader mondiale nel comparto - è l'**unica** di tale gruppo in Italia.
- 5) lo stabilimento della tedesca Getrag è uno dei **più grandi nel mondo** fra quelli del Gruppo fuori dalla Germania.
- 6) nella fabbrica della Magneti Marelli di Bari si produrranno **motori elettrici** per auto ibride.

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

Nella lunga fase recessiva del periodo 2008-2014 - che ha duramente colpito sia pure in forme e con intensità diverse, larga parte delle aziende insediate anche nella zona industriale di Bari-Modugno - hanno tuttavia contribuito a conservare in buona misura integre le capacità produttive dei maggiori impianti, ma anche di molte Pmi, alcuni *rilevanti investimenti* che ricevuto un supporto negli incentivi posti a disposizione dalla Regione Puglia a valere sui fondi comunitari 2007-2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli investimenti esteri sono pervenuti da Germania, Russia, Francia, Stati Uniti e Regno Unito. Eccone alcuni in dettaglio che hanno interessato siti produttivi localizzati nell'Asi di Bari e nell'hinterland provinciale:

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

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

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

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

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

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

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

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

A) lungo la costa a Sud del capoluogo:

- **Mola di Bari**, industria aerospaziale (**Sitael**), imballaggi per ortofrutticoli (**C.I.O.Cooperativa Imballaggi Ortofrutticoli**);
- **Polignano**, lavorazioni ortofrutticole (**SOP, Società Ortofrutticola Polignanese**);
- **Monopoli** ove emergono gli stabilimenti della **Mer.Mec** - leader mondiale nella diagnostica ferroviaria e nel segnalamento - della **Black Shape** (aeronautica), della **Block Shaft** (antifurti meccanici), della **Casa Olearia Italiana** del Gruppo Marseglia - fra i *maggiori produttori internazionali* di biodiesel e di energia da biomasse - della **Eco Leather**, attiva nella lavorazioni di pellami per automotive e arredamento. Presenti fra le altre anche la **Surgelsud** (surgelazione di prodotti agricoli e ittici), la **Plastic Puglia** del Gruppo industriale Colucci (tubi in polietilene e sistemi per l'irrigazione), la **Socoges** (motoristica), la **Marr** del **Gruppo Cremonini**. Lo scorso anno il porto di Monopoli ha movimentato 430mila tonnellate di merci.

B) lungo la costa a Nord del capoluogo:

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

C) lungo l'ex strada statale 98:

- **Bitonto**, industrie di lavorazione materie plastiche (**G.Plast Sud, Pachers, Kulck, Schettin Plast**), industrie olearie (**Desantis**), meccaniche (**Officine Giordano, OSB, Centrifughe Barracane-macchine olearie**);
- **Ruvo**, materiali per l'edilizia (**Silmer**), agroalimentari (**Cantina Il Grifo**), chimica (**ItelPharma**);
- **Corato**, polo di industrie agroalimentari - fra cui spiccano il **Gruppo Casillo**, leader nazionale nel comparto e a livello internazionale nel trading cerealicolo, il **Molino Tandoi**, industrie pastarie (marchi **Riscossa** e **Granoro**) e olearie (**Ribatti**) - meccaniche (**Cta**), cartotecniche (**Fas**);

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

- **Gioia del Colle**, con imprese meccaniche (**AC Boiler** ex Ansaldo Caldaie e **La Nuova Meridionale Grigliati**), lattiero-casearie (**Granarolo e Capurso**), enologiche, vetrarie (**Vebad**) e dei materiali da costruzione. Numerosi inoltre i piccoli caseifici produttori di 'mozzarelle', rinomato alimento locale;
- **Acquaviva delle Fonti**, nella cui area Pip sono insediate fra le altre **Ifac Inox** (furgoni isotermici), la **Onda Pack** (cartotecnica), **Gas Natural** (energia);
- **Santeramo in Colle**, che ospita fra l'altro il quartier generale della **Natuzzi**, leader mondiale nella produzione di mobili imbottiti in pelle, quotata alla Borsa di New York dal 1993;
- **Altamura**, con opifici di numerose industrie molitorie, fra cui la **Barilla**, di prodotti da forno (**Di Leo, Oropan**), meccaniche (**Gielle**, estintori), impiantistiche (**Saem**) e del legno-mobilio;
- **Gravina**, industrie molitorie (**Molino Andriani, Molino Di Benedetto**), meccanica per l'agroalimentare (**CMA**), informatica (**Macnil-Zucchetti**).

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

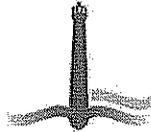
- **Capurso**, meccanica (**Comec, Metalarte**), produzione di materassi (**Michiflex, Nicoliflex**);
- **Noicattaro**, attività molitorie (**Divella**), segherie (imballaggi per ortofrutticoli), lavorazione ortofrutta (**Dr. Franco Pignataro**);
- **Rutigliano**, ove il Gruppo alimentare **Divella** ha in esercizio il suo imponente pastificio e uno dei due molini, mentre l'altro è localizzato nella vicina Noicattaro. Nell'area è insediato anche il grande impianto cartotecnico della **Carton Pack**. Da segnalare anche la **Giuliano Puglia Fruit** e la **Orchidea Fruit**;
- **Conversano**, sede dell'industria televisiva **Telenorba**, leader in Italia fra le emittenti locali ed anche di aziende agroalimentari (**Gessyca gelati**), meccaniche (**Longo Veicoli Industriali e Pollicelli**) e di imballaggi in metallo (**Asa Mediterranea**);
- **Castellana Grotte**, che ospita industrie vetrarie (**Ve.Me**) e agroalimentari;
- macchine per il packaging (**TEC.M.EL**);
- **Putignano**, ove è localizzato un numero elevato di imprese di abiti da sposa e di confezioni per bambini, fra cui la **Giovanna Sbiroli** e la **Mafrat**, agroalimentari (**Cap, Dolce Bontà**), meccaniche (**Icam, Mangini, Smetar**), cartotecniche (**De Robertis&Figli**), mangimistiche (**Veronesi**);
- **Noci**, sede di imprese edili (Gruppi **Intini, Fusillo, Putignano**), agroalimentari e dell'abbigliamento (**Nocese Manifatture**);
- **Alberobello**, industrie alimentari (**Cantina Albea, Antico Pastificio dei Trulli, Pastificio Pmc**);
- **Locorotondo**, industrie enologiche (**Cantina di Locorotondo**).

F) Conca barese:

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

Crescenti, inoltre, negli ultimi anni sono state le attività di generazione di energia da combustibili fossili e da fonti rinnovabili - con la costruzione della centrale a turbogas della Sorgenia (Modugno), di una centrale a biomasse a Molfetta e di numerosi parchi eolici e fotovoltaici sulle alture della Murgia e in altre contrade del

allegato 54

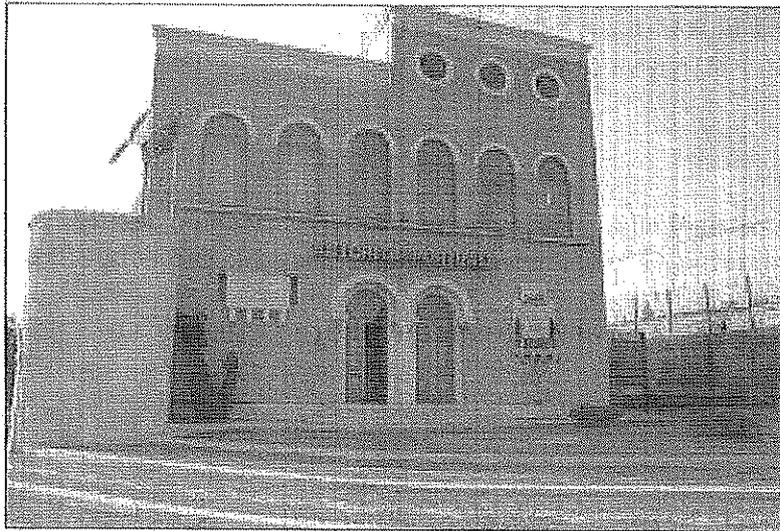


**AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE**  
(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

**Pianificazione strategica della portualità e della logistica**  
(Decreto legge 12 settembre 2014 n.133 convertito con legge 11 novembre 2014 n.164)

**Resoconto interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

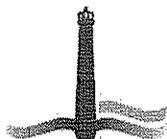


Bari, dicembre 2014

Il Segretario Generale  
*Mario Sommariva*

Il Presidente  
*Enrico Sisto Mariani*

*(Documento elaborato con il supporto del Servizio Infrastrutture, Innovazione Tecnologica e Pianificazione Strategica)*



## AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

### 2. Visione strategica d'insieme

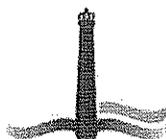
I porti del Levante, vale a dire quelli di Bari, Barletta e Monopoli che compongono la circoscrizione territoriale dell'Autorità, hanno una lunga tradizione storica di relazioni con i Balcani ed in generale con la sponda est dell'Adriatico.

E' facile rintracciare, negli archivi storici, patti di amicizia fra Monopoli e Ragusa (Dubrovnik); documenti che testimoniano di esenzioni fiscali e tributarie in favore delle navi provenienti da Cattaro e destinate al porto di Barletta, legami culturali e religiosi stabili e strutturati fra la nostra terra e quelle città, linee marittime regolari fra Molfetta e Durazzo.

Il legame con la storia e le proprie radici serve sempre a rintracciare i percorsi di un possibile futuro e non vi è dubbio che il destino dei porti del levante sia segnato dalla relazione sempre più ampia e profonda con l'est geografico, con tutto ciò che inizia dalla sponda adriatica ma si propaga, per migliaia di chilometri verso un oriente che appare ogni giorno più vicino. La denominazione " del Levante" assunta dall'Autorità portuale di Bari vuole cogliere sia il significato dell'ampliamento territoriale che la proiezione verso Est, tradizionale di questo territorio, al servizio del quale questa Autorità opera.

L'esperienza di ricerca "sul campo", realizzata in questi anni dall'Autorità portuale, ci dimostra che la relazione commerciale fra i porti del levante ed il loro hinterland orientale ed occidentale, può essere strutturato come una serie di almeno tre cerchi concentrici che si allargano progressivamente raggiungendo paesi, fra loro, sempre più lontani. In maniera semplificata si possono inserire nel primo cerchio sul versante Ovest, la Puglia, la Campania e più in generale le regioni del mezzogiorno d'Italia; sul versante Est i paesi di destinazione delle linee marittime ed i loro retroterra più prossimi vale a dire l'Albania con il Kosovo e la Macedonia, la Grecia, il Montenegro e la Croazia. Il secondo livello di relazioni può comprendere, ad occidente, il centro nord Italia fino alla Svizzera, nuova patria della diaspora kosovara mentre ad oriente ci si spinge fino a Bosnia, Serbia, Bulgaria, Romania e Turchia. La terza proiezione di flusso va ad oriente fino alle Repubbliche caucasiche e l'Iran mentre ad occidente comprende tutta l'Europa continentale, comprese Spagna e Portogallo ed il nord in genere con propaggini nella penisola scandinava.

Le principali zone di riferimento dei traffici che interessano i porti del Levante, quindi, al netto delle rinfuse liquide movimentate (gasolio e benzina a Barletta e olii vegetali e biodiesel a Monopoli) che rientrano nel cabotaggio nazionale, sono le macro aree dell'Europa Sud orientale e del Nord Africa, confermando la proiezione sud-orientale ed euro-mediterranea dei porti del network.



## AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE (Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

Questo scenario di sviluppo, fra l'altro, era già stato disegnato nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia approvato con la L.R. 23 giugno 2008 n.16 e confermato nel successivo Piano Attuativo per il triennio 2009/2013. In detto piano, analizzando le priorità della rete portuale per il trasporto merci, la prima necessità segnalata fu quella del rafforzamento delle sinergie operative di rete tra porti e nodi principali. Tale sinergia di indicava dovesse essere avviata anche a livello locale, attraverso la realizzazione di sottosistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali.

Si confermava, quindi, l'utilità di proseguire nella creazione del Subsystema del Levante, composto dai porti di Bari, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Molfetta, con il coordinamento dell'Autorità Portuale di Bari, a sua volta integrato con i poli logistici di riferimento e cioè con l'Interporto di Bari, il Centro merci di Cerignola ed il Centro merci di Incoronata.

