



LA DIMENSIONE COMMERCIALE DEI PRINCIPALI PORTI PUGLIESI

Introduzione

Nel Mar Mediterraneo transita il 20% del traffico marittimo mondiale, di cui il 25% costituito da servizi di linea container e il 30% da traffico petrolifero. Nonostante la crescita dell'area Sud-Mediterranea, circa l'80% dei flussi di importazione e di esportazione rimangono concentrati nell'area Europea¹.

In un Mediterraneo che sta recuperando una nuova centralità, il Mezzogiorno si caratterizza come piattaforma logistica di collegamento tra l'Europa continentale e l'Asia, attraverso le rotte che attraversano il Canale di Suez.

I dati relativi al peso dei porti meridionali rispetto al totale dei traffici marittimi nazionali evidenziano la rilevanza di tale modalità logistica e di trasporto e le opportunità che le filiere produttive meridionali, soprattutto agroalimentare, abbigliamento, aerospazio, automotive e bio-farmaceutico, possono cogliere nell'ottica di una proiezione internazionale².

Il posizionamento geografico della Puglia può costituire una opportunità per il sistema portuale regionale, divenendo il canale di transito dei traffici che da Sud percorrendo la penisola arrivano nel Nord Europa e di quelli con l'Oriente, e il naturale punto di sbocco di regioni, quali la Basilicata, che non dispongono di porti commerciali. Ciò, anche in considerazione della vocazione che i porti pugliesi hanno storicamente avuto.

¹ADSP Mar Adriatico Meridionale, *Piano regolatore di Sistema portuale. Processo di formazione del Documento di Pianificazione Strategica. Documento definitivo, Ottobre 2019*, Bari.

²SRM (2019), *Italian Maritime Economy, 6° Rapporto Annuale*, Napoli.

Il presente contributo intende fornire un quadro riepilogativo e d'insieme della dimensione commerciale dei principali porti pugliesi, attraverso l'osservazione dei volumi di merci e passeggeri in transito, censiti da Assoportì sulla base delle comunicazioni delle singole Autorità di Sistema Portuale.

1. *Analisi dei dati*

Il porto di Bari conferma e consolida la propria leadership regionale con un trend di crescita positivo, in affanno gli scali di Taranto e Brindisi, complici crisi settoriali e occupazionali.

Nell'arco degli ultimi 10 anni, il porto di Bari è l'unico ad aver incrementato i propri traffici (+7,8%) assestandosi intorno a circa 5,5 milioni di tonnellate. Come noto, le vicende che hanno interessato il porto di Taranto circa la delocalizzazione della Società Evergreen, hanno determinato, dopo il 2011, il ridimensionamento del peso del porto ionico, e della Puglia nel suo complesso, nel panorama nazionale. Taranto è passata da una quota sul totale delle merci transitate nei porti italiani di 8,5% nel 2008 al 4,2% del 2018: le tonnellate di merci movimentate a Taranto si sono più che dimezzate, passando da 43,2 milioni (2008) a 20,4 milioni di tonnellate (2018). Anche il porto di Brindisi ha fatto registrare una contrazione non trascurabile: -38,7% e una perdita netta di circa cinque milioni di tonnellate di traffici (Tab. 1).

Tab. 1– Merci totali in transito nei principali porti della Puglia e totale Italia (valori assoluti in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2008 e 2018.

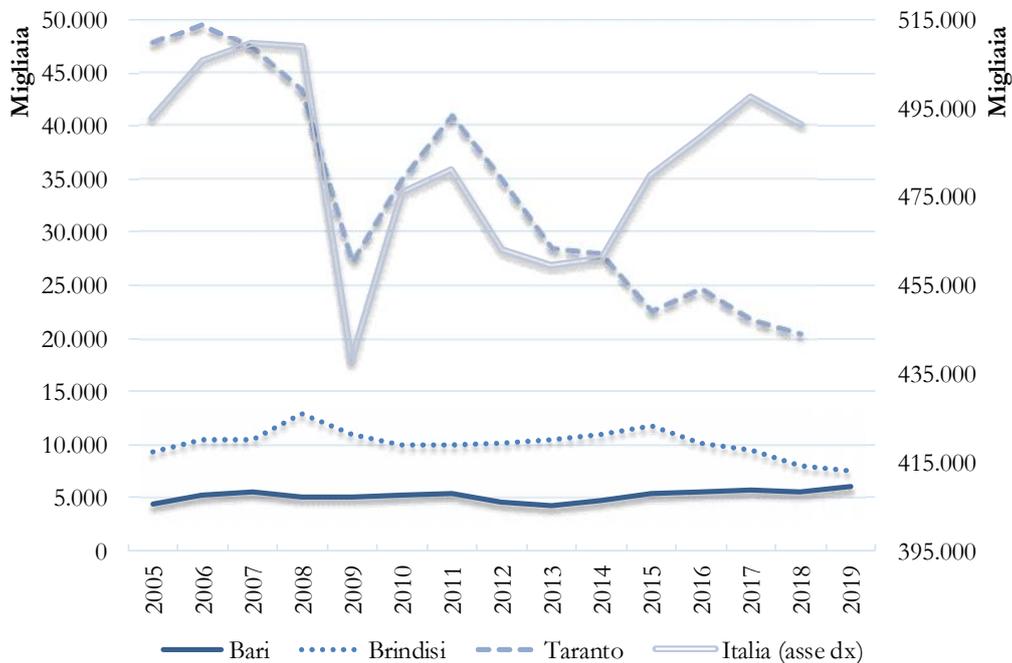
Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	5.093.208	1,0	5.489.085	1,1	7,8
Barletta*	889.319	0,2	876.425	0,2	-1,4
Brindisi	12.967.661	2,5	7.948.996	1,6	-38,7
Taranto	43.270.800	8,5	20.433.433	4,2	-52,8
Italia	509.072.697	100,0	491.390.340	100,0	-3,5

*La prima annualità disponibile è il 2010

Fonte: Assoportì, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Non appare di secondaria importanza il fatto che il trend nazionale, dopo la crisi, registrata in particolare nel 2009, a partire dal 2014, abbia evidenziato un andamento nettamente crescente, a fronte delle serie storiche relative ai porti pugliesi che, per altro verso, fanno registrare flessioni (Taranto e Brindisi) o livelli sostanzialmente costanti (Bari) (Fig. 1).

Fig. 1 – Merci totali in transito nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia(asse dx) (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2019.

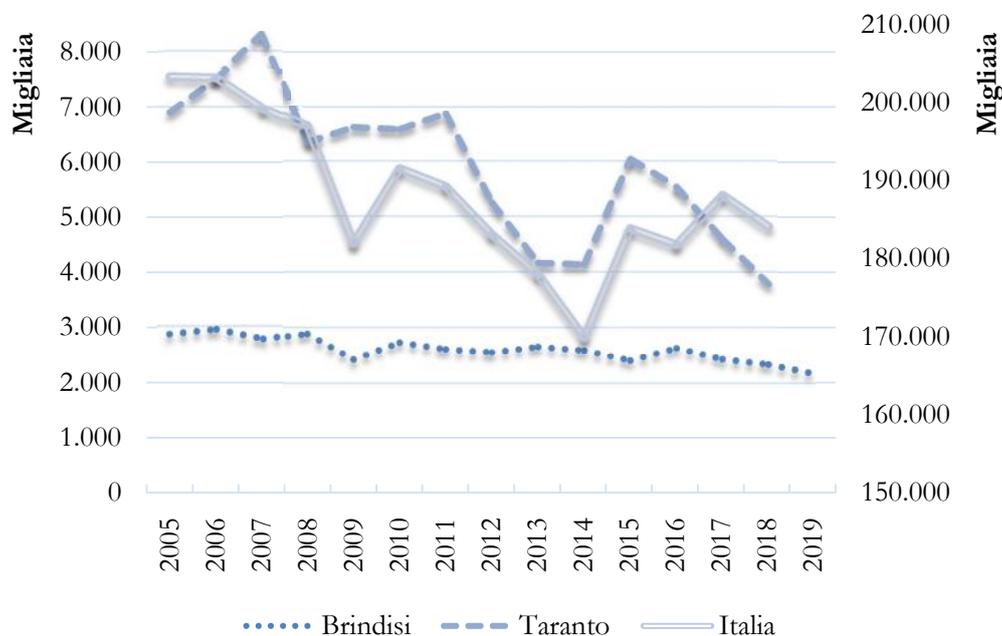


Fonte: Assoportori, ASP Mar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

L'osservazione dei valori relativi ai volumi di rinfuse liquide evidenzia un complessivo trend decrescente a livello regionale e nazionale (-6,5%). È ancora il porto di Taranto a determinare la flessione maggiore (2008-2018) con un -40,4%, passando da 6,3 a 3,8 milioni di tonnellate e una riduzione dal 3,2% al 2,1% dell'incidenza percentuale sul totale nazionale. L'unica variazione positiva riguarda il porto di Barletta, dove, nel 2018, le rinfuse liquide transitate ammontano a 346 mila tonnellate (+25,4% rispetto al 2008) (Tab. 2 e Fig. 2).

In merito alla quantità di rinfuse solide transitate attraverso i principali porti pugliesi (Tab. 3), emerge un trend decrescente (fatta eccezione per il porto di Bari: +37,8% nella decade 2008-2018). La flessione generale si registra anche a livello nazionale, dove tra il 2008 e il 2018 si osserva una contrazione del 26,6%.

Fig. 2 - Rinfuse liquide nei porti di Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2019.



Fonte: Assoport, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Tab. 2 – Rinfuse liquide nei principali porti pugliesi e totale Italia – Anni 2008 e 2018 (valori assoluti in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale).

Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	18.800	0,0	-	-	-100,0
Barletta	276.352	0,1	346.629	0,2	25,4
Brindisi	2.884.117	1,5	2.330.278	1,3	-19,2
Taranto	6.338.663	3,2	3.779.133	2,1	-40,4
Italia	196.869.510	100,0	184.007.463	100,0	-6,5

Fonte: Assoport, ASP Mar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Il porto di Taranto, che nel 2008 copriva un quarto dei traffici nazionali di rinfuse solide, per effetto della crisi del comparto siderurgico, è quello che subisce le maggiori perdite assolute di merci movimentate (-10 milioni circa di tonnellate pari a -46,3%), portandosi a circa 11,7 milioni di tonnellate e incidendo sul totale nazionale per il 17,8%; anche Brindisi e Barletta registrano decrementi degni di nota, rispettivamente del 60% e 34%, sebbene meno rilevanti in termini assoluti. Di

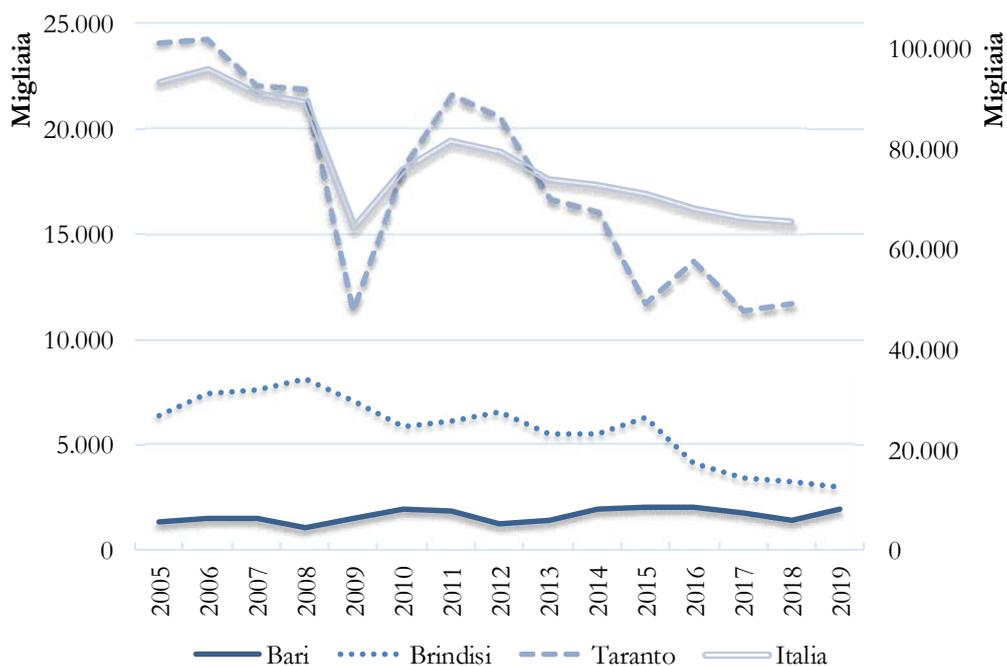
contro, il porto di Bari è la sola realtà a far registrare un delta positivo del 37,8%, facendo rilevare per il 2018 movimenti di rinfuse solide per circa 1,5 milioni di tonnellate, pari al 2,2% del totale nazionale (Fig. 3).

Tab. 3 - Rinfuse solide nei principali porti pugliesi e totale Italia (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2008 e 2018.

Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	1.057.046	1,2	1.456.186	2,2	37,8
Barletta	763.319	0,9	496.688	0,8	-34,9
Brindisi	8.164.715	9,1	3.233.932	4,9	-60,4
Taranto	21.774.978	24,4	11.702.405	17,8	-46,3
Italia	89.312.476	100,0	65.591.140	100,0	-26,6

Fonte: Assoport, ASP Mar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Fig. 3 - Rinfuse solide nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) - Anni 2005-2019 (valori in migliaia di tonnellate).



Fonte: Assoport, ASP Mar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Complessivamente le merci varie in colli transitate per i principali porti pugliesi ammontavano, nel 2018, a circa 11 milioni di tonnellate, a fronte di oltre 21 milioni di tonnellate nel 2008. A livello nazionale, al contrario, si registra un incremento dell'8,5%, con un delta positivo di circa 19 milioni di tonnellate (Tab. 4 e Fig. 4). La maggiore contrazione in termini assoluti (-10,2 milioni di tonnellate) riguarda il porto

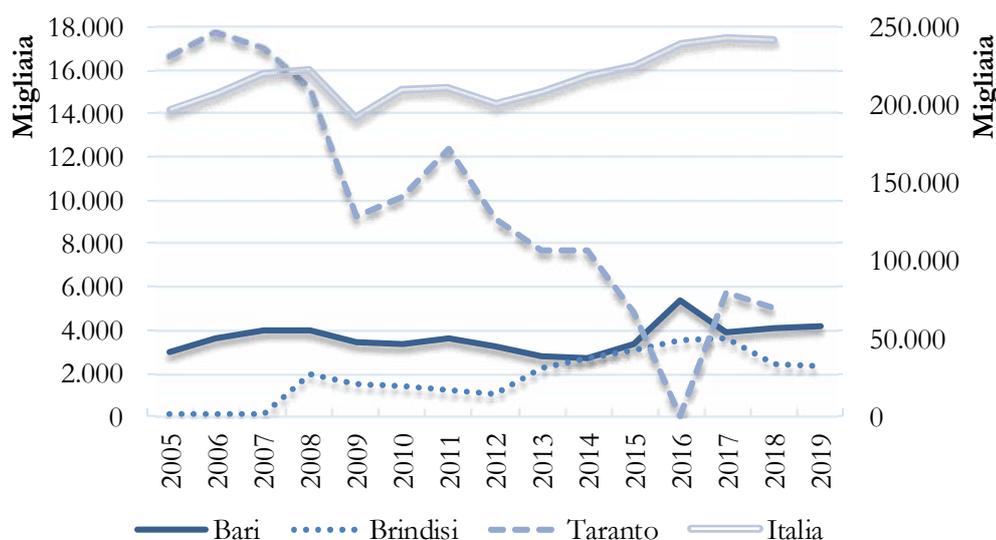
di Taranto, che rispetto a dieci anni prima perde oltre il 67,3% dei traffici; per altro verso, cresce il porto di Brindisi che da quasi 2 milioni di tonnellate nel 2008 passa a circa 2,4 milioni di tonnellate nel 2018.

Tab. 4 – Merci varie in colli nei principali porti pugliesi e totale Italia (valori in tonnellate e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2008 e 2018.

Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Tonnellate	Quota %	Tonnellate	Quota %	
Bari	4.017.362	1,8	4.032.899	1,7	0,4
Barletta	114.146	0,1	33.108	0,0	-71,0
Brindisi	1.918.829	0,9	2.384.786	1,0	24,3
Taranto	15.157.159	6,8	4.951.895	2,0	-67,3
Italia	222.890.711	100,0	241.791.737	100,0	8,5

Fonte: Assoport, ASP Mar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Fig. 4 - Merci varie in colli nei porti di Bari, Brindisi e Taranto (asse sx) e totale Italia (asse dx) – (valori in migliaia di tonnellate). Anni 2005-2019.



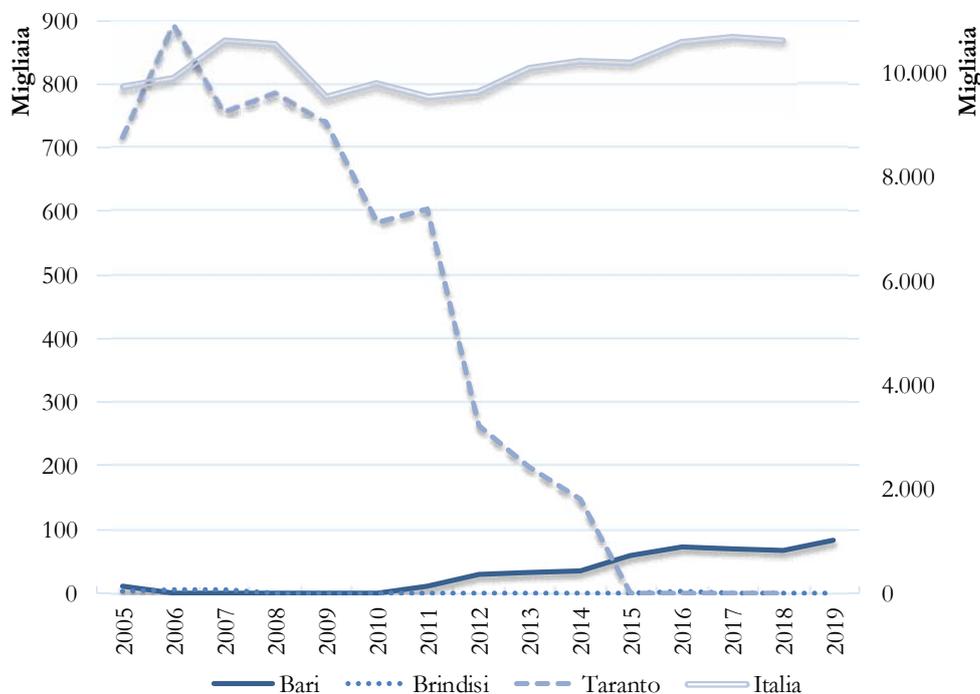
Fonte: Assoport, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Tab. 5 – Contenitori movimentati nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (valori in unità e incidenza percentuale sul totale nazionale). Anni 2008 e 2018.

Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Unità	Quota %	Unità	Quota %	
Bari	113	0,0	68.262	0,6	60.308,8
Brindisi	673	0,0	12	0,0	-98,2
Taranto	786.655	7,5	-	-	-100,0
Italia	10.549.886	100,0	10.606.170	100,0	0,5

Fonte: Assoport, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Fig. 5 - Contenitori movimentati nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (valori in migliaia). Anni 2005-2019.



Fonte: Assoporti, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

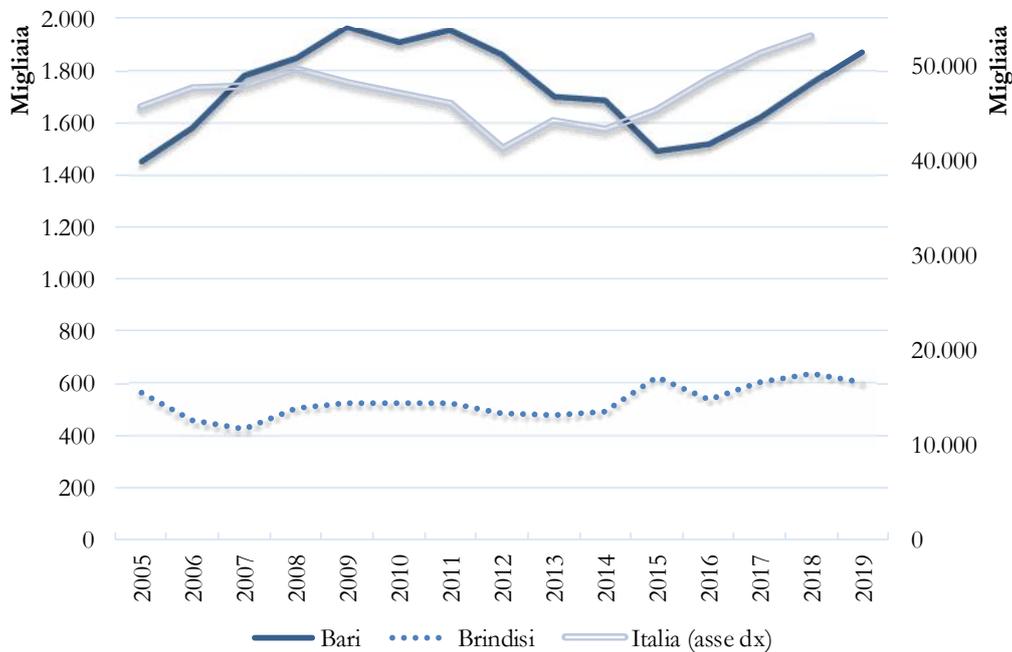
L'effetto dell'abbandono del porto di Taranto da parte della società Evergreen e il progressivo blocco delle attività emerge chiaramente anche dai dati relativi al numero di container movimentati (Tab. 5 e Fig. 5), che si sono azzerati a fronte di un ammontare di quasi 786 mila (il 7,5% del totale nazionale) rilevato nel 2008. In crescita esponenziale risulta, invece, il traffico nel porto di Bari che, da poche unità nel 2008, registra nel 2018 oltre 68 mila contenitori. Molto lieve è la crescita del dato nazionale.

Tab. 6 – Totale passeggeri nei porti di Bari, Brindisi e Taranto e totale Italia (unità e valori percentuali). Anni 2008 e 2018.

Porto	2008		2018		Var. % 2018/2008
	Totale	Quota %	Totale	Quota %	
Bari	1.846.408	3,7	1.753.075	3,3	-5,1
Brindisi	504.373	1,0	637.340	1,2	26,4
Taranto	189	0,0	658	0,0	248,1
Italia	49.756.350	100,0	53.181.028	100,0	6,9

Fonte: Assoporti, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Fig. 6 – Passeggeri in transito nei porti di Bari e Brindisi (asse sx) e totale Italia(asse dx) (valori in migliaia). Anni 2005-2019.



Fonte: Assoporti, ASPMar Ionio, ASP Mar Adriatico Meridionale. Elaborazioni IPRES (2020).

Con riferimento al movimento passeggeri (Tab. 6 e Fig. 6), il porto di Bari ha il primato assoluto con oltre 1,7 milioni di transiti nel 2018 (3,3% del totale nazionale); si registra, però, un calo di circa 5 punti percentuali rispetto al 2008. Incoraggiante è quanto emerge dalla realtà di Brindisi che vede aumentare il numero di passeggeri di circa 130 mila unità in dieci anni. A livello nazionale il trend è in espansione come attestato dalla variazione positiva pari a 3,5 milioni di passeggeri tra il 2008 e il 2018 (+6,9%).

2. Conclusioni

Dai dati rinvenuti dalle singole Autorità di Sistema Portuale della Puglia si osserva, nell'ultima decade, un forte ridimensionamento del porto di Taranto nel traffico merci e container da attribuire sostanzialmente alla crisi del siderurgico e alla rilocalizzazione di Evergreen. Il porto di Bari mantiene sostanzialmente il volume dei transiti passeggeri, ma cresce notevolmente nel traffico di container. Il porto di Brindisi cresce sia nel traffico container che passeggeri.

Nel dettaglio, questo riposizionamento dei principali porti pugliesi lascia intravedere il primato di Bari, quale unica realtà in regione ad aver incrementato,

nell'ultima decade, i propri traffici (+7,8%). La delocalizzazione della Società Evergreen ha ridimensionato il ruolo di Taranto: se nel 2008 rappresentava oltre l'8% delle merci movimentate in Italia, oggi l'incidenza si è dimezzata.

Non secondario è il fattore 'crisi economica' (in particolare nel 2009) che ha ridimensionato molto l'attività di Brindisi.

Circa i volumi di rinfuse liquide, l'unico incremento nel decennio 2008-2018, riguarda il porto di Barletta; per le rinfuse solide, invece, è Bari a far rilevare un trend in controtendenza rispetto al dato nazionale: rispettivamente +37,8% e - 26,6%.

Le merci varie in colli transitate per i principali porti pugliesi ammontavano, nel 2008, ad oltre 21 milioni di tonnellate, a fronte dei circa 11 milioni osservati nel 2018 facendo registrare un delta negativo di oltre il 90% a fronte di un incremento nazionale dell'8,5% nel periodo 2008-2018. Anche il numero di container movimentati ha fatto registrare, per un verso, un brusco calo nel porto di Taranto, per altro, una forte crescita del porto di Bari. Sebbene, Bari registi il maggior movimento di passeggeri con oltre 1,7 milioni di transiti nel 2018 (ovvero, il 3,3% della quota nazionale), è da rilevare una flessione di 5 punti percentuali rispetto al 2008.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

Mastrorocco N., Calò E., 2018, *Il sistema portuale in Puglia e le Zone Economiche Speciali*, Nota tecnica 7/2018, Bari,

https://www.ipres.it/it/news/item/download/152_9f0242cc41d2ebc8c9dc499d05246c1c

Mastrorocco N., Calò E., 2016, *Governance, policy e dinamiche dei porti pugliesi*, Nota tecnica 30/2016, Bari,

<https://www.assoporti.it/it/home/>

<https://www.adspmam.it/>

<https://www.port.taranto.it/index.php/it/>

A cura di

Elisa CALÒ (elisa.calo@ipres.it)

Nunzio MASTROROCCHO (nunzio.mastrorocco@ipres.it)

Aprile 2020

IPRES Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali

70122 Bari Piazza Garibaldi, 13

T +39 080 5228411 F +39 080 5228432 ipres@ipres.it – ipres_certificata@pec.it – www.ipres.it