P.I.T. n. 7

SVILUPPO DI UN SISTEMA INTEGRATO DI SERVIZI DI LOGISTICA E DISTRIBUZIONE IN GRADO DI FAVORIRE LA CONNESSIONE TRA L'ASSE NORD-SUD INTERNO ALLA REGIONE E LA COMUNICAZIONE CON LE ALTRE DIRETTRICI DEI CORRIDOI INTERNAZIONALI N. 8 E N. 10

INDICE

1. IDENTIFICAZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE DESTINATARIO DEGLI INTERVENTI DEL PIT 7 4
1.1 Analisi e diagnosi del territorio 4
1.1.1 L'area di interesse 4
1.1.2 La struttura del territorio 4
a) L'area della pianura. 4
b) L'area della collina 5
c) L'Area costiera 5
1.1.3 Orografia territoriale e uso del suolo (caratteristiche pedologiche e climatiche) 7
1.2 L'andamento demografico e del mercato del lavoro 8
1.2.1 La struttura demografica 8
1.2.2 L'andamento del mercato del lavoro. 11
a) L'occupazione femminile 16
b) L'occupazione nelle aziende manifatturiere 18
c) L'occupazione nelle aziende delle costruzioni 21
d) L'occupazione nell'artigianato di produzione 22
e) L'occupazione nell'artigianato di servizi 23
f) L'occupazione nel terziario avanzato 24
g) L'occupazione nel commercio 25
h) L'occupazione nel turismo 28
i) L'occupazione nel settore agricolo 31
1.3 La situazione socio-economica 32
1.3.1 Lo scenario di riferimento socio-economico del territorio 32
1.3.2 La situazione socio-economica della Provincia di Brindisi 36
a) L'industria delle costruzioni 36
b) Il settore del terziario avanzato (ICT) 39
c) Il comparto del turismo 42
d) Il comparto del commercio 46
e) Il comparto dell'artigianato 49
e.1) L'artigianato di produzione nella provincia di Brindisi 53
e.2) L'artigianato di servizi nella provincia di Brindisi 53
f) L'agricoltura e l'industria alimentare 55
1.3.1 Le fasi di crescita e di rallentamento del ciclo economico (la crescita del PIL) 59
1.3.2 Il divario nel tenore di vita della popolazione e quindi l'andamento dei consumi privati (coefficiente di correlazione fra andamento del PIL ed i consumi) 63
1.3.3 I livelli di qualità della vita della popolazione 63
1.3.4 Il processo di accumulazione del capitale (crescita degli investimenti fissi lordi per settore produttivo) 64
1.3.5 La presenza sui mercati esteri e correlato grado di competitività (importazioni ed esportazioni); 65
1.3.6 Il grado di dotazione di infrastrutture economiche di base; 69
1.3.7 L'allargamento della base produttiva e quindi l'andamento delle nascite di nuove imprese (tasso di nati/mortalità delle imprese non agricole iscritte ai registri delle CCIAA). 72
1.3.8 Il consolidamento del sistema produttivo territoriale del PIT 7 73
1.3.9 Il ruolo del settore del trasporto e logistica nel contesto dello sviluppo dell'economia dell'area PIT 7 74
a) Il quadro di riferimento nazionale del settore trasporti e logistica 74
b) Lo scenario della domanda e dell'offerta di servizi per la logistica nell'Area PIT 7 79
b.1) Il sistema ferroviario 80
b.2) La rete stradale di interesse regionale 82
b.3) Il sistema portuale 83
b.4) Il sistema infrastrutturale per le merci 84
b.5)Il sistema di trasporto aereo 84
1.3.10 Il fabbisogno di sicurezza e legalità nell'area PIT 7 91
1.4 Descrizione analitica della situazione ambientale dell'Area PIT 7 93
1.4.1 L'analisi ambientale preliminare e la Matrice del contesto ambientale del PIT 7 93
1.4.2 L'analisi delle criticità ambientali dell'Area PIT 7 103
a) Popolazione e territorio 103
b) Aria 103
c) Acqua 103
d) Suolo 104
e) Rifiuti 104
f) Ecosistemi Naturali 104
g) Rischio Tecnologico 105
h) Ambiente Urbano 105
i) Patrimonio storico architettonico archeologico e paesaggistico 105
l) Altro 105
1.4.3 La relazione tra le criticità ambientali, i fattori di pressione antropica e le risposte in atto nell'Area PIT 7 106
a) Rischio Tecnologico 111
b) Aria - Acqua 112
c) Rifiuti 112
d) Gli obiettivi ambientali del PIT 7: il "Programma di Traguardi Ambientali" 113
1.4.4 Matrice delle indicazioni per la sostenibilità ambientale del PIT 7 114

2. ANALISI SWOT 120
3. FINALITA' ED OBIETTIVI DI SVILUPPO LOCALE PERSEGUITI DAL PIT 7 122
4. STRATEGIE, PRIORITA' E LINEE DI INTERVENTO 124
5. TIPOLOGIE DI INTERVENTO 127
5.1 Obiettivo 1 - "Potenziamento ed Integrazione del Sistema Logistico intermodale dell'Area" 131
5.2 Obiettivo 2 - "Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale" 134
5.3 Obiettivo 3 - "Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT" 137
5.4 Obiettivo 4 - "Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica" 139
5.5 Obiettivo 5 - "Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze" 141
5.6 Obiettivo 6 - "Valorizzazione del Capitale Umano dell'Area" 142
6. INTEGRAZIONE DELLE AZIONI E DEGLI INTERVENTI PROPOSTI 143
6.1 Integrazione Territoriale 143
6.2 Integrazione Economica 144
6.3 Integrazione Sociale 144
7. DEFINIZIONE DELL'ENTITA' DELLE SPESE PER CIASCUN INTERVENTO E DEL PROGRAMMA NEL SUO INSIEME 145
7.1 Tabella Finanziaria del PIT 7 145
7.2 Stima delle spese per anno in euro 146
7.3 Cronoprogramma delle attività 146
8. L'IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL PIT 7 148
8.1 La priorità ambientale 148
8.2 L'accesso al mercato del lavoro e le pari opportunità 149
8.3 Quantificazione degli obiettivi e degli impatti per misure di intervento 149
8.4 Stima degli impatti socio-economici prevedibili 152
8.5 Ulteriori effetti derivanti dall'attuazione del PIT 153
9. COMPATIBILITA' AMBIENTALE 154
10. INDICAZIONE DEL PARTENARIATO ECONOMICO-SOCIALE LOCALE 155
11. CRITERI E MODALITA' PER LA SELEZIONE DEI PROGETTI 156
12. ANALISI DELLA COERENZA INTERNA DEL PROGETTO INTEGRATO TERRITORIALE 7 160
13. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO 163
14. DEFINIZIONE DELLA SCELTA ORGANIZZATIVA-GESTIONALE 164
15. VALUTAZIONE EX-ANTE 171
1. Analisi dei punti di forza, dei punti di debolezza e del potenziale del sistema socio-economico territoriale dell'area P.I.T. 7 171
2. Valutazione delle motivazioni e della coerenza interna della strategia 174
3. Quantificazione degli obiettivi e degli impatti per misure di intervento 178
4. Interazioni e congruenza degli interventi previsti con i piani ed i programmi che interessano l'area di intervento 179
5. Valutazione degli impatti socio-economici prevedibili 181
6. Qualità della struttura organizzativo-gestionale 182

1. IDENTIFICAZIONE DEL CONTESTO TERRITORIALE DESTINATARIO DEGLI INTERVENTI DEL PIT 7

1.1 ANALISI E DIAGNOSI DEL TERRITORIO

1.1.1 L'area di interesse

L'area della Provincia di Brindisi, comprendente i sistemi produttivi locali di Brindisi e di Fasano, è composta da 20 Comuni ed è individuata quale ambito territoriale ottimale per l'implementazione di un progetto integrato territoriale nella Regione Puglia. L'area copre una superficie complessiva di 1.838,74 Kmq (pari al 9,49 % della superficie regionale), con una popolazione pari a 402.422 censita dal Censimento ISTAT 2001. Il territorio è principalmente pianeggiante (1267 kmq pari al 69% del territorio), in parte collinare (31% del territorio nella parte nord della Provincia) e privo di aree montagnose.

La popolazione è distribuita in 139.424 famiglie, con un numero medio di componenti pari a 2,89, su un territorio prevalentemente pianeggiante. Il Comune di Brindisi ha la superficie territoriale più grande (328,43 kmq), seguito da Ostuni (223,77 kmq), Francavilla Fontana (175,29 kmq), Ceglie Messapica (130,33 kmq), Fasano (128,80 kmq). I Comuni più piccoli sono San Michele Salentino (26,16 kmq); Torchiarolo, con 32,12 kmq, che è il Comune col minor numero di abitanti della Provincia (poco più di 5.000); Sandonaci, con 34,20 kmq, e Villa Castelli, con 34,74 kmq. I Comuni collinari che superano nel punto più alto i 300 metri sono cinque: Fasano, Cisternino, Ostuni, Ceglie Messapica e Villa Castelli.

Sono pianeggianti gli altri quindici Comuni, anche se l'agro di Francavilla raggiunge, in un tratto non abitato, i 246 metri. L'altitudine massima della Provincia, 414 metri, è sulla Selva di Fasano, in un'area non abitata; mentre le località abitate più alte sono quelle di Marinelli, una delle contrade di Cisternino, con 396 mt., e il centro cittadino di Cisternino, con 393 mt. Il secondo centro cittadino più alto è quello di Ceglie, con 298 mt, seguito da Ostuni con 218. Le località abitate più vicine al livello del mare sono invece Villanova e Diana Marina (nel territorio di Ostuni), Savelletri e Torre Canne (nel territorio di Fasano), Torre Santa Sabina (nel territorio di Carovigno) e Lendinuso (nel territorio di Torchiarolo).

1.1.2 La struttura del territorio

L'area interessata dal P.I.T. è caratterizzata da sistemi paesistici e territoriali leggermente diversificati essendo presenti contestualmente ambiti nei quali si registrano condizioni orografiche e strutturali tipiche delle aree costiere, pianeggianti e collinari. Emerge pertanto la necessità di operare una "valutazione integrata" del territorio, in relazione alle peculiarità di contesto orografico-ambientale, che hanno inevitabilmente generato, in passato, differenze sostanziali anche in termini di sviluppo socio-economico.

Tale valutazione costituisce il primo elemento per la definizione di una strategia di sviluppo che, partendo dalle "dotazioni" e dalle "vocazioni" del territorio, interviene sulle realtà locali attraverso progetti che tendano a valorizzare i fattori endogeni, in una strategia di integrazione dei fattori e di complementarità delle risorse. Il sistema territoriale del progetto integrato, pertanto, può essere osservato nel seguente modo:

a) L'area della pianura.

Rappresenta la parte meridionale del territorio Provinciale omonimo compreso nel "Tavoliere Salentino". Geograficamente, si estende a sud-est verso le province di Taranto e Lecce, a nord-ovest si allaccia alla fascia collinare della Provincia. All'interno dell'area così definita ricadono i territori dei comuni di Cellino San Marco, Erchie, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne, Oria, Sandonaci, San Pancrazio Salentino, San Pietro Vernotico e Torre Santa Susanna. La superficie territoriale interessa 662,6 kmq con una popolazione di 138.281 abitanti (densità 208,7 abitanti per kmq).

Dominata da paesaggi a grandi linee orizzontali, la "Pianura di Brindisi" è caratterizzata da terreni più fertili e da ordinamenti produttivi agrari più intensivi rispetto alla parte collinare della Provincia. La maggior parte del comprensorio considerato, è compreso tra i pochi metri ed i 100 di altitudine sul livello del mare. Geologicamente, la pianura, poggia su una base costituita da banchi di roccia calcarea, ricoperta da sedimenti marini costituiti da tufi arenaceo-calcarei e da sabbie o tufi incoerenti dai quali hanno avuto origine i terreni agrari classificati nelle tipologie delle "terre rosse".

Pur caratterizzata dai fenomeni carsici, le acque meteoriche infatti si infiltrano nel terreno in profondità, formando dei veri e propri corsi d'acqua e depositi sotterranei che escludono l'idrografia superficiale, la "Pianura di Brindisi" è attraversata da corsi d'acqua (canali) a regime stagionale e di portata minima. Il principale di questi corsi d'acqua è il Canale Reale; altri corsi più brevi, attraversano la pianura da sud-ovest a nord-est adducendo le loro acque in Adriatico. I centri abitati si caratterizzano per una posizione più interna e si distribuiscono principalmente lungo due allineamenti che vanno dalla costa all'interno: Cellino San Marco, Sandonaci, San Pancrazio Salentino, Erchie, Torre S. Susanna a sud-ovest e Mesagne, Latiano, Oria e Francavilla Fontana a nord-ovest;
I dati relativi al 2002 indicano come sostanziale la vocazione agricola dell'area pianeggiante, riflettendosi nel valore del prodotto lordo riveniente dalle attività agricole pari al 7,3% del totale contro una media provinciale pari al 4,9% del totale a cui si associa un valore di prodotto lordo proveniente dall'industria pari al 20,9% del reddito lordo totale, contro una media provinciale pari al 23%. Anche l'industria, per quanto registri valori al di sotto della media provinciale, risente della vocazione agricola dell'area che ha favorito nel tempo la nascita di numerose imprese di trasformazione dei prodotti agricoli. La percentuale di reddito lordo prodotto dalle altre attività in genere è leggermente inferiore alla media provinciale (71,8% contro 72,1%). Il valore del prodotto lordo pro-capite riferito al 2002 risulta essere invece inferiore alla media provinciale (€ 10.511 dell'Area Pianura contro € 13.498 della media provinciale),

b) L'area della collina

Rappresenta la parte settentrionale interna del territorio provinciale omonimo, nel quale ricadono le ultime propaggini meridionali dell'altipiano calcareo delle Murge, che a Sud discendono gradatamente nell'area di pianura convenzionalmente nota come "Tavoliere Salentino". L'area così definita, ricomprende i comuni di Cisternino, Ceglie Messapica, Villa Castellli, S. Michele Salentino e San Vito dei Normanni. Geograficamente la zona è delimitata ad Est dalla costa Adriatica, ad Ovest dalla Provincia di Taranto, a Nord dalla Provincia di Bari e a Sud dalla restante parte della Provincia di Brindisi.
La superficie territoriale interessa 311,6 kmq con una popolazione di 68.401 abitanti (densità 219,5 abitanti per kmq).
La collina, formata da roccia calcarea, sulla quale è depositato un sottile strato di terra rossa, è caratterizzata da un paesaggio dolcemente ondulato di singolare bellezza con terrazze, ampi avvallamenti, grotte e panorami che spaziano sulla vicina costa. Un paesaggio "disegnato" dai fenomeni carsici, che esclude l'idrografia superficiale. Le acque meteoriche infatti si infiltrano nel terreno formando dei veri e propri corsi d'acqua e depositi sotterranei, che creano poi in prossimità della costa numerose manifestazioni sorgentizie.
I centri abitati si distribuiscono sulle emergenze altimetriche della valle d'Itria, con il tipico insediamento abitativo sparso nelle campagne (l'area dei trulli), nella quale ricadono gli agri di Cisternino, Ceglie Messapica, S. Michele Salentino, Villa Castelli. Anche se la Provincia di Brindisi è la provincia italiana in assoluto più povera di verde, con un coefficiente di boscosità dell'1,5% concentrato principalmente nell'area collinare, possiede un patrimonio floristico unico ed inestimabile, costituito da oltre 20.000 specie.
I dati relativi al 2002 indicano come la vocazione agricola dell'area collinare si rifletta nel valore del reddito lordo riveniente dalle attività agricole pari al 6,6% del totale contro una media provinciale pari al 4,9% del totale a cui si associa un valore di reddito lordo proveniente dall'industria pari al 24,9% del reddito lordo totale, contro una media provinciale pari al 23%. La percentuale d reddito lordo prodotto dalle altre attività in genere è pari al 68,5% contro il 72,1% di media provinciale. Il valore del prodotto lordo pro-capite riferito al 2002 risulta essere pari a € 11.130, contro la media provinciale di € 13.498.

c) L'Area costiera

Lunga 80,606 km con una superficie territoriale pari a 864,5 kmq ed una popolazione paria 195.740 abitanti (densità 226,4 abitanti per kmq) si snoda tra le due aree precedentemente descritte da nord a sud raggiungendo i confini estremi del territorio provinciale attraversando i Comuni di: Fasano; Ostuni; Carovigno; Brindisi; San Pietro Vernotico, e Torchiarolo. L'area vive una posizione favorevole grazie alla condizione di agevole accessibilità determinata da una buona dotazione infrastrutturale di tipo stradale (S.S. 16 - S.S. 379), ferroviaria (con stazioni ferroviarie nei Comuni costieri) e portuale (porticcioli turistici a Brindisi, Savelletri, Torre Canne e Villanova).
La costa è estremamente diversificata e caratterizzata da un'ampia varietà di habitat: spiagge sabbiose, basse scogliere, alte falesie e, particolarmente caratteristiche, dune e zone umide. L'area presenta un tessuto produttivo particolarmente sviluppato in termini di servizi turistici, eccetto l'area costiera di Brindisi caratterizzata dalla presenza di grossi insediamenti produttivi. L'ampia concentrazione in tale area di attività produttive a sostegno del settore turistico si traduce conseguentemente in una notevole vitalità anche dal punto di vista demografico difatti tutti i centri che presentano la maggiore densità demografica si affacciano sul mare. I Comuni ricadenti in tale area sono: Fasano; Ostuni; Carovigno; Brindisi; San Pietro Vernotico, e Torchiarolo.

I dati relativi al 2002 evidenziano una percentuale di reddito lordo prodotto dai servizi superiore rispetto alla media provinciale 73% contro 72,1%. Il valore del reddito lordo riveniente dalle attività agricole è pari al 3,5% contro una media provinciale pari al 4,9% del totale a cui si associa un valore di reddito lordo proveniente dall'industria pari al 23,5% del reddito lordo totale, contro una media provinciale pari al 23,0%. Il valore del prodotto lordo pro-capite riferito al 2002 risulta essere invece ampiamente superiore alla media provinciale (€ 16.389 contro € 13.498).

Contributo alla formazione del reddito lordo 2002 per Comune e per aggregati di Area

Area Pianura

Comuni	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abitante (euro)
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
Cellino San Marco	4,9	22,4	40,2	67,5	9.559
Erchie	9,5	13,9	52,1	75,4	8.433
Francavilla Fontana	25,7	88,6	360,3	474,6	12.996
Latiano	11,1	35,9	78,8	125,7	8.169
Mesagne	19,6	54,6	206,7	280,8	9.701
Oria	11,8	35,2	135,0	182,0	11.854
Sandonaci	5,5	18,6	56,7	80,8	11.218
San Pancrazio Salentino	7,9	22,6	69,4	99,8	9.523
Torre Santa Susanna	12,5	17,8	63,2	93,5	8.565
Totale	**108,4**	**309,6**	**1.062,2**	**1.480,2**	**10.511**
% sul totale provinciale	**7,3**	**20,9**	**71,8**	**100,0**	

Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio Banche Imprese, Indagine strutturale 2003

Area Collina

Comuni	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abitante (euro)
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
Ceglie Messapica	21,6	81,4	160,4	263,4	13.038
Cisternino	9,4	40,7	110,2	160,2	13.187
San Michele Salentino	4,4	13,9	42,2	60,5	9.708
San Vito dei Normanni	8,6	29,7	165,9	204,3	10.089
Villa Castelli	5,3	21,7	36,6	63,5	7.276
Totale	**49,3**	**187,3**	**515,3**	**751,9**	**11.130**
% sul totale provinciale	**6,6**	**24,9**	**68,5**	**100,0**	

Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio Banche Imprese, Indagine strutturale 2003

Area Costiera

Comuni	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abitante (euro)
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
Brindisi	44,3	493,8	1.383,1	1.921,2	20.749
Fasano	20,5	101,0	392,1	513,5	12.798
Ostuni	23,6	110,8	377,9	512,2	15.682
Carovigno	14,1	23,3	93,8	131,2	8.547
San Pietro Vernotico	8,1	35,4	128,2	171,7	11.589
Torchiarolo	4,4	9,0	27,7	41,2	7.828
Totale	**114,9**	**773,3**	**2.402,8**	**3.291,0**	**16.389**
% sul totale provinciale	**3,5**	**23,5**	**73,0**	**100,0**	

Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio Banche Imprese, Indagine strutturale 2003

RIEPILOGO

Comuni	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abitante (euro)
	Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
Area Pianura	108,4	309,6	1.062,2	1.480,2	10.511
Area Collina	49,3	187,3	515,3	751,9	11.130
Area Costiera	114,9	773,3	2.402,8	3.291,0	16.389
Totale	**272,6**	**1.270,2**	**3.980,3**	**5.523,1**	**13.498**

Fonte: Elaborazione su dati Osservatorio Banche Imprese, Indagine strutturale 2003

1.1.3 Orografia territoriale e uso del suolo (caratteristiche pedologiche e climatiche)

I terreni della Provincia di Brindisi sono prevalentemente costituiti da formazioni di calcari ricoperti da un sottile strato di terra rossa. Queste terre rosse, che hanno per lo più la medesima origine, si presentano di diversa utilizzazione agraria in rapporto al sottosuolo su cui poggiano, al loro differente grado di permeabilità e, soprattutto, al loro spessore. Purtroppo, per buona parte della sua estensione, la terra rossa poggia su roccia calcarea per uno spessore generalmente non superiore ad una ventina di centimetri; ma, dove questo spessore diventa maggiore (falde di alture, avvallamenti, conche), la terra rossa offre la possibilità di ottenere ottime produzioni, specie per talune colture (frumenti, leguminose, ecc.), pur opponendo, per la sua struttura compatta, specie in estate, forte tenacità alle lavorazioni meccaniche.
Di estensione limitata risultano le terre che rivestono i sabbioni argilloso-calcarei, conosciuti col nome di "pietra leccese", calcare granulare, marnoso o marnoso arenaceo, poco duro, assai variabile da luogo a luogo, diversamente permeabile: occupa marginalmente la parte a sud della Provincia.
Dopo i calcarei compatti, come estensione in Provincia, possiamo annoverare i terreni individuati con il nome di "tufi": sabbiosi calcarei di origine costiera. Essi affiorano diffusamente accompagnando il litorale adriatico. Molti dei suddetti terreni sono rivestiti da argille e da sabbie. Le argille della Provincia sono principalmente di natura sabbiosa. Riguardo alla fertilità, per struttura e composizione abbastanza fertili, sono le terre sui tufi e le sabbie argillose; mentre, sono in genere poco fertili le sabbie, le argille marnose e i terreni alluvionali sabbiosi.
Sotto il profilo orografico, la Provincia di Brindisi è pertanto caratterizzata, come detto, da una pianura costiera con alcuni rilievi collinari. Il clima è caratterizzato da un andamento variabile ed incostante sia della temperatura che della piovosità . La Provincia registra temperature medie annue che oscillano tra 16 e 17 gradi centigradi; la piovosità media annua oscilla tra i 500 e i 700 mm, essa oltre ad essere generalmente scarsa, si presenta anche molto irregolare. Le alte temperature estive e la scarsa piovosità determinano le condizioni per classificare la provincia quale con uno tra i più elevati "indici di aridità". Sul clima influisce anche il fatto che la provincia, essendo priva di grandi rilievi montuosi, è aperta a tutte le correnti aeree, dal maestrale della valle del Rodano alla bora dell'alto Adriatico nel corso dell'inverno ed ai venti sud-occidentali caldi ed asciutti nel periodo estivo.

1.2 L'ANDAMENTO DEMOGRAFICO E DEL MERCATO DEL LAVORO

1.2.1 La struttura demografica

L'area di riferimento del PIT 7 è composta dai Comuni compresi nei Sistemi Produttivi Locali che fanno capo Fasano (SPL 15) e Brindisi (SPL 16), per un totale di 20 Comuni che definiscono i confini amministrativi della Provincia di Brindisi.
Con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 Aprile 2003, pubblicato sul supplemento ordinario n° 54 della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 81 del 7 Aprile 2003, è stata dichiarata la popolazione legale dei Comuni italiani, così come risulta dal Censimento Generale del 21 Ottobre 2001.

Censimento 2001
Popolazione residente censita al 2001 (popolazione legale) e al 1991
(differenze e densità abitativa, per comune)

Comuni	Popolazione residente censita al 21 ottobre 2001	Ripartizione percentuale della popolazione	Popolazione residente censita al 20 ottobre 1991	Variazione di popolazione tra il 1991 ed il 2001 (valori assoluti)	Variazione di popolazione tra il 1991 ed il 2001 (percentuali)	Superfice territoriale (ettari)	Ripartizione percentuale della superfice	Densità per Kmq
Brindisi	89.081	22,14	95.383	-6.302	-6,6	32.843	17,86	271,2
Carovigno	14.960	3,72	14.586	374	2,6	10.544	5,73	141,9
Ceglie Messapica	21.370	5,31	20.805	565	2,7	13.033	7,09	164,0
Cellino San Marco	6.818	1,69	7.367	-549	-7,5	3.741	2,03	182,3
Cisternino	12.078	3,00	11.951	127	1,1	5.405	2,94	223,5
Erchie	8.740	2,17	8.821	-81	-0,9	4.403	2,39	198,5
Fasano	38.667	9,61	38.782	-115	-0,3	12.880	7,00	300,2
Francavilla Fontana	36.274	9,01	33.995	2.279	6,7	17.529	9,53	206,9
Latiano	15.371	3,82	15.592	-221	-1,4	5.478	2,98	280,6
Mesagne	27.587	6,86	30.267	-2.680	-8,9	12.260	6,67	225,0
Oria	15.209	3,78	15.089	120	0,8	8.346	4,54	182,2
Ostuni	32.901	8,18	33.551	-650	-1,9	22.367	12,16	147,1
Sandonaci	7.117	1,77	7.425	-308	-4,1	3.420	1,86	208,1
San Michele Salentino	6.248	1,55	6.333	-85	-1,3	2.616	1,42	238,8
San Pancrazio Salentino	10.551	2,62	10.624	-73	-0,7	5.590	3,04	188,7
San Pietro Vernotico	15.004	3,73	15.469	-465	-3,0	4.599	2,50	326,2
San Vito dei Normanni	20.070	4,99	20.483	-413	-2,0	6.637	3,61	302,4
Torchiarolo	5.127	1,27	5.391	-264	-4,9	3.212	1,75	159,6
Torre Santa Susanna	10.614	2,64	11.137	-523	-4,7	5.497	2,99	193,1
Villa Castelli	8.635	2,15	8.263	372	4,5	3.474	1,89	248,6
Totale	**402.422**	**100,00**	**411.314**	**-8.892**	**-2,2**	**183.874**	**100,00**	**218,9**

L'andamento demografico della Provincia di Brindisi, per la prima volta dopo 30 anni, denuncia un decremento significativo di popolazione (-8.892 unità, pari al -2,2%), attestandosi a 402.422 abitanti. Nell'ultimo trentennio vi era stata una continua crescita della popolazione della Provincia che erano 275.216 nel 1961; 366.027 neI 1971; 391.064 nel 1981; 411.314 nel 1991.

Le variazioni negative di popolazione per Comune più significative si registrano, oltre che nel Capoluogo (-6.302 unità, pari a –6,6%), anche a Mesagne (-2.680 unità, pari a –8,9%) e Francavilla Fontana (-2.279 unità, pari a – 6,7%). La popolazione femminile risulta essere il 52,09% del totale, quella maschile del 47,91%. La media di densità demografica della Provincia di Brindisi scende 218,8 unità per kmq.

Aumenta il numero delle famiglie, anche per effetto della riduzione del numero medio dei loro componenti: erano 87.477 (con 3,9 componenti per famiglia) nel 1961; 99.122 (con 3,7 componenti) nel 1971; 116.694 (con 3,3 componenti) nel 1981; 131.229 (con un numero medio di componenti di 3,1) nel 1991. Il Censimento 2001 ne conta 139.424, con un numero medio di componenti pari a 2,89.

La struttura per età della popolazione risulta sufficientemente equilibrata, con il 67,42% di popolazione in età attiva, il 16.65% di popolazione in età scolare ed il 15,93% di persone in età di quiescenza.

Ripartizione per fasce d'età popolazione della provincia di Brindisi
(dati Censimento 2001)

Fasce di Età	Numero	%
0= fascia di età 0-14 anni	67.003	16,65
1= fascia di età 15-24 anni	57.385	14,26
2= fascia di età 25-34 anni	62.738	15,59
3= fascia di età 35-44 anni	57.224	14,22
4= fascia di età 45-54 anni	51.148	12,71
5= fascia di età 55-64 anni	42.818	10,64
6= fascia di età 65 anni e oltre	64.106	15,93
Popolazione Totale	**402.422**	**100,00**

Un aspetto specifico della popolazione residente è rappresentato dalla presenza di stranieri, la cui esatta quantificazione risulta problematica per molti motivi. La spiegazione di questo fenomeno di rilevante presenza straniera va individuata nella particolare collocazione geografica di questa Provincia nella fascia meridionale del Mare Adriatico. Il fenomeno dell'immigrazione straniera di natura extracomunitaria è risultato significativo nell'ultimo decennio, con incessanti flussi specie di natura clandestina.

Gli stranieri residenti in provincia di Brindisi al 31 dicembre 1999 distinti per Comune e sesso

COMUNI	Uomini	Donne	Totale
1. Brindisi	520	501	1021
2. Carovigno	120	66	186
3. Ceglie Messapica	44	38	82
4. Cellino San Marco	6	13	19
5. Cisternino	49	32	81
6. Erchie	7	12	19
7. Fasano	255	176	431
8. Francavilla Fontana	58	58	116
9. Latiano	173	49	222
10. Mesagne	78	54	132
11. Oria	33	41	74
12. Ostuni	287	150	437
13. San Donaci	10	2	12
14. San Michele Salentino	8	14	22
15. San Pancrazio Salentino	16	18	34
16. San Pietro Vernotico	37	19	56
17. San Vito dei Normanni	94	57	151
18. Torchiarolo	21	26	47
19. Torre Santa Susanna	8	5	13
20. Villa Castelli	43	19	62
Totale	1867	1350	3217

Com'era prevedibile, la presenza più massiccia è quella degli albanesi e il Capoluogo ne ospita il maggior numero (637) ma molti risiedono anche a Fasano (318), seguono Ostuni (173) e Carovigno (127). In totale, gli stranieri "regolari" residenti in Provincia di Brindisi riferiti al 1999 sono 3.217, e per la maggior parte sono di cittadinanza albanese, marocchina (365), statunitense (129), tedesca (125), inglese (100), jugoslava (95) e macedone (42). Ma le nazionalità rappresentate sono molte e appartengono a tutti e cinque i continenti. Nel Capoluogo, ad esempio, risiedono cittadini di 54 Paesi; con i 637 albanesi, 72 statunitensi, 48 inglesi, 34 marocchini, 28 greci, 25 tedeschi, 23 jugoslavi, 16 francesi, 15 cinesi, 13 giapponesi, nove indiani, otto olandesi, otto tunisini, sette egiziani, sette spagnoli, sei brasiliani, cinque argentini, ecc.

1.2.2 L'andamento del mercato del lavoro.

La Provincia di Brindisi registra nel 2002 un tasso di occupazione superiore, se pur di poco, alla media regionale (37,5% contro 37,3%), nonché a quella del Mezzogiorno (+1,4%).

Caratteristica fondamentale del mercato del lavoro della provincia di Brindisi è quella di una presenza di donne occupate (24,5%) di gran lunga superiore alla media regionale (+2,4%) ed a quella del Mezzogiorno (+3%).

Tasso di occupazione totale, per sesso e per provincia nel periodo 2000-2002.
Raffronti Puglia, Mezzogiorno ed Italia

	2000	2001	2002
Totale			
Foggia	35,8	35,8	34,2
Bari	37,6	37,8	38,9
Taranto	34,1	35,2	37,3
Brindisi	***36,5***	***37,6***	***37,5***
Lecce	34,8	35,8	36,6
PUGLIA	36,1	36,7	37,3
MEZZOGIORNO	34,6	35,5	36,1
ITALIA	43,1	43,8	44,4
Maschile			
Foggia	55,0	54,7	51,8
Bari	56,3	55,1	56,1
Taranto	49,9	50,9	53,1
Brindisi	***50,9***	***52,4***	***52,0***
Lecce	50,7	51,2	51,8
PUGLIA	53,5	53,4	53,7
MEZZOGIORNO	50,6	51,2	51,8
ITALIA	56,6	56,9	57,4
Femminile			
Foggia	17,5	17,8	17,8
Bari	19,9	21,4	22,6
Taranto	19,1	20,2	22,0
Brindisi	***23,3***	***24,3***	***24,5***
Lecce	20,8	22,5	23,4
PUGLIA	20,0	21,2	22,1
MEZZOGIORNO	19,8	20,9	21,5
ITALIA	30,6	31,7	32,3

Fonte: Elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT – Indagine trimestrale sulle forze di lavoro - Anni 2000, 2001 e 2002

Il livello di disoccupazione pugliese appare tutto sommato il migliore dell'intero meridione d'Italia. Con un indice pari al 17,1% nel corso del 2000 e del 14,7% nel 2001, la Puglia migliora ulteriormente la performance nel 2002 (14,0%), apparendo decisamente la regione meridionale più attiva sul fronte dell'occupazione.

Tasso di disoccupazione totale, per sesso e per provincia nel periodo 2000-2002.
Raffronti Puglia, Mezzogiorno ed Italia

	2000	**2001**	**2002**
Totale			
Foggia	18,5	15,4	16,1
Bari	14,7	12,1	10,8
Taranto	21,1	18,1	16,8
Brindisi	***15,2***	***13,2***	***12,6***
Lecce	18,8	17,4	17,0
PUGLIA	17,1	14,7	14,0
MEZZOGIORNO	21,0	19,3	18,3
ITALIA	10,6	9,5	9,0
Maschile			
Foggia	14,4	11,6	12,5
Bari	10,6	9,5	8,9
Taranto	15,1	13,9	11,9
Brindisi	***11,5***	***9,2***	***10,0***
Lecce	13,0	12,8	12,1
PUGLIA	12,4	11,1	10,7
MEZZOGIORNO	16,3	14,8	14,1
ITALIA	8,1	7,3	7,0
Femminile			
Foggia	28,9	24,7	24,6
Bari	23,7	17,8	15,0
Taranto	32,8	26,8	26,3
Brindisi	***21,8***	***20,1***	***17,2***
Lecce	28,9	25,3	25,0
PUGLIA	26,8	22,1	20,6
MEZZOGIORNO	30,4	28,1	26,4
ITALIA	14,5	13,0	12,2

Fonte: elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT –
Indagine trimestrale sulle forze di lavoro - Anni 2000, 2001 e 2002

Non altrettanto positivi appaiono i dati riferiti all'occupazione giovanile che testimoniano di un trend regionale lievemente positivo, all'interno del quale la Provincia di Brindisi accusa per il 2002 una perdita totale del -4,2%, con netta regressione dell'occupazione giovanile di sesso femminile (-5% rispetto all'anno precedente).

Tasso di occupazione giovanile (15-24 anni) totale, per sesso e per provincia nel periodo 2000-2002. Raffronti Puglia ed Italia

	2000	2001	2002
Totale			
Foggia	16,5	16.4	15.2
Bari	21,8	21.9	22.1
Taranto	14,6	14.1	16.6
Brindisi	***15,4***	***20.2***	***16.0***
Lecce	18,1	18.0	20.2
PUGLIA	18,4	18.9	19.1
ITALIA	26,0	25,9	25,5
Maschile			
Foggia	22,5	22.3	20.7
Bari	27,1	28.2	29.1
Taranto	21,4	20.8	22.3
Brindisi	***17,4***	***22.8***	***19.4***
Lecce	22,8	20.3	26.0
PUGLIA	23,7	24.2	25.0
ITALIA	29,6	29,5	29,6
Femminile			
Foggia	10,1	10.0	9.4
Bari	16,2	14.8	14.5
Taranto	8,3	7.9	10.8
Brindisi	***13,4***	***17.5***	***12.5***
Lecce	13,0	15.7	14.7
PUGLIA	13,0	13.4	12.9
ITALIA	22,1	22,1	21,3

Fonte: elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT – Indagine trimestrale sulle forze di lavoro - Anni 2000, 2001 e 2002

Dall'analisi per sesso emerge inoltre la forte incidenza in Puglia della disoccupazione femminile, che nel 2002 segna ancora un tasso del 47,1%, contro il 31,4% della media nazionale (con un divario di oltre 16 punti percentuali). Anche in questo caso il gap nel corso del triennio si è ridotto, ma le differenze restano ancora ad un livello troppo alto, tanto da non consentire una lettura più ottimistica del problema della disoccupazione giovanile nel complesso.

La Provincia di Brindisi vanta in questo senso la migliore performance regionale (34,7%) che la avvicina sensibilmente alla media italiana (31,4%), ma soprattutto la pone al primo posto in tutta la regione.

Tasso di disoccupazione giovanile (15-24 anni) totale, per sesso e per provincia nel periodo 2000-2002. Raffronti Puglia ed Italia

	2000	2001	2002
Totale			
Foggia	49,2	44.1	46.6
Bari	41,0	34.1	32.3
Taranto	55,4	50.2	42.7
Brindisi	***45,9***	***34.6***	***36.0***
Lecce	46,2	42.7	39.3
PUGLIA	45,8	39.5	37.8
ITALIA	31,1	28,2	27,2
Maschile			
Foggia	43,6	38.1	41.4
Bari	36,1	28.0	27.2
Taranto	43,1	37.9	30.4
Brindisi	***44,5***	***32.9***	***36.8***
Lecce	38,8	40.3	32.5
PUGLIA	39,5	33.5	31.9
ITALIA	27,6	25,0	24,0
Femminile			
Foggia	58,7	54.7	55.9
Bari	48,0	44.1	41.3
Taranto	70,4	66.7	58.0
Brindisi	***47,5***	***36.7***	***34.7***
Lecce	56,3	45.4	48.1
PUGLIA	54,6	48.2	47.1
ITALIA	35,4	32,2	31,4

Fonte: elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT – Indagine trimestrale sulle forze di lavoro - Anni 2000, 2001 e 2002

Rispetto ai settori di attività economica in Provincia di Brindisi, la composizione degli occupati per settore economico è la seguente: 19,3 mila in agricoltura (13,5%); 21mila nell'industria (14,7%); 10,9mila nelle costruzioni (7,6%) ed 91,6mila nelle altre attività (63,3%).

Occupati presenti in Provincia di Brindisi per settore economico

Anni	Agricoltura (in migliaia)	(%)	Industria in senso stretto (in migliaia)	(%)	Costruzioni (in migliaia)	(%)	Altre Attivita' (in migliaia)	(%)	TOTALE
1995	22,1	15,83	20,0	14,33	9,8	7,02	87,7	62,82	139,6
1996	20,3	14,96	19,5	14,37	9,2	6,78	86,7	63,89	135,7
1997	17,3	13,05	19,7	14,86	8,9	6,71	86,7	65,38	132,6
1998	19,9	13,90	21,3	14,87	9,6	6,70	92,4	64,53	143,2
1999	16,5	12,06	20,5	14,99	9,1	6,65	90,7	66,30	136,8
2000	17,4	12,83	19,2	14,16	9,2	6,78	89,8	66,22	135,6
2001	21,4	15,19	19,4	13,77	10,9	7,74	89,2	63,31	140,9
2002	19,3	13,52	21,0	14,71	10,9	7,63	91,6	64,15	142,8

La debolezza del sistema del lavoro viene inoltre evidenziata dalla scarsa propensione alla formazione di figure ad alta specializzazione tecnica. Nella Provincia di Brindisi si riscontra un utilizzo dei corsi di formazione le cui finalità formative evidenziano in via prevalente la formazione di figure tecniche di base (28,7%) seguite da figure tecniche intermedie. Balza subito agli occhi l'enorme divario tra la percentuale provinciale e regionale rispetto all'utilizzo di attività formative per figure ad alta specializzazione tecnica.

Tipologia di mansioni supportate da formazione Regione Puglia – Provincia di Brindisi (dati percentuali) 2000

	Brindisi	Puglia
Figure tecniche di base	26,0	28,7
Figure tecniche intermedie	24,0	18,6
Figure ad elevata specializzazione tecnica	4,0	20,4
Impiegati amministrativi	20,0	7,3
Impiegati generici d'ufficio	4,0	8,1
Impiegati con responsabilità gestionali	10,0	5,9
Altro	12,0	11,0
Totale	100,0	100,0

Fonte: Indagine campionaria IPRES – Datamedia, luglio 2000

Se l'attenzione si sposta verso le tipologie di settori cui appartengono le figure formate si denota una prevalente appartenenza ai settori Industria (28,0%), Servizi (18,0%), Turistico- Alberghiero (14,0%), Scuola (8,0%) e Credito-Assicurazioni- Finanze (8,0%). In tutti questi casi i valori sono al di sopra della media pugliese.

I settori coinvolti dalla formazione Regione Puglia – Provincia di Brindisi (dati percentuali) 2000

	Brindisi	Puglia
Agricoltura	-	3,2
Industria	28,0	15,6
Edilizia	2,0	2,9
Energia	-	1,5
Trasporti	-	0,7
Credito, assicurazioni, finanze	8,0	4,7
Commercio	8,0	7,7
Turistico- alberghiero	14,0	10,9
Artigianato	2,0	5,5
Altri servizi privati	18,0	10,9
Scuola	8,0	5,2
Sanità	-	6,5
Pubblica amministrazione	4,0	6,2
Università	-	0,4
Spettacolo	4,0	1,4
Settori trasversali	-	4,0
Altro	4,0	12,7
Totale	100,0	100,0

Fonte: Indagine campionaria IPRES – Datamedia, luglio 2000

a) L'occupazione femminile

Tra le normative sul lavoro è attiva la Legge n. 215 del 1992 che disciplina alcune agevolazioni all'imprenditorialità femminile. Questa legge è nata, oltre che per questo scopo, anche per cercare di armonizzare il mercato del lavoro, fino ad ora fortemente sbilanciato da una forte preponderanza maschile.
Comunemente nota come "pari opportunità", tale norma ha senz'altro avuto il merito nel tempo di ridurre il divario tra occupazione maschile e femminile e di diminuire i contrasti tra i sessi sul posto di lavoro.
A parte quei settori (come le costruzioni) in cui è avvertita la necessità di manodopera essenzialmente maschile (data la gravosità e la rischiosità del lavoro), non si avverte in Puglia differenza di trattamento economico tra i sessi. La stessa distribuzione dei compiti avviene quasi sempre in base alle capacità individuali e mai sulla base di scelte preconcette.
Inoltre, le donne tendono a ricoprire ruoli di sempre maggiore responsabilità all'interno dell'organizzazione aziendale, soprattutto nei settori emergenti quale l'ICT.
Nel corso del biennio 2001-2002 la variazione tendenziale di addetti femmine nelle imprese pugliesi è andata aumentando di circa 1 punto percentuale, confermando i dati sulla crescita dell'occupazione di fonte ISTAT.
Tale incremento è da imputare soprattutto all'occupazione atipica, che nel corso del biennio ha aumentato notevolmente il proprio peso su quella fissa.
L'analisi a livello settoriale mostra come sulla crescita del dato generale abbia influito soprattutto l'industria (manifatturiero e costruzioni) mentre l'ICT, dopo le ottime *performance* del 2001 si assesta ad un +2% nel 2002.
Da segnalare la forte crescita del turismo, che ad una variazione leggermente negativa nel 2001 accompagna un +9,4% nel 2002 (in linea con il dato generale del settore).
Il commercio appare tutto sommato stabile, mentre il settore artigiano segna ancora variazioni negative, con i servizi che al 2002 sembrano tuttavia essere in ripresa (+4,1%).

Variazioni % dell'occupazione femminile per settori. Periodo 2001-2002

Settori	2001	2002
Manifatturiero	2,9	3,5
Costruzioni	2,5	3,9
Terziario avanzato	7,9	2,0
Turismo	-0,5	9,4
Commercio	2,0	1,8
Artigianato produzione	-1,2	-3,9
Artigianato servizi	-1,3	4,1

Fonte: Osservatorio Banche Imprese

Nel complesso, l'occupazione femminile sembra quindi interessata da non trascurabili aspetti positivi riguardanti soprattutto i tassi di crescita , anche se i livelli occupazionali sono ancora lontani da valori accettabili.
In tale contesto l'impegno delle aziende pugliesi sembra in linea con le direttive delle leggi in vigore , tant'è che gli interventi futuri su questo aspetto sono caratterizzati da attese di ulteriori incrementi dell'occupazione femminile, sempre che la congiuntura nel suo complesso non continui peggiorare. In tal caso, ci si potrebbero ovviamente attendere contraccolpi anche sul fronte del mercato del lavoro femminile.
La situazione dell'occupazione femminile in provincia di Brindisi appare complessivamente migliore, giacché la percentuale di donne occupate è superiore del 2,4% alla media regionale e del 3% a quella del Mezzogiorno d'Italia.

Tasso di occupazione totale, per sesso in provincia di Brindisi nel periodo 2000-2002.
Raffronti Puglia, Mezzogiorno ed Italia

	2000	2001	2002
Totale			
Brindisi	***36,5***	***37,6***	***37,5***
PUGLIA	36,1	36,7	37,3
MEZZOGIORNO	34,6	35,5	36,1
ITALIA	43,1	43,8	44,4
Maschile			
Brindisi	***50,9***	***52,4***	***52,0***
PUGLIA	53,5	53,4	53,7
MEZZOGIORNO	50,6	51,2	51,8
ITALIA	56,6	56,9	57,4
Femminile			
Brindisi	***23,3***	***24,3***	***24,5***
PUGLIA	20,0	21,2	22,1
MEZZOGIORNO	19,8	20,9	21,5
ITALIA	30,6	31,7	32,3

Fonte: elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT –
Indagine trimestrale sulle forze di lavoro - Anni 2000, 2001 e 2002

Risulta di tutta evidenza che un significativo incremento dell'occupazione femminile non potrà registrarsi in assenza di decisi interventi che attengano ai temi che coinvolgono le donne e le loro condizioni in termini di qualità della vita, di miglioramento delle condizioni del loro accesso e permanenza al mercato della formazione e del lavoro, di promozione della partecipazione delle donne alla creazione di attività socio-economiche.

In questo senso l'elaborazione delle proposte, degli obiettivi e degli interventi del PIT 7 svilupperà l'applicazione del principio di Pari Opportunità di genere secondo la metodologia VISPO.

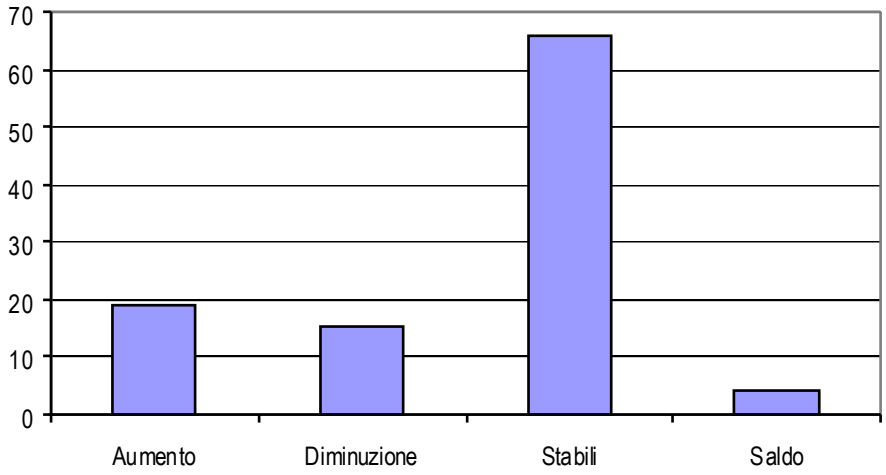
b) L'occupazione nelle aziende manifatturiere

Nel complesso il 2002 si è rivelato per l'industria italiana l'anno più sfavorevole dell'ultimo decennio, con una flessione della produzione pari al 2,1% (inferiore solo a quella registrata nel 1993) ed un calo del fatturato dell'1,2% che confermano le difficoltà connesse al più generale rallentamento dell'economia mondiale.
Rispetto alla tenuta dell'anno precedente, il 2002 ha rappresentato a livello nazionale una battuta d'arresto dovuta sia all'andamento particolarmente sfavorevole del manifatturiero leggero, fortemente condizionato dalla contrazione dei livelli del commercio internazionale, sia dall'industria energetica, degli apparecchi elettrici e dei mezzi di trasporto che hanno risentito sfavorevolmente della fase di stasi che ha caratterizzato la domanda interna.
La situazione di incertezza a livello politico internazionale ha contribuito a mantenere elevato il clima di sfiducia dei consumatori e delle imprese improntato ad una elevata incertezza già nella fase precedente l'attentato terroristico del settembre 2001, condizionandone l'evoluzione complessiva per l'intero arco del 2002.
Al riguardo gli esperti ed i principali istituti di ricerca internazionali concordano nell'attribuire un carattere transitorio al rallentamento attuale, allontanando le ipotesi di recessione e segnalando possibilità concrete di inversione di tendenza già a partire dal secondo semestre del 2003.
Il sistema industriale pugliese ha risentito direttamente del prolungato ed intenso rallentamento dell'economia internazionale e nazionale, evidenziando una flessione generalizzata delle variabili principali che ha finito per accentuare le situazioni di crisi e di difficoltà già presenti in alcuni comparti del "made in Italy".
Contrariamente a quanto accaduto negli ultimi anni che hanno visto alternare una ripresa sostenuta nel secondo semestre rispetto alla fase iniziale di maggiore incertezza, il 2002 è stato caratterizzato da una costante e prolungata debolezza del ciclo congiunturale che ha influito direttamente sui volumi di produzione e di fatturato.
La parziale battuta d'arresto dei sistemi manifatturieri pugliesi si colloca peraltro in un andamento generale dell'economia regionale che ha fatto registrare risultati sfavorevoli anche sul fronte delle esportazioni, diminuite complessivamente del 6,4%, in caduta più accentuata rispetto all'evoluzione nazionale che presenta nel corso del 2002 una contrazione pari al 2,8%.
I risultati complessivi del 2002 evidenziano pertanto la necessità di intervenire tempestivamente con politiche industriali in grado di sostenere e rilanciare la dinamica degli investimenti nell'attuale particolare fase di criticità nella quale le tensioni di ordine congiunturale si sovrappongono ai mutamenti competitivi di lungo periodo, rischiando di compromettere le strategie di riposizionamento e di ristrutturazione dell'offerta attualmente in pieno svolgimento a livello regionale. Occorre quindi sostenere in misura più intensa i processi di adeguamento dei sistemi industriali pugliesi nel più ampio scenario di integrazione e globalizzazione dei mercati che già da tempo caratterizzano l'evoluzione dell'industria mondiale e che rischiano di risultare ulteriormente accresciuti nella fase di rallentamento dell'economia internazionale.
La fase di crescente difficoltà che ha interessato il sistema industriale pugliese nel corso del 2002 ha determinato ripercussioni dirette sul versante occupazionale che ha segnato una contrazione dell'1% nella componente fissa, registrando per la prima volta negli ultimi anni un rallentamento della dinamica espansiva.
L'andamento occupazionale ha registrato un saldo negativo superiore alle 1.300 unità, vanificando di fatto l'aumento generato nell'anno precedente. Tale risultato appare connesso principalmente alla dinamica negativa dell'industria dell'abbigliamento e delle calzature che presentano contrazioni del 4% dell'occupazione fissa, nonché alla conferma di una situazione di difficoltà sul versante occupazionale da parte delle imprese della meccanica.
La dinamica complessiva ha registrato un peggioramento nella seconda metà dell'anno rispetto alla situazione di sostanziale stabilità evidenziatasi nel primo semestre. Un dato positivo da sottolineare riguarda l'evoluzione tendenziale che conferma la prevalenza dei saldi positivi in favore delle imprese che aumentano la base occupazionale rispetto a quelle che la contraggono, sia pure con una tendenza alla diminuzione rispetto ai risultati del primo semestre.

Andamento tendenziale delle imprese rispetto alla variabile dell'occupazione fissa
(valori percentuali)

	Aumento	Diminuzione	Stabili	Saldo
Imprese	19	15	66	4

Andamento tendenziale delle imprese rispetto alla variabile dell'occupazione fissa (valori percentuali)



La prevalenza delle posizioni in aumento (nonché l'elevata percentuale di imprese in condizione di stabilità) costituisce un segnale importante sulla natura congiunturale del rallentamento che potrebbe precludere ad un recupero dei livelli di crescita occupazionale già a partire dall'anno in corso.
Dal punto di vista dimensionale la situazione di incertezza caratterizza la totalità delle imprese pugliesi, sia pure in uno scenario evolutivo che evidenzia:

- una maggiore tendenza alla stabilizzazione dei livelli occupazionali nelle imprese di media dimensione comprese tra i 51 ed i 250 (rispetto a quelle maggiori che presentano andamenti in linea con i valori medi)
- un andamento decisamente più sfavorevole nelle imprese fino a 50 addetti che presentano una contrazione del 2% della componente fissa con un saldo negativo superiore alle mille unità, in linea con i risultati già ampiamente sfavorevoli registrati nel corso del 2001.

Prosegue quindi la tendenza negativa delle imprese di minore dimensione che nell'ultimo biennio sono state costrette a ridurre significativamente i livelli occupazionali a seguito della continua perdita di competitività e di quote di mercato.
La situazione di rallentamento del 2002 coincide con un rafforzamento della tendenza divergente tra occupazione fissa ed occupazione atipica. I dati di fine anno registrano, infatti, un incremento del 25% della componente atipica, con punte particolarmente elevate nell'agroalimentare, a seguito di una variazione positiva di oltre 1.700 unità in termini assoluti che fa salire la percentuale degli occupati atipici al 9,4% dell'occupazione totale.
In termini assoluti il saldo dell'occupazione atipica è risultato superiore alla perdita di posti nell'occupazione fissa, determinando nel complesso un saldo positivo di circa 400 unità.
Trova pertanto nuovamente conferma l'andamento più espansivo dell'occupazione atipica che evidenzia saldi positivi in tutti i comparti produttivi, anche in quelli connotati da maggiori difficoltà. A livello generale la spinta più consistente alla crescita dell'occupazione atipica proviene tuttavia da alcuni comparti in fase di espansione, quali alimentari e meccanica, che evidenziano saldi particolarmente sostenuti.
L'ampliamento dei segnali negativi nella congiuntura internazionale e nazionale, unitamente alla flessione congiunta delle principali variabili aziendali, ha influito direttamente sull'evoluzione occupazionale delle imprese pugliesi che ha maggiormente risentito dell'attuale fase di rallentamento nella componente fissa, al contrario di quella atipica caratterizzata da un'attenzione crescente da parte delle imprese pugliesi.
Non va tuttavia dimenticato che l'evoluzione della componente stabile dell'occupazione appare fortemente condizionata dall'evoluzione congiunturale, risultando quindi in grado di invertire la tendenza negativa in presenza di un concreto miglioramento del clima di fiducia e del ritorno alla diffusione di segnali positivi nell'economia internazionale e nazionale.
In questo quadro regionale, il sistema manifatturiero brindisino ha registrato nel corso del 2002 l'evoluzione più favorevole della regione, sulla scia dei buoni risultati raggiunti dall'industria agroalimentare e dalla meccanica, che rivestono un ruolo di volano per l'intero sistema industriale provinciale.
Ordinativi, produzione e fatturato presentano incrementi nell'ordine del 4%, a fronte dell'occupazione fissa che evidenzia una contrazione del 2% (sia pure con un saldo negativo piuttosto contenuto, pari a circa 200 unità) soprattutto in conseguenza dei risultati sfavorevoli dell'anno precedente e del ridimensionamento strutturale della chimica di base.

Particolarmente significativa risulta invece la dinamica della componente atipica dell'occupazione che evidenzia un saldo positivo superiore alle 600 unità, con un incremento di quasi il 200% rispetto all'anno precedente in grado di compensare ampiamente la perdita di occupati fissi.

La fase espansiva del 2002 può essere considerata il risultato dei profondi processi di ristrutturazione e di ampliamento dei mercati che caratterizzano il sistema industriale brindisino negli ultimi anni.

c) L'occupazione nelle aziende delle costruzioni

In Italia il comparto delle costruzioni si contraddistingue per una significativa espansione dell'attività, seconda solamente a quella registrata in Spagna. Sebbene in rallentamento, i tassi di crescita delle costruzioni italiane risultano pari al +4,4% nel 2001 e +2,2% nelle stime per il 2002, rispetto al +5,5% e +4% rispettivamente della Spagna.

Diversamente dal resto dei Paesi UEM (Unione Economica e Monetaria), in Italia il settore offre quindi un contributo positivo all'attività economica, realizzando tassi crescita superiori a quelli del sistema economico nel suo complesso, che registra incrementi del +1,8% e +0,4% nell'ultimo biennio.

Considerando l'articolazione settoriale delle costruzioni in Italia, emerge un'ulteriore peculiarità: le forte specializzazione nel rinnovo edilizio. Questo segmento rappresenta infatti circa la metà del mercato delle costruzioni nazionale (46% secondo le stime del 2002), assume un carattere nettamente più forte rispetto alla media dei paesi dell'Euro (36,7%).

Grazie all'effetto delle agevolazioni fiscali, la ristrutturazione abitativa ha inoltre segnato tassi di crescita superiori alla media, che però tendono a diminuire nel tempo, passando dal +2,7% al +1,6% del 2002, ristagnando nelle previsioni del 2003 (+0,4%) per l'esaurirsi degli incentivi di legge.

Il rallentamento del settore, in Italia, deriva in modo più marcato dalla minore attività di costruzione di nuovi fabbricati, sia residenziali sia non residenziali. Dopo un'accelerazione del +8,5% nel 2001, l'edilizia abitativa nel 2002 si posizione su un tasso di crescita del +3%; allo stesso modo l'edilizia non abitativa passa dal +4,1% al 2% dell'ultimo anno. Le previsioni relative al 2003 indicano per entrambi un ulteriore ridimensionamento dell'attività, che rallenta al +1,5% nel primo caso e ristagna nel secondo segmento (+0,5%), dove vengono meno le agevolazioni della legge "Tremonti bis".

Parallelamente alla espansione del mercato, il settore delle costruzioni nazionale manifesta un aumento dell'occupazione, che negli ultimi quattro anni è cresciuta di circa 200 mila unità. Dopo la consistente espansione del 2001 (+5,5%), l'aumento della base occupazionale tende però a rallentare (+2,2%), in maniera concomitante con il progressivo indebolimento della crescita del settore.

Il settore dell'industria delle costruzioni rappresenta tradizionalmente una componente di rilievo nello sviluppo economico regionale. I dati sull'occupazione evidenziano nel periodo in esame l'aumento più sostenuto della regione, con una variazione del 15,6% che risulta superiore alla stessa espansione che ha caratterizzato l'occupazione terziaria (+13,4%): tale tendenza risulta particolarmente accentuata nel periodo successivo al 1999 che ha coinciso con un marcato incremento dei livelli di reddito.

A seguito di tale tendenza il contributo dell'industria edile sul totale regionale ha registrato un lieve incremento dal punto di vista dell'occupazione, passando dal 7% del 1995 al 7,6% del 2002.

Dal punto di vista territoriale, il periodo 1995-2002 vede crescere il ruolo dell'industria edile del capoluogo regionale, salito dal 38,8% al 43,2% (in termini di reddito prodotto), seguito dall'industria di Lecce (il cui reddito prodotto diminuisce tuttavia di quasi 4 punti percentuali, attestandosi al 18,8% del totale) e da quella di Foggia (rimasta stabile intorno al 15,3% del totale). In flessione risulta il contributo dell'industria delle costruzioni di Brindisi (passata dall'11,5% del 1995 al 9,6% del 2002), preceduta dalla provincia di Taranto il cui contributo al settore regionale sale dall'11,3% al 13,1% del 2002.

Nel 2002 le prime due province della regione (Bari e Lecce) contribuiscono per circa il 62% alla formazione del reddito edile regionale, accentuando ulteriormente la tendenza alla concentrazione dell'industria edile che registrava nel 1995 un contributo del 61,5% da parte delle stesse due province.

Le medesima tendenza si registra nei livelli di concentrazione occupazionale: nel periodo 1995-2002 il peso delle province di Bari e Lecce sull'occupazione del settore delle costruzioni registra infatti un lieve incremento, passando dal 62,8% al 63,1% grazie soprattutto alla dinamica particolarmente favorevole che ha contrassegnato l'evoluzione dell'occupazione nell'industria di Bari (aumentata del 32%) cui si è contrapposta la flessione del 12% nella provincia di Lecce (in termini occupazionali il ruolo della provincia di Bari sull'intero settore regionale risulta quindi particolarmente consistente, pari al 46% del totale, cui si aggiunge un peso del 43% in termini di reddito).

Nel complesso l'industria pugliese delle costruzioni risulta specializzata per circa il 60% del totale (in termini occupazionali) nel mercato dell'edilizia abitativa, a fronte del 40% che opera nel settore delle opere pubbliche, con una marcata prevalenza nelle attività di subappalto con grandi aziende nazionali e nell'edilizia pubblica non abitativa.

Per la Provincia di Brindisi, sulla scia dell'andamento sfavorevole soprattutto del mercato dell'edilizia residenziale, gli ordinativi registrano una flessione del 9%, determinando una contrazione del 10% dei livelli di produzione e dell'8% del fatturato.

Ripercussioni meno sfavorevoli si registrano sul versante occupazione che segna una riduzione nell'ordine dell'1%, a fronte di un lieve incremento della componente atipica (+1%).

Le previsioni per il primo semestre del 2003 indicano una sostanziale stabilità rispetto al semestre precedente, con un lieve incremento del fatturato nell'ordine del 2% che si rivela comunque non sufficiente a compensare la perdita del 2002. L'occupazione non sembra risentire in modo diretto della difficile situazione congiunturale, registrando un lieve recupero (nell'ordine dell'1%) rispetto alla contrazione precedente.

d) L'occupazione nell'artigianato di produzione

Dall'indagine diretta alle imprese dell'Osservatorio Regionale non emergono risultati confortanti per l'artigianato di produzione pugliese che, dopo un 2001 sostanzialmente stazionario, nel 2002 segna un andamento negativo.
Il livello della produzione diminuisce in valore del 3,6%, con un saldo pari a –8%, quando l'anno prima quest'indicatore aveva registrato una performance stabile, con una variazione del +1% ed un saldo tendenziale nullo.
L'andamento del comparto si ripercuote in maniera negativa sul mercato del lavoro. Infatti, l'occupazione a tempo indeterminato denota una diminuzione della numerosità degli occupati del 2,1%, nonostante il maggiore ricorso a forme di lavoro flessibili (+5%). Ancora relativamente poco diffusi nel sistema artigiano di produzione, gli occupati atipici rappresentano un fenomeno in crescente diffusione, con un saldo +19,2%.
Ad essere maggiormente coinvolte dalla flessibilizzazione dei rapporti di lavoro sono soprattutto le donne. L'occupazione femminile denota andamenti fortemente contrapposti nelle due tipologie di impiego: diminuisce in modo più consistente della media il ricorso a personale femminile nell'occupazione fissa (-5,3%), a fronte però di un più sensibile incremento nelle assunzioni tramite forme di lavoro più flessibili (+5,9%).

La performance delle imprese dell'artigianato di produzione della Puglia, anno 2002
(valori percentuali)

	Produzione	Ordinativi	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	22,8	21,6	24,3	9,1	19,9
- Minore	30,8	28,7	30,0	9,3	0,7
- Uguale	45,7	46,6	44,1	80,7	79,4
- Ns/Nr	0,7	3,1	1,6	0,9	0,0
Saldo (1-2)	-8,0	-7,1	-5,7	-0,2	19,2
- Variazione 2002/01	-3,6	-2,9	-1,8	-2,0	5,0

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

Le previsioni per il primo semestre del 2003 delle aziende artigiane di produzione scontano un notevole peggioramento del clima di fiducia degli operatori. Per l'economia nazionale e quella della Puglia vengono espressi giudizi negativi in relazione alla tendenza in atto, a testimoniare una sfiducia degli operatori verso una ripresa a breve del sistema economico nel suo complesso.
Tutti gli indicatori congiunturali appaiono sostanzialmente stazionari. La produzione presenta infatti una variazione in valore del +0,7% con una compensazione tra le posizioni in crescita e quelle in diminuzione (+1,7% a saldo). Una situazione non dissimile è quella degli ordinativi, che in valore dovrebbero crescere di un modesto +1,2%, con un saldo tendenziale del +4,9%, frenato dalla dinamica del mercato nazionale (+1,1% in valore e +4,1% a saldo). Coerentemente il fatturato viene segnalato sugli stessi livelli, con una espansione del +1,2 in valore e con un andamento tendenziale simile (+6,1% a saldo).
Dopo la battuta d'arresto del 2002, il mercato del lavoro dovrebbe invece mostrare qualche segno di miglioramento. Le previsioni indicano una ripresa dell'occupazione fissa, con una espansione del numero di addetti del +3,5% e un andamento tendenziale positivo (+7,6% a saldo). Più stabile il quadro dell'occupazione atipica che, dopo la forte accelerazione registrata nel 2002, sembra consolidare la posizione acquisita in numero ristretto di aziende. Il numero di addetti atipici dovrebbe comunque crescere del +7,3%, con un saldo tendenziale pari al +5,8%.

Le previsioni di performance delle imprese dell'artigianato di produzione della Puglia
I° semestre 2003 (valori percentuali)

	Produzione	Ordinativi	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	16,8	18,0	19,4	9,8	5,8
- Minore	15,1	13,1	13,3	2,2	0,0
- Uguale	60,4	60,3	57,0	83,6	88,1
- Ns/Nr	7,7	8,5	10,3	4,4	6,1
Saldo (1-2)	1,7	4,9	6,1	7,6	5,8
- Variazione 2002/01	0,7	1,2	1,2	3,5	7,3

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

Le previsioni più pessimistiche sono quelle degli operatori della provincia di Brindisi**.**
Il livello di attività diminuisce in previsione del 5,4%, legato ad una contrazione della domanda (-3,2%). Stabili invece la attese sulla redditività (-0,6%), mentre i fabbisogni occupazionali degli operatori brindisini mostrano attese di crescita. Il numero di lavoratori fissi dovrebbe infatti espandersi (+5,3%), in misura inferiore solo alle previsioni degli operatori di Lecce, e così anche i lavoratori atipici dovrebbero aumentare più significativamente rispetto alle altre province (+24,2%), anche se il ricorso a queste forme di assunzione è ancora marginale in questa provincia.

e) L'occupazione nell'artigianato di servizi

Anche per le imprese dell'artigianato di servizi il 2002 non è stato caratterizzato da una tendenza favorevole, anche se si registra un recupero rispetto alla situazione maturata nel 2001.
Nell'ultimo anno emerge infatti una flessione dell'attività, che in valore scende del 2,8%, con una tendenza altrettanto negativa (-9,8% in saldo). Stabile invece la clientela, che denota una variazione della numerosità pari a –0,9%, con un saldo del –1,9%. Pur persistendo una situazione di debolezza, rispetto al 2001 si rilevano sensibili progressi che si manifestano sia in termini di attività che di clientela servita, entrambi in pesante flessione in quell'anno (rispettivamente -5% e -3%).
L'occupazione non sembra risentire di questa debolezza da parte della domanda. Per quanto riguarda l'occupazione fissa, le situazioni espansive prevalgono su quelle in flessione con un saldo tendenziale pari a +3,5%, determinando un allargamento della base occupazionale del +2,3%. Più significativa la crescita delle richieste di lavoratori atipici, con un saldo tendenziale del +9,9%, e con un incremento della numerosità pari al +8,1%.
L'occupazione femminile denota un'accelerazione più decisa rispetto a quella maschile, mostrando un incremento del 4,1% nella componente fissa, mentre l'utilizzo di forme contrattuali atipiche coinvolge in misura maggiore i lavoratori maschi.

La performance delle imprese dell'artigianato di servizi della Puglia, anno 2002
(valori percentuali)

	Attività	Numero clienti	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	22,7	18,0	8,2	11,5
- Minore	32,5	19,9	4,7	1,6
- Uguale	44,8	61,9	86,5	87,0
- Ns/Nr	0,0	0,2	0,6	0,0
Saldo (1-2)	**-9,8**	**-1,9**	**3,5**	**9,9**
- Variazione 2002/01	**-2,8**	**-0,9**	**2,3**	**8,1**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

I servizi alle imprese rappresentano l'unico segmento in crescita nel 2002, mentre gli altri mantengono la dinamica negativa già consolidata nel 2001.
Più specificatamente, nel 2002:
- prosegue l'andamento relativamente meno favorevole delle **riparazioni** sia sul versante dell'attività (-5,5%) che in relazione alla numerosità della clientela (-3,2%). In merito all'occupazione la situazione appare stazionaria, soprattutto per effetto della componente fissa (+0,7%), mentre la richiesta di lavoratori atipici si caratterizza un incremento più sostenuto (+25,5%), anche rispetto agli altri segmenti, ma di scarso impatto sulla base occupazionale complessiva;
- emerge una ulteriore contrazione congiunturale nei **trasporti,** legata soprattutto a una minore performance economica che come nel 2001 diminuisce in valore del 5%. Stabile invece la numerosità della clientela, in lieve recupero rispetto al 2001 (-1%). Il mercato del lavoro denota però qualche un ulteriore miglioramento. Cresce infatti la richiesta di lavoratori fissi (+2,7%), mentre il ricorso a lavoratori atipici non muta rispetto al 2001;
- si rileva un deterioramento anche nei **servizi alle persone,** dove l'attività scende del 2,4% e i clienti dell'1,3%, variabili che nel 2001 apparivano sostanzialmente stabili (-1% entrambi). Sul versante occupazionale si rafforza in misura lieve l'occupazione fissa (+1,6%), mentre le richieste di lavoratori atipici non variano (-0,2%);

- si osserva un crescita dei **servizi alle imprese**, l'unica tendenza positiva tra i settori dell'artigianato di servizi. In forte accelerazione sia l'attività (+4,8%) che i clienti (+3,7%), cui si associa il miglior risultato occupazionale, aumentando sia gli addetti fissi (+6,1%) che quelli atipici (+4,8%).

Il perdurante stato di incertezza e il protrarsi della crisi sembrano, dunque, influire sulle attese degli imprenditori dell'artigianato di servizi, cauti sull'andamento a breve termine del comparto. Per i primi sei mesi del 2003, infatti, gli operatori dell'artigianato di servizi prevedono un ulteriore peggioramento del quadro settoriale rispetto alla fine dell'ultimo anno.

Nei primi sei mesi del 2003, l'attività dovrebbe mostrare una contrazione del 3,4%, con un saldo tendenziale del –13,6%, sebbene la numerosità della clientela denoti attese meno negative (–1,8% in valore e –7,4% a saldo).

Allo stesso modo, dal punto di vista del mercato del lavoro, il comparto non mostra segni di particolare vivacità nella regione. Questa sostanziale stabilità riguarda entrambe le componenti occupazionali le cui variazioni sono pari a +0,7% dal lato dell'occupazione fissa e +0,9% per quanto riguarda invece quella atipica.

Le previsioni di performance dalle imprese dell'artigianato di servizi della Puglia, I° sem. 2003

	Attività	Numero clienti	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	11,7	9,1	2,9	1,6
- Minore	25,3	16,5	1,0	1,6
- Uguale	59,2	69,9	94,2	92,3
- Ns/Nr	3,8	4,6	1,8	4,6
Saldo (1-2)	**-13,6**	**-7,4**	**1,9**	**0,0**
- Variazione 2002/01	**-3,4**	**-1,8**	**0,7**	**0,9**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

Rispetto alla seconda metà del 2002, le previsioni degli operatori indicano in particolare:

- il proseguire di una tendenza non soddisfacente da parte del segmento delle riparazioni, soprattutto in termini di attività (-4,9%), con una flessione più contenuta della clientela (-2,4%). Sul versante delle richieste di addetti, la componente fissa non muta (+0,8%) analogamente all'occupazione atipica (0,0%);
- previsioni meno favorevoli nei trasporti sul versante dell'attività (-5,8%), e con la numerosità della clientela relativamente più stabile (-1,8%). Dal punto di vista occupazionale, l'andamento dei lavoratori a tempo indeterminato dovrebbe rimanere sui livelli del primo semestre 2001 (+0,2%) non variando neanche le necessità di lavoratori atipici (0,0%);
- una congiuntura non brillante nei servizi alle persone che denotano dinamiche simili degli indicatori di performance (–2,4% nell'attività e –2,1% nei clienti). Relativamente al mercato del lavoro che riscontra un lieve rafforzamento dell'occupazione fissa (+1,7%), unico caso all'interno dei settori di servizi, mentre si contraggono le richieste di lavoratori atipici (-2,9%);
- un andamento stabile nei servizi alle imprese sia per quanto riguarda l'attività (+0,8%) ma anche per quanto riguarda i clienti (0,0%). Stabile anche il versante occupazionale, dove gli occupati fissi restano invariati e con qualche segnale di miglioramento per quanto riguarda l'occupazione atipica (+5,8%).

Le previsioni per il primo semestre 2003 indicano altresì un indebolimento congiunturale anche a **Brindisi**, provincia nella quale secondo le attese l'attività dovrebbe diminuire (–3,7%), in presenza di una numerosità della clientela sostanzialmente stabile (–1%). Anche nella provincia di Brindisi l'occupazione non si caratterizzerà per una particolare vivacità, prevedendo comunque un buon risultato della componente fissa (+1,5%), mentre anche in questo territorio non muteranno le richieste di lavoratori atipici (0,0%);

f) L'occupazione nel terziario avanzato

Col termine di terziario avanzato indichiamo il complesso di aziende e attività che si interessano alle moderne tecnologie (Internet, reti informatiche, telematica ecc.).

La fase di rallentamento che ha caratterizzato il settore a livello nazionale, contribuendo a rafforzare il clima di incertezza sulle prospettive di sviluppo a breve termine, ha influito in misura marcata sulle politiche occupazionali delle imprese pugliesi che hanno preferito ampliare la componente atipica dell'occupazione rispetto a quella fissa.

A differenza dell'anno precedente caratterizzato da un significativo saldo occupazionale, nel corso del 2002 l'occupazione fissa pugliese è rimasta infatti sostanzialmente invariata, attestata sui livelli dell'anno precedente con un saldo inferiore alle cento unità.
Nell'evoluzione dello scenario occupazionale ha influito in modo significativo il peggioramento del clima di fiducia da parte delle imprese del settore registratosi nella seconda parte del 2002 che ha finito per annullare la tendenza favorevole alla crescita che aveva caratterizzato i primi sei mesi dell'anno (anche sulla scia della congiuntura particolarmente favorevole di fine 2001).
L'andamento dei saldi tra imprese che hanno ampliato il numero di addetti e quelle che hanno seguito l'andamento contrario continua a mantenersi positivo (pari a circa sei punti percentuali) in tutti i comparti**,** sia pure con la tendenza alla riduzione e con una prevalenza delle imprese in condizione di stabilità.
Diversa appare invece l'evoluzione dell'occupazione atipica che assume nel settore dell'ICT particolare rilievo (pari a circa il 13% dell'occupazione complessiva).
L'andamento del 2002 evidenzia un aumento dell'11% (con un saldo superiore alle 200 unità) che risulta ancora più favorevole rispetto al risultato registrato nel corso dell'anno precedente (nel quale l'occupazione atipica aveva evidenziato incrementi nell'ordine del 9%).
Come già emerso in passato, la componente atipica risulta particolarmente determinante nel settore dell'ICT caratterizzato dalla presenza di profili professionali a maggiore contenuto innovativo rispetto ai quali il ricorso a più elevati livelli di flessibilità e di differenziazione delle modalità di erogazione delle prestazioni lavorative risponde a specifiche caratteristiche del mercato, oltre che alle stesse esigenze manifestate sul fronte dell'offerta di lavoro.
I dati relativi al 2002 contribuiscono ad evidenziare il contributo determinante alla crescita complessiva dell'occupazione da parte della componente atipica che appare destinata a rivestire un ruolo di sempre maggiore stimolo alla crescita del settore anche in considerazione della persistenza del clima di incertezza a livello internazionale e delle conseguenti ripercussioni che tale aspetto sembra produrre in particolare sull'occupazione stabile.
Le previsioni per il primo semestre 2003 indicano una situazione occupazionale che torna a presentare valori in crescita anche nella componente fissa**,** con incrementi nell'ordine del 2% che risultano più elevati nelle imprese di telecomunicazione.
Ancora in aumento risulta l'occupazione atipica, sia pure su valori decisamente inferiori a quelli registrati nell'ultimo biennio.

g) L'occupazione nel commercio

Contrariamente a quanto osservato a livello nazionale, nel 2002 il commercio pugliese ha maturato un ulteriore risultato negativo.
Le imprese commerciali che segnalano un decremento della clientela prevalgono rispetto a quelle in cui si è registrata una espansione, determinando così un saldo negativo pari al –12,3%. Coerentemente con la dinamica tendenziale, il numero di clienti serviti nel 2002 appare in diminuzione (-5,8%), con un netto peggioramento rispetto alla situazione maturata nel 2001 (-3%) e nel 2000 (-1%).
La minore attività commerciale si ripercuote in maniera significativa sulla performance economica, il cui fatturato risulta in flessione per il 40% delle imprese della distribuzione, con una contrazione in valore pari al –2,7%.
Al raffreddamento dell'attività commerciale non si è però associato un ridimensionamento della base occupazionale. Resta infatti stabile la componente principale dell'occupazione, l'impiego di addetti fissi (+0,9%), mentre si osserva una lieve espansione di quelli atipici (+2,7%).
Rispetto a quanto osservato nel 2001, si rafforza il ricorso tendenziale alle forme contrattuali atipiche, che da una saldo del +4% passano al +16,7%. Ad incidere in maniera più evidente su questa dinamica è la tendenza ad impiegare regolazioni contrattuali flessibili per la componente femminile. Per il secondo anno consecutivo, infatti, le donne denotano progressi più importanti degli uomini nelle forme di lavoro atipiche (+5,7% nel 2002), contrariamente a quanto rilevato per le forme di lavoro stabili, che presentano dinamiche simili.

La performance degli esercizi commerciali della Puglia, anno 2002
(valori percentuali)

	N. clienti	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	14,2	17,9	4,4	16,7
- Minore	26,5	40,7	3,2	0,0
- Uguale	59,1	41,3	91,5	83,3
- Ns/Nr	0,2	0,2	0,9	0,0
Saldo (1-2)	**-12,3**	**-22,8**	**1,2**	**16,7**
- Variazione 2002/01	**-2,7**	**-5,8**	**0,9**	**2,0**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

In uno scenario settoriale in deterioramento rispetto al biennio precedente, gli unici esercizi a mantenere una tendenza favorevole sono quelli della grande distribuzione, in crescita per il terzo anno consecutivo. Moderatamente negativa la performance del commercio all'ingrosso, mentre gli esercizi al minuto continuano a caratterizzarsi per gli esiti maggiormente negativi.
Più dettagliatamente si osserva:

- un ulteriore rallentamento della dinamica nel **commercio all'ingrosso,** canale per il quale nel 2002 la clientela risulta stazionaria (-0,2%), rispetto all'andamento moderatamente espansivo del biennio precedente. In arretramento più marcato il risultato economico (-2,5%), anch'esso in peggioramento con un ulteriore peggioramento rispetto ai risultati dei due anni precedenti. Il mercato del lavoro non pare risentire del rallentamento, confermando la base occupazionale del 2001. Stazionario infatti il numero di addetti fissi (+1,1%) e di quelli atipici (+0,5%);
- una situazione più critica degli **esercizi al minuto,** che vivono una marcata riduzione della numerosità della clientela (-3,1%), ma soprattutto del fatturato (-6,4%). Il perdurare delle difficoltà del segmento si ripercuote anche sulle scelte occupazionali, dove non si ravvisano modificazioni sostanziali della numerosità. Gli addetti fissi, la parte preponderante dell'occupazione, resta infatti stazionaria (+0,7%), mentre si rileva una crescente propensione ad impiegare contratti di lavoro atipici. Ancora marginali nelle strutture di vicinato, le forme di lavoro flessibili registrano negli ultimi anni maggiori preferenze, spinte anche dall'incertezza sulla ripresa del segmento. Nell'ultimo si registra così un incremento degli addetti atipici del 13,8%, diversamente dagli altri segmenti dove rimangono invece stabili;
- un rallentamento nella **grande distribuzione,** canale in cui persiste comunque una tendenza espansiva, che mostra una crescita sia nella clientela (+2,9%) sia del fatturato (+2,6%). A questa dinamica favorevole si associa la crescita delle richieste di addetti a tempo indeterminato (+2,4%), mentre il ricorso a forme di lavoro flessibili appare invariato.

Per i primi sei mesi dell'anno, anche la tendenza del settore commerciale non evidenzia infatti segnali di ripresa. Rispetto alla seconda metà del 2002, la tendenza attesa dagli operatori del settore indicano un'ulteriore fase congiunturale negativa, con gli indicatori che mostrano flessioni sostanzialmente in linea con le dinamiche registrare nel 2002. La clientela è prevista in flessione, con una contrazione del 2,2% in termini di valore ed una prevalenza di imprese che attendono una riduzione della numerosità dei clienti (-13,3% a saldo). Anche sul versante dell'attività prevalgono le imprese che lamentano in previsione una flessione, con un saldo pari -24,7%, mentre la perdita in termini di valore dovrebbe essere pari al -4%.
Per quanto riguarda i fabbisogni occupazionali, si attende un'ulteriore fase di stabilità. Le imprese che segnalano un incremento dell'occupazione si equivalgono infatti sostanzialmente con quelle che in cui questa dinamica è prevista in flessione (+1% a saldo), mentre per quanto riguarda la tendenza verso l'impiego di lavoratori atipici le maggiori richieste prevalgono nell'ordine del 2,8%. Queste tendenze determinano una conferma della base occupazionale, dove sono previste variazioni numeriche contenute, pari a +0,3% e +0,9% rispettivamente nella componente fissa e in quella atipica.

Le previsioni di performance attesa degli esercizi commerciali della Puglia, I° sem. 2003

	N. clienti	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	6,5	8,4	1,5	2,8
- Minore	19,8	33,1	0,5	0,0
- Uguale	70,8	54,1	96,4	95,9
- Ns/Nr	2,9	4,4	1,6	1,2
Saldo (1-2)	**-13,3**	**-24,7**	**1,0**	**2,8**
- Variazione 2002/01	**-2,2**	**-4,0**	**0,3**	**0,9**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

Nel dettaglio si registrano previsioni:

- più negative di performance tra gli esercizi **alimentari**, attendendosi flessioni pari a –2,5% e –4,9% di clientela e attività rispetto alla seconda metà del 2002. Le dinamiche occupazionali non dovrebbero tuttavia risentire di questa contrazione, mantenendosi stabili in entrambe le componenti;
- di flessione anche da parte del comparto **non alimentare** dove è attesa una contrazione più spiccata del livello dell'attività (-3,8%), accompagnata comunque da una contrazione della clientela (-2,1%). Nei primi sei mesi del 2003 il mercato del lavoro si caratterizzerà per una flessibilizzazione dei rapporti di lavoro. Mentre la componente fissa appare infatti stabile (+0,3%), diversamente dagli altri segmenti, quella atipica segna variazioni positive (+5,8%);
- moderatamente negative, ma relativamente migliori tra gli esercizi **misti**, dove sia i clienti che l'attività si contraggono del 2,1% nelle previsioni degli operatori. Gli esercizi misti sono l'unica tipologia merceologica che vivrà un'espansione della base occupazionale, con una espansione dei lavoratori fissi (+6,5%), mentre non sembrano variare gli addetti atipici.

Nelle singole forme distributive le attese si caratterizzano per:

- una sostanziale stabilità della clientela nel **commercio all'ingrosso** (-0,4%) cui si associano però previsioni negative in merito all'attività (-2,1%). Sul versante occupazionale giungono segnali di sostanziale stabilità sia nell'occupazione fissa (-0,4%) che nell'atipica (0,0%);
- un andamento meno favorevole degli **esercizi al minuto,** evidenziato da una contrazione della clientela (-2,5%), ma in particolare nell'attività (-4,4%). Stabile nel complesso l'occupazione, dove si assiste però ad una ulteriore spinta alla flessibilizzazione dei rapporti di lavoro. Mentre la componente più rilevante dell'occupazione, quella fissa, rimane sostanzialmente immutata (+0,7%), la richiesta di lavoratori atipici dovrebbe proseguire a ritmi significativi (+7,3%), diversamente dagli altri canali distributivi;
- il protrarsi dell'andamento migliore da parte della **grande distribuzione** con una evoluzione analoga in entrambe le voci relative alla performance (+4%) che non dovrebbero però condurre a un'espansione sul versante dei fabbisogni occupazionali.

Sul versante territoriale si prevede una contrazione più sensibile in termini di attività (-7,8%) nella provincia di **Brindisi**. Anche la performance della clientela dovrebbe essere negativa (-3,4%), in misura inferiore solo a quella di Lecce. Nonostante le previsioni negative, le richieste di addetti dovrebbero comunque mantenersi invariate in entrambe le componenti;

Le previsioni di performance degli esercizi commerciali per provincia, I° sem. 2003
(valori percentuali)

	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Clienti	-1,7	-1,4	0,0	-3,4	-5,2
Fatturato	-4,4	-2,7	-2,7	-7,8	-5,5
Occupati fissi	0,9	-0,1	0,3	0,0	0,7
Occupati atipici	0,0	0,0	31,1	0,0	0,0

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

h) L'occupazione nel turismo

L'anno 2002 risulta un anno positivo anche se si rileva una crescita minore a quella registrata nel 2001. Le imprese turistiche che segnalano un incremento della clientela prevalgono rispetto a quelle in cui si è registrata una flessione, determinando così un saldo positivo pari al +12%, ma inferiore a quello dell'anno precedente (+30%). Il numero degli arrivi, coerentemente, risulta in espansione (+1,2%), anche se in maniera meno consistente rispetto al 2001 (+3%).
L'indagine dell'Osservatorio Regionale conferma inoltre la contrazione della permanenza media dei turisti nelle strutture ricettive pugliesi (-1,6%), mettendo in evidenza un trend in linea con quello del biennio precedente.
La minore attività turistica si riflette anche sulla performance economica del settore. Gli esiti dell'indagine diretta mostrano infatti come il fatturato del settore risulti in espansione per il terzo anno (+1,3%), ma in misura minore rispetto a quanto consolidato nell'ultimo biennio, periodo in cui la variazione si era aggirata attorno al +3% - +4%.
Il raffreddamento della domanda turistica non ha però determinato ripercussioni negative In termini occupazionali. Tende infatti a crescere l'impiego di addetti fissi (+2,1%) ma soprattutto di quelli atipici (+24,9%), che nel 2002 coinvolge circa il 10% degli esercizi turistici. La variazione percentuale consistente deriva però dal fatto che queste tipologie contrattuali restano relativamente meno diffuse all'interno delle imprese turistiche pugliesi, solo accelerazioni importanti come quella del 2002 hanno quindi un impatto di una certa rilevanza sulla dinamica occupazionale complessiva.
Diversamente da quanto osservato nel 2001, comunque, le imprese del settore sembrano ricorrere in modo più evidente a forme contrattuali flessibili, che nell'anno precedente erano invece risultate stabili. Rispetto al 2001 risulta invece confermato il migliore andamento della componente femminile (+2,9%), che sembra consolidi la propria presenza all'interno della base occupazionale del settore.
Per il secondo anno consecutivo, infatti, le donne denotano progressi più importanti degli uomini nelle forme di lavoro stabili, contrariamente a quanto rilevato per le forme di lavoro flessibili, che aumentano del +18,9%, dove nel 2001 segnalavano addirittura una lieve flessione.

La performance degli esercizi turistici della Puglia, anno 2002
(valori percentuali)

	N. clienti	Perm. media	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	34,6	11,4	31,4	6,4	9,3
- Minore	22,6	18,1	19,5	1,4	0,0
- Uguale	42,5	70,2	45,4	92,1	87,4
- Ns/Nr	0,3	0,3	3,7	0,2	3,4
Saldo (1-2)	**12,0**	**-6,7**	**11,9**	**5,0**	**9,3**
- Variazione 2002/01	**1,2**	**-1,6**	**1,3**	**2,1**	**24,9**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

Le aspettative per il 2003 risultano formulate in un quadro di consistente pessimismo e di elevata incertezza degli operatori del settore. La brusca frenata del ciclo economico nazionale ed internazionale pare condizionare le opinioni degli imprenditori del turismo facendo prevalere un clima di sfiducia verso una ripresa economica a breve sia all'interno dell'economia pugliese sia nel più ampio contesto italiano. Relativamente al primo semestre dell'anno, le opinioni sfavorevoli prevalgono su quelle favorevoli, determinando un saldo pari al -14% sia a livello regionale che nazionale.
Poco condizionato dagli eventi dell'11 settembre, il sistema turistico pugliese sembra però accusare il moltiplicarsi dei segnali di incertezza sui tempi e l'entità della ripresa economica generale, e quindi sulle conseguenti ripercussioni sull'attività turistica. Al peggioramento del clima di fiducia si affianca infatti una significativa indeterminatezza della dinamica di settore, che oltre il 22% delle imprese dichiara di non sapere anticipare.
Per meglio comprendere il quadro in cui sono state formulate queste opinioni è bene tenere presente che nel periodo in cui sono state realizzate le rilevazioni (febbraio-marzo 2003) la situazione internazionale si trovava all'apice della tensione per la crisi irachena, e i condizionamenti sulle dinamiche turistiche dovuti alla probabilità di attività terroristiche rappresentavano un fattore altamente rilevante nella determinazione delle aspettative.
Il diffuso pessimismo rispetto alla tendenza complessiva dell'economia, nonché l'elevata indeterminatezza rispetto alla dinamica di settore hanno influenzato negativamente le attese sull'attività turistica regionale nel primo semestre del 2003. Nonostante il calendario favorevole, con una Pasqua tardiva e la presenza di due possibili ponti per le festività del 25 aprile e del 1° maggio, gli operatori ritengono che gli afflussi turistici resteranno sostanzialmente stazionari sui livelli di fine 2002. Il numero di clienti dovrebbe infatti espandersi di un modesto +0,4% ed il fatturato di un +0,8%. Stabile la permanenza media (+0,1%), che resta quindi sui livelli di fine 2002.

Conseguentemente, anche i fabbisogni occupazionali non dovrebbero registrare modificazioni significative. L'occupazione fissa dovrebbe infatti crescere di un modesto 1,2%, mentre quella atipica del +1,6%.

Le previsioni di performance attesa degli esercizi turistici della Puglia, I° sem. 2003

	N. clienti	Perm. media	Fatturato	Occupati fissi	Occupati atipici
- Maggiore	23,3	8,4	19,0	4,5	5,2
- Minore	14,4	6,3	10,4	0,6	0,7
- Uguale	40,3	65,7	47,3	88,1	78,5
- Ns/Nr	22,1	19,6	23,3	6,8	15,6
Saldo (1-2)	**8,9**	**2,1**	**8,6**	**3,9**	**4,5**
- Variazione 2002/01	**0,4**	**0,1**	**0,8**	**1,2**	**1,6**

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

A livello settoriale, il 2003 si dovrebbe aprire con una più consistente ripresa dell'attività campeggistica, con una conferma della stabilità dell'offerta alberghiera e del buon andamento dei villaggi turistici e degli agriturismo. In peggioramento solo il quadro previsionale per le pensioni e i residence.
Più nel dettaglio, il confronto con l'ultimo semestre del 2002 mostra una situazione settoriale:

- stabile negli **alberghi e motel**, con la clientela invariata (+0%) così come il soggiorno medio (-0,2%) ed il fatturato (+0,5%). L'occupazione, coerentemente non mostra variazioni significative in entrambe le componenti: +1,1% e +1,3% gli incrementi previsti rispettivamente per le forme di lavoro fisse e per quelle atipiche;
- in diminuzione nelle **pensioni e residence**, con la contrazione dell'attività turistica (-1,1%), seppure compensata in parte dalla maggiore durata del soggiorno dei clienti (+0,6%). La performance economica non dovrebbe però risentire dell'andamento della domanda (+1,3%), confermando il trend positivo osservato nel 2002. L'occupazione infine segnala un'accelerazione rilevante, con attese di espansione superiore agli altri segmenti. La componente fissa dovrebbe infatti aumentare del +4,4%, associato ad un incremento della componente atipica (+2,2%);
- continua espansione nei **villaggi turistici**, segmento in cui la domanda dovrebbe crescere del +2,4%, ed il fatturato del +3,2%, valore superiore a quello delle altre tipologie ricettive. Stazionaria invece la dinamica occupazionale, con qualche progresso solo nella componente atipica (+1,4%);
- in netto recupero i **campeggi e ostelli**, per i quali si prevede un incremento della clientela del +5,2%, la variazione più consistente tra i diversi comparti turistici, con una espansione del fatturato del +3%. Mancano però effetti sulla capacità occupazionale, invariata rispetto ai livelli di fine 2002, ad eccezione dei lavoratori atipici, ai quali va la maggiore preferenza degli operatori del segmento (+15,4%). È bene tuttavia tenere presente che il periodo di rilevazione influisce in maniera più sensibile sulla capacità previsionale del turismo a cielo aperto, dove si registrano livelli di incertezza molto più elevati rispetto alle altre tipologie ricettive per la distanza dal periodo di apertura, coinvolgendo oltre la metà degli operatori.
- in continua espansione per gli **agriturismo**, dove però il clima di fiducia risulta peggiore che negli altri segmenti. I risultati potrebbero quindi essere più favorevoli rispetto a quelli anticipati formalmente, che di per sé indicano livelli di domanda in espansione del +2,4%, caratterizzati anche da un prolungamento del soggiorno medio (+1,4%), ma con un fatturato che si espande in misura inferiore a quello dei villaggi turistici e dei campeggi (+1,4%). Nonostante il buon andamento, l'occupazione dovrebbe restare sostanzialmente stazionaria. Il pessimismo evidenziato pare spingere gli operatori agrituristici a confermare la base occupazionale sui livelli di fine 2002.

Le previsioni di performance degli esercizi turistici per tipologia, I° sem. 2003
(valori percentuali)

	Alberghi Motel	Pensioni Residence	Villaggi Turistici	Campeggi Ostelli	Agriturismi
Clienti	0,0	-1,1	2,4	5,2	2,4
Permanenza media	-0,2	0,6	0,0	0,0	1,4
Fatturato	0,5	1,3	3,2	3,0	1,4
Occupati fissi	1,1	4,4	0,0	0,0	1,0
Occupati atipici	1,3	2,5	1,4	15,2	0,0

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

In questo quadro, vi è da registrare il ridimensionamento della dinamica della provincia di **Brindisi**, nella quale la performance è attesa stazionaria, influenzata da un diffuso pessimismo degli operatori rispetto all'andamento generale dell'economia regionale e nazionale. La clientela segna infatti una variazione del +0,9%, mentre il fatturato dovrebbe restare stazionario (-0,2%), frenato dal risultato della permanenza media (-0,5%). La sfiducia sul quadro economico e le attese poco favorevoli sull'attività appaiono limitare l'evoluzione occupazionale, invariata sui livelli di fine 2002. La propensione ad investire segna invece una forte accelerazione. Le imprese turistiche che prevedono di realizzare investimenti produttivi nel 2003 sono infatti il 61,5% del totale, oltre il 10% in più rispetto alla quota del 2002, confermando un percorso di crescita più esteso rispetto alle altre province pugliesi.

Le previsioni di performance degli esercizi turistici per provincia, I° sem. 2003
(valori percentuali)

	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Clienti	-1,0	2,4	3,1	0,9	-4,0
Permanenza media	-0,3	0,5	0,5	-0,5	0,0
Fatturato	-0,9	3,0	4,3	-0,2	-2,6
Occupati fissi	0,0	1,8	4,5	1,5	0,0
Occupati atipici	0,5	4,0	2,9	1,4	0,0

Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

i) L'occupazione nel settore agricolo

Nella provincia di Brindisi appaiono evidenti i sintomi di una crisi del settore agricolo (invecchiamento progressivo degli impianti esistenti, crescita dell'età media degli addetti all'agricoltura soprattutto non specializzata, frammentazione imprenditoriale) che, pregiudicando l'integrazione verticale di filiera, impedisce il pieno sfruttamento delle enormi potenzialità economiche della provincia, penalizzandone la redditività, la competitività e la capacità di creare occupazione qualificata.
Mancano, a tutt'oggi, le scelte idonee a costituire l'indotto produttivo: manca, cioè, una sufficiente diversificazione produttiva ed una adeguata valorizzazione del prodotto, la cui piena realizzazione richiede l'acquisizione di nuove competenze, estremamente professionali, soprattutto nei settori del marketing strategico d'area, dell'accrescimento qualitativo di prodotto, delle politiche distributive per la GDO, della formazione degli operatori e dell'innovazione di processo e di prodotto.
Manca, soprattutto, il dialogo tra le aziende, elemento imprescindibile per la definizione di strategie produttive integrate capaci di cogliere, interpretare e addirittura influenzare i trend commerciali. Troppo spesso, infatti, si assiste ad una semplice concorrenza cieca tra piccole aziende che, invece che unire le proprie forze, aggrediscono gli stessi potenziali clienti con prodotti identici e con tecniche commerciali rapportate alle irrisorie dimensioni aziendali.
L'andamento economico del settore agricolo, dunque, appare evidentemente influenzato dalla più volte richiamata "frammentazione aziendale".
In questo quadro, anche nel 2002 il settore agricolo della Provincia di Brindisi ha maturato un ulteriore risultato negativo, facendo registrare l'ennesima diminuzione degli occupati e del prodotto lordo.

Occupati e Prodotto Lordo Settore Agricolo della Provincia di Brindisi

	Occupati (in migliaia)	Valore Aggiunto (prezzi correnti) milioni €
1995	22,1	360
1996	20,3	401
1997	17,3	353
1998	19,9	324
1999	16,5	284
2000	17,4	281
2001	21,4	285
2002	19,3	273

I dati indicati dalla tabella riferiscono in maniera inequivocabile della progressiva crisi del settore agricolo brindisino che nel 2002 ha fatto registrare una perdita di 2.100 unità occupate (-9,81%), contro il -2,70% dello stesso dato a livello nazionale.
Anche il prodotto interlo lordo del settore denuncia un decremento nell'ordine del 4,21%rispetto all'anno precedente.

1.3 LA SITUAZIONE SOCIO-ECONOMICA

1.3.1 Lo scenario di riferimento socio-economico del territorio

L'attuale integrazione e globalizzazione dei mercati, seguita dall'avvento di una nuova divisione internazionale del lavoro, provocata in primo luogo dalla presenza di nuovi paesi produttori del Sud-Est asiatico, pone le imprese meridionali e pugliesi in una situazione profondamente diversa rispetto a quella degli ultimi decenni.

L'industrializzazione della Provincia di Brindisi è il risultato di un processo che ha presentato nel corso dei decenni numerose discontinuità, legate di volta in volta agli obiettivi delle politiche nazionali e meridionali da un lato e al dinamismo ed alla capacità autopropulsiva della regione dall'altro.

Negli anni sessanta gli interventi pubblici a sostegno dell'industrializzazione del Mezzogiorno hanno favorito la creazione di grandi impianti nel settore della chimica di base che hanno provocato rilevanti fratture nel tessuto produttivo locale, sia dal punto di vista dimensionale (con il sopravvento di imprese di grande dimensione), sia per quanto concerne l'avvento di nuovi modelli di specializzazione produttiva, estranei alle tradizioni ed alla cultura produttiva del territorio.

Un ulteriore elemento che ha influito sfavorevolmente sulle scelte di quel periodo è legato alle caratteristiche peculiari dei cicli di produzione dei settori energetici che, non necessitando di un indotto locale cui richiedere componenti o semilavorati, non hanno fornito contributi di rilievo alla nascita ed alla diffusione di un sistema produttivo locale.

E' solo con gli "shock" petroliferi degli anni settanta e con i primi grandi segnali di crisi del settore della chimica a livello internazionale e nazionale che inizia a consolidarsi un tessuto regionale di piccole e medie imprese basato su alcune lavorazioni artigiane in parte già presenti nell'area da alcuni decenni, come nel caso del mobilio, dell'abbigliamento, del calzaturiero, dell'agroalimentare e della meccanica.

Le crescenti difficoltà dei grandi stabilimenti a partecipazione statale si sovrappongono, da metà degli anni settanta in poi, alla diffusione di imprese di piccole e piccolissime dimensioni (anche a livello artigiano) che, grazie a fattori interni legati all'avvento di modelli di divisione del lavoro e di specializzazione flessibile, ma anche ad un contesto nazionale ed estero favorevole, hanno finito per incidere profondamente sull'assetto produttivo del territorio in analisi.

Va sottolineato al riguardo che le aggregazioni più significative di piccola imprenditoria sono andate diffondendosi su specifiche porzioni del territorio, interessando però solo in maniera parziale i centri minori situati nelle aree interne della provincia e privilegiando invece i centri di maggiori dimensioni. La città di Brindisi, caratterizzata in prevalenza dai grandi investimenti a partecipazione pubblica, ha subito un'assenza di modelli e valori culturali basati sull'intrapresa e sul lavoro autonomo che ha contribuito ad ostacolare la creazione di nuova imprenditoria.

L'attuale struttura industriale ed artigiana del territorio rappresenta il risultato di un modello di sviluppo consolidatosi negli ultimi tre decenni, basato su comparti tradizionali specializzati in produzioni ad elevata intensità di manodopera, e sul ricorso a fattori di competitività incentrati sui costi.

Lo sviluppo registrato ha beneficiato di una propensione comunque elevata verso i mercati esteri (soprattutto se confrontata con le altre regioni meridionali), che ha caratterizzato in misura sempre più crescente anche le imprese artigiane. Altri tradizionali punti di forza dell'economia territoriale sono rappresentati dalla rilevante attenzione alle differenti fasi dei cicli di produzione, dal radicamento territoriale che ha consentito di attenuare almeno in parte le diseconomie derivanti dal contesto esterno, dall'elevata flessibilità e dinamismo che ha permesso alle imprese di piccola dimensione di adeguarsi con successo ai mutamenti imposti dai contraddittori andamenti congiunturali degli ultimi decenni.

L'inizio del nuovo millennio coincide tuttavia con una fase di cambiamenti di ordine strutturale che finisce per mettere in luce tutti i principali punti di debolezza del sistema produttivo territoriale.

L'emergere di nuovi paesi produttori nei tradizionali segmenti di prodotto/mercato delle imprese locali, con l'avvento di una nuova divisione internazionale del lavoro, accentua da un lato il tradizionale basso contenuto innovativo delle produzioni locali e dall'altro l'impossibilità di continuare a puntare, come in passato, su fattori di competitività basati quasi esclusivamente sul contenimento dei costi.

Da qui scaturisce la necessità di intervenire efficacemente per sostenere i processi di diversificazione e di riorganizzazione del sistema produttivo tradizionale, soprattutto per quanto concerne il perseguimento di nuovi modelli di specializzazione orientati a far evolvere l'offerta locale verso segmenti di mercato a maggiore valore aggiunto.

La creazione di nuove specializzazioni si accompagna negli anni più recenti all'emergere di produzioni ad elevata intensità di conoscenza nel campo dell'informatica e delle telecomunicazioni, della microelettronica, dell'aerospazio, delle biotecnologie, dell'agroalimentare di qualità che costituiscono un fattore di grande rilievo in direzione di un crescente e futuro ampliamento e diversificazione del sistema produttivo territoriale.

Accanto all'innovazione dei comparti tradizionali, occorre infatti sostenere i processi di diversificazione produttiva in direzione di quelle attività a maggiore contenuto innovativo che possono trovare nel territorio importanti fattori di radicamento e di sviluppo, sia dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della nuova centralità geo-politica dell'area, sia dal punto di vista delle competenze (grazie alla disponibilità di risorse umane qualificate, nonché alla presenza di una emergente rete d'offerta a livello universitario e di un importante centro di innovazione e trasferimento tecnologico).

L'analisi sin qui svolta sull'andamento dell'economia territoriale rimarca una volta di più la stretta connessione tra lo sviluppo del sistema produttivo e la valenza del sistema logistico intermodale, assegnando a quest'ultimo il ruolo di variabile determinante nella definizione dei possibili scenari evolutivi della capacità competitiva del territorio dell'area PIT 7.

Il riferimento di base per poter garantire il pieno dispiegamento delle capacità produttive territoriali, attraverso l'attivazione di un circuito virtuoso nel quale le potenzialità del sistema logistico intermodale rappresentino il naturale completamento di una diversa capacità produttiva e competitiva delle imprese brindisine sui mercati nazionali ed internazionali, è quindi rappresentato dallo sviluppo delle attività logistiche e di trasporto organizzate intorno al nodo centrale del porto di Brindisi ed articolate in un sistema produttivo policentrico che si sviluppa lungo le direttrici Nord-Sud (Fasano, Ostuni) e Est-Ovest (Francavilla Fontana).

Grazie ad un adeguato rafforzamento della struttura portuale e retroportuale nei suoi aspetti logistici e di servizio, questa innovativa funzione del sistema logistico intermodale può consentire di concepire l'elemento mare non più come barriera, bensì come veicolo di connessioni e volano di sviluppo, in grado di contribuire significativamente all'internazionalizzazione del contesto economico brindisino.

In questo senso la valenza del processo di internazionalizzazione è duplice: da un lato il potenziamento della rete trasportistica consente l'espansione verso nuovi mercati, dall'altro esso può contribuire ad attrarre investimenti diretti esteri che innalzano il livello di competitività dell'area.

Le precondizioni che devono sussistere per esaltare tale funzione relazionale sono individuabili essenzialmente nell'adeguamento della struttura portuale e nell'attivazione di connessioni transfrontaliere.

In realtà l'espressione "struttura portuale" è piuttosto limitativa, poiché rappresenta solo il primo passo dell'idea-forza proposta. La sua evoluzione naturale non potrà che essere "intermodale", cioè basata sull'interconnessione delle diverse reti per assicurare continuità agli itinerari, realizzare nuove reti, adeguare quelle esistenti, armonizzare tecnologie, rendere interoperativi i diversi segmenti appartenenti a diverse modalità.

In questo senso il potenziamento del ruolo del sistema logistico intermodale nel contesto dell'economica territoriale deve prevedere la strutturazione di una rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci, il massiccio ricorso all'innovazione tecnologica, gli investimenti in capitale umano e in strumenti di acquisizione ed adattamento della conoscenza.

Questo tipo di evoluzione lega le direttrici di sviluppo territoriale della provincia di Brindisi a quelle più generali che si vanno sviluppando sul territorio regionale.

Il nuovo paradigma dello sviluppo economico locale, indicando il "sistema produttivo locale" come unità produttiva di riferimento, evidenza un passaggio di notevole importanza per l'analisi economica e per i susseguenti interventi di *policy:* dal concetto di "reti di impresa" si è passati infatti a quello di "rete di territori ". Con ciò si tende ad attribuire al territorio un ruolo attivo nei processi di sviluppo secondo le più recenti teorie dello sviluppo endogeno.

Questo nuovo approccio dovrebbe favorire un maggior tasso di crescita del PIL con evidenti effetti distributivi sia in termini spaziali (uno sviluppo più equilibrato sul territorio) che in termini di reddito disponibile per i residenti, così come è facile verificare in quelle aree che hanno da tempo intrapreso questo percorso virtuoso.

L'analisi delle recenti dinamiche delle economie provinciali pugliesi e dei sistemi produttivi locali, pur in presenza di alcuni incoraggianti segnali che vanno nella giusta direzione, indicano che nella Regione Puglia si è ancora lontani da una applicazione sistematica del nuovo paradigma, in considerazione – tra l'altro- che i sistemi produttivi locali rappresentano ancora più un insieme di specializzazioni produttive senza "relazioni" che un vero e proprio sistema regionale integrato.

Un'economia regionale, quindi, troppo poco organizzata in sistemi produttivi "in rete" e caratterizzata da importanti "isole" produttive presenti all'interno delle singole province che, secondo un effetto di "causazione circolare", concentrano e assorbono sempre più ricchezza a scapito della periferia.

L'analisi dell'andamento del valore aggiunto pro capite delle singole province della Puglia presenta una dinamica caratterizzata da una "convergenza non lineare" o a balzi che non si attenua nel 2002, accentuando i divari interni: province che nel proprio ambito sono fortemente disomogenee da un punto di vista economico, con raggruppamenti di comuni, adiacenti generalmente al capoluogo, che occupano e producono circa i 2/3 del totale regionale.

Nonostante ciò, grazie alla presenza di importanti punti di forza, l'economia pugliese si evolve: in termini complessivi regionali, nel periodo 1995-2002 il divario della Puglia con la media nazionale, pur rimanendo ancora su livelli accentuati, si attenua leggermente (dato Italia=100 si passa dal 64,5 del 1995 al 64,8 del 2002). Un movimento che potrebbe essere più rapido nei prossimi anni se supportato da un forte "sistema" di economie provinciali e sub-provinciali più integrate tra loro.

Nell'ambito delle singole province, infatti, si assiste ad una crescita di medio periodo precedentemente definita "a balzi", molto articolata, che segue un percorso "sinusoidale" nel corso del tempo: continua la stabilità al vertice della graduatoria del valore aggiunto pro capite provinciale, con Bari che rafforza il suo primato regionale nel 2002 e con Foggia che sostituisce Lecce (ultima nel 2001) all'ultimo posto della graduatoria.

Inoltre, il differenziale tra il livello del valore aggiunto pro capite della prima provincia in graduatoria regionale (Bari) e quello dell'ultima provincia (Foggia) è aumentato nel 2002 rispetto a quanto rilevato nel 2001: 10,8 punti percentuali nel primo caso contro i 9,1 punti nel secondo. Ciò evidenzia come province più "chiuse" al proprio interno (Foggia ha la propensione all'export più bassa della regione, pari al 5,77% contro il 15,05% di Bari e l'11,65% della Puglia) e con una struttura produttiva più di tipo tradizionale (forte valenza del settore agricolo, maggiore presenza di micro imprese, etc.) hanno reagito peggio alle dinamiche congiunturali avverse degli ultimi anni, rispetto a realtà "terziarie" e maggiormente proiettate sull'esterno.

Valore aggiunto pro-capite e prezzi correnti delle province pugliesi (Italia=100)

Anni	Foggia	Bari	Taranto	***Brindisi***	Lecce	Puglia
1995	59,6	68,5	65,2	***69,8***	57,8	64,5
1996	60,6	68,7	65,1	***70,1***	58,6	64,9
1997	59,0	68,4	64,0	***68,9***	57,4	64,0
1998	60,1	67,8	64,5	***70,0***	58,0	64,3
1999	60,9	69,4	65,7	***67,8***	58,7	65,1
2000	61,9	70,2	67,3	***65,9***	59,3	65,8
2001	60,1	68,8	66,1	***64,6***	59,7	64,7
2002	58,1	68,9	67,0	***66,6***	60,0	64,8

Fonte: Osservatorio Regionale Banche - Imprese

Altro concetto che il nuovo paradigma dello sviluppo locale formula è quello della filiera produttiva. Una integrazione dell'organizzazione produttiva sia di tipo verticale che orizzontale, dove i soggetti presenti nel sistema economico non agiscono come tante singole cellule, ma si organizzano come un unico anche se complesso tessuto produttivo integrato (si veda ad esempio la filiera dell'agroalimentare) che favorisce la creazione di *"reti lunghe"* le cui basi sono sul territorio ma i cui terminali possono collocarsi all'interno del sistema economico internazionale.

Uno dei principali problemi che l'economia pugliese dovrà perciò affrontare in questo nuovo decennio sarà il passaggio da un modello di sviluppo di tipo endogeno, che pur con fatica e con tante contraddizioni si è cercato di perseguire negli ultimi anni, verso un *modello di sviluppo interrelato che ponga al centro del dibattito la capacità dei territori pugliesi di internazionalizzarsi*. Un percorso di internazionalizzazione che non solo dovrà portare ad un miglioramento della propensione all'esportazione del sistema Puglia ma soprattutto favorire la costituzione di rapporti con l'estero più complessi ed evoluti, come accordi di cooperazione tra imprese, *joint venture,* delocalizzazioni produttive, ecc.

Ciò significa, non tanto internazionalizzare le singole imprese con il semplice aumento delle esportazioni (quelle più dinamiche già lo fanno da sole e, in questo caso, l'importanza della dimensione aziendale è relativamente minore) quanto internazionalizzare l'intera economia pugliese attraverso un processo che potremmo definire di *"internazionalizzazione dei territori"* e favorire degli scambi con imprese estere attraverso relazioni più complesse.

Occorrerà quindi sostenere la crescita della ricchezza prodotta dall'economia pugliese non solo in funzione dell'apertura ai mercati esteri ma anche e soprattutto perseguendo un miglioramento qualitativo della tipologia di relazioni che, non le singole imprese ma i gruppi di imprese intrattengono o potranno potenzialmente intrattenere con l'estero.

Valori % della propensione all'esportazione (rispetto al PIL)

Province	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Bari	12,73	11,90	12,97	12,20	13,15	14,60	15,05
Brindisi	***7,41***	***6,46***	***6,66***	***5,67***	***8,53***	***12,10***	***10,63***
Foggia	4,60	3,46	3,64	6,33	7,37	7,47	5,77
Lecce	10,09	9,97	8,71	9,46	9,12	8,86	9,18
Taranto	20,25	17,22	17,60	18,63	11,50	12,23	12,19
Puglia	11,49	10,38	10,72	10,98	10,78	11,83	11,65
ITALIA	22,66	21,67	21,97	22,03	21,54	23,99	23,56

Fonte: Elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT.

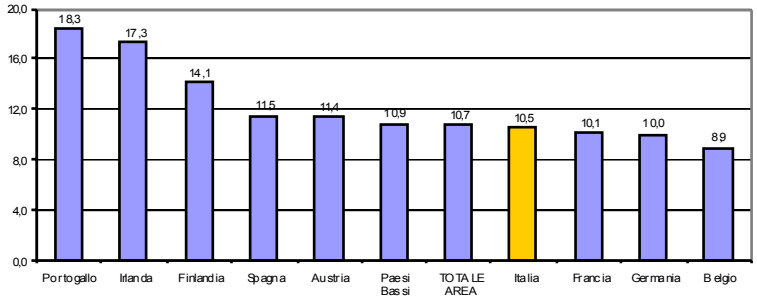
1.3.2 La situazione socio-economica della Provincia di Brindisi

Con una marcata inversione di tendenza rispetto all'anno precedente, il sistema industriale della Provincia Brindisi registra nel corso del 2002 l'evoluzione più favorevole della regione, sulla scia dei buoni risultati raggiunti dall'industria agroalimentare e dalla meccanica, che rivestono un ruolo di volano per l'intero sistema industriale provinciale.
Ordinativi, produzione e fatturato presentano incrementi nell'ordine del 4%, a fronte dell'occupazione fissa che evidenzia una contrazione del 2% (sia pure con un saldo negativo piuttosto contenuto, pari a circa 200 unità) soprattutto in conseguenza dei risultati sfavorevoli dell'anno precedente e del ridimensionamento strutturale della chimica di base.
Particolarmente significativa risulta invece la dinamica della componente atipica dell'occupazione che evidenzia un saldo positivo superiore alle 600 unità, con un incremento di quasi il 200% rispetto all'anno precedente in grado di compensare ampiamente la perdita di occupati fissi.
La fase espansiva del 2002 può essere considerata il risultato dei profondi processi di ristrutturazione e di ampliamento dei mercati che caratterizzano il sistema industriale brindisino negli ultimi anni.
La prima conferma importante in questa direzione proviene dalla dinamica particolarmente elevata degli investimenti che ha continuato a caratterizzare l'intero 2002, come confermato dal 48% di imprese investitrici risultata per il secondo anno consecutivo la percentuale più elevata della Puglia.
La propensione ai mercati esteri emerge come la variabile principale in grado di influenzare l'evoluzione favorevole del 2002: se la percentuale di imprese esportatrici è risultata in linea con i valori dell'anno precedente e con il resto della regione (pari al 29% del totale), un sensibile passo in avanti è stato compiuto sul versante della quota di fatturato esportato sul totale, passato dal 27% del 2001 al 39% del 2002 sulla spinta di una crescita sostenuta sia degli ordinativi esteri (+8%), sia del fatturato esportato risultato in aumento del 4%.
La spinta sui mercati internazionali è risultata nel complesso accresciuta nel sistema industriale brindisino nel corso del 2002 contribuendo direttamente ai risultati favorevoli di fine anno: è questo un dato di particolare rilievo che introduce elementi di novità a livello provinciale nonché di maggiore ottimismo sulle prospettive a breve e medio termine soprattutto per quanto concerne il contributo ulteriore all'ampliamento dei tradizionali confini di sbocco da parte dell'industria agroalimentare e della meccanica (che trova a livello provinciale alcune aree di elevata specializzazione ed innovatività anche nelle produzioni aeronautiche).
La valutazione degli imprenditori sulla posizione competitiva risente fortemente della fase di espansione registrata nel corso dell'intero 2002, evidenziando l'unica presenza di saldi positivi rispetto al resto della regione, come confermato dal saldo di 30 punti percentuali a favore delle imprese in miglioramento (pari al 43% del totale) rispetto a quelle di segno contrario (13%). La tendenza al rafforzamento dei livelli di competitività delle imprese della provincia ha così registrato un ulteriore sensibile aumento rispetto a quanto già emerso nel corso dell'anno precedente, a conferma delle strategie di ristrutturazione che caratterizzano con forza il sistema industriale brindisino negli ultimi anni e che sembrano aver determinato risultati positivi nell'anno trascorso.
Le previsioni per il primo semestre del 2003 indicano una sostanziale conferma dei livelli di crescita dell'anno precedente, con una stabilizzazione dei livelli occupazionali che dovrebbe caratterizzare anche la componente atipica.

a) L'industria delle costruzioni

Il settore delle costruzioni riveste una notevole rilevanza nell'economia europea. Con un volume di affari pari a 711,6 miliardi di Euro, nel 2001 rappresenta il 10,7% del Prodotto Interno Lordo complessivo dei paesi Euro.
A livello europeo, è la Germania il Paese ad avere un maggiore peso relativo, realizzando circa il 30% del fatturato complessivo, seguita dalla Francia (20,7%) e dall'Italia (18%). All'interno dei diversi sistemi produttivi, le costruzioni hanno però una maggiore incidenza in Portogallo ed in Irlanda, dove hanno detengono una quota sul PIL pari rispettivamente al 18,3% e al 17,3%

L'incidenza delle costruzioni rispetto al PIL nel 2001 (%)



Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati CRESME

La dinamica recente mette in luce tuttavia come la debolezza dell'attuale fase economica si stia espandendo, coinvolgendo anche questo settore, che negli ultimi due anni a vissuto una fase di stagnazione. Rispetto al 2000, ultimo anno di crescita significativa, le costruzioni hanno infatti mantenuto un quadro stazionario sia nel 2001 (-0,3%), che nelle stime relative al 2002 (+0,2%).
In assenza di segnali forti di ripresa dell'attività economica, anche per quest'anno la situazione non dovrebbe evidenziare modificazioni significative. Sulla base delle stime disponibili, nel 2003 il mercato delle costruzioni dovrebbe infatti registrare una modesta espansione (+1%), e inferiore alla crescita dell'economia europea valutata tra il +1,1% ed il +1,8%.
Sul rallentamento delle costruzioni pesa in misura prevalente la contrazione che nel 2001 ha investito il segmento delle nuove costruzioni residenziali (-5%), diminuzione continuata anche nel 2002, anche se in lieve miglioramento (-2,2%). Migliore invece il quadro del genio civile che si espande in entrambe le componenti: manutenzione/riparazione e costruzione ex-novo. È quest'ultimo segmento in particolare a segnalare gli esiti più favorevoli. Spinto dalle politiche di rilancio economico dei Paesi europei, evidenzia tassi di espansione nel biennio 2001-02 del 2,3-2,4%, superiori quindi a quelli degli altri segmenti.
Anche in previsione, la situazione non dovrebbe evidenziare modificazioni sostanziali all'interno dei vari segmenti, persistendo una fase di maggiore debolezza per l'edilizia residenziale (-0,9%), con un'accelerazione più significativa nel genio civile (+3,3% per le nuove opere; +2,3% per la manutenzione).
Differenze sostanziali caratterizzano tuttavia l'andamento del settore delle costruzioni nei diversi Paesi dell'Area euro. In Italia, in particolare, il comparto si contraddistingue per una significativa espansione dell'attività, seconda solamente a quella registrata in Spagna. Sebbene in rallentamento, i tassi di crescita delle costruzioni italiane risultano pari al +4,4% nel 2001 e +2,2% nelle stime per il 2002, rispetto al +5,5% e +4% rispettivamente della Spagna.
Diversamente dal resto dei Paesi UEM (Unione Economica e Monetaria), in Italia il settore offre quindi un contributo positivo all'attività economica, realizzando tassi crescita superiori a quelli del sistema economico nel suo complesso, che registra incrementi del +1,8% e +0,4% nell'ultimo biennio.
Le previsioni per il 2003 indicano un ulteriore rallentamento del mercato delle costruzioni italiano, in controtendenza rispetto al panorama europeo. Nell'anno in corso dovrebbe così annullarsi il contributo alla crescita del settore, la cui espansione è stimata nell'ordine del +1,2%, più allineata cioè dell'andamento atteso del PIL.
Considerando l'articolazione settoriale delle costruzioni in Italia, emerge un'ulteriore peculiarità: le forte specializzazione nel rinnovo edilizio. Questo segmento rappresenta infatti circa la metà del mercato delle costruzioni nazionale (46% secondo le stime del 2002), assume un carattere nettamente più forte rispetto alla media dei paesi dell'Euro (36,7%).
Grazie all'effetto delle agevolazioni fiscali, la ristrutturazione abitativa ha inoltre segnato tassi di crescita superiori alla media, che però tendono a diminuire nel tempo, passando dal +2,7% al +1,6% del 2002, ristagnando nelle previsioni del 2003 (+0,4%) per l'esaurirsi degli incentivi di legge.
Il rallentamento del settore, in Italia, deriva in modo più marcato dalla minore attività di costruzione di nuovi fabbricati, sia residenziali sia non residenziali. Dopo un'accelerazione del +8,5% nel 2001, l'edilizia abitativa nel 2002 si posizione su un tasso di crescita del +3%; allo stesso modo l'edilizia non abitativa passa dal +4,1% al 2% dell'ultimo anno. Le previsioni relative al 2003 indicano per entrambi un ulteriore ridimensionamento dell'attività, che rallenta al +1,5% nel primo caso e ristagna nel secondo segmento (+0,5%), dove vengono meno le agevolazioni della legge "Tremonti bis".
Prosegue invece l'espansione delle opere pubbliche, che già nel 2002 risultano il segmento più dinamico (+4%), accelerando in prospettiva nel 2003 (+4,5%). Tale risultato anticongiunturale del genio civile è però subordinato all'inizio dei lavori previsti dalla Legge 443/01 (cd. "Legge Obiettivo").

L'attività di costruzioni in termini reali in Italia per comparto: anni 2001, 2002 e 2003
(valori assoluti e variazioni percentuali, dati in miliardi di euro)

				Variazioni % in quantità		
	2001	2002(§)	2003(°)	2001/00	2002/01	2003/02
Nuove costruzioni residenziali	22,08	22,74	23,08	8,5	3,0	1,5
Costruzioni non residenziali	19,32	19,71	19,80	4,1	2,0	0,5
Genio Civile (nuovo)	11,76	12,23	12,78	3,7	4,0	4,5
Rinnovo Edilizio	59,32	60,27	60,51	2,7	1,6	0,4
Genio Civile manutenzioni e riparazioni	15,70	16,04	16,43	3,3	2,2	2,4

Fonte: elaborazioni OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati CRESME. (§) stime (°) dati previsionali

Parallelamente alla espansione del mercato, il settore delle costruzioni nazionale manifesta un aumento dell'occupazione, che negli ultimi quattro anni è cresciuta di circa 200 mila unità. Dopo la consistente espansione del 2001 (+5,5%), l'aumento della base occupazionale tende però a rallentare (+2,2%), in maniera concomitante con il progressivo indebolimento della crescita del settore.
La tendenza mostra segnali di marcata espansione anche in apertura di 2003. Con 1.782.000 occupati rilevati a gennaio, le costruzioni consolidano un andamento migliore a quello degli altri settori, sia rispetto all'inizio del 2002 (+4,3%), sia rispetto alla rilevazione di ottobre (+0,5%).
Anche in Puglia il settore dell'industria delle costruzioni rappresenta tradizionalmente una componente di rilievo nello sviluppo economico regionale, come confermato dai principali indicatori relativi al reddito ed all'occupazione.
I dati del 2002 indicano un contributo dell'industria edile alla formazione del reddito complessivo pari al 5,7% (nonché pari al 26% del reddito industriale complessivo della regione), evidenziando un lieve incremento rispetto al 1995 nel quale il contributo delle costruzioni era pari al 5,4% del reddito complessivo.
La variazione media annua a prezzi costanti del reddito dell'industria di costruzioni nel periodo 1995-2002 è stata pari al 2,9% (con una punta del 12,6% nel 1999 e del 10,4% nel 2000), risultando il valore più elevato tra tutte le attività economiche della Puglia. Tale dinamica evidenzia tuttavia andamenti profondamente divergenti, connessi alla profonda crisi che ha caratterizzato il settore a
livello regionale con particolare evidenza nel periodo 1996-1998, connotato da flessioni dei livelli di reddito superiori al 3% (a prezzi costanti).
I dati sull'occupazione evidenziano nel periodo in esame l'aumento più sostenuto della regione, con una variazione del 15,6% che risulta superiore alla stessa espansione che ha caratterizzato l'occupazione terziaria (+13,4%): tale tendenza risulta particolarmente accentuata nel periodo successivo al 1999 che ha coinciso con un marcato incremento dei livelli di reddito.
A seguito di tale tendenza il contributo dell'industria edile sul totale regionale ha registrato un lieve incremento dal punto di vista dell'occupazione, passando dal 7% del 1995 al 7,6% del 2002.
Nel periodo su indicato si registra nel complesso una crescita inferiore dei livelli di produttività dell'industria delle costruzioni rispetto al totale delle attività economiche regionali, come confermato dall'incremento del 24% del reddito per occupato a fronte di un aumento del 26% del totale delle attività economiche a livello regionale.
In termini assoluti il reddito per addetto nell'industria edile risulta nel 2002 inferiore rispetto al valore regionale complessivo (pari a 30,2 migliaia di Euro e fronte dei 40,1 nel complesso delle attività economiche), così come già registratosi nel 1995: nel periodo in esame il reddito per addetto delle costruzioni è sceso dal 79% al 75% del corrispondente valore complessivo regionale, a conferma dei minori livelli di produttività che contraddistinguono il settore rispetto al resto delle attività economiche.
Un ulteriore elemento da sottolineare riguarda la presenza di tassi di crescita comunque superiori rispetto all'industria in senso stretto, come confermato dall'aumento del peso delle costruzioni sul totale del settore industriale sia in termini di reddito (salito dal 23,5% del 1995 al 25,7% del 2002), sia per quanto concerne i livelli occupazionali (cresciuti nello stesso periodo dal 29,1% del totale industriale al 31,2%).
Dal punto di vista territoriale, il periodo 1995-2002 vede crescere il ruolo dell'industria edile del capoluogo regionale, salito dal 38,8% al 43,2% (in termini di reddito prodotto), seguito dall'industria di Lecce (il cui reddito prodotto diminuisce tuttavia di quasi 4 punti percentuali, attestandosi al 18,8% del totale) e da quella di Foggia (rimasta stabile intorno al 15,3% del totale).
In flessione risulta il contributo dell'industria delle costruzioni di Brindisi (passata dall'11,5% del 1995 al 9,6% del 2002), preceduta dalla provincia di Taranto il cui contributo al settore regionale sale dall'11,3% al 13,1% del 2002.
In particolare nella Provincia di Brindisi, la tendenza evidenziata negli anni precedenti relativa ad una costante erosione dei livelli di crescita delle principali variabili congiunturali risulta ulteriormente ampliata nel 2002, collocando l'industria edile della provincia di Brindisi in una situazione di marcata difficoltà rispetto al resto della regione.
Sulla scia dell'andamento sfavorevole soprattutto del mercato dell'edilizia residenziale, gli ordinativi registrano una flessione del 9%, determinando una contrazione del 10% dei livelli di produzione e dell'8% del fatturato.
Ripercussioni meno sfavorevoli si registrano sul versante occupazione che segna una riduzione nell'ordine dell'1%, a fronte di un lieve incremento della componente atipica (+1%).
L'andamento sfavorevole ha prodotto ripercussioni dirette sugli investimenti, come confermato dalla percentuale più bassa della regione per quanto concerne le imprese investitrici pari al 26%, (sette punti percentuali al di sotto dei valori dell'anno precedente, e tredici punti percentuali in meno rispetto alla media regionale). Dal 2000 ad oggi le imprese investitrici sono passate dal 42% al 26% (meno sedici punti percentuali), a conferma delle difficoltà che nell'ultimo triennio hanno caratterizzato in misura crescente le imprese della provincia.
La posizione competitiva – secondo i giudizi formulati dalle stesse imprese – conferma in pieno le difficoltà attuali, evidenziando il saldo più elevato della regione in favore delle posizioni in peggioramento (36%) rispetto a quelle di segno contrario (13%); il 47% delle imprese rimane in condizione di stabilità rispetto al periodo precedente.

Come già evidenziato negli anni precedenti, le imprese della provincia presentano la situazione meno favorevole sul versante finanziario, sia per quanto concerne l'andamento tendenziale dei livelli di liquidità (con un saldo in favore delle posizioni in peggioramento pari a 15 punti percentuali), sia in relazione all'incidenza degli oneri finanziari sul fatturato (che presenta un saldo negativo pari a 32 punti percentuali, risultando il più elevato della regione).
Le previsioni per il primo semestre del 2003 indicano una sostanziale stabilità rispetto al semestre precedente, con un lieve incremento del fatturato nell'ordine del 2% che si rivela comunque non sufficiente a compensare la perdita del 2002.
L'occupazione non sembra risentire in modo diretto della difficile situazione congiunturale, registrando un lieve recupero (nell'ordine dell'1%) rispetto alla contrazione precedente.

b) Il settore del terziario avanzato (ICT)

L'osservazione delle dinamiche del settore TLC (tecnologie dell'informazione e della comunicazione) conferma il rallentamento iniziato nel 2001. Dopo il picco del 2000 (+12,7%), il mercato delle TLC evidenzia un marcato raffreddamento della crescita nel 2001 (+2,8%), che prosegue nell'ultimo anno con tassi dimezzati (+1,2%), raggiungendo un fatturato complessivo di 2.100 miliardi di euro. La debolezza della fase congiunturale internazionale non esclude quindi uno dei settori più dinamici dell'economia mondiale.
Il rallentamento coinvolge tutte le aree geografiche, soprattutto quelle più sviluppate nelle quali la penetrazione delle TLC ha raggiunto livelli più consistenti. In Europa, ad esempio, il 2002 si caratterizza come un anno sostanzialmente stabile (+0,7%), mentre negli Stati Uniti, la tendenza assume addirittura un segno marcatamente negativo (-2,7%). Frena inoltre la dinamica del mercato giapponese, pur restando su livelli di crescita più consistenti (+3,2%).
La tendenza degli ultimi anni, sta determinando una ridistribuzione dei pesi relativi delle diverse aree del mondo. Gli Stati Uniti, il principale mercato mondiale con un fatturato 2002 di oltre 700 miliardi di euro (32,5% del totale), vede infatti diminuire la propria incidenza, con una contrazione che dovrebbe proseguire nel 2003. L'Europa, secondo mercato per importanza con un volume di vendite di 632 miliardi di euro, pari al 29,4% del fatturato 2002, registra invece una situazione stabile, che dovrebbe interrompersi solo nel 2003, con una lieve contrazione della propria quota (-0,5%).
A guadagnare peso sono invece i mercati emergenti e in misura più lieve il Giappone. Nel "Resto del mondo", infatti, il valore delle vendite di prodotti e servizi TLC sale dal 23,6% al 25,7% negli ultimi tre anni, con un incremento ulteriore previsto nel 2003 (+1,4%). Per il Giappone il guadagno è contenuto, ma graduale, pari complessivamente al +0,7% nell'ultimo triennio, attestandosi così su un valore di circa 268 miliardi di euro.
A conclusione di un anno di crescente difficoltà per il mercato delle TLC, anche il nostro Paese si è contraddistinto per un rallentamento rispetto al 2001. Tuttavia rispetto agli altri Paesi, l'Italia mostra risultati più favorevoli (+1,3%), secondi solo a quelli della Spagna (+2,5%) ed a quelli della Grecia (+1,4%).
Come per gli altri Paesi UE, la performance è stata sostenuta principalmente dalle attività TLC (+2,5%), grazie ai servizi "carrier" (+4,3%). Sono in particolare i servizi internet ADSL e l'accelerazione degli accessi alla banda larga a registrare gli andamenti migliori, ai quali (in corso d'anno) si sono aggiunti i servizi su cellulare legati allo scambio di immagini (MMS).
Un ulteriore business in consolidamento è quello dei servizi per i cellulari 3G, per i quali l'Italia è stato il primo Paese di commercializzazione, ma che entreranno "a regime" solo nella seconda metà dell'anno in corso. Il segmento "carrier" dovrebbe quindi proseguire l'espansione nel 2003, anche se la crescita (+3%) dovrebbe risultare meno consistente rispetto al resto dei Paesi UE (+4,3%).
La migliore performance delle TLC italiane nel 2002 deriva inoltre dal risultato più favorevole dei settori TI (-0,6%), dove i servizi mantengono un andamento positivo (+3,3%), e migliore rispetto a quello europeo (+1,3%). Un differenziale di crescita positivo pare inoltre caratterizzare l'anno in corso, in cui le TI italiane dovrebbero incrementare il fatturato del +2,6% rispetto al +1,2% europeo.
A questa differenza contribuiscono principalmente le spese in tecnologie informatiche delle PMI, che attualmente appaiono ancora relativamente poco diffuse. Il contributo delle PMI dovrebbe consistente inoltre per segmenti quali le apparecchiature dati e di rete (+2,2% nel 2003), e l'hardware dove sono i piccoli server "lower-end servers" a registrare risultati migliori.
Alcune delle differenze tra il contesto europeo e quello nazionale si spiegano anche per il diverso grado di penetrazione delle TLC.
L'Italia, ad esempio, si caratterizza per una contenuta incidenza delle spese per TI rispetto al PIL (2,2%), tra le più basse in un confronto con i territori a maggiore industrializzazione, dopo la Grecia (1,6%) e la Spagna (2%), risultando pari al 60% della spesa media dei Paesi UE.

La minore diffusione coinvolge sia il sistema produttivo che i consumatori finali. A differenza di Paesi come gli Stati Uniti, la Svezia, la Svizzera, la Norvegia e l'Irlanda, caratterizzati da imprese con una forte articolazione all'estero, sia per la consistente presenza di grandi gruppi aziendali (nel primo caso) sia per la piccola dimensione dei mercati nazionali (negli altri casi), come è ben noto, il sistema italiano è caratterizzato da una diffusa presenza di micro e piccole imprese.
La sensibilità verso i prodotti TLC di questa tipologia di azienda, come rilevato anche dall'ISTAT, è senza dubbio contenuta e inferiore a quella della grandi imprese. Questa differenza strutturale spiega la bassa diffusione dei PC nelle nostre imprese (62 ogni 100 impiegati), superiore solo a quella di Paesi meno industrializzati del nostro, come il Portogallo (46) e la Grecia (59), o a quella del Giappone (46), il cui sistema produttivo è fortemente connotato da PMI come quello italiano.
La situazione non è migliore in termini di diffusione dei PC tra i consumatori privati e le famiglie, dove l'Italia resta confinata alla "zona bassa" della graduatoria. Assieme alla Grecia (10), alla Spagna (13) ed al Portogallo (14), l'Italia (15 PC per 100 abitanti) denota una forte concentrazione dell'utilizzo di strumenti informatici in una parte molto limitata della popolazione, situazione diametralmente opposta a quella degli Stati Uniti, dove i computer sono diffusi presso la quasi totalità degli individui (82).
Il nostro Paese sembra invece essere leader nella telefonia mobile, il cui grado di penetrazione (87 abbonamenti ogni 100 abitanti) supera decisamente quello degli altri Paesi (73 abbonamenti nell'Europa Occidentale, 76 nell'Unione Europea). Alla situazione italiana si avvicinano solo il Portogallo (85) e la Finlandia (83), Paese che nel 1997 "guidava" la graduatoria con 41,9 abbonamenti per 100 abitanti.
Lo sviluppo del settore dell'ICT in Puglia appare connesso sia alle opportunità rivenienti dalle politiche a livello nazionale, sia in particolare dalla crescente attenzione prestata a livello regionale attraverso la programmazione dei fondi strutturali, nonché la predisposizione dei programmi regionali per la ricerca e per lo sviluppo della Società dell'Informazione.
La scelta della Regione di puntare con maggiore decisione sullo sviluppo del settore si rivela di particolare rilievo sia in relazione al sostegno dei livelli di competitività delle imprese, sia a livello più generale per le strategie di innovazione delle autonomie pubbliche e funzionali, nonché dell'insieme dei servizi rivolti ai cittadini ed all'intera comunità socioeconomica regionale.
Un ulteriore fattore di stimolo allo sviluppo del settore è legato alla significativa specializzazione che le attività informatiche rivestono a livello regionale con un sufficiente grado di distribuzione a livello provinciale che pone la Puglia tra le regioni più avanzate in riferimento al resto del Mezzogiorno.
A conferma dello sviluppo del settore negli ultimi anni si segnala che la spesa per ICT è stata in Puglia superiore ai 1.000 milioni di Euro (dati 2001), pari al 4,6%% del totale nazionale (della spesa ICT), e pari all'1,8% del PIL regionale; tale andamento della spesa è risultato di poco inferiore alla media nazionale (dell'1,9%), ma allo stesso tempo uno dei livelli più alti delle regioni meridionali dopo quello della Sardegna (1,9%).
Peraltro, la progressiva informatizzazione della società pugliese ha creato significativi spazi di mercato per l'espansione di un notevole numero di imprese operanti nel settore, contribuendo a favorire ulteriormente l'espansione del settore.
Per quanto concerne le aree di specializzazione, l'offerta regionale appare simile a quella di altre aree meridionali, con una marcata prevalenza dell'offerta rivolta alla gestione aziendale ed all'*office automation* (circa l'88% delle imprese), a fronte di specializzazioni inerenti le aree tecnico-scientifiche e delle tecnologie web che risultano perseguite in misura significativamente inferiore (da circa il 14% dell'offerta).
La ripartizione per aree di utenza indica come l'offerta pugliese si rivolga in prevalenza al terziario (per quanto concerne il 49% delle imprese), all'industria (39%), alla Pubblica Amministrazione locale (nel 35% delle imprese) ed al commercio (27%), a fronte di una minore attenzione nei confronti di altre tipologie di clientela, quali ad esempio il mondo dell'istruzione (7%) e della finanza (11%).
La crescita del settore ICT in Puglia è stata inoltre marcatamene superiore a quella del totale delle imprese al netto dell'agricoltura, così come del resto verificatosi a livello nazionale, a conferma del particolare dinamismo che ha contrassegnato le imprese del settore nel corso del 2002, dato quest'ultimo di particolare rilievo anche alla luce del contributo fornito all'innovazione del più ampio sistema produttivo regionale in termini di contributo alla diffusione di conoscenza e di modelli di intervento innovativi.
Le imprese pugliesi appartenenti al settore delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni (Information and Comunication Technologies – ICT) presentano nel corso del 2002 una situazione di crescita delle principali variabili congiunturali che le colloca in una situazione più favorevole rispetto all'evoluzione nazionale caratterizzata nel complesso da un vistoso rallentamento sia della componente informatica, sia del comparto delle telecomunicazioni.
I dati di consuntivo indicano una crescita degli ordinativi del 4% che ha favorito incrementi analoghi dei livelli di produzione e di fatturato. Un ulteriore aspetto positivo da sottolineare riguarda l'attività di produzione già assicurata a fine 2002 che risulta pari a nove mesi, uno dei valori più elevati nell'ultimo periodo. Tra le diverse aree di mercato, il comparto dell'informatica continua a registrare i risultati più favorevoli, a conferma della crescente specializzazione dell'industria pugliese su tale segmento di offerta.

La fase di rallentamento che ha caratterizzato il settore a livello nazionale, contribuendo a rafforzare il clima di incertezza sulle prospettive di sviluppo a breve termine, ha influito in misura marcata sulle politiche occupazionali delle imprese pugliesi che hanno preferito ampliare la componente atipica dell'occupazione rispetto a quella fissa.
A differenza dell'anno precedente caratterizzato da un significativo saldo occupazionale, nel corso del 2002 l'occupazione fissa pugliese è rimasta infatti sostanzialmente invariata, attestata sui livelli dell'anno precedente con un saldo inferiore alle cento unità.
Nell'evoluzione dello scenario occupazionale ha influito in modo significativo il peggioramento del clima di fiducia da parte delle imprese del settore registratosi nella seconda parte del 2002 che ha finito per annullare la tendenza favorevole alla crescita che aveva caratterizzato i primi sei mesi dell'anno (anche sulla scia della congiuntura particolarmente favorevole di fine 2001).
L'andamento dei saldi tra imprese che hanno ampliato il numero di addetti e quelle che hanno seguito l'andamento contrario continua a mantenersi positivo (pari a circa sei punti percentuali) in tutti i comparti esaminati**,** sia pure con la tendenza alla riduzione e con una prevalenza delle imprese in condizione di stabilità.
Diversa appare invece l'evoluzione dell'occupazione atipica che assume nel settore dell'ICT particolare rilievo (pari a circa il 13% dell'occupazione complessiva).
L'andamento del 2002 evidenzia un aumento dell'11% (con un saldo superiore alle 200 unità) che risulta ancora più favorevole rispetto al risultato registrato nel corso dell'anno precedente (nel quale l'occupazione atipica aveva evidenziato incrementi nell'ordine del 9%).
Come già emerso in passato, la componente atipica risulta particolarmente determinante nel settore dell'ICT caratterizzato dalla presenza di profili professionali a maggiore contenuto innovativo rispetto ai quali il ricorso a più elevati livelli di flessibilità e di differenziazione delle modalità di erogazione delle prestazioni lavorative risponde a specifiche caratteristiche del mercato, oltre che alle stesse esigenze manifestate sul fronte dell'offerta di lavoro.
I dati relativi al 2002 contribuiscono ad evidenziare il contributo determinante alla crescita complessiva dell'occupazione da parte della componente atipica che appare destinata a rivestire un ruolo di sempre maggiore stimolo alla crescita del settore anche in considerazione della persistenza del clima di incertezza a livello internazionale e delle conseguenti ripercussioni che tale aspetto sembra produrre in particolare sull'occupazione stabile.
I risultati del 2002 confermano la fase di espansione delle imprese pugliesi dell'ICT già emersa negli ultimi anni, con un'evoluzione divergente rispetto allo scenario nazionale che ha segnato invece una battuta d'arresto sulla scia del rallentamento mondiale del settore.
Si tratta di un risultato ampiamente positivo che appare direttamente connesso alla crescente apertura estera delle produzioni pugliesi che continua a caratterizzare l'offerta regionale soprattutto nelle imprese di maggiore dimensione dotate di assetti strategico-organizzativi più consolidati.
Il settore pugliese dell'ICT, con la parziale ma transitoria eccezione del comparto delle telecomunicazioni, appare quindi improntato ad una crescita sostenuta che tuttavia non si rivela in grado di arginare alcune tendenze sfavorevoli che contraddistinguono l'evoluzione del 2002, con particolare riferimento al deterioramento della sfera finanziaria ed al peggioramento dei livelli di competitività a causa della dinamica particolarmente negativa sul versante dei costi.
Se a ciò si aggiungono i vincoli legati alla debolezza del ciclo congiunturale a livello mondiale e nazionale, le prospettive di sviluppo a breve e medio termine possono risultare non particolarmente soddisfacenti. Da qui la necessità di intervenire a sostegno del crescente posizionamento competitivo che le imprese pugliesi del settore evidenziano sia a livello nazionale, sia anche in ambito internazionale.
Un importante fattore di sostegno è legato al ruolo delle politiche pubbliche in favore della diffusione delle applicazioni di *e-government*, così come nella promozione e diffusione dei servizi e delle diverse applicazioni connesse all'*e-learning*, all'*e-health* ed all'*e-business* che, oltre ad elevare gli standard qualitativi a disposizione delle imprese e dei cittadini, risultano determinanti nel sostenere la fase di crescita dell'offerta regionale.
Tali interventi, tuttavia, non devono sostituirsi alle politiche di sostegno dei processi di innovazione delle imprese pugliesi che continuano a rivestire un ruolo determinante in una duplice direzione che le veda:

- accrescere la capacità di differenziare e qualificare l'offerta non solo dal punto di vista meramente tecnologico, quanto soprattutto in termini di integrazione e di innovazione di prodotto/mercato attraverso la predisposizione di servizi ed applicazioni a maggiore valore aggiunto;
- puntare con maggiore decisione sulla ricerca e sviluppo e sulla formazione di capitale umano altamente qualificato quali fattori critici di competizione.

In entrambi i casi il ruolo del pubblico nel sostenere gli investimenti in innovazione e capitale umano delle imprese del settore si rivela ancora più determinante che in passato, anche alla luce dell'obiettivo di fare della Puglia un'economia maggiormente fondata sulla conoscenza e sull'innovazione.

Tali aspetti contribuiscono a sottolineare anche in questo caso la centralità delle politiche in favore del settore, centralità che risulta accresciuta a seguito dei nuovi poteri e responsabilità attribuite alla Regione dal nuovo processo di decentramento in pieno svolgimento e che hanno condotto a predisporre un adeguato sistema di programmazione delle politiche regionali (dal POR al DAP, ai programmi regionali per la ricerca e per la diffusione della Società dell'Informazione) che assume particolare rilievo per le prospettive di sviluppo e di crescita dell'ICT pugliese.

c) Il comparto del turismo

I dati diffusi dalla World Tourism Organisation testimoniano come l'Italia sia un paese a forte vocazione turistica e soprattutto una meta turistica apprezzata a livello internazionale. La rilevanza del nostro Paese nel mercato turistico mondiale, si evince dal fatto che l'Italia raccoglie una quota di arrivi inferiore solo a quella di Francia, Spagna e Stati Uniti, assorbendo il 5,6% dei flussi turistici internazionali del 2001, con un'analoga incidenza in termini di fatturato.
La vocazione turistica dell'Italia risulta consolidata storicamente, ma recentemente il nostro Paese sembra segnalare un minore appeal verso i flussi turistici internazionali. Pur continuando ad apprezzarlo come meta, i turisti tendono a spendere in misura più contenuta rispetto al passato, con un impatto significativo sul fatturato del settore.
Analizzando la dinamica del fatturato la posizione dell'Italia sembra accusare più evidenti segnali di difficoltà. Tra il 1990 ed il 2000, la quota di fatturato generato dai flussi turistici per l'Italia scende, passando dal 6,2% al 5,8%. La tendenza non si discosta da quella dei principali competitors (ad eccezione degli Stati Uniti), ma è bene ricordare che l'ultimo anno di raffronto in Italia coincideva con quello del Giubileo. L'Italia sembra quindi caratterizzarsi sempre di più per un tipo di turismo che genera minore ricchezza per il nostro territorio, tendenza confermata anche dai risultati del 2001.
I dati del 2002, diffusi in maniera provvisoria dall'Istituto Nazionale di Statistica, sembrano confermare un andamento non favorevole del turismo italiano. Complice soprattutto una stagione estiva climaticamente non favorevole, nel 2002 le presenze sono, infatti, complessivamente diminuite dell'1% rispetto al 2001, a fronte di una tendenza degli arrivi relativamente stabile (-0,3%).
Una conferma dell'impatto della situazione climatica viene dai risultati trimestrali, dai quali emerge come la flessione rispetto al 2001 sia concentrata nel periodo luglio-settembre (-1,6%). Gli ultimi tre mesi dell'anno sembrano caratterizzarsi invece per una ripresa tendenziale dei flussi turistici, con le presenze che crescono dell'1,2% rispetto allo steso periodo dell'anno precedente.
I fatti dell'11 settembre ed il timore di attentati terroristici, aumentato in maniera significativa nel corso del 2002, anche per effetto della crisi mediorientale, non sembrano invece avere inciso in maniera rilevante sulla propensione turistica internazionale a scegliere il nostro Paese come destinazione di viaggio.
Considerando infatti la nazionalità di provenienza della clientela, si può notare come le presenze di turisti stranieri non siano mutate in maniera sostanziale (-0,1%), mentre è la contrazione della componente italiana (-1,6%) a determinare la flessione complessiva.
Aumentando il livello di dettaglio, si osserva una maggiore sensibilità ai prezzi da parte dei turisti italiani. Infatti, mentre in questo tipo di struttura ricettiva le presenze degli stranieri rimangono invariate (-0,1%), sono quelle italiane a manifestare la flessione più evidente (-2,4%). Nelle strutture complementari invece questo divario si assottiglia nettamente. In questi segmenti, infatti, le presenze denotano andamenti stabili e relativamente più simili tra le due componenti della domanda, con variazioni pari a –0,2% per la componente straniera e pari a +0,2% per gli italiani.
In questo quadro nazionale, la Puglia è la regione che negli anni ha visto aumentare in maniera importante la propria vocazione al turismo. Grazie ad un ampliamento dell'offerta turistica, ad una riconfigurazione verso forme ricettive innovative, come quella agrituristica, ed una più attenta azione promozionale, la regione ha saputo conquistare quote crescenti di flussi turistici.
Tra il 1994 ed il 2002, infatti, il territorio pugliese ha visto crescere la clientela di oltre il 40% e le presenze di quasi il 30%, dimostrando livelli di espansione nettamente superiori alla media nazionale (rispettivamente +26,4% e +26,3%).
Nell'ultimo biennio, in particolare, nonostante la presenza di uno scenario nazionale in difficoltà, la Puglia ha ulteriormente accresciuto l'ammontare dei flussi turistici. A fronte di un rallentamento della dinamica a livello nazionale, che in termini di presenze risulta addirittura diminuire, in Puglia il settore accelera rispetto all'andamento storico, posizionandosi tra le prime regioni italiane.
Nonostante il lieve raffreddamento della dinamica del 2002, la Puglia registra infatti la più consistente espansione della domanda turistica, dopo quella della Calabria, con incrementi degli arrivi dell'ordine del 5,5%, in linea con quelli delle presenze turistiche (+5,7%).
La Puglia resta però una meta soprattutto del turismo nazionale, che anche nell'ultimo anno continua a registrare un'incidenza inferiore solamente a quella del Molise e della Basilicata. Con l'aumentare dei flussi turistici internazionali, la dipendenza tende tuttavia ad attenuarsi nel corso degli anni, passando da una quota italiana pari all'89,1% del totale, registrata nel 1994, all'85,3% del 2002.

Il consolidamento della clientela straniera rimane confermata anche nell'ultimo anno, nonostante i fatti dell'11 settembre, unitamente ad una situazione meteorologica peggiore rispetto agli anni precedenti, abbiano determinato effetti negativi sull'annata turistica. Cresciuti negli anni novanta a tassi quasi doppi rispetto alla media italiana, nel 2002 gli arrivi internazionali confermano un'espansione in linea con quella di medio periodo (+11,5%), mostrando qualche segno di rallentamento solo in termini di presenze (+6%). Tale risultato resta però molto al di sopra della media nazionale, che vede il turismo straniero confermare gli esiti del 2001, con un aumento che tra le regioni italiane è secondo solo a quello della Sardegna.
Come in Italia, quindi, è il turismo internazionale a segnare andamenti migliori anche nel 2002, mostrando tuttavia una tendenza a soggiornare meno a lungo. All'espansione degli arrivi di clienti stranieri si associa infatti una diminuzione della permanenza media, la più sensibile tra le regioni italiane (-4,9%). Il risultato del 2002 si inserisce così in una tendenza di medio periodo che vede la permanenza media dei turisti stranieri scendere da 5,2 giorni (media anni 1994-2000) a 4,9, contrariamente alla tendenza nazionale, dove si rileva un lieve incremento (da 4 a 4,1 giorni).
Anche se in misura minore, il soggiorno medio tende però a diminuire anche tra i turisti italiani (da 4,8 a 4,6 giorni), facendo della Puglia una regione sempre più attrattiva, ma dove si tende a restare meno a lungo di un tempo.
La riduzione del soggiorno sembra incidere in maniera non marginale sui risultati più recenti, in particolare su quelli del 2002. A fronte di un andamento storico più favorevole per gli esercizi alberghieri, gli ultimi anni sembrano segnare una performance crescente degli esercizi complementari. Nel 2002, in particolare, sono questi ultimi a registrare i risultati migliori, a fronte di un brusco rallentamento delle strutture alberghiere. In termini di presenze, nello specifico, il sistema ricettivo complementare registra un'accelerazione del 7,9%, ben il 4% in più rispetto a quello della componente alberghiera. In presenza di un andamento degli arrivi in linea tra le due tipologie, la differenza in termini di presenze è quindi spiegabile attraverso la riduzione del soggiorno presso le strutture alberghiere.
La minore permanenza è anche una conseguenza del frazionamento dei viaggi vacanza, che sempre di più caratterizza gli atteggiamenti dei turisti. Tale tendenza sembra così interessare in misura significativa la regione, considerata una delle mete principali dove effettuare la propria vacanza principale durante l'anno. In termini di spese effettuate per la vacanza principale, la Puglia si colloca infatti al sesto posto tra le regioni italiane, con una quota pari al 7% delle spese complessive,.
In particolare, la Puglia si posiziona al terzo posto (dopo l'Emilia-Romagna e la Toscana) come meta per le vacanze di almeno quattro notti, con il 7,7% dei turisti che sceglie questo tipo di soggiorno, confermando però una vocazione turistica soprattutto estiva. Nel periodo luglio-settembre il numero dei turisti che si recano nella regione per motivi di vacanza per almeno quattro notti sale infatti al 8,7% del totale italiano, lo 0,1% in più rispetto al 2001.
I maggiori flussi turistici si sono accompagnati ad un progressivo ampliamento della dell'offerta turistica pugliese. Dalla metà degli anni novanta infatti il numero di esercizi alberghieri e di ristorazione attivi sul territorio regionale è aumentato di circa un terzo (+31%), passando dagli 8.897 esercizi del '95 agli 11.624 dell'ultimo anno.
L'espansione del settore turistico è stata considerevole anche confrontata con quella nazionale, registrando mediamente un incremento quasi doppio rispetto a quello nazionale. L'aumento medio degli esercizi ricettivi e di ristorazione, tra il 1995 ed il 2002, è stato infatti del 3,9% in Puglia e del 2%, invece, in Italia, registrando una netta accelerazione nell'ultimo anno (+5.3% in Puglia e +2,4% in Italia).
Tra le diverse tipologie ricettive, quella agroturistica mostra un sensibile incremento negli ultimi anni, raggiungendo un peso significativo all'interno del settore turistico pugliese. Tra il '98 ed il 2001, il numero di esercizi sale infatti di 60 unità, che equivale ad un incremento di circa cinquanta punti percentuali, evidenziando come questo tipo di strutture risulti ancora relativamente nuovo nel panorama sia pugliese, nonostante rappresenti una quota più che doppia di esercizi rispetto al quadro nazionale (pari rispettivamente al 13% e 6%). Nel caso della provincia di Foggia, in particolare, quello degli agriturismo era un fenomeno sconosciuto prima del 2000, e nel 2001 contava già 30 aziende, pari al 4,4% delle strutture ricettive.
Rispetto al quadro nazionale, inoltre, il sistema agrituristico pugliese appare acquistare un peso molto più evidente, grazie soprattutto all'espansione osservata in province come Lecce e Taranto, ma è oramai diffuso in tutto il territorio, con una presenza più evidente nella provincia di Brindisi in cui rappresenta circa il 30% delle imprese ricettive.

L'offerta agrituristica in Puglia
(valori assoluti e percentuali)

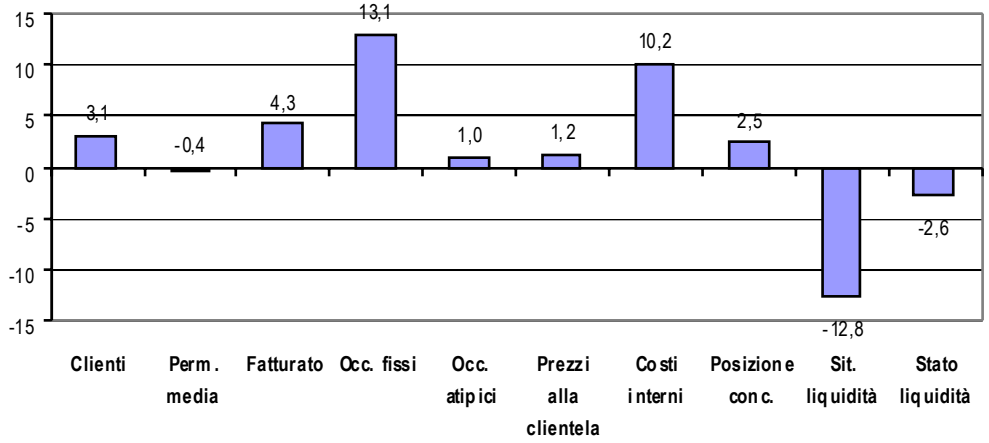
	Numero esercizi				Incidenza su offerta ricettiva			
	2001	2000	1999	1998	2001	2000	1999	1998
Foggia	30	29	-	-	4,4%	4,3%	-	-
Bari	56	56	55	55	23,0%	21,3%	25,0%	25,0%
Taranto	13	12	8	9	13,0%	6,3%	4,3%	4,1%
Brindisi	***35***	***33***	***29***	***29***	***29,2%***	***28,7%***	***26,9%***	***27,4%***
Lecce	51	46	35	32	17,9%	16,0%	12,6%	12,1%
Puglia	185	176	127	125	13,0%	11,5%	10,9%	10,6%
ITALIA	7.744	6.816	5.965	5.275	6,0%	5,8%	8,6%	7,6%

Il processo di espansione del settore turistico regionale è stato caratterizzato anche da un consolidamento delle imprese attive, la cui struttura giuridica si è sempre più orientata verso le forme societarie. Osservando la dinamica realizzatasi dalla metà degli anni novanta, emerge infatti una crescita media delle società di capitale del 10,3%, che accelera negli ultimi anni, posizionandosi sul +17,4% del 2002. In aumento, anche se più contenuto, le società di persone, che registrano una espansione media del 7,2%, e dell'8,7% nell'ultimo anno. Più stabile invece l'impiego delle forme giuridiche meno articolate, con le imprese individuali che si attestano su incrementi medi del 2,7%, perdendo così rilevanza all'interno del sistema imprenditoriale turistico della Puglia.
Pur presentando una evoluzione più spedita rispetto al resto del Paese verso forme giuridiche maggiormente strutturate, a livello regionale il settore resta ancora caratterizzato da un sistema relativamente più fragile. Il peso delle imprese individuali rimane infatti largamente più consistente rispetto al sistema italiano, rappresentando rispettivamente il 74% ed il 55% degli esercizi attivi nel 2002. Resta invece meno diffuso il ricorso a forme societarie come quelle di persone, che in Puglia rappresentano circa il 18% delle imprese turistiche attive, quasi la metà del valore nazionale (36%), mentre le società di capitale mostrano una presenza sostanzialmente in linea.
Per comprendere perché la Puglia incontri sempre più il favore di chi viaggia per vacanza, bisogna prendere in considerazione anche la considerevole vitalità dimostrata nel realizzare un sistema turistico adeguato alle richieste dei flussi turistici. In questo senso i progressi risultano essere concentrati sotto una duplice direttrice: da una parte, il sistema turistico è andato verso un potenziamento della capacità di offerta, con un aumento degli esercizi turistici non solo ricettivi, come la ristorazione. In secondo luogo, si sono moltiplicate le forme ricettive più innovative, come quelle agroturistiche, che in Puglia - più che in Italia - sono un fenomeno sempre più diffuso.
La sfida per i prossimi anni si sposta così verso perfezionamento dell'offerta turistica ed il suo adattamento alle mutevoli esigenze dei turisti. Alcuni segnali di criticità attualmente si rilevano soprattutto nella minore durata del soggiorno dei turisti, soprattutto di quelli stranieri, più evidente di quanto non sia nel resto del territorio nazionale. Tipicamente più indirizzati verso l'offerta alberghiera, i turisti stranieri sono caratterizzati da una capacità di spesa più significativa, per questa ragione la loro minore permanenza media ha un impatto significativo sulle entrate turistiche complessive, pur incidendo soprattutto sulla ricettività alberghiera. Questo fa pensare alla necessità di introdurre elementi/iniziative che attirino, ma soprattutto "trattengano" i turisti internazionali, una componente della domanda relativamente poco diffusa nella regione e meno stazionaria rispetto a quella italiana, connotata quindi da grandi potenzialità.
Il segmento turistico che ha registrato il miglior andamento del 2002 è stato quello dei villaggi turistici, seguito dagli agriturismo. Difficoltà più diffuse si segnalano invece nella ricettività alberghiera che nell'ultimo anno conferma esiti meno favorevoli rispetto alle altre tipologie ricettive.
In questo contesto nazionale e regionale prosegue la crescita dell'attività turistica nella provincia di Brindisi, anche se con entità leggermente inferiore a quanto osservato nel 2001. Il 2002 conferma quindi il forte appeal della provincia, che assieme a quella di Lecce per il secondo anno consecutivo registrano afflussi turistici superiori alla media regionale, e ottenendo negli ultimi dodici mesi esiti migliori anche all'area del Gargano. Il numero di clienti aumenta infatti del 3,1%, con un incremento del fatturato del +4,3%, superiore a quello delle altre province. Stabile invece la durata media del soggiorno (-0,4%), che conferma così la tendenza maturata nel biennio precedente il 2002.
Il buon risultato del 2002 si riflette sulle scelte occupazionali delle imprese turistiche dell'area, nelle quali gli occupati fissi crescono del 13,1%, consolidando così il migliore andamento tra le province pugliesi. Stabile invece il ricorso a lavoratori regolati da contratti di lavoro atipici (+1%).
La redditività delle imprese turistiche brindisine appare sostenuta anche da una politica di aumento dei prezzi (+1,2%), determinata dalle evidenti difficoltà di contenere i costi interni. Questi infatti denotano una notevole accelerazione

(10,2%) che colloca le imprese della provincia su variazioni più elevate rispetto al resto della regione, dovute soprattutto agli aumenti di beni strumentali e servizi.

Il quadro finanziario ne appare condizionato negativamente. Nonostante l'espansione dell'attività turistica, l'andamento della liquidità tende infatti a peggiorare (-12,8%), con una dinamica migliore solo a quella di Taranto. Lo stato della liquidità rispetto alle esigenze non pare però subire contraccolpi significativi, risultando sostanzialmente in equilibrio (-2,6%), seppure in pesante ridimensionamento rispetto al quadro del 2001.
Sulla situazione finanziaria ha inciso verosimilmente la consistente attività di investimento realizzate nel 2001, che ha coinvolto oltre la metà degli esercizi (51,3%), la quota più elevata tra le province pugliesi. Caratterizzate da una dotazione di servizi inferiore alle altre province pugliesi, le aziende turistiche brindisine hanno compiuto un notevole sforzo finanziario per recuperare qualità dell'offerta ricettiva. Appare però difficile comprendere appieno le dinamiche finanziarie sottostanti, vista la presenza di circa un terzo di aziende che non è stata in grado di formalizzarne le caratteristiche.
Alla luce dei buoni esiti del 2002 e delle politiche di sviluppo messe in atto dalle imprese del settore, la posizione concorrenziale risulta migliorare (+2,5%), seppure in misura meno evidente rispetto al 2001. Il lieve rallentamento dell'attività ed i maggiori oneri sembrano aver influito sulla percezione delle imprese brindisine rispetto alla loro capacità di affrontare la concorrenza.

L'andamento del settore turistico nella provincia di Brindisi, anno 2002
(valori percentuali)



d) Il comparto del commercio

In presenza di un quadro congiunturale difficile, e dagli esiti tuttora incerti, il 2002 ha visto rallentare la dinamica dei consumi in tutte le principali aree industrializzate del mondo, ad eccezione degli Stati Uniti. A livello europeo ciò ha determinato un raffreddamento della tendenza del commercio interno, soprattutto nei Paesi dell'Area-Euro. Condizionati dal basso livello dei consumi di un importante Paese come la Germania, l'Area-Euro denota risultati peggiori rispetto a quelli dei 15 Paesi appartenenti all'Unione Europea (UE).
Sulla base dei dati diffusi da Eurostat, il commercio ha registrato un rallentamento tendenziale delle vendite nei Paesi UE, scese dal +2,2% del 2001 al +1,4% dell'ultimo anno. Concordemente all'area "allargata" dei 15 Paesi, anche quelli che hanno adottato l'euro nel 2002 mostrano un risultato peggiore rispetto a quello del 2001, e con esiti complessivamente inferiori: i tassi crescita scendono infatti dal +1,4% al +0,6% dell'ultimo anno.
In presenza di un congiuntura difficile e di previsioni fortemente incerte, i consumi sembrano aver penalizzato i beni "non prioritari", in particolare quelli non alimentari, confermando invece le spese per prodotti alimentari. Il rallentamento del 2002 è infatti imputabile principalmente alle categorie merceologiche non alimentari che, dopo il risultato favorevole dell'anno precedente (+1,4%), nei Paesi dell'Area-Euro non mostrano alcun incremento rispetto al 2001 (+0,1%). Le vendite di prodotti alimentari risultano invece meno condizionate dalla contrazione dei consumi. Nel 2002, infatti, le vendite di prodotto alimentari confermano gli stessi livelli di espansione del 2001, con una crescita (seppure moderata) del +1% rispetto al +1,2% del 2001.
Tra le principali tipologie merceologiche, la flessione risulta più consistente negli "articoli per la casa" (-2,2%), che rafforzano l'andamento abbozzato nel 2001 (-0,2%). Diminuiscono anche le vendite dell'editoria (-1,3%), evidenziando un'inversione di tendenza rispetto all'anno precedente, dove si segnalava un incremento superiore alla media (+1,7%).
Più stabili gli esiti del segmento dell'abbigliamento (-0,5%), anch'esso però in netto peggioramento rispetto al 2001, quando registrava un tasso di espansione del +1,5%.
All'interno di un quadro congiunturale stazionario a livello internazionale, l'Italia manifesta un andamento delle vendite relativamente favorevole. Questo viene confermato sia da Eurostat, che utilizza ancora dati a prezzi costanti su base 1995, sia dall'Istituto Nazionale di Statistica, che ha già diffuso i dati relativi alle nuove serie storiche, con il 2000 come anno di riferimento. La modifica della serie storiche è stata accompagnata da una revisione che tiene conto delle modificazioni intervenute nella struttura del comparto distributivo, e che quindi risulta essere maggiormente precisa rispetto alla precedente.
In condizioni di omogeneità con gli altri Paesi (anno base=1995), il settore distributivo italiano mostra comunque un tasso di crescita delle vendite del +1,8%, superiore quindi alla media dei 15 Paesi UE e dei 12 Paesi UEM. Prendendo in considerazione la variazioni con anno base il 2000, la crescita tendenziale è addirittura superiore (+2,5%), manifestando un'espansione sostanzialmente analoga a quella del 2001 (+2,7%).
Dal punto di vista delle forme distributive, l'espansione delle vendite continua ad essere imputabile soprattutto alla "Grande distribuzione organizzata" (GDO), che nell'ultimo anno registra un'espansione del +4,4%, più evidente per i prodotti di carattere alimentare (+4,7%).
Il risultato del 2002 conferma quanto già osservato nel corso degli ultimi anni: sono cioè le forme distributive più organizzate quelle che mostrano una maggiore capacità competitiva. Questo lo si desume dal progressivo aumento del divario di crescita dei due segmenti, GDO e piccole superfici, con il primo che presenta performance economiche costantemente superiori. Posto uguale a 100 l'indice delle vendite del 2000, per la GDO esso accelera a 104,6 nel 2001 e a 109,3 nel 2002, creando un differenziale di crescita già nel primo anno pari al +3,1% che raddoppia nell'ultimo anno (+6,5%).
Il fatto che il livello di strutturazione degli esercizi commerciali rappresenti una variabile competitiva significativa è confermato anche dalla dimensione d'impresa. Considerando infatti gli esercizi commerciali nelle diverse classi di addetti, si può notare come quelli con almeno 6 addetti crescano di più rispetto a quelli di dimensioni inferiori, con tassi rispettivamente pari a +3,2%, +1,5% in quelle con 3 – 5 addetti e +1,1% in quelle fino a 2 addetti. Tra le aziende più strutturate, inoltre, sono quelle con oltre 20 addetti che raggiungono i livelli di crescita più significativi (+4,5%).
Diversamente da quanto osservato nel Mezzogiorno ed in Italia, i risultati censuari mostrano infatti come tra il 1991 ed il 2001 le unità locali e la base occupazionale del commercio restano sostanzialmente invariate all'interno della Regione Puglia. Nell'arco del decennio il numero di punti vendita sale complessivamente di quasi 200 unità (-0,2%) rispetto alle circa 92 mila registrate nel 1991. Perde invece 200 addetti (-0,1%) il monte occupazionale del settore, che a livello regionale si avvicina così alle 183 mila unità.
Ne risulta un livello di strutturazione intermedio tra la media del Mezzogiorno e quello osservato a livello nazionale, e che resta immutato nel corso degli anni, a differenza di quanto emerso nel territorio italiano, nel quale il consolidamento della GDO ha fatto crescere la dimensione media degli esercizi. In Puglia infatti il numero di occupati per unità locale risulta stabile sui 2 addetti (contro gli 1,9 del Mezzogiorno), mentre in Italia la media sale dai 2,4 ai 2,5 tra i due periodi censuari.

L'evoluzione del settore del commercio nei dati censuari
(valori assoluti e percentuali)

	Unità locali			Addetti		
	1991	2001	Var. %	1991	2001	Var. %
Puglia	92.024	92.223	0,2	183.221	183.075	-0,1
Mezzogiorno	316.075	306.656	-3,0	602.765	595.129	-1,3
Italia	1.378.332	1.334.791	-3,2	3.304.838	3.334.026	0,9

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati Censimento generale delle attività economiche, ISTAT, 2001

L'analisi per superficie di vendita conferma come il commercio pugliese sia connotato da un livello di strutturazione che si colloca a metà strada tra la media italiana e quella delle regioni del Mezzogiorno. Ma consente anche di identificare come tra le ragioni della "tenuta" del settore, in ordine di numerosità e occupazione, rientri la maggiore articolazione aziendale delle piccole superfici. La minore dimensione media delle imprese commerciali pugliesi si associa infatti ad un livello significativo di dimensionamento delle strutture più piccole, mentre il deficit appare più concentrato nelle medie e grandi superfici.
La superficie media complessiva degli esercizi commerciali pugliesi ammonta infatti a 41,8 mq, il 16% in meno rispetto alla media nazionale (49,7 mq), ma il 18% in più rispetto a quella delle altre regioni meridionali (35,4 mq). Se si fa eccezione per classe compresa tra 51 e 150 mq, però, gli esercizi commerciali pugliesi con una superficie di vendita fino a 400 mq hanno un'estensione superiore sia alla media nazionale sia a quella del Mezzogiorno. Sono invece le strutture con una superficie compresa tra i 400 e i 5000 mq ad evidenziare una dimensione media più limitata rispetto ai competitors nazionali.

La struttura del commercio pugliese per classi di superficie di vendita e superficie media, anno 2002
(valori assoluti)

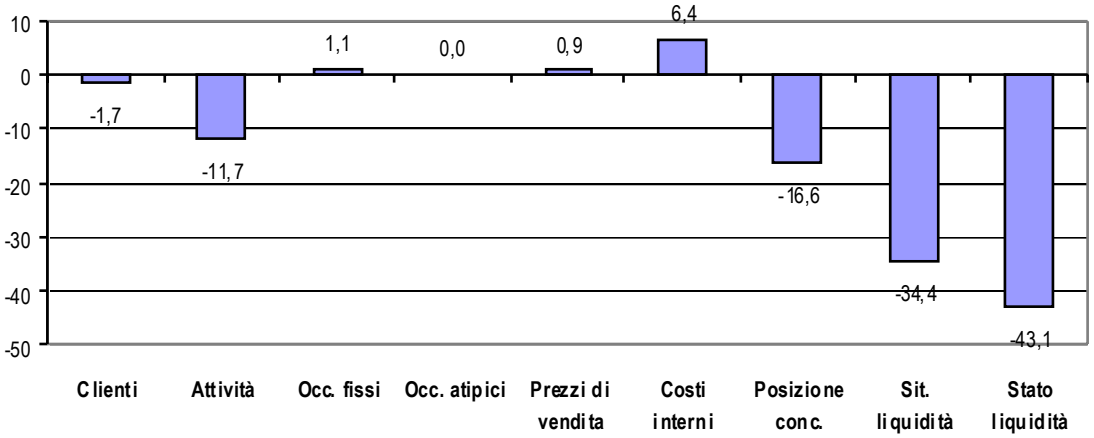
	0-50	51-150	151-250	251-400	401-1500	1501-2500	2501-5000	oltre 5000	Totale
Puglia	35,3	82,6	199,1	333,5	754,2	1.944,0	3.385,6	18.712,6	41,8
Mezzogiorno	32,7	83,2	197,1	331,2	732,6	1.970,6	3.471,9	10.027,3	35,4
Italia	31,8	83,5	196,1	332,0	783,0	2.011,2	3.400,9	8.094,3	49,7

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati Osservatorio Nazionale del Commercio

L'evoluzione di medio periodo mette in evidenza una significativa propensione imprenditoriale all'interno del tessuto commerciale pugliese, che al contrario di quello nazionale tende ad ampliarsi negli ultimi anni. L'espansione delle attività commerciali avvenuta in Puglia dalla metà degli anni novanta sino al 2000 è stata infatti mediamente più che doppia se confrontata con la media nazionale (+1,2% e +0,5% rispettivamente).
Recentemente inoltre la "vivacità" del tessuto commerciale pugliese tende ad aumentare con la creazione di circa 2.400 imprese nel 2002 (+2,4%), rafforzando così la tendenza emersa nel 2001 (+2,1%).
Tra i segmenti del commercio, sono stati gli esercizi all'ingrosso e quelli al dettaglio a sostenere maggiormente l'espansione dell'attività in questa regione, con una espansione di circa 3.000 unità in ciascuna tipologia di canale negli ultimi sette anni.
Complessivamente emerge quindi un quadro regionale complessivamente positivo, soprattutto se inserito nella cornice meridionale, ma che presenta ancora ritardi rispetto al sistema nazionale. Le carenze vengono soprattutto nelle grandi superfici, ancora relativamente poco presenti e caratterizzate da dimensioni più contenute rispetto alla media del segmento. Questo si è riflesso sulla dinamica occupazionale, che appare più sensibile a fattori economici esogeni.
Il processo di ristrutturazione osservato a livello nazionale, in Puglia risulta quindi meno avanzato. Grazie comunque ad un buon livello di strutturazione degli esercizi di minori dimensioni, la distribuzione pugliese mantiene una buona capacità di competere sul mercato evidenziata anche dalla tenuta settore, che negli anni conferma la sua estensione, grazie anche ad una crescente propensione imprenditoriale.
In questo quadro, la Provincia di Brindisi è quella che presenta la tendenza peggiore all'interno della regione. L'attività commerciale si contrae dell'11%, manifestando un considerevole deterioramento rispetto al 2001 (-3%). Più stabile invece il risultato sul versante della clientela (-1,7%), che segna comunque un ribaltamento rispetto alla tendenza favorevole dell'anno precedente (+3%).
In termini occupazionali, l'effetto del peggioramento economico è incerto, prevalendo più probabilmente la dinamica stabile della clientela. Entrambe le componenti risultano infatti stazionarie.

La contrazione dell'attività ha però influenzato la disponibilità finanziaria. La provincia brindisina mostra infatti l'andamento peggiore per quanto riguarda la liquidità (-34,4%) e una più netta prevalenza di valutazioni negative in merito allo stato complessivo di cassa, determinato dalla presenza di circa una metà di esercizi (46,6%) in condizioni "mediocri" o "cattive".
Assieme a Bari, inoltre, quella di Brindisi è la provincia in cui gli esercizi vivono la maggiore espansione dei costi interni (+6,4%), determinata soprattutto dalle spese di approvvigionamento (+4,6%). Stabili invece le strategie di prezzo, la cui variazione (+0,9%) è in linea con la media regionale (+1,1%).
Le difficoltà economiche e finanziarie si ripercuotono sulle strategie di investimento, attivate da un minor numero di esercizi rispetto al resto della regione. Solo il 19,4% delle imprese commerciali brindisine ha infatti realizzato investimenti nel 2002, con un notevole ridimensionamento rispetto all'anno precedente, quando erano il 29% del totale.
Riguardo al posizionamento competitivo, il giudizio espresso dalle imprese commerciali brindisine non appare comunque particolarmente negativo (–16,6%).

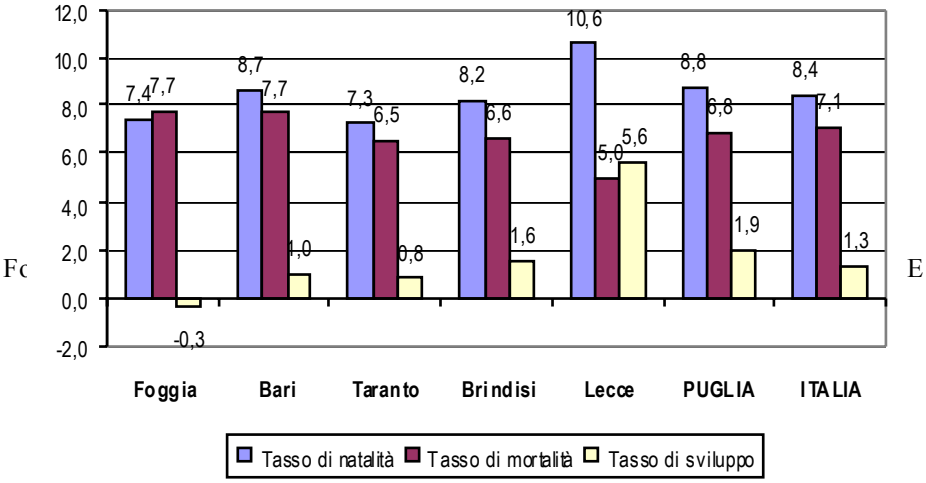
L'andamento del settore commerciale nella provincia di Brindisi, anno 2002
(valori percentuali)



e) Il comparto dell'artigianato

La vivacità del sistema artigiano nazionale è documentata dalla sua progressiva espansione, che nel 2002 aumenta la sua numerosità di 18.539 unità, superando così il milione e quattrocentomila imprese complessive. Il confronto con le imprese non artigiane rafforza questa evidenza. L'incremento consolidato dalle imprese artigiane (+1,3%) risulta infatti superiore a quello dell'intero sistema produttivo nazionale (+1,1%), confermando così la forte presenza dell'artigianato nel nostro Paese (28,6% delle imprese totali).
Nonostante la limitata disponibilità di informazioni statistiche sul tessuto artigiano, la diffusione di dati più recenti conferma la presenza di impedimenti strutturali che limitano la capacità di tenere il passo delle imprese più strutturate.
La piccola dimensione, connotazione peculiare all'impresa artigiana, appare infatti compromettere la capacità di generare valore nel tempo, relegandola più spesso all'ambito nazionale, che dagli anni novanta ha mantenuto un livello di domanda più contenuto rispetto ai mercati internazionali.
Nella seconda metà degli anni novanta, il gap appare particolarmente evidente nei settori del terziario, dove le imprese artigiane raggiungono una crescita media del +4,2%, ma oltre un punto percentuale in meno rispetto al sistema produttivo complessivo (+5,3%). Sebbene la vocazione artigiana resti più evidente nei settori industriali, la minore capacità competitiva delle imprese artigiane di servizi mostra comunque effetti rilevanti sul sistema, specialmente per la modesta capacità di crescita dei servizi alla persona, il cui valore aggiunto sale mediamente solo del 2% nel periodo considerato.
Migliore invece il quadro delle costruzioni, primo settore artigiano per rilevanza, che mostra una capacità competitiva superiore a quella media del comparto, grazie ad una maggiore tenuta in una fase ciclica difficile. Nella seconda metà degli anni novanta, il valore aggiunto creato dalle imprese artigiane del settore cresce infatti, in media, del +3,7%, lo 0,6% rispetto al totale, presentando differenziali più consistenti nel '96 e nel '98.
Spinte anche da una forte ripresa ciclica, che nel 2002 ha mostrato solo alcuni segnali di rallentamento, le imprese artigiane del settore presentano anche uno spirito imprenditoriale ancora forte nell'ultimo anno. All'interno delle costruzioni si registrano 21.648 nuove unità artigiane, che portano la loro incidenza relativa al 33,4% delle aziende artigiane italiane, l'1,1% in più rispetto al 2001.
La presenza di più evidenti limiti strutturali per la competitività è riscontrabile invece nel secondo settore a maggiore vocazione artigiana, l'industria in senso stretto. Tra il 1995 ed il '99, in particolare, il valore aggiunto è aumentato mediamente del 2,3%, lo 0,4% in meno rispetto risultato complessivo del macrosettore. L'analisi della demografia di impresa, mette inoltre in evidenza come la forte spinta imprenditoriale tenda ad affievolirsi nel 2002. Dopo anni di espansione del settore, gli ultimi dodici mesi vedono la nascita di sole 293 imprese artigiane, che portano l'ammontare della manifattura a oltre 447 mila unità. In termini di incidenza questo ha determinato una perdita di rilevanza, scendendo da una quota del 31,9% ad una del 31,5% del totale artigiano.
La dinamica del commercio con l'estero aiuta a spiegare la minore crescita delle imprese artigiane manifatturiere. Grazie alla svalutazione della lira nella prima metà degli anni novanta, ed alla ripresa più forte della domanda internazionale alla fine della stessa decade, i mercati esteri hanno costituito un importante volano per l'attività industriale italiana. Anche le imprese artigiane hanno saputo cogliere questa opportunità, ma negli ultimi anni hanno segnalato una minore capacità di rispondere alle richieste del mercato.
Dopo aver consolidato variazioni sostanzialmente in linea con le imprese non artigiane prima del '98, le aziende manifatturiere artigiane manifestano una certa difficoltà di ripresa nell'ultimo biennio analizzato, quando il differenziale raggiunge il 2,1%. Le difficoltà delle imprese artigiane sono testimoniate anche dalla erosione della loro incidenza rispetto al valore complessivo delle merci dirette ai mercati esteri. Mentre nel biennio 1993-94 rappresentavano il 17,9% delle esportazioni complessive, il valore massimo della decade, a partire da quegli anni si assiste ad un deterioramento progressivo che nel 2000 raggiunge l'incidenza più bassa (16,6%).
Anche il tessuto artigiano pugliese mostra segni di forte vitalità, che si moltiplicano nell'ultimo anno, determinando una espansione della sua presenza all'interno del tessuto imprenditoriale della regione. Il tasso di natalità delle imprese artigiane in Puglia (+8,8%) supera infatti quello di mortalità (+6,8%) determinando un tasso di sviluppo positivo (+1,9%) e maggiore rispetto a quello nazionale (+1,3%).
Il confronto con il contesto nazionale rafforza inoltre il giudizio sulla vivacità del sistema artigiano pugliese, che mostra inoltre una discreta solidità di fronte al rallentamento ciclico dell'economia. A fronte di un tasso di natalità più elevato rispetto al resto del Paese, le aziende artigiane pugliesi denotano una minore mortalità, confermata sui livelli del 2001.
Questo determina un aumento della incidenza delle aziende artigiane nel sistema produttivo regionale, pur confermando la minore diffusione rispetto al sistema produttivo nazionale. Nel 2002 le aziende artigiane pugliesi rappresentano infatti il 22,8% delle imprese regionali, lo 0,2% in più rispetto l'anno precedente, anche se restano ancora lontane dalla media nazionale, stabile sul 28,6% del totale.

L'evoluzione delle imprese artigiane nel 2002, per provincia
(valori percentuali)



La presenza di imprese artigiane in Puglia nel 2002, per provincia
(valori assoluti e percentuali)

	Imprese artigiane	Totale imprese	% imprese artigiane
Foggia	11.258	66.473	16,9
Bari	32.357	132.655	24,4
Taranto	7.466	41.018	18,2
Brindisi	***6.937***	***34.242***	***20,3***
Lecce	18.869	62.575	30,2
Puglia	76.887	336.963	22,8
Italia	1.417.261	4.952.053	28,6

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati MOVIMPRESE

Tale risultato è determinato dalla crescita delle imprese artigiane superiore a quella registrata nel 2001. Le nuove aziende artigiane attive nel 2002 è stata infatti 1.441 unità, che equivale ad un ampliamento dell'1,9%, superiore alla media nazionale (+1,3%), e in netta accelerazione rispetto all'esito regionale del 2001 (+1,1%).
Da un punto di vista settoriale sono le costruzioni a determinare la netta espansione dell'ultimo anno, crescendo a ritmi vicini al 5%, come nel resto d'Italia. Diversamente dal quadro nazionale (stabile), l'artigianato pugliese gode però di un contributo positivo del sistema manifatturiero (+2,2%), che mostra segni di maggiore vivacità anche rispetto l'anno precedente (+1,6%). Tra i settori più rilevanti si osserva inoltre una accelerazione significativa nei servizi personali (+3,6%) e nelle attività immobiliari (+2,8%), mentre restano stabili le attività di trasporto (+0,3%).
Solo il commercio, terzo settore artigiano per rilevanza in Puglia, mostra segni di peggioramento significativi (-3,6%), rafforzando la tendenza già osservata nel 2001 (-3,2%) e confermando così l'erosione della sua quota relativa, 13,6% del totale nel 2002, lo 0,9 in meno dell'anno precedente.
Un discorso analogo riguarda anche il ruolo dell'artigianato all'interno del tessuto imprenditoriale turistico pugliese. Pur risultando complessivamente meno rilevanti, le 532 imprese artigiane attive nel 2002, risultano in netto calo rispetto al 2001 (-10,9%), confermando l'andamento di quell'anno (-10%). Come nel resto d'Italia, l'artigianato turistico diventa sempre più marginale, rappresentando lo 0,7% delle aziende artigiane pugliesi e lo 0,4% di quelle nazionali.

Le imprese artigiane nel 2002, per settore di attività
(valori assoluti e percentuali)

	V.A.	Var. % 2002-01	Comp. % 2002

	Puglia		Italia	Puglia	Italia
Agricoltura	459	3,6	4,9	0,6	1,1
Pesca	2	0,0	0,0	0,0	0,0
Estrazione di minerali	125	-4,6	-5,4	0,2	0,1
Attività manifatturiere	25.221	2,2	0,1	33,0	31,6
Energia, acqua gas	9	-10,0	-3,4	0,0	0,0
Costruzioni	22.312	4,9	4,8	29,2	33,4
Commercio	10.403	-3,6	-2,9	13,6	9,5
Alberghi e ristoranti	532	-10,9	-11,6	0,7	0,4
Trasporti, magazzinaggio e comunicaz.	4.803	0,3	-0,4	6,3	8,5
Intermediaz. monetaria e finanziaria	16	0,0	1,4	0,0	0,0
Attiv. immob., noleggio, informat., ricerca	3.049	2,8	1,0	4,0	4,5
Istruzione	157	4,0	2,2	0,2	0,1
Sanita' e altri servizi sociali	116	2,7	-0,2	0,2	0,1
Altri servizi pubblici, sociali e personali	9.171	3,6	0,5	12,0	10,6
Serv. domestici presso famiglie e conv.	3	0,0	-19,4	0,0	0,0
Imprese non classificate	509				
Totale	76.887	1,9	1,3	100,0	100,0

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati MOVIMPRESE

L'evoluzione del 2002 conferma inoltre il processo di trasformazione anche della forma giuridica di costituzione delle aziende artigiane. Pur restando fortemente legate a ordinamenti giuridici più "semplici", come le ditte individuali, le imprese artigiane segnalano un crescente propensione ad attivarsi anche in altre forme societarie, con un'attenzione sempre più importante verso le società di capitali.
Ancora marginali per il sistema artigiano pugliese e nazionale, le società di capitali in un solo anno raddoppiano la propria numerosità, mostrando una rafforzamento importante anche rispetto ai tassi di crescita realizzati nel 2001. Rispetto allo stesso anno si stabilizza invece l'evoluzione delle società di persone, mentre si osserva qualche segnale di ripresa per le ditte individuali.
La dinamica del 2002 non appare modificare il quadro di confronto tra il sistema artigiano pugliese e quello nazionale, confermando così il gap già osservato in precedenza. In Puglia continuano infatti ad essere largamente più presenti le ditte individuali (90,1% rispetto al 79,4% nazionale), con un differenziale negativo invece sia tra le società di persone (9,3% e 19,5% rispettivamente) e nelle società di capitali (0,4% e 0,8% rispettivamente).

Le imprese artigiane nel 2002, per forma giuridica
(valori assoluti e percentuali)

	Società di capitale	Società di persone	Ditte individuali	Altre forme
	Valori assoluti			
Puglia	277	7.132	69.243	235
Italia	11.929	276.882	1.124.659	3.791
	Var. % rispetto l'anno precedente			
Puglia	97,9	1,7	1,7	7,3
Italia	101,1	0,0	1,1	4,7
	Comp. % (totale riga = 100%)			
Foggia	0,2	9,8	89,4	0,6
Bari	0,3	11,2	88,3	0,2
Taranto	0,2	7,8	91,7	0,3
Brindisi	0,5	7,1	91,9	0,6
Lecce	0,5	7,0	92,2	0,3
Puglia	0,4	9,3	90,1	0,3
Italia	0,8	19,5	79,4	0,3

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati MOVIMPRESE

Le imprese artigiane nel 2002, per settore di attività e provincia
(valori percentuali)

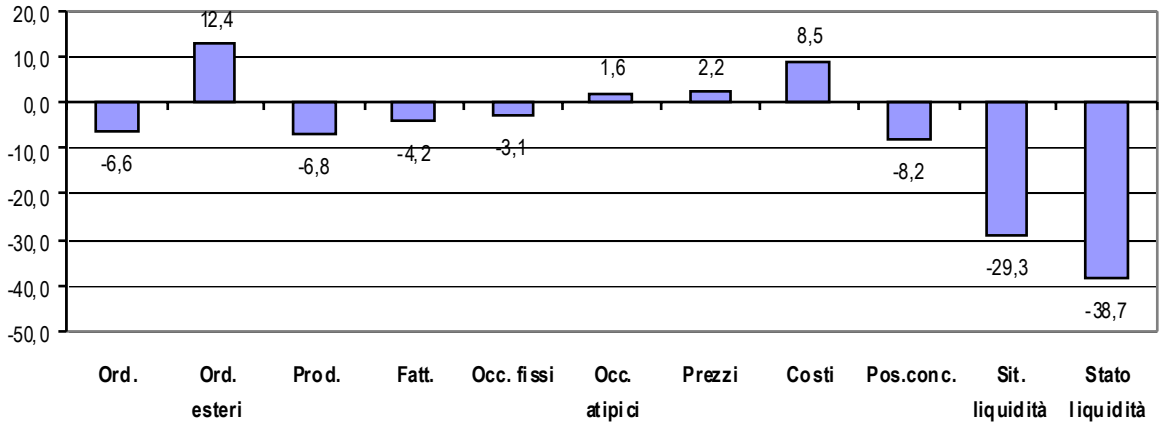
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce
Agricoltura	-8,8	-0,7	-21,6	9,1	43,8	0,9	0,4	0,5	1,0	0,6
Pesca	0,0	-	-	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Estrazione di minerali	0,0	-7,7	0,0	-9,1	-3,6	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3
Attività manifatturiere	-0,4	0,9	2,5	1,0	6,1	29,2	35,2	29,1	28,5	34,8
Energia, acqua gas	0,0	-50,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costruzioni	2,4	3,4	4,3	5,6	8,8	31,2	27,1	29,6	31,3	30,7
Commercio	-3,4	-4,2	-9,4	-2,4	-0,7	14,8	13,3	12,9	14,7	13,3
Alberghi e ristoranti	-11,3	-12,0	-12,2	-16,0	-4,8	1,1	0,7	0,5	0,6	0,5
Trasporti e att. connesse	-1,2	0,2	2,9	-2,3	1,3	6,6	7,2	7,1	5,6	4,5
Intermediaz. mon. e finanziaria	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Attiv. immob., noleggio, ecc	-0,7	1,8	2,4	2,0	8,2	4,0	4,4	4,6	3,6	3,3
Istruzione	6,3	2,0	14,3	12,5	1,6	0,2	0,2	0,1	0,3	0,3
Sanita' e altri servizi sociali	10,0	-6,3	25,0	20,0	1,8	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3
Servizi sociali e personali	-0,1	3,4	3,6	1,6	7,4	11,8	11,3	15,3	13,9	11,4
Serv. domestici	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	-0,3	0,8	0,7	1,6	5,9	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazione OSSERVATORIO BANCHE-IMPRESE su dati MOVIMPRESE

e.1) L'artigianato di produzione nella provincia di Brindisi

Tra le aree provinciali della Puglia, quella di Brindisi mette in mostra il raffreddamento della tendenza più consistente rispetto al 2001. Il livello di produzione scende del 6,8%, associato ad un calo altrettanto importante degli ordinativi (-6,6%), che confermano una tendenza più negativa rispetto alle altre province registrata l'anno precedente (-2%).
Da evidenziarsi è come sia soprattutto la domanda interna ad incidere in maniera negativa su questa performance, avendo subito il rallentamento più consistente tra le province durante l'ultimo anno (–7,1%), contrariamente alla domanda estera in evidente accelerazione (+12,4%).
Analogamente alla situazione della domanda, anche il quadro economico da segnali negativi (-4,2%), peggiorando ulteriormente rispetto alla flessione del 2001 (-1%) e continuando a registrare una dinamica inferiore a quella delle altre province.
Sull'andamento del fatturato hanno un ruolo importante i costi di produzione che delineano una sostenuta espansione (+8,5%). Parallelamente, la variazione che si riscontra nei prezzi risulta più elevata che negli altri territori (+2,2%), ma non sembra inoltre avere contribuito a compensare questi maggiori costi, influendo probabilmente sulla dinamica della domanda.
In peggioramento anche il quadro occupazionale, dove si registra una flessione della componente fissa (-3,1%), inferiore solo a quella di Lecce (-6,7%), e un andamento delle forme di lavoro atipiche poco vivace (+1,6%).
Le difficoltà congiunturali si riflettono sulla situazione finanziaria, rispetto alla quale le imprese artigiane della provincia di Brindisi denunciano una liquidità inferiore alle altre province (-29,3%), e presentando uno stato in linea solo con quello di Foggia (-38,7%).
Nonostante la dinamica congiunturale critica, la propensione ad investire appare in linea con il resto della regione, con il 30,3% delle imprese che propende a realizzare investimenti e in netto miglioramento rispetto al 2001, quando le imprese che investivano erano il 24%.

L'andamento dell'artigianato di produzione nella provincia di Brindisi, anno 2002
(valori percentuali)

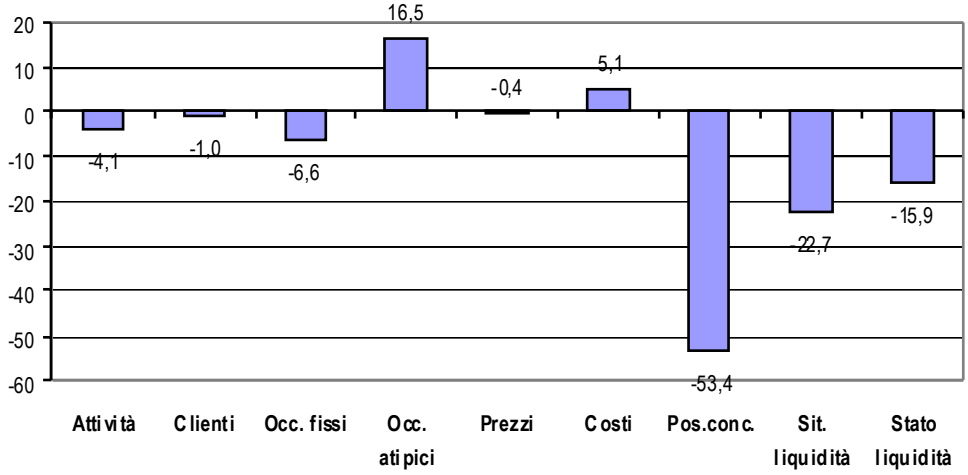


e.2) L'artigianato di servizi nella provincia di Brindisi

Dopo un 2001 fortemente positivo, come nelle altre province della Puglia, nell'ultimo anno l'artigianato di servizi brindisino denota un indebolimento della tendenza. L'attività segna infatti una contrazione del -4,1%, dopo l'incremento importante del 2001 (+11%). Più stabile la dinamica della clientela (-1%), dopo aver registrato un incremento del +9% nel 2001.
Sul lato del mercato del lavoro, si osserva un netto peggioramento del quadro. Brindisi è la provincia pugliese in cui le imprese riducono in maniera più importante i lavoratori fissi (-6,6%), preferendo invece assumere lavoratori tramite contratti flessibili (+16,5%), sebbene il loro impatto risulti molto modesto.
In termini finanziari la situazione appare comunque migliore rispetto a quella della altre province. L'andamento della liquidità, in miglioramento rispetto al consuntivo del 2001, si attesta su un saldo del –22,7%. Allo stesso modo, le aziende che denunciano uno stato della liquidità complessivamente "mediocre" o "cattiva" risultano meno numerose rispetto a tutte le altre province, determinando un saldo del –15,9% rispetto ad uno medio del –24,2%.

Nel brindisino le imprese artigiane dei servizi percepiscono rialzi dei costi di produzione (+5,1%) che oltre ad essere inferiori alla dinamica del 2001 (+8%), risultano meno rilevanti rispetto all'andamento regionale (+8%). A frenare la dinamica espansiva complessiva sono i costi connessi al personale, che appaiono addirittura in flessione rispetto all'anno precedente (-1,7%). Invariate le strategie di prezzo che per il terzo anno consecutivo mantengono i listini sostanzialmente invariati (-0,4%).
In netta espansione la propensione ad investire, attività che nel 2002 coinvolge circa la metà delle imprese (48,1%), raddoppiando quasi l'incidenza del 2001, e raggiungendo così la quota più elevata tra le province pugliesi.
La brusca frenata del 2002 sembra però condizionare il giudizio relativo posizionamento competitivo dell'artigianato di servizi brindisino. Nel 2002 si osserva infatti un deterioramento evidente delle valutazioni (-53,4% in saldo), con percezioni peggiori a quelle delle altre province.

L'andamento dell'artigianato di servizi nella provincia di Brindisi, anno 2002
(valori percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Indagine strutturale 2003

f) L'agricoltura e l'industria alimentare

La "Pianura di Brindisi" è caratterizzata da terreni più fertili e da ordinamenti produttivi agrari più intensivi rispetto alla parte collinare della Provincia. La maggior parte del comprensorio considerato, è compreso tra i pochi metri ed i 100 di altitudine sul livello del mare. Geologicamente, la pianura poggia su una base costituita da banchi di roccia calcarea, ricoperta da sedimenti marini costituiti da tufi arenaceo-calcarei e da sabbie o tufi incoerenti dai quali hanno avuto origine i terreni agrari classificati nelle tipologie delle "terre rosse".
Essa è caratterizzata dai fenomeni carsici; infatti le acque meteoriche si infiltrano nel terreno in profondità, formando dei veri e propri corsi d'acqua e depositi sotterranei che escludono l'idrografia superficiale.
La "Pianura di Brindisi" è attraversata da corsi d'acqua (canali) a regime stagionale e di portata minima. Il principale di questi corsi d'acqua è il Canale Reale. Altri corsi più brevi attraversano la pianura da sud-ovest a nord-est adducendo le loro acque in Adriatico.
La costa è estremamente diversificata e caratterizzata da un'ampia varietà di habitat: spiagge sabbiose, basse scogliere, alte falesie e, particolarmente caratteristiche, dune e zone umide. L'area presenta un tessuto produttivo particolarmente sviluppato in termini di servizi turistici, eccetto l'area costiera di Brindisi caratterizzata dalla presenza di grossi insediamenti produttivi.
Il sistema produttivo agricolo sta attraversando, nell'ultimo decennio in particolare, una fase di transizione alla ricerca di una chiara vocazione produttiva che lo renda maggiormente competitivo su uno scenario economico sempre più globale e diversificato.
Tuttavia appaiono evidenti le carenze strutturali, tecnologiche, organizzativo-gestionali del sistema produttivo, nonché l'invecchiamento progressivo degli impianti esistenti e dell'età media degli addetti all'agricoltura: fattori, questi, che impediscono il pieno sfruttamento delle enormi potenzialità economiche del territorio, penalizzandone la redditività, la competitività e la capacità di creare occupazione qualificata.
Emerge, pertanto, l'esigenza di promuovere - incentivandolo e, ancor più, organizzandolo - il sistema delle PMI operanti in agricoltura, fornendo loro nuove prospettive e nuovi strumenti (materiali e immateriali) di crescita economica e formando nuovi operatori del settore e giovani addetti in grado di conferire vitalità e rinnovato entusiasmo all'imprenditoria agricola.
S'impone, soprattutto, un'energica azione di contrasto all'isolazionismo che caratterizza i fenomeni imprenditoriali locali e le loro dinamiche, compromettendo il raggiungimento di una dimensione produttiva e commerciale realmente competitiva rispetto ad altri sistemi economici a forte caratterizzazione agricola.
Negli ultimi anni, del resto, ha già avuto inizio un processo di progressiva specializzazione dell'area, al cui interno l'agricoltura riafferma il proprio ruolo fondamentale e trainante per lo sviluppo e l'occupazione del territorio: cresce progressivamente il valore qualitativo delle produzioni locali, assumono maggiore importanza e spessore un insieme di produzioni, con in prima fila il vino, l'olio, le uve da tavola e l'ortofrutta, gli operatori affrontano con sempre maggior convinzione le nuove aperture dei mercati e i nuovi impegni derivanti dalla politica agricola dell'Unione.
A testimonianza dell'interesse che su scala locale l'esercizio delle attività agricole sta tornando ad assumere, si segnala l'esperienza di programmazione negoziata avviate sul territorio provinciale e finalizzata alla promozione dell'agricoltura e del turismo rurale.
La sua attuazione riflette una priorità ineludibile della programmazione locale ma, al contempo, ha messo in luce la necessità di attuare una "regia" sugli interventi di rafforzamento del potenziale produttivo, turistico e commerciale locale, onde evitare una mera frammentazione di sussidi finanziari in capo ad aziende che non concorrono ad un organico piano di sviluppo del territorio.
Il territorio, dunque, percepisce l'enorme potenzialità e l'importanza delle produzioni agricole e dell'industria agro-alimentare.

I valori fondiari dei terreni della provincia di Brindisi testimoniano di non subire particolari variazioni nel corso del tempo:

Provincia di Brindisi - Valori fondiari dei seminativi 1992 - 2001
(milioni di lire)

	1992				2001			
	media	min.	max.	ettari	media	min.	max.	ettari
TOTALE REGIONE	14,8	8,2	37,0	742.018	16,3	8,1	37,5	742.018
Provincia di Brindisi	13,4	8,7	21,2	42.390	12,7	8,5	21,0	42.390

Fonte Inea

Provincia di Brindisi - Valori fondiari di prati e pascoli 1992 - 2001 per provincia
(milioni di lire)

	1992				2001			
	media	min.	max.	ettari	media	min.	max.	ettari
TOTALE REGIONE	2,5	2,0	3,6	135.145	2,6	2,0	4,0	135.145
Provincia di Brindisi	2,2	2,0	2,3	2.483	2,2	2,0	2,3	2.483

Fonte Inea

Provincia di Brindisi - Valori fondiari dei frutteti 1992 - 2001 per provincia
(milioni di lire)

	1992				2001			
	media	min.	max.	ettari	media	min.	max.	ettari
TOTALE REGIONE	18,3	7,0	45,0	76.822	18,7	7,1	49,0	76.822
Provincia di Brindisi	13,4	12,5	19,2	12.355	13,3	12,4	19,0	12.355

Fonte Inea

Provincia di Brindisi - Valori fondiari degli oliveti 1992 - 2001 per provincia
(milioni di lire)

	1992				2001			
	media	min.	max.	ettari	media	min.	max.	ettari
TOTALE REGIONE	17,1	10,2	22,7	353.883	17,7	10,4	26,0	353.883
Provincia di Brindisi	15,8	15,8	15,8	58.747	16,6	16,1	17,0	58.747

Fonte Inea

Provincia di Brindisi - Valori fondiari dei vigneti 1992 - 2001 per provincia
(milioni di lire)

	1992				2001			
	media	min.	max.	ettari	media	min.	max.	ettari
TOTALE REGIONE	25,1	8,6	47,0	145.002	25,9	8,6	49,5	145.002
Provincia di Brindisi	19,6	16,0	29,3	25.167	20,7	16,5	30,5	25.167

Fonte Inea

Il totale delle superfici agricole utilizzate (SAU) in Provincia di Brindisi è pari a ettari 124.932,95 utilizzate prevalentemente come riportato nella seguente tabella:

Comune	Ettari a Vite	Ettari a Olive da mensa.	Ettari a Olive da olio	Ettari a Ortive	Ettari a Fruttiferi	TOTALE
Brindisi	3.781,79	44,89	2.477,11	6.049,00	423,00	**12.775,79**
Carovigno	43,63	14,41	4.079,03	189,00	820,00	**5.146,07**
Ceglie Messapica	92,37	41,79	5.716,99	20,00	3.044,00	**8.915,15**
Cellino San Marco	831,80	0,00	793,60	140,00	11,00	**1.776,40**
Cisternino	365,94	22,37	2.179,24	10,00	1.277,00	**3.854,55**
Erchie	466,42	17,75	2.685,52	59,00	28,00	**3.256,69**
Fasano	43,72	6,53	5.369,79	645,00	296,00	**6.361,04**
Francavilla Fontana	1.407,65	30,01	6.960,56	235,00	1.051,00	**9.684,22**
Latiano	768,83	10,87	3.155,68	47,00	274,00	**4.256,38**
Mesagne	1.139,54	30,08	1.924,22	822,00	393,00	**4.308,84**
Oria	641,62	20,87	3.585,18	59,00	370,00	**4.676,67**
Ostuni	438,29	144,88	7.507,91	1.976,00	3.184,00	**13.251,08**
Sandonaci	750,28	8,18	823,29	18,00	22,00	**1.621,75**
San Michele Salentino	63,21	2,76	1.576,84	43,00	540,00	**2.225,81**
San Pancrazio Salentino	960,75	0,40	1.158,09	45,00	18,00	**2.182,24**
San Pietro Vernotico	925,63	4,00	1.080,57	395,00	14,00	**2.419,20**
San Vito dei Normanni	90,13	8,23	3.460,40	69,00	1.689,00	**5.316,76**
Torchiarolo	222,84	29,91	1.642,70	87,00	12,00	**1.994,45**
Torre Santa Susanna	681,93	34,25	2.144,46	212,00	49,00	**3.121,64**
Villa Castelli	171,72	0,60	1.315,30	11,00	119,00	**1.617,62**
Totale Provincia Brindisi	**13.888,09**	**472,78**	**59.636,48**	**11.131,00**	**13.634,00**	**98.762,35**

Fonte: V Censimento Generale dell'Agricoltura condotto nel 2000 dall'ISTAT

Con l'attuazione del Reg. (CE) n. 1493/99 – OCM Vitivinicolo, è in corso nella provincia di Brindisi una consistente azione di ristrutturazione della superficie viticola, che ha già riguardato con le prime tre annualità di attuazione una superficie di oltre 1.500 ettari e che prevedibilmente alla fine del programma comporterà una ristrutturazione complessiva di oltre 3.500 ettari (pari a circa il 25% dell'intera superficie vitata).
La ristrutturazione delle superfici vitate, come espressamente previsto dall'OCM, è indirizzata unicamente al miglioramento della qualità della produzione vitivinicola e sta comportando un notevole incremento degli standard di qualità dei vini DOC e IGT prodotti nella provincia di Brindisi.
Pur tuttavia appaiono evidenti l'invecchiamento progressivo degli impianti esistenti, la crescita dell'età media degli addetti all'agricoltura (soprattutto non specializzata), la frammentazione imprenditoriale che, pregiudicando l'integrazione verticale di filiera, impedisce il pieno sfruttamento delle enormi potenzialità economiche della provincia, penalizzandone la redditività, la competitività e la capacità di creare occupazione qualificata.
Mancano, a tutt'oggi, le scelte idonee a costituire l'indotto produttivo: manca, cioè, una sufficiente diversificazione produttiva ed una adeguata valorizzazione del prodotto, la cui piena realizzazione richiede l'acquisizione di nuove competenze, estremamente professionali, soprattutto nei settori del marketing strategico d'area, dell'accrescimento qualitativo di prodotto, delle politiche distributive per la GDO, della formazione degli operatori e dell'innovazione di processo e di prodotto.
Manca, soprattutto, il dialogo tra le aziende, elemento imprescindibile per la definizione di strategie produttive integrate capaci di cogliere, interpretare e addirittura influenzare i trend commerciali. Troppo spesso, infatti, si assiste ad una semplice concorrenza cieca tra piccole aziende che, invece che unire le proprie forze, aggrediscono gli stessi potenziali clienti con prodotti identici e con tecniche commerciali rapportate alle irrisorie dimensioni aziendali.
L'andamento economico del settore agricolo, dunque, appare evidentemente influenzato dalla più volte richiamata "frammentazione aziendale".
In altri termini, da quanto finora esposto, emerge con estrema chiarezza la necessità di "fare sistema" per promuovere la caratterizzazione del prodotto locale e per istituire una sorta di "regia commerciale" a livello territoriale.

Tali istanze sembrano trovare risposta proprio nell'istituto del Distretto Agroalimentare di Qualità che è stato proposto con il PIT 8 (recentemente approvato dalla Giunta regionale della Puglia e di cui l'intera Provincia di Brindisi fa parte organica), per la sua capacità di rafforzare e promuovere un intero sistema produttivo, recependone le esigenze e promovendo, al suo interno, la più rapida e diretta integrazione verticale di filiera, nonché l'affermazione dei prodotti tipici attraverso l'associazione della loro immagine al fascino dei luoghi di produzione e delle loro tradizioni.

1.3.1 Le fasi di crescita e di rallentamento del ciclo economico (la crescita del PIL)

Rispetto alle altre province pugliesi, quella di Brindisi si è dimostrata meno sensibile alle avverse oscillazioni della congiuntura. Con il contributo di tutti i settori extragricoli, essa è riuscita infatti a conseguire nel 2002 un valore aggiunto di 5.523 milioni di euro, superiore del 8,98% a quello dell'anno precedente, con un numero di occupati attestatisi attorno alle 143 mila unità, con un incremento dell'5,31%.

Brindisi è inoltre la provincia che ha visto un leggero miglioramento sul fronte dell'export, avendo venduto prodotti per un valore complessivo di 581 milioni di euro (esclusa l'energia elettrica), con un incremento del 2,7% rispetto al 2001 che la collocano al quarto posto per incidenza sulle vendite dell'intera regione, pari al 10,1% contro il 6,3% di Foggia.

Fra i gruppi merceologici che hanno contribuito al miglioramento delle esportazioni si può citare innanzi tutto il comparto dei prodotti metalmeccanici, che, in conseguenza del sensibile balzo messo in evidenza dai mezzi di trasporto, ha registrato un incremento del 21,4%; in secondo luogo il comparto del legno, carta, gomma e manufatti vari che, sia pure su livelli assoluti più bassi, si è attestato su un più marcato 93,6%. Aumenti che si sarebbero riflessi integralmente sul valore complessivo dell'aggregato se non fossero stati controbilanciati dal forte calo (46,3%) subito dai prodotti agricolo-alimentari.

La valutazione dei dati comparati tra l'anno 2000 e l'anno 2002 consente di approfondire la dinamica economica territoriale anche con più puntuale riferimento alla performance dei singoli Comuni.

Popolazione residente e occupati presenti a livello comunale - anno 2000

Comuni per codice Istat, province e regione		Popolazione totale residente a metà anno	Occupati presenti (migliaia) Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	Occupati per 100 abitanti
74001	BRINDISI	92.591	2,67	12,50	33,56	48,74	52,6
74002	CAROVIGNO	15.349	1,02	0,59	2,06	3,68	24,0
74003	CEGLIE MESSAPICA	20.201	1,49	2,00	3,50	6,98	34,6
74004	CELLINO SAN MARCO	7.059	0,41	0,50	0,83	1,74	24,7
74005	CISTERNINO	12.148	0,39	1,04	2,59	4,02	33,1
74006	ERCHIE	8.945	0,76	0,32	1,11	2,18	24,4
74007	FASANO	40.127	1,86	2,93	9,81	14,60	36,4
74008	FRANCAVILLA FONTANA	36.520	1,56	2,03	7,49	11,08	30,3
74009	LATIANO	15.389	0,97	0,90	1,78	3,65	23,7
74010	MESAGNE	28.949	1,64	1,32	4,50	7,47	25,8
74011	ORIA	15.357	0,82	0,81	2,67	4,30	28,0
74012	OSTUNI	32.661	1,53	2,75	8,28	12,55	38,4
74013	SAN DONACI	7.201	0,38	0,41	1,20	2,00	27,7
74014	SAN MICHELE SALENTINO	6.229	0,35	0,34	0,94	1,63	26,2
74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	10.479	0,51	0,54	1,54	2,59	24,7
74016	SAN PIETRO VERNOTICO	14.819	0,62	0,86	2,92	4,40	29,7
74017	SAN VITO DEI NORMANNI	20.248	0,53	0,82	4,00	5,35	26,4
74018	TORCHIAROLO	5.259	0,25	0,23	0,66	1,14	21,6
74019	TORRE SANTA SUSANNA	10.921	1,02	0,45	1,34	2,82	25,8
74020	VILLA CASTELLI	8.734	0,53	0,54	0,83	1,90	21,7
TOTALE PROVINCIA		**409.186**	**19,30**	**31,90**	**91,60**	**142,80**	**34,9**

Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Banche-Imprese

Popolazione residente e occupati presenti a livello comunale - anno 2002

Comuni per codice Istat, province e regione		Popolazione totale residente a metà anno	Occupati presenti (migliaia) Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	Occupati per 100 abitanti
74001	BRINDISI	93.234	2,32	11,11	32,57	46,00	49,3
74002	CAROVIGNO	15.406	0,93	0,50	1,97	3,40	22,1
74003	CEGLIE MESSAPICA	20.347	1,43	1,80	3,46	6,70	32,9
74004	CELLINO SAN MARCO	7.099	0,34	0,44	0,82	1,60	22,5
74005	CISTERNINO	12.222	0,37	0,94	2,59	3,90	31,9
74006	ERCHIE	8.984	0,69	0,28	1,13	2,10	23,4
74007	FASANO	40.295	1,65	2,58	9,67	13,90	34,5
74008	FRANCAVILLA FONTANA	36.682	1,47	1,80	7,42	10,70	29,2
74009	LATIANO	15.469	0,87	0,81	1,72	3,40	22,0
74010	MESAGNE	29.165	1,44	1,18	4,48	7,10	24,3
74011	ORIA	15.173	0,75	0,73	2,62	4,10	27,0
74012	OSTUNI	32.788	1,39	2,45	7,96	11,80	36,0
74013	SAN DONACI	7.252	0,34	0,36	1,20	1,90	26,2
74014	SAN MICHELE SALENTINO	6.280	0,34	0,32	0,94	1,60	25,5
74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	10.541	0,44	0,49	1,47	2,40	22,8
74016	SAN PIETRO VERNOTICO	14.946	0,54	0,78	2,97	4,30	28,8
74017	SAN VITO DEI NORMANNI	20.396	0,49	0,74	3,97	5,20	25,5
74018	TORCHIAROLO	5.303	0,22	0,21	0,68	1,10	20,7
74019	TORRE SANTA SUSANNA	10.972	0,89	0,40	1,32	2,60	23,7
74020	VILLA CASTELLI	8.758	0,49	0,49	0,82	1,80	20,6
TOTALE PROVINCIA		**411.307**	**17,40**	**28,40**	**89,80**	**135,60**	**33,0**

Fonte: Elaborazioni su dati Osservatorio Banche-Imprese

Dal confronto delle tabelle "Popolazione residente e occupati a livello comunale" negli anni 2000 e 2002 appare immediatamente evidente come nella Provincia di Brindisi, pur in presenza di una leggera flessione della popolazione residente (-0,5%), tutti i comparti incrementino le unità lavorative occupate.
In particolare l'industria (+12,92%) passa da 28.400 a 31.900 unità (+3.500 unità); l'agricoltura (+10,92%) passa da 17.400 a 19.300 unità (+ 1.900 unità); le altre attività (+2,04%) passano da 89.800 a 91.600 unità (+1.900 unità). Complessivamente, sul piano occupazionale la Provincia di Brindisi consegue nel biennio 2000-2002 un incremento del +5,31%, passando da 135.600 a 142.800 unità occupate (+7.200 unità).
L'andamento dell'indice di occupati per ogni 100 abitanti colloca il Comune di Brindisi in vetta alla graduatoria con il 52,6% (+3,3%), seguito dal Comune di Ostuni con il 38,4% (+2,4%), dal Comune di Fasano con il 36,4% (+1,9%), dal Comune di Ceglie Messapica con il 34,6% (+1,7%) e dal Comune di Cisternino con il 33,1% (+1,2%).
L'indice medio provinciale di occupati per ogni 100 abitanti risulta essere del 34,9%, con in incremento del 1,9% nel biennio di riferimento.

Popolazione residente e valore aggiunto prodotto a livello comunale - anno 2000

Comuni per codice Istat, province e regione		Popolazione totale residente a metà anno	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abit. (euro)
			Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
74001	BRINDISI	93.234	44,8	434,6	1.285,2	1.764,5	18.926
74002	CAROVIGNO	15.406	14,9	19,6	85,5	119,9	7.783
74003	CEGLIE MESSAPICA	20.347	23,7	71,1	148,8	243,6	11.974
74004	CELLINO SAN MARCO	7.099	4,7	18,9	36,9	60,5	8.522
74005	CISTERNINO	12.222	10,2	35,7	103,2	149,0	12.192
74006	ERCHIE	8.984	9,6	11,6	48,9	70,1	7.809
74007	FASANO	40.295	21,0	87,4	367,2	475,5	11.801
74008	FRANCAVILLA FONTANA	36.682	26,7	74,0	324,8	425,5	11.601
74009	LATIANO	15.469	11,3	31,1	71,4	113,8	7.357
74010	MESAGNE	29.165	19,5	47,1	192,9	259,5	8.899
74011	ORIA	15.173	12,2	30,5	122,8	165,6	10.914
74012	OSTUNI	32.788	24,7	97,0	344,9	466,6	14.232
74013	SAN DONACI	7.252	5,4	15,3	52,0	72,8	10.036
74014	SAN MICHELE SALENTINO	6.280	4,8	12,2	38,5	55,5	8.837
74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	10.541	7,8	19,8	62,2	89,8	8.519
74016	SAN PIETRO VERNOTICO	14.946	8,0	30,8	121,2	160,0	10.708
74017	SAN VITO DEI NORMANNI	20.396	9,4	26,7	158,9	195,0	9.561
74018	TORCHIAROLO	5.303	4,1	7,6	25,7	37,4	7.049
74019	TORRE SANTA SUSANNA	10.972	12,6	15,2	58,5	86,3	7.861
74020	VILLA CASTELLI	8.758	5,3	18,5	32,9	56,7	6.478
TOTALE PROVINCIA		**411.307**	**280,6**	**1.104,7**	**3.682,5**	**5.067,8**	**12.321**

Popolazione residente e valore aggiunto prodotto a livello comunale - anno 2002

Comuni per codice Istat		Popolazione totale residente a metà anno	Valore aggiunto (milioni di euro)				Valore per abitante (euro)
			Agricoltura	Industria	Altre attività	Totale	
74001	BRINDISI	92.591	44,3	493,8	1.383,1	1.921,2	20.749
74002	CAROVIGNO	15.349	14,1	23,3	93,8	131,2	8.547
74003	CEGLIE MESSAPICA	20.201	21,6	81,4	160,4	263,4	13.038
74004	CELLINO SAN MARCO	7.059	4,9	22,4	40,2	67,5	9.559
74005	CISTERNINO	12.148	9,4	40,7	110,2	160,2	13.187
74006	ERCHIE	8.945	9,5	13,9	52,1	75,4	8.433
74007	FASANO	40.127	20,5	101,0	392,1	513,5	12.798
74008	FRANCAVILLA FONTANA	36.520	25,7	88,6	360,3	474,6	12.996
74009	LATIANO	15.389	11,1	35,9	78,8	125,7	8.169
74010	MESAGNE	28.949	19,6	54,6	206,7	280,8	9.701
74011	ORIA	15.357	11,8	35,2	135,0	182,0	11.854
74012	OSTUNI	32.661	23,6	110,8	377,9	512,2	15.682
74013	SAN DONACI	7.201	5,5	18,6	56,7	80,8	11.218
74014	SAN MICHELE SALENTINO	6.229	4,4	13,9	42,2	60,5	9.708
74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	10.479	7,9	22,6	69,4	99,8	9.523
74016	SAN PIETRO VERNOTICO	14.819	8,1	35,4	128,2	171,7	11.589
74017	SAN VITO DEI NORMANNI	20.248	8,6	29,7	165,9	204,3	10.089
74018	TORCHIAROLO	5.259	4,4	9,0	27,7	41,2	7.828
74019	TORRE SANTA SUSANNA	10.921	12,5	17,8	63,2	93,5	8.565
74020	VILLA CASTELLI	8.734	5,3	21,7	36,6	63,5	7.276
TOTALE PROVINCIA		**409.186**	**272,6**	**1.270,2**	**3.980,3**	**5.523,1**	**13.498**

I dati positivi relativi a popolazione residente e occupati a livello comunale vengono ulteriormente confermati dal confronto delle tabelle "Popolazione residente e valore aggiunto prodotto a livello comunale" negli anni 2000 e 2002.

Il trend positivo della Provincia di Brindisi viene confermato dall'incremento di valore aggiunto prodotto che interessa tutti comparti produttivi, ad eccezione di quello agricolo (- 8 milioni di euro), e tutti i Comuni del territorio provinciale.

In particolare l'industria (+14,98%) passa da un valore aggiunto (in milioni di euro) di 1.104,7 a 1.270,2 (+165,5 mln. €); le altre attività (+8,08%) passano da 3.682,5 a 3.980,3 mln. € (+297,8 mln. €). Solo l'agricoltura fa registrare un andamento negativo passando da 280,6 a 272,6 mln. € (- 8,0 mln. €), con un decremento di valore aggiunto pari al 2,85%.

Complessivamente, la Provincia di Brindisi consegue nel biennio 2000-2002 un incremento del valore aggiunto prodotto pari al +8,94%, passando da 5.067,8 a 5.523,1 milioni di euro (+455,3 mln. €).

L'andamento dell'indice di valore aggiunto prodotto per abitante colloca sempre il Comune di Brindisi in vetta alla graduatoria provinciale con € 20.749/abitante (+ € 995 per abitante, pari al 9,63%), seguito dal Comune di Cisternino con € 13.187/abitante (+ € 1.823 per abitante, pari al 8,16%), dal Comune di Ceglie Messapica con € 13.038/abitante (+ € 1.064 per abitante, pari al 8,88%), dal Comune di Francavilla Fontana con € 12.996/abitante (+ € 1.395 per abitante, pari al 12,03%) e dal Comune di Fasano con € 12.798/abitante (+ € 997 per abitante, pari al 8,44%).

L'indice medio provinciale di valore aggiunto prodotto per abitante risulta essere di € 13.498 per abitante, con in incremento medio nel biennio di riferimento di € 1.267/abitante, pari al 10,28%.

Prodotto lordo in termini assoluti e per abitante nei comuni della Provincia di Brindisi - anno 2000

Posizione graduatoria regionale	Comuni		Valori correnti (mil.ni di euro)	Popolazione totale residente a metà anno	Prodotto lordo	
					Valori pro capite (euro)	Numeri indici (Puglia=100)
7)	74001	BRINDISI	1.764,5	93.234	18.926	153,8
29)	74012	OSTUNI	466,6	32.788	14.232	115,7
51)	74005	CISTERNINO	149,0	12.222	12.192	99,1
55)	74003	CEGLIE MESSAPICA	243,6	20.347	11.974	97,3
59)	74007	FASANO	475,5	40.295	11.801	95,9
64)	74008	FRANCAVILLA FONTANA	425,5	36.682	11.601	94,3
79)	74011	ORIA	165,6	15.173	10.914	88,7
84)	74016	SAN PIETRO VERNOTICO	160,0	14.946	10.708	87,0
104)	74013	SANDONACI	72,8	7.252	10.036	81,6
125)	74017	SAN VITO DEI NORMANNI	195,0	20.396	9.561	77,7
146)	74010	MESAGNE	259,5	29.165	8.899	72,3
149)	74014	SAN MICHELE SALENTINO	55,5	6.280	8.837	71,8
153)	74004	CELLINO SAN MARCO	60,5	7.099	8.522	69,3
154)	74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	89,8	10.541	8.519	69,2
174)	74019	TORRE SANTA SUSANNA	86,3	10.972	7.861	63,9
177)	74006	ERCHIE	70,1	8.984	7.809	63,5
179)	74002	CAROVIGNO	119,9	15.406	7.783	63,3
195)	74009	LATIANO	113,8	15.469	7.357	59,8
204)	74018	TORCHIAROLO	37,4	5.303	7.049	57,3
222)	74020	VILLA CASTELLI	56,7	8.758	6.478	52,6

Prodotto lordo in termini assoluti e per abitante nei comuni della Provincia di Brindisi - anno 2002

Posizione graduatoria regionale	Comuni		Valori correnti (mil.ni di euro)	Popolazione totale residente a metà anno	Prodotto lordo	
					Valori pro capite (euro)	Numeri indici (Puglia=100)
7)	74001	BRINDISI	1.921,2	92.591	20.749	157,9
24)	74012	OSTUNI	512,2	32.661	15.682	119,4
46)	74005	CISTERNINO	160,2	12.148	13.187	100,4
50)	74003	CEGLIE MESSAPICA	263,4	20.201	13.038	99,2
51)	74008	FRANCAVILLA FONTANA	474,6	36.520	12.996	98,9
55)	74007	FASANO	513,5	40.127	12.798	97,4
71)	74011	ORIA	182,0	15.357	11.854	90,2
73)	74016	SAN PIETRO VERNOTICO	171,7	14.819	11.589	88,2
84)	74013	SANDONACI	80,8	7.201	11.218	85,4
117)	74017	SAN VITO DEI NORMANNI	204,3	20.248	10.089	76,8
131)	74014	SAN MICHELE SALENTINO	60,5	6.229	9.708	73,9
132)	74010	MESAGNE	280,8	28.949	9.701	73,8
139)	74004	CELLINO SAN MARCO	67,5	7.059	9.559	72,8
141)	74015	SAN PANCRAZIO SALENTINO	99,8	10.479	9.523	72,5
169)	74019	TORRE SANTA SUSANNA	93,5	10.921	8.565	65,2
170)	74002	CAROVIGNO	131,2	15.349	8.547	65,1
176)	74006	ERCHIE	75,4	8.945	8.433	64,2
183)	74009	LATIANO	125,7	15.389	8.169	62,2
194)	74018	TORCHIAROLO	41,2	5.259	7.828	59,6
210)	74020	VILLA CASTELLI	63,5	8.734	7.276	55,4

La posizione nella graduatoria regionale per prodotto lordo in termini assoluti e per abitanti dei Comuni della Provincia di Brindisi conferma ulteriormente l'andamento positivo del trend di sviluppo.

E' necessario chiarire preliminarmente che i dati riportati nelle precedenti tabelle sono comunque da utilizzare con una qualche cautela, atteso che la popolazione presa a base dei rapporti è quella complessiva iscritta nell'anagrafe comunale (indipendentemente dalla effettiva presenza nel comune), mentre il calcolo del prodotto lordo deriva dall'impiego della forza lavoro presente nel territorio comunale, indipendentemente dal luogo di residenza.

Fatta questa premessa, il "*ranking*" dei Comuni della Provincia di Brindisi è del tutto positivo (ad eccezione di Erchie che perde una sola posizione nella graduatoria regionale, passando dal 176° al 177° posto).

Altrettanto può essere affermato per l'indicatore di prodotto lordo comunale (fatto 100 l'indice regionale) rispetto al quale tutti i comuni brindisini presentano una variazione percentuale positiva ad eccezione di San Vito dei Normanni che evidenzia un decremento di tale indice nella misura del 0,9%.

Nonostante il trend positivo del biennio 2000-2002 è comunque da sottolineare che l'indice di prodotto lordo comunale è superiore alla media regionale solo per il Comune di Brindisi (157,9), per il Comune di Ostuni (119,4) e per il Comune di Cisternino (100,4). Tutti gli altri comuni si collocano al di sotto dell'indicatore medio regionale, pur in un'ampia gamma di posizioni che vanno da quella del Comune di Ceglie Messapica (indice 99,2 e 50° posto in graduatoria regionale) a quella del Comune di Villa Castelli (indice 55,4 e 210° posto in graduatoria regionale).

Complessivamente i comuni brindisini scalano posizioni nella graduatoria regionale, con gli "exploit" di Sandonaci (+20 posizioni), San Michele Salentino (+18), Mesagne e Cellino San Marco (+14), Francavilla Fontana e San Pancrazio Salentino (+13).

1.3.2 Il divario nel tenore di vita della popolazione e quindi l'andamento dei consumi privati (coefficiente di correlazione fra andamento del PIL ed i consumi)

Rispetto a tale punto si può prendere come punto di riferimento l'analisi elaborata dal Ministero del Tesoro, secondo cui il processo di crescita dell'economia pugliese sembra essere stato trainato dall'andamento dei consumi privati (il coefficiente di correlazione fra andamento del PIL e dei consumi è infatti pari – nel periodo 1988-1995 - a 0,99, evidenziando un andamento sincrono fra le due variabili). Le previsioni di andamento di tale variabile in termini pro capite per il periodo 1998-2001 sono leggermente inferiori alla media del Mezzogiorno (+11,1%, a fronte di 12,5%) e sostanzialmente inferiori alla crescita nazionale (+13,9%), acuendo in tal modo il divario nel tenore di vita della popolazione, e fornendo un minor contributo alla crescita.

1.3.3 I livelli di qualità della vita della popolazione

Le condizioni economiche dei residenti appaiono sensibilmente inferiori al livello medio italiano: in termini di valori pro-capite risultano modesti sia il reddito disponibile sia i consumi finali interni.
L'incidenza dei consumi alimentari (21,2%) è indicativa, inoltre, della propensione a soddisfare prevalentemente i bisogni di prima necessità. Nella provincia di Brindisi si rileva, al cospetto dell'intera regione, il numero più basso di autovetture immatricolate ogni 1.000 abitanti (18) che vale nella graduatoria nazionale il 97° posto. In Italia, infatti, sono immatricolate addirittura 40,1 vetture ogni 1.000 abitanti, ma il gap rimane sostenuto anche se si considera il solo Mezzogiorno nel quale l'indicatore ha un valore medio di 23,2 per 1.000 abitanti.
Anche la quota di benzina senza piombo sul totale della benzina consumata (62,4%) sconta un ritardo importante nei confronti della media del Mezzogiorno (65,6%) e dell'intero Paese (72,6%).
La provincia di Brindisi è caratterizzata da una diffusione della stampa piuttosto carente. Le diffusioni per ogni 1.000 abitanti sono, infatti, di 16,4 quotidiani e di 4,7 settimanali che collocano la provincia rispettivamente all'86° ed al 91° posto nelle graduatorie nazionali.
Per quanto riguarda le infrastrutture di tipo sociale si avverte un ritardo abbastanza netto: l'indice di dotazione generale è, infatti, pari a 70 (con una media nazionale di 100), ed una mancanza ancora più sostenuta per le strutture di tipo culturali e ricreative (42,4).
Più vicini alla media italiana sono gli indici di dotazione relativi alle strutture sanitarie (89) e per l'istruzione (78,6).
Nettamente al di sopra del dato nazionale è il numero di delitti ed il numero di persone denunciate ogni 100.000 abitanti, mentre l'indice Censis sulla presenza di crimine associato denota il valore più basso della regione (-2,85) che vale a Brindisi il 94° posto in ambito italiano.
Si registrano inoltre:
- 4,1 suicidi ogni 100.000 abitanti contro una media nazionale pari al 7,7;
- 2,89 omicidi volontari contro una media nazionale pari a 1,5;
- 7,7 minorenni denunciati ogni 100.000 abitanti contro una media nazionale pari a 9,2;
- 27,7 furti negli appartamenti ogni 100.000 abitanti contro una media azionale pari a 9,3;
- 38,1 truffe denunciate ogni 100.000 abitanti contro una media nazionale pari a 109,4.

Il dato più aggiornato relativo all'ecosistema urbano colloca Brindisi al di sopra della media nazionale esattamente al 40° posto della graduatoria delle province con un indice pari al 48,96.
Diverso è il dato relativo invece al prezzo medio delle abitazioni che colloca la Provincia di Brindisi al 10° posto della graduatoria nazionale con un valore pari a 800 €/mq contro una media nazionale pari a 2.300 €.
Il rendimento medio lordo del canone di abitazione degli immobili ad uso residenziale in zona di pregio è pari al 3,2%.Il tempo medio di attesa per la pensione è pari a 64 giorni contro una media nazionale pari a 52 giorni.
Le associazioni culturali artistiche e ricreative sono pari a 25,55 ogni 100.000 abitanti, contro una media nazionale pari a 40,15. Le sale cinematografiche sono invece pari a 3,13 ogni 100 abitanti contro il 2,96 della media nazionale.
Risulta invece particolarmente bassa la presenza di librerie nella provincia che sono pari a 4,58 ogni 100.000 abitanti contro la media nazionale pari ad 8,25. Tale dato colloca la Provincia di Brindisi al 95° posto nella graduatoria nazionale. La spesa per spettacoli sportivi colloca la Provincia di Brindisi al quint'ultimo posto della graduatoria nazionale, mentre la spesa per spettacoli teatrali o e musicali la colloca al 93° posto.
Le strutture sanitarie, sociali, culturali e per l'istruzione manifestano carenze rispetto ai valori medi italiani. Il Sole 24 Ore pone Brindisi al 92° posto fra le province italiane per vivibilità, Italia Oggi al 73°.

1.3.4 Il processo di accumulazione del capitale (crescita degli investimenti fissi lordi per settore produttivo)

La dinamica degli investimenti non sembra aver risentito in modo particolare delle difficoltà congiunturali, mantenendosi sui medesimi livelli dell'anno precedente che ha visto investire il 42% delle imprese pugliesi (48% nelle imprese esportatrici), con punte più elevate nell'industria estrattiva e meccanica.
Nel complesso risulta confermata la tendenza alla stabilizzazione degli investimenti su livelli inferiori rispetto all'anno 2000 che ha rappresentato l'apice di una fase espansiva risultata in rallentamento nel biennio successivo. Al di là della disponibilità di strumenti e risorse agevolative, risulta determinante il mutato clima di incertezza e di fiducia sulle prospettive a breve termine che ha finito per condizionare direttamente i livelli di crescita e di investimento delle imprese pugliesi.
Un elemento da sottolineare riguarda il rallentamento più accentuato da parte delle imprese di maggiori dimensioni (oltre i 250 addetti) che sembrano risentire più diffusamente del generale clima di incertezza a livello regionale, cui si contrappone invece la situazione più favorevole delle imprese di media dimensione (51-250 addetti) che investono in misura particolarmente elevata, pari al 64% del totale (le imprese minori risultano in linea con i valori medi).
Coerentemente con quanto già emerso negli anni precedenti, la destinazione degli investimenti ha privilegiato in gran parte la sostituzione e l'ammodernamento degli impianti (realizzati dal 55% delle imprese investitrici), seguita dall'innovazione tecnologica di processo (39%, in lieve calo rispetto al 2001, con punte più elevate nell'abbigliamento, calzaturiero ed estrattive).
L'attenzione nei confronti dei processi di produzione si accompagna alle strategie di ampliamento della capacità produttiva che, sia pure in una fase non favorevole dal punto di vista congiunturale, rimane uno degli obiettivi prevalenti delle imprese pugliesi (come confermato dal 21% delle imprese investitrici).
Come più volte emerso in passato, minore risulta l'attenzione dei sistemi industriali regionali nei confronti dell'ampliamento della gamma produttiva, perseguita dal 6% delle imprese (con punte più elevate nell'alimentare, nel legno e nell'editoria), nonché della qualificazione della rete commerciale evidenziato appena dall'1% delle imprese.
In aumento risultano invece gli investimenti in informatica, come confermato dal 7% delle imprese che vi ha fatto ricorso sia per l'acquisto di apparecchiature, sia per quanto concerne servizi info-telematici di promozione e commercializzazione.
La dinamica degli investimenti nel 2002 conferma quindi la tradizionale prevalenza del rafforzamento del capitale fisso a scapito degli interventi orientati ad accrescere la diversificazione e la penetrazione commerciale.
Allo stesso tempo risulta confermata l'attenzione costante delle imprese nei confronti delle tecnologie info-telematiche che negli ultimi anni caratterizzano in misura crescente l'evoluzione regionale.
Un elemento importante al riguardo è dato dalla elevata diffusione che tali tecnologie hanno oramai raggiunto tra le imprese pugliesi, come confermato dalla presenza di collegamenti ad internet nel 73% degli intervistati, nonché dal 36% di imprese in possesso di linee adsl/isdn cui si accompagna un ulteriore 35% che possiede un proprio sito web.
E' questo un aspetto di particolare rilievo che può contribuire direttamente a favorire la diffusione di strategie più innovative sia a livello gestionale ed organizzativo, sia in particolare sui versanti dell'innovazione e dell'ampliamento dei mercati. La conferma dei livelli di investimento in tale direzione, nonostante il rallentamento congiunturale, appare al riguardo particolarmente rilevante in quanto contribuisce a delineare una tendenza di medio periodo delle imprese pugliesi che sembrano sempre più intravedere nell'utilizzo delle potenzialità messe a disposizione dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione un fattore di crescita e di sviluppo.
La riconferma dei livelli di investimento rispetto al 2001, in un anno non favorevole dal punto di vista congiunturale, non deve tuttavia contribuire a sottovalutare le numerose e profonde tensioni di ordine economico e finanziario che rischiano di ripercuotersi negativamente sulla dinamica futura degli investimenti.
In una fase connotata da profonde ristrutturazioni dei mercati di medio e lungo termine, la capacità di favorire un nuovo e più incisivo posizionamento produttivo e di mercato risulta particolarmente determinante per le produzioni pugliesi alle prese con paesi produttori sempre più competitivi sul versante dei costi.
Occorre pertanto sostenere le dinamiche di ristrutturazione dell'offerta regionale attraverso la messa a disposizione di strumenti di agevolazione agli investimenti industriali in grado di qualificare ed accrescere le quote di valore aggiunto e di differenziazione delle produzioni "made in Puglia" quale principale fattore competitivo nei confronti del ruolo crescente dei nuovi paesi produttori dell'Est Europa e del Sud-Est asiatico.
Le prospettive future di sviluppo risultano infatti connesse alla capacità di arginare la crescente competitività di costo di tali paesi attraverso l'innalzamento del livello di innovazione e di qualità delle produzioni regionali, puntando ad accrescere la presenza in segmenti medio-alti di mercato dove la capacità di differenziazione e di maggiore specializzazione risulta determinante e prioritaria rispetto al contenimento dei prezzi finali.

Più in particolare, per la Provincia di Brindisi il raffronto dei dati di investimento 2001/2002 evidenzia in maniera inequivocabile la maggior concentrazione di investimenti destinati all'ampliamento della base produttiva (sostituzione impianti e ampliamento capacità produttiva), una buona propensione all'innovazione tecnologica di processo, ma anche una bassissima propensione verso investimenti innovativi e di penetrazione sui mercati (reti commerciali, vendite telematiche, servizi ICT).

Investimenti 2001

	Aziende Inv. (%)	Destinazione Investimenti 1(**)	2(**)	3(**)	4(**)	5(**)	6(**)	7(**)	8(**)	9(**)
Totale Puglia	43	44	54	32	3	4	4	1	0	6
Brindisi	53	48	64	33	11	4	6	0	0	5

Fonte : Osservatorio Regionale Banche - Imprese di Economia e Finanza.
Elaborazioni su dati Indagine congiunturale 2001
(*) Domanda a risposte multiple; ogni risposta varia tra zero e cento
(**) 1 - Innovazione tecnologica di processo
2 - Sostituzione impianti
3 - Ampliamento capacita' produttiva
4 - Ampliamento gamma produttiva
5 - Ampliamento rete commerciale
6 - Hardware e software
7 - Cataloghi, vendite telematiche
8 - Servizi ICT, reti e nodi
9 - Altro

Investimenti 2002

	Aziende Inv. (%)	Destinazione Investimenti 1(**)	2(**)	3(**)	4(**)	5(**)	6(**)	7(**)	8(**)	9(**)
Totale Puglia	32	51	41	35	5	5	5	1	0	2
Brindisi	51	49	53	39	27	4	3	0	3	3

Fonte : Osservatorio Regionale Banche - Imprese di Economia e Finanza.
Elaborazioni su dati Indagine congiunturale 2001
(*) Domanda a risposte multiple; ogni risposta varia tra zero e cento
(**) 1 - Innovazione tecnologica di processo
2 - Sostituzione impianti
3 - Ampliamento capacita' produttiva
4 - Ampliamento gamma produttiva
5 - Ampliamento rete commerciale
6 - Hardware e software
7 - Cataloghi, vendite telematiche
8 - Servizi ICT, reti e nodi
9 - Altro

1.3.5 La presenza sui mercati esteri e correlato grado di competitività (importazioni ed esportazioni);

Uno dei principali problemi che l'economia pugliese dovrà affrontare nel nuovo decennio sarà il passaggio da un modello di sviluppo di tipo endogeno, che pur con fatica e con tante contraddizioni si è cercato di perseguire negli ultimi anni, verso un *modello di sviluppo interrelato che ponga al centro del dibattito la capacità dei territori pugliesi di internazionalizzarsi*. Un percorso di internazionalizzazione che non solo dovrà portare ad un miglioramento della propensione all'esportazione del Sistema Puglia ma soprattutto favorire la costituzione di rapporti con l'estero più complessi ed evoluti, come accordi di cooperazione tra imprese, *joint venture,* delocalizzazioni produttive, ecc.
Ciò significa, non tanto internazionalizzare le singole imprese con il semplice aumento delle esportazioni (quelle più dinamiche già lo fanno da sole e, in questo caso, l'importanza della dimensione aziendale è relativamente minore) quanto internazionalizzare l'intera economia pugliese attraverso un processo che potremmo definire di *"internazionalizzazione dei territori"* e favorire degli scambi con imprese estere attraverso relazioni più complesse.
Occorrerà quindi sostenere la crescita della ricchezza prodotta dall'economia pugliese non solo in funzione dell'apertura ai mercati esteri ma anche e soprattutto perseguendo un miglioramento qualitativo della tipologia di relazioni che, non le singole imprese, ma i gruppi di imprese intrattengono o potranno potenzialmente intrattenere con l'estero.

Di conseguenza, il percorso di crescita indicato non potrà prescindere da un ispessimento del tessuto produttivo regionale e quindi da un processo di crescita dimensionale del sistema di impresa. Ciò significa soprattutto una migliore organizzazione delle relazioni tra imprese sia esse formali (ad esempio favorire la costituzione di gruppi proprietari) che informali (ad esempio incentivare la cooperazione e l'associazionismo) che porti a superare le criticità dettate da un eccessivo "nanismo".
Tale processo, già in atto in molte realtà avanzate dell'Italia del Centro-Nord, in Puglia è ancora troppo debole anche se non mancano alcuni segnali postivi. Stando agli ultimi dati disponibili, ad esempio, l'ammontare delle imprese in gruppo in Puglia è pari a circa 3 mila unità (2% del totale nazionale), e riguarda soprattutto imprese del settore terziario (57,5%) e del settore industriale (40,7%).
A livello provinciale, interessanti segnali di cambiamento vengono riscontrati soprattutto in provincia di Bari con una maggiore incidenza delle imprese costituite in gruppo sul totale regionale (46,9%), con particolare rilievo nei servizi (stessa performance a Brindisi, Taranto e Lecce). Al contrario, in provincia di Foggia, la maggiore presenza viene riscontrata nel settore industriale.
I valori della propensione all'esportazione, se pur riferiti al 2001, confermano il quadro generale sin qui descritto a livello regionale.

Valori percentuali della propensione all'esportazione (rispetto al PIL)

Province	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Bari	12,73	11,90	12,97	12,20	13,15	14,60	15,05
Brindisi	7,41	6,46	6,66	5,67	8,53	12,10	10,63
Foggia	4,60	3,46	3,64	6,33	7,37	7,47	5,77
Lecce	10,09	9,97	8,71	9,46	9,12	8,86	9,18
Taranto	20,25	17,22	17,60	18,63	11,50	12,23	12,19
Puglia	11,49	10,38	10,72	10,98	10,78	11,83	11,65
ITALIA	22,66	21,67	21,97	22,03	21,54	23,99	23,56

Fonte: Elaborazioni Osservatorio Banche Imprese su dati ISTAT.

In particolare la Provincia di Brindisi, dopo la performance del 2000 (+3,57 rispetto al 1999), fa registrare un nuovo regresso (-1,47%) rispetto all'anno precedente, attestandosi poco al di sopra del 10% del prodotto interlo lordo prodotto.
Da segnalare comunque che la Provincia di Brindisi resta la terza provincia pugliese per valori percentuali destinati all'esportazione rispetto al prodotto lordo, anche se i dati del 2001 fanno registrare un'accentuazione significativa del distacco da Bari e Taranto.

L'andamento delle esportazioni nel 2002 ha fatto registrare una contrazione del – 6,3% a livello regionale. Tale decremento ha interessato tutte le province pugliesi ad eccezione di quella di Brindisi (+2,7%), con punte preoccupanti per Foggia (-22,7%) e Lecce (-11,2%).
La Provincia di Bari rimane in assoluto il territorio a maggiore propensione all'esportazione (54,16% del totale regionale), seguita da Taranto (16,10%), Lecce (13,44%), Brindisi (10,05%) e Foggia (6,26%).
La Provincia di Brindisi è leader nell'esportazione di prodotti energetici, chimici e materiali da costruzione (35,16% del totale regionale), quella di Lecce si afferma nell'esportazione di prodotti tessili, pellami ed abbigliamento (48,07 del totale regionale), mentre la Provincia di Bari riafferma la sua supremazia per l'esportazione di prodotti agricoli e forestali, alimentari e tabacchi (66,88% del totale regionale), di prodotti meccanici e mezzi di trasporto (37,95% del totale regionale), di prodotti del legno, carta, gomma, e manufatti vari (89,58% del totale regionale).
I valori assoluti dell'export brindisino si attestano per il 2002 oltre i 580 milioni di euro, ribadendo la performance del comparto energetico e chimico che esporta per 193,6 mln. €, in calo di 16,6 mln. € (-4,43%) rispetto all'anno precedente. Buona prestazione del comparto prodotti meccanici e mezzi di trasporto che incrementa le esportazioni di 38,1 mln. € (+2,54%) e del comparto prodotti del legno, carta, gomma e manufatti vari che sfiora il raddoppio delle esportazioni con 45,2 mln € in più (+3,52%). Stazionario invece il comparto dei prodotti tessili e abbigliamento che incrementa le esportazioni soltanto per 0,7 mln € (+0,12%), mentre si registra un grave crollo del comparto agricolo che esporta per 52,4 mln.€ in meno rispetto all'anno precedente (-3,49%).
Complessivamente la Provincia di Brindisi fa registrare a livello regionale l'unica variazione positiva (+2,7%) rispetto alle esportazioni dell'anno precedente, superando il "muro" del 10% delle proprie esportazioni sul totale regionale.

Esportazioni delle province pugliesi per gruppi merceologici (anni 2001- 2002)

GRUPPI DI PRODOTTI	PROVINCE					TOTALE REGIONE
	Foggia	Bari	Taranto	Brindisi	Lecce	
DATI ASSOLUTI – MILIONI DI EURO						
Anno 2001						
Prodotti agricoli e forestali, alimentari e tabacco	131,4	684,1	49,3	113,1	55,6	1.033,50
Prodotti energetici, chimici e materiali da costruzione	10,8	187,4	80,4	210,2	42,1	530,9
Prodotti tessili, pellami e abbigliamento	4,1	521,8	38,5	16,4	602,2	1.183,00
Prodotti meccanici e mezzi di trasporto	313,3	766,9	741,4	177,9	159,9	2.159,40
Prodotti del legno, carta, gomma e manufatti vari	8,4	1.179,50	7,8	48,3	15	1.259,00
TOTALE	**468, 0**	**3.339,70**	**917,4**	**565,9**	**874,8**	**6.165,80**
Anno 2002						
Prodotti agricoli e forestali, alimentari e tabacco	118,2	544,5	36	60,7	54,7	814,1
Prodotti energetici, chimici e materiali da costruzione	11,9	158,1	147,6	193,6	39,4	550,6
Prodotti tessili, pellami e abbigliamento	6,4	527,4	39,7	17,1	546,9	1.137,60
Prodotti meccanici e mezzi di trasporto	215,1	761,1	696,6	216	116,7	2.005,50
Prodotti del legno, carta, gomma e manufatti vari	10,2	1.138,80	10,3	93,5	18,8	1.271,20
TOTALE	**361,8**	**3.129,90**	**930,2**	**580,9**	**776,5**	**5.779,30**
VARIAZIONI PERCENTUALI (2002/2001)						
Prodotti agricoli e forestali, alimentari e tabacco	-10	-20,4	-27	-46,3	-1,6	-21,2
Prodotti energetici, chimici e materiali da costruzione	10,2	-15,6	-83,6	-7,9	-6,4	3,7
Prodotti tessili, pellami e abbigliamento	56,1	1,1	3,1	4,3	-9,2	-3,8
Prodotti meccanici e mezzi di trasporto	-31,3	-0,8	-6	21,4	-27	-7,1
Prodotti del legno, carta, gomma e manufatti vari	21,4	-3,5	32,1	93,6	25,3	1
TOTALE	**-22,7**	**-6,3**	**1,4**	**2,7**	**-11,2**	**-6,3**

Dall'analisi delle principali barriere all'export emerge la prevalenza dei costi troppo elevati

Motivi per i quali l'azienda non esporta; conoscenza strategie di esportazione

	Motivi(*)						Fiere all'estero	Prodotti italiani
	1(**)	2(**)	3(**)	4(**)	5(**)	6(**)	Si (%)	Si (%)
TOTALE PUGLIA	14	7	11	11	0	52	7	26
- Brindisi	20	17	11	29	0	34	2	18

Fonte : Osservatorio Regionale Banche - Imprese di Economia e Finanza.
Elaborazione su dati indagine strutturale 2002
(*) Domanda a risposte multiple; ogni risposta varia tra zero e cento
(**) 1 - Difficoltà di accesso ai mercati
2 - Mancanza di assistenza
3 - Prodotto non competitivo
4 - Costi troppo elevati
5 - Rischi legati al cambio
6 - Altro

Le Camere di Commercio continuano ad essere gli Enti di maggior supporto alle attività di export.

Conoscenza dei servizi all'export forniti da enti: conoscenza lingue straniere in azienda"

	Conoscenza servizi all'export forniti :(*)							Modalita di sconto	Lingue straniere
	1(**)	2(**)	3(**)	4(**)	5(**)	6(**)	7(**)	Si (%)	Si (%)
TOTALE PUGLIA	18	13	24	17	14	17	16	28	32
- Brindisi	13	10	19	12	7	10	10	27	23

Fonte : Osservatorio Regionale Banche - Imprese di Economia e Finanza.
Elaborazione su dati indagine strutturale 2002
(*) Domanda a risposte multiple; ogni risposta varia tra zero e cento
(**) 1 - ICE
2 - SACE
3 - Camere di commercio
4 - Altri enti pubblici
5 - Consorzi export
6 - Banche
7 - Associazioni di categoria

Mentre i vincoli maggiori sono dati dalla carenza di infrastrutture di comunicazione.

Vincoli alle attività di esportazione

	Vincoli(*)										
	1(**)	2(**)	3(**)	4(**)	5(**)	6(**)	7(**)	8(**)	9(**)	10(**)	11(**)
TOTALE PUGLIA	16	2	12	9	6	4	2	6	0	13	18
- Brindisi	15	0	17	13	8	22	2	15	0	8	4

Fonte: Osservatorio Regionale Banche - Imprese di Economia e Finanza. Elaborazione su dati indagine strutturale 2002 (*) Domanda a risposte multiple: ogni risposta varia tra zero e cento
(**) 1 - Infrastrutture di trasporto
2 - Servizi di supporto all'innovazione
3 - Servizi di supporto all'attività commerciale
4 - Servizi di credito e finanza
5 - Servizi di consulenza aziendale
6 - Carenza di infrastrutture di comunicazione
7 - Carente specializzazione produttiva locale
8 - Scarsa propensione al partenariato delle PMI locali
9 - Carenza di servizi ICT sul territorio
10 - Altro
11 - Nessuno

1.3.6 Il grado di dotazione di infrastrutture economiche di base;

La determinazione del livello di competitività ed attrattività di un territorio per i sistemi delle famiglie e delle imprese richiede un'adeguata misurazione della dotazione di infrastrutture economiche e sociali presenti nelle aree territoriali elementari di riferimento. Nel caso della Provincia di Brindisi gli attuali livelli di infrastrutturazione a finalità economica evidenziano nell'area una situazione di notevole divario rispetto agli standards medi nazionali nello specifico un indice pari a 94,7% su 100 della media nazionale. Tale livello di dotazione ha subito una diminuzione rispetto all'ultima rilevazione svolta nel 1996 e che vedeva la Provincia attestarsi su un indice superiore alla media. Tale diminuzione dipende innanzitutto dall'allargamento degli indicatori di base, che si arricchiscono oggi delle strutture culturali e ricreative; delle strutture per l'istruzione; delle strutture sanitarie; delle strutture e reti per la telematica e delle reti bancarie.

Il presupposto da cui partire è che i dati consentono sia di verificare e misurare la dotazione rispetto alla domanda potenziale espressa sul territorio. Sarà anche vero che alcune dotazioni territoriali sono superiori alla media nazionale (ad es. porti), ma è anche vero che in alcune macro aree si riscontra una maggiore concentrazione territoriale di infrastrutture (nel Mezzogiorno appunto per quanto riguarda i porti concentrati in una misura pari al 40% o degli aeroporti) e nel Nord-Ovest per quanto riguarda gli aeroporti concentrati in una misura pari a circa il 35%).

L'approccio non può pertanto essere quello di una lettura fredda dei livelli degli indici di dotazione che non tenga conto della necessità di rapportare il tutto anche a macro aree territoriali e di calare la valutazione in una visione della strategia che caratterizza il territorio di riferimento. Ad esempio nel caso della Provincia di Brindisi il buon indice di dotazione portuale assume un valore diverso se rapportato ad altre provincie costiere del mezzogiorno e se valutato in relazione alla collocazione geopolitica e di un area che costituisce la cerniera con i Balcani e con il Mediterraneo.

La dotazione infrastrutturale della Provincia è ricavata sulla base dell'analisi condotta dall'Istituto Tagliacarne dal titolo "La dotazione di infrastrutture nelle province italiane 1997 – 2000" In tale analisi le infrastrutture vengono definite come un fenomeno eterogeneo che comprende dentro sé risorse come gli ospedali e le scuole, come le strade, i porti o gli aeroporti ecc. Al fine di giungere a indicatori di sintesi il percorso usualmente seguito è quello di passare per una classificazione per "categorie" di riferimento quali:

a) rete stradale;
b) rete ferroviaria;
c) porti;
d) aeroporti;
e) impianti e reti energetico-ambientali;
f) strutture e reti per la telefonia e la telematica;
g) reti bancarie e di servizi alle imprese;
h) strutture culturali e ricreative;
i) strutture per l'istruzione;
l) strutture sanitarie.

Indicatori di dotazione infrastrutturale relativa per le province pugliesi;
(Italia=100, Anno 2000).*

Categorie di opere	Foggia	Bari	Taranto	***Brindisi***	Lecce	Puglia
Rete stradale	100,1	68,6	79,1	***60,9***	78,2	79,4
Rete ferroviaria	116,1	109,9	102,4	***163,5***	75,7	110,1
Porti (e bacini di utenza)	50,8	75,6	327,5	***131,0***	52,8	104,2
Aeroporti (e bacini d'utenza)	19,9	42,3	37,0	***171,8***	14,4	43,6
Impianti e reti energetico-ambientali	43,1	88,0	118,4	***107,2***	77,4	80,0
Strutture e reti per telefonia e telematica	45,7	82,2	78,9	***73,6***	65,9	68,2
Reti bancarie e di servizi vari	32,8	82,1	65,6	***56,0***	82,6	64,0
Strutture culturali e ricreative	25,6	80,5	25,9	***42,4***	45,4	48,7
Strutture per l'istruzione	57,9	125,1	96,5	***78,6***	115,5	97,1
Strutture sanitarie	78,8	148,6	89,3	***89,0***	96,8	107,2
TOTALE	57,7	92,2	103,5	***98,3***	72,4	81,6
TOTALE SENZA PORTI	58,4	94,1	78,6	***94,7***	74,6	79,1

Fonte: Istituto Tagliacarne

Il lavoro svolto dal Tagliacarne non rappresenta solamente un aggiornamento dei precedenti lavori realizzati, ma si caratterizza per importanti cambiamenti di impostazione mirati al raggiungimento di più obiettivi:

1. ampliare il campo di osservazione alle infrastrutture cosiddette "sociali";
2. creare indici di "assorbimento infrastrutturale", spostando il confronto tra dotazione e utilizzo "a valle" piuttosto che "a monte", approccio utilizzato nelle esperienze precedenti, sia relative al Sistema camerale che al di fuori dello stesso;
3. isolare le componenti di mera dotazione da quelle di "qualificazione" delle risorse presenti;
4. creare un sistema di indicatori e di pesi stabile, che consentirà di ottenere misurazioni comparabili dei fenomeni oggetto di studio.

I dati della ricerca consentono sia di verificare i livelli di "dotazione fisica" a livello territoriale che di costruire indici relativi, che consentono cioè di misurare la dotazione rispetto alla domanda potenziale espressa sul territorio. Questi indici, sintetizzati con procedure multivariate, pongono una distinzione tra aspetti quantitativi (ad es. posti letto ospedalieri) e informazioni che arricchiscono i dati con connotazioni di tipo qualitativo (ad es. disponibilità di particolari apparecchiature negli ospedali).

Le risultanze della ricerca inerenti la Regione Puglia e la Provincia di Brindisi vengono sintetizzate nella tabella seguente

Indicatori di dotazione infrastrutturale per Provincia (n.i. Italia=100)

	Strade	Ferrovia	Porti	Aeroporti	Impianti e reti energetico ambientali	Strutture e reti per telefonia e telematica	Reti bancarie e servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	Totale
Bari	68,6	109,9	75,6	42,3	88,0	82,2	82,1	80,5	125,1	148,6	92,2
Brindisi	60,9	163,5	131,0	171,8	107,2	73,6	56,0	42,4	78,6	89,0	98,3
Foggia	100,1	116,1	50,8	19,9	43,1	45,7	32,8	25,6	57,9	78,8	57,7
Lecce	78,2	75,7	52,8	14,4	77,4	65,9	82,6	45,4	115,5	96,8	72,4
Taranto	79,1	102,4	327,5	37,0	118,4	78,9	65,6	25,9	96,5	89,3	103,5
Puglia	79,4	110,1	104,2	43,6	80,0	68,2	64,0	48,7	97,1	107,2	81,6

Fonte Istituto Tagliacarne

Un ulteriore elemento di valutazione viene ottenuto dalla osservazione degli indicatori di concentrazione/assorbimento quanti-qualitativo delle infrastrutture per provincia. L'introduzione del parametro qualitativo, in aggiunta a quello strettamente quantitativo, costituisce uno degli aspetti più critici, e al contempo più qualificanti, che si sono dovuti affrontare per disporre di una valutazione quali-quantitativa della consistenza delle infrastrutture. Con riferimento ad esempio alla rete stradale, la possibilità di considerare, oltre alla sua estensione in km, anche il numero delle corsie, di alcune strutture disseminate lungo la rete, della spesa provinciale per la manutenzione stradale, ha permesso di affiancare ad elementi puramente quantitativi una valutazione, seppure indiretta, della qualità del servizio offerto.

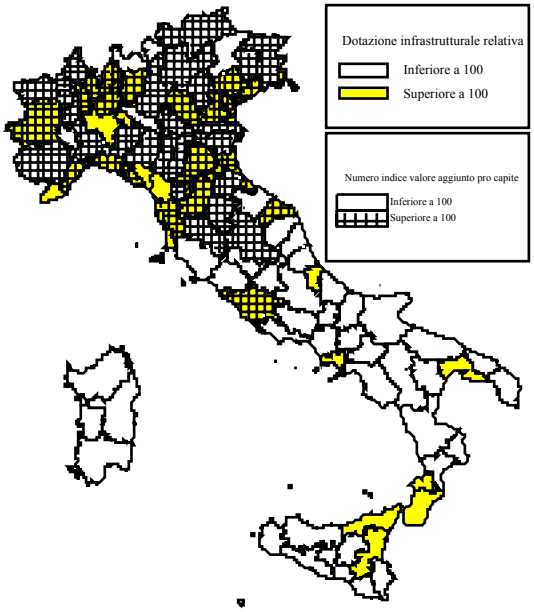
Indicatori di concentrazione/assorbimento quanti-qualitativo delle infrastrutture per Provincia

	Strade	Ferrovia	Porti	Aeroporti	Impianti e reti energetico ambientali	Strutture e reti per telefonia e telematica	Reti bancarie e servizi vari	Strutture culturali e ricreative	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	Totale
Bari	1,5	2,3	1,6	0,9	1,9	1,7	1,7	1,8	2,8	3,3	2,0
Brindisi	0,4	1,0	0,8	1,1	0,7	0,5	0,4	0,3	0,5	0,6	0,6
Foggia	1,8	2,0	0,9	0,3	0,8	0,8	0,6	0,5	1,1	1,4	1,0
Lecce	0,9	0,8	0,6	0,2	0,8	0,7	0,9	0,5	1,4	1,1	0,8
Taranto	0,7	0,9	2,8	0,3	1,0	0,7	0,6	0,2	0,9	0,8	0,9
Puglia	5,1	7,1	6,7	2,8	5,2	4,4	4,1	3,3	6,6	7,3	5,3

Fonte Istituto Tagliacarne

Nella figura successiva viene messo in relazione il livello di dotazione infrastrutturale ed il livello di reddito pro-capite delle differenti province.

Rapporto tra dotazione infrastrutturale relativa media (dati 1997-2000) e livelli di reddito prodotto pro capite al 1999 (n.i. Italia=100)



Gli indicatori descritti devono tuttavia essere riletti alla luce di investimenti infrastrutturali che sono in via di realizzazione nel territorio Provinciale.

Nel caso della rete stradale è bene richiamare il riammodernamento della S.S. 7 per la parte che interessa la Provincia di Brindisi. Nel caso della rete ferroviaria la realizzazione dei progetti inerenti il Corridoio Adriatico ed il Corridoio Internazionale panaeuropeo determinerà il raddoppio della linea Lecce Bari e l'elettrificazione del tratto Taranto-Brindisi).

Nel caso dei porti si porteranno a compimento nei prossimi anni una serie di interventi finanziati dalla Legge n. 413/98 mirati a:
- completare lo sporgente Est del molo di Costa Morena e il dragaggio dei fondali (-14), nonché a realizzare opere di banchinamento e piazzali per deposito merci e containers;
- realizzare il nuovo sporgente di Costa Morena ;
- realizzare una i palazzina servizi.
- realizzare opere di banchinamento e piazzali funzionali allo spostamento del deposito nafta della marina Militare e binari di movimentazione gru Costa Morena;
- realizzare un circuito doganale unico con inserimento di tutte le aree di pertinenza dell'Autorità Portuale e di collegamento del Porto interno con il Porto Medio (area di Costa Morena);
- ristrutturare il capannone zona "Punto Franco" per realizzazione di un Punto di ispezione frontaliero (2 mld.);
- costruzione di strutture logistiche polifunzionali di servizio quali uffici dogana, parcheggi multipiano e di accoglienza passeggeri, impianti di servizio nonché piazzali di collegamento tra le aree di S. Apollinare e le strutture di Costa Morena.

Ed infine grazie ai fondi stanziati dalla deliberazione CIPE 6.8.1999 - n. 143/99 si provvederà alla realizzazione di opere relative ad interventi di bonifica e sistemazione definitiva dell'area ex POL, al completamento delle strutture di banchinamento Capo Bianco ed al nuovo deposito della Marina Militare.

Nel caso dell'aeroporto si provvederà all'Adeguamento delle strutture civili e degli impianti tecnologici dell'aerostazione passeggeri, al Completamento del piazzale di sosta aeromobili, alla realizzazione di un parcheggio multipiano, all'adeguamento funzionale degli edifici operativi (aerostazione merci, centrali tecnologiche, autorimessa, etc.), alla sistemazione della viabilità interna, delle opere a verde, etc.

1.3.7 L'allargamento della base produttiva e quindi l'andamento delle nascite di nuove imprese (tasso di nati/mortalità delle imprese non agricole iscritte ai registri delle CCIAA).

Natalità e mortalità delle imprese della provincia - 2002 I° semestre (N.B. le invarianze non sono riportate)

	Tasso di natalità totale	Tasso di mortalità totale	Tasso dinamico totale	Tasso di sviluppo totale
Agricoltura, caccia e silvicoltura	1,31	0,38	1,69	0,93
Agricoltura, caccia e relativi servizi	1,31	0,38	1,69	0,93
Silvicoltura e utilizzaz.aree forestali	0,00	0,00	0,00	0,00
Pesca,piscicoltura e servizi connessi	4,76	1,19	5,95	3,57
Estrazione di minerali	1,82	0,00	1,82	1,82
Altre industrie estrattive	1,89	0,00	1,89	1,89
Attivita' manifatturiere	1,52	0,80	2,32	0,71
Industrie alimentari e delle bevande	1,74	0,87	2,61	0,87
Industria del tabacco	0,00	0,00	0,00	0,00
Industrie tessili	1,01	0,00	1,01	1,01
Confez.articoli vestiario;prep.pellicce	0,92	0,61	1,53	0,31
Prep.e concia cuoio; fabbr.artic.viaggio	0,00	0,00	0,00	0,00
Ind.legno,esclusi mobili;fabbr.in paglia	2,53	0,84	3,37	1,69
Fabbric.pasta-carta,carta e prod.di carta	0,00	0,00	0,00	0,00
Editoria,stampa e riprod.supp.registrati	1,60	0,00	1,60	1,60
Fabbric.prodotti lavoraz.min.non metallif.	1,85	0,93	2,78	0,93
Produzione di metalli e loro leghe	4,76	0,00	4,76	4,76
Fabbricaz.e lav.prod.metallo,escl.macchine	2,14	1,78	3,91	0,36
Fabbric.macchine ed appar.mecc.,instal.	0,69	0,69	1,39	0,00
Fabbric.di macchine ed appar.elettr.n.c.a.	0,00	1,59	1,59	-1,59
Fabbric.appar.medicali,precis.,strum.ottici	1,37	0,00	1,37	1,37
Fabbric.mobili;altre industrie manifatturier	0,85	0,43	1,28	0,43
Costruzioni	2,44	0,74	3,18	1,70
Comm.ingr.e dett.;rip.beni pers.e per la cas	1,61	0,57	2,19	1,04
Comm.manut.e rip.autov. e motocicli	1,47	1,26	2,73	0,21
Comm.ingr.e interm.del comm.escl.autov.	1,88	0,30	2,17	1,58
Comm.dett.escl.autov;rip.beni pers.	1,57	0,51	2,08	1,06
Alberghi e ristoranti	1,57	0,54	2,11	1,02
Trasporti,magazzinaggio e comunicaz.	0,96	0,53	1,49	0,43
Trasporti terrestri;trasp.mediante condotta	1,01	0,72	1,73	0,29
Attività ausiliarie dei trasp.;ag.viaggi	0,90	0,00	0,90	0,90
Intermediaz.monetaria e finanziaria	4,19	0,25	4,43	3,94
Attività ausil. intermediazione finanziaria	6,01	0,35	6,36	5,65
Attiv. immob.,noleggio,informat.,ricerca	2,00	0,38	2,38	1,63
Attività immobiliari	2,57	0,32	2,89	2,25

Natalità e mortalità delle imprese della provincia - 2002 I° semestre (N.B. le invarianze non sono riportate)

	Tasso di natalità totale	Tasso di mortalità totale	Tasso dinamico totale	Tasso di sviluppo totale
Noleggio macc.e attrezz.senza operat.	1,00	1,00	2,00	0,00
Informatica e attivita' connesse	3,53	0,35	3,89	3,18
Altre attivita' professionali e imprendit.	1,46	0,34	1,80	1,12
Istruzione	2,83	0,00	2,83	2,83
Sanita' e altri servizi sociali	0,47	0,00	0,47	0,47
Imprese non classificate	178,72	2,13	180,85	176,60
Altri servizi pubblici,sociali e personali	1,41	0,52	1,93	0,89
Smaltim.rifiuti solidi, acque scarico e sim.	1,96	0,00	1,96	1,96
Attivita' ricreative, culturali sportive	1,29	1,29	2,58	0,00
Altre attivita' dei servizi	1,42	0,30	1,72	1,11
Totale senza agricoltura	2,10	0,60	2,70	1,50
TOTALE	**1,82**	**0,52**	**2,35**	**1,30**

Fonte Unioncamere 2002 sistema starnet

Legenda:
tasso di natalità = iscritte/registrate*100
tasso di mortalità = cessate/registrate*100
tasso di dinamica = (iscritte+cessate)*100/registrate
tasso di sviluppo = (iscritte-cessate)*100/registrate

1.3.8 Il consolidamento del sistema produttivo territoriale del PIT 7

La realizzazione del Progetto Integrato Territoriale si inserisce in un programma di consolidamento del sistema produttivo territoriale che fa riferimento ad una serie di iniziative in corso nell'area di riferimento.
Più precisamente le iniziative e i programmi di investimento in corso di realizzazione afferiscono alle seguenti tipologie di intervento:

a) opere di infrastrutturazione primaria e di servizio relative all'ampliamento ed alla nuova realizzazione di aree destinate ad insediamenti produttivi;
b) interventi finalizzati alla revisione e alla riqualificazione delle reti idriche;
c) interventi volti all'adeguamento del sistema fognario e depurativo;
d) interventi di miglioramento della gestione dei rifiuti tesi a favorire il completamento del ciclo dei materiali;
e) interventi di ottimizzazione e miglioramento della gestione dell'energia e del calore ai fini della riduzione dei consumi energetici e dell'impatto ambientale;
f) interventi per la progettazione e realizzazione di sistemi di monitoraggio per il controllo dei carichi inquinanti e interventi di riduzione dell'impatto ambientale delle aree produttive;
g) interventi per la realizzazione di infrastrutture e dotazioni ambientali a livello di aree produttive;
h) diffusione e realizzazione dei sistemi di gestione ambientale nelle strutture pubbliche e promozione dell'adesione dei soggetti pubblici e privati al regolamento CE EMAS 761/2000;
i) predisposizione per l'infrastrutturazione telematica delle aree, ad esclusione degli interventi a favore di singole imprese;

1.3.9 Il ruolo del settore del trasporto e logistica nel contesto dello sviluppo dell'economia dell'area PIT 7

a) Il quadro di riferimento nazionale del settore trasporti e logistica

Il sistema dei trasporti in Italia si avvale di una rete di circa 6.500 km di autostrade, 46.000 km di strade statali e regionali, 119.000 km di strade provinciali e circa 20.000 km di ferrovie che interconnettono tra loro 8.100 comuni, 148 porti, 101 scali aeroportuali, nonché stazioni ferroviarie e centri intermodali. Su questa rete circolano circa 39 milioni di veicoli, oltre a treni, navi e aerei, con cui si muovono più di 57 milioni di residenti, che percorrono circa 15.000 km l'anno pro capite, e si spostano merci per oltre 240 miliardi di tonnellate-km l'anno.

Il settore dei trasporti continua a mantenere e ad accrescere il proprio peso all'interno dei moderni sistemi economici.

Al fine di valutare il contributo del settore dei trasporti all'economia nazionale si possono considerare diversi indicatori.

Nel 2001 il valore aggiunto ai prezzi di mercato, riferito al settore trasporti, è stato pari a 83.140 miliardi di lire (a prezzi costanti anno 1995), con un incidenza del 4,3% sul totale dell'economia nazionale. Le unità di lavoro occupate nel settore sono state 1.173.900 pari al 4,8% dell'occupazione nazionale, con una flessione rispetto all'anno precedente dell'incidenza sul complesso degli occupati.

1995 – 2001 Unità di Lavoro e Valore Aggiunto ai prezzi di mercato dei trasporti

(unità di lavoro in migliaia, valore aggiunto in miliardi di lire a prezzi costanti)

Anni	Unità di Lavoro			Valore Aggiunto		
	Trasporti	Totale Economia	% trasporti su totale	Trasporti	Totale Economia	% trasporti su totale
1995	1.059,30	22.528,30	4,70	79.508	1.759.520	4,52
1996	1.101,30	22.600,20	4,87	79.040	1.779.305	4,44
1997	1.114,70	22.691,50	4,91	81.642	1.815.219	4,50
1998	1.133,20	22.925,70	4,94	82.774	1.847.008	4,48
1999	1.162,90	23.111,50	5,03	82.304	1.874.873	4,39
2000	1.195,70	23.454,30	5,10	84.467	1.926.814	4,38
2001	1.173,90	24.564,10	4,78	83.140	1.937.395	4,29

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

Negli ultimi anni, tutti i paesi ad economia avanzata hanno registrato una continua crescita della domanda di trasporto. D'altra parte, nonostante la crescente terziarizzazione dell'economia, gli sviluppi dell'informatica e delle telecomunicazioni ed il conseguente maggior peso assunto dagli aspetti immateriali presenti nei processi di produzione e di scambio, si continua e si continuerà ancora per molti anni ad avere un crescente bisogno di trasportare merci.

I fattori che spingono la crescita della domanda di trasporto merci sono molti e sembrano destinati a durare nel medio periodo. Un primo fattore che opera in questa direzione, è il processo, dell'integrazione economica europea, che comporta il libero spostamento delle persone e delle merci sul territorio dell'Unione. L'introduzione dell'Euro ed in prospettiva l'armonizzazione fiscale tra i paesi europei, nonché l'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dell'Est fanno ritenere che il processo di integrazione commerciale e la conseguente crescita dell'interscambio fra i paesi dell'area europea si andrà ulteriormente rafforzando nei prossimi anni, mentre i sistemi nazionali si andranno sempre più caratterizzando come parti di un unico sistema europeo di trasporti.

Un secondo fattore, strettamente legato al precedente, è il processo di liberalizzazione dei servizi di trasporto e di accesso alle infrastrutture, che ha comportato la trasformazione del settore da protetto a esposto alla concorrenza, sia nazionale che internazionale. Negli ultimi anni, ad esempio, sono cadute le barriere al servizio di cabotaggio nei diversi modi di trasporto,

rendendo possibile ad un'impresa di un paese dell'Unione Europea di effettuare collegamenti tra località situate all'interno di un altro paese dell'Unione.

Un terzo importante fattore è il processo di globalizzazione dei mercati, che implica non solo lo spostamento di prodotti finiti da un paese all'altro, ma lo stesso trasferimento dei mezzi di produzione, ossia di capitali, tecnologie e lavoro, tramite il decentramento delle unità produttive.

Un quarto fattore è lo sviluppo del commercio con l'estero, particolarmente rilevante per l'Italia grazie alla sua posizione geografica al crocevia di tre grandi direttrici di traffico: quella che collega l'Europa occidentale ai Balcani ed all'Europa orientale, quella che collega l'Europa settentrionale a quella meridionale, al Nord Africa e al Medio Oriente e quella che, attraverso il Mediterraneo e il Canale di Suez, collega l'Europa ai paesi dell'Estremo Oriente.

Infine il progresso tecnologico e le economie di scala realizzate nel settore hanno ridotto notevolmente l'incidenza del costo di trasporto rispetto al valore aggiunto del prodotto trasportato.

La domanda di mobilità delle persone è aumentata in misura anche maggiore di quella delle merci, a causa della crescita sia del numero degli spostamenti sistematici per motivi di studio o di lavoro e della generalizzata dispersione sul territorio degli insediamenti residenziali e produttivi, sia degli spostamenti non-sistematici dovuti allo sviluppo di nuovi bisogni culturali e
sociali legati all'uso del tempo libero (turismo, sport, intrattenimenti, ecc.). Inoltre, anche per il trasporto passeggeri, l'abbattimento dei costi della mobilità, generato dal progresso tecnologico, e l'aumento generalizzato del reddito pro-capite hanno contribuito ad accrescere il livello della mobilità fra le diverse aree geografiche.
Tutte queste trasformazioni hanno prodotto non solo una maggiore domanda di trasporto, ma anche l'affermarsi di una nuova organizzazione logistica dei servizi di trasporto ed una maggiore attenzione alla qualità del servizio.
Per quanto riguarda il trasporto merci, la frammentazione dei flussi fisici, la terziarizzazione dei servizi logistici, la maggiore richiesta di qualità del servizio (tempestività della consegna, sicurezza del carico, ecc.) hanno comportato che la domanda aggiuntiva di merci si sia rivolta in larga parte al trasporto su gomma, che assicura la massima flessibilità.
Negli ultimi anni la quota di trasporto ferroviario e di cabotaggio marittimo è diminuita costantemente, mentre è aumentato l'autotrasporto, nonostante lo sviluppo significativo del trasporto combinato e di quello marittimo mediante containers.
Anche per il trasporto di passeggeri la domanda aggiuntiva si è rivolta quasi esclusivamente verso la strada, ed in particolare verso un crescente utilizzo dell'auto privata, mentre l'utenza dei mezzi collettivi è nettamente diminuita in termini di quota, nonostante che in Europa sia le amministrazioni locali sia le aziende produttrici di servizi di trasporto abbiano aumentato costantemente il livello d'attenzione per la qualità del servizio (comfort, sicurezza, velocità, puntualità, regolarità).
Per quanto riguarda il peso che ciascuna tipologia ha sul totale dei trasporti, quello su strada (merci e passeggeri) e mediante condotte assorbe il 54,5% del valore aggiunto totale al costo dei fattori (a prezzi costanti); seguono i trasporti marittimi, aerei e le attività ausiliarie con il 34,3% ed infine il trasporto ferroviario con l'11,2%.

Valore Aggiunto dei trasporti al costo dei fattori a prezzi costanti per modo – Anno 2001
(valori in milioni di euro 1995 e percentuali)

Modo di trasporto	Milioni di Euro 1995	%
Trasporti ferroviari	5.668	11,2
Trasporti su strada di merci e passeggeri e mediante condotte	27.602	54,5
Trasporti marittimi e per via d'acqua, aerei ed attività ausiliarie e di supporto	17.380	34,3
Trasporti nel complesso (escluse agenzie di viaggio)	**50.650**	**100,0**

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

Nel 2001 le unità di lavoro dei trasporti aumentano del 3,6% rispetto all'anno precedente: più in dettaglio, nel comparto dei trasporti sono in netta ripresa le unità di lavoro del trasporto su strada di merci (+7,6%). I trasporti marittimi e aerei e attività connesse registrano un +1,8% di unità di lavoro mentre in netto calo risultano quelle dei trasporti ferroviari (-5,4%). In lieve diminuzione si attestano, invece, le unità di lavoro totali nel trasporto su strada di passeggeri (-0,9%).
Nel 2001, l'occupazione nei trasporti per conto terzi sul totale delle unità di lavoro è pari al 4,9%. Sul complesso degli occupati, i lavoratori indipendenti del settore dei trasporti rappresentano il 28,1%, percentuale che sale al 37,9% per il comparto trasporti su strada di merci e trasporti mediante condotte.
Tenuto conto dell'aumento dell'occupazione, il costo del lavoro pro-capite è salito dell'1,2%, con punte più elevate nei trasporti ferroviari (+3,2%) e nel trasporto su strada di passeggeri (+2,3%). Il costo medio più elevato si registra nei trasporti ferroviari (40,2 mila di euro), a cui seguono i trasporti marittimi e per vie d'acque interne, aerei e le attività ausiliarie e di supporto (36,5 mila di euro) ed il trasporto su strada di passeggeri (31,0 mila di euro). Il settore che continua a presentare il costo del lavoro pro-capite meno elevato è il trasporto su strada di merci con 24,9 mila di euro per addetto.
Nel 2001, il costo del lavoro nel settore dei trasporti risulta in media pari a 30,7 mila di euro per unità di lavoro dipendente.

Unità di lavoro dei trasporti per modo – Anni 1998 - 2001
(in migliaia di unità e variazioni percentuali)

Modo di trasporto	1998		1999		2000		2001	
	Dati assoluti	Var.% su 1997	Dati assoluti	Var.% su 1998	Dati assoluti	Var.% su 1999	Dati assoluti	Var.% su 2000
Trasporti ferroviari	125	-4,4	121	-3,1	116	-4,1	110	-5,4
Trasporti su strada di merci e passeggeri e mediante condotte	550	3,2	562	2,2	579	2,9	623	7,6
Trasporti su strada di passeggeri	197	-0,2	197	0,4	191	-3,4	189	-0,9
Trasporti marittimi e per via d'acqua, aerei ed attività ausiliarie e di supporto	219	1,1	228	4,3	237	3,7	241	1,8
Trasporti nel complesso (escluse agenzie di viaggio)	**1.091**	**1,3**	**1.108**	**1,7**	**1.123**	**1,2**	**1.163**	**3,6**

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

In Italia, nel 2000, le imprese del settore dei trasporti presenti nell'Archivio statistico delle imprese attive (ASIA) erano 155.268 con 855.784 addetti. Di queste, l'89,7% era costituito da imprese che svolgevano attività di trasporto in senso stretto ed il 10,3% da imprese che svolgevano servizi ausiliari ai trasporti (magazzinaggio, carico e scarico delle merci, gestione di porti, aeroporti, centri di movimentazione merci, ecc.).

Imprese e addetti dei trasporti per attività economica – Anno 2000

Attività Economica	Imprese	Addetti	
		Totale	di cui Dipendenti
Ferroviaria	140	84.240	84.028
Stradale	137.477	452.718	280.300
- passeggeri	*23.624*	*141.898*	*114.931*
- merci	*113.853*	*310.820*	*165.369*
Per condotte	26	559	524
Marittima	602	16.403	15.563
Per vie d'acqua interne	827	4.262	3.144
Aerei	217	27.630	27.390
TOTALE	**139.289**	**585.812**	**410.949**

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

Nel corso degli ultimi dieci anni l'organizzazione della produzione è stata sempre più orientata verso tecniche *just in time*, basate sulla riduzione ai livelli minimi delle scorte sia di materie prime che di prodotti finiti, al fine di conseguire un risparmio finanziario e di ridurre il rischio d'impresa.
In questo quadro organizzativo la domanda di trasporto si è notevolmente modificata, mettendo in evidenza sempre più una richiesta di maggiore qualità del servizio, caratterizzata dall'esigenza di spostare minori quantitativi unitari di merce e dalla presenza di requisiti di maggiore affidabilità: certezza nei tempi di consegna, sicurezza dell'integrità dei carichi, informazione tempestiva sullo stato della merce.
I trasporti confermano così il ruolo strategico svolto all'interno del processo di produzione (approvvigionamento delle materie prime) e di distribuzione delle merci (consegna dei prodotti ai clienti), diventando un anello fondamentale di una catena, che integra le operazioni di trasferimento delle merci con quelle di carico e scarico, di stoccaggio delle materie prime, semilavorati e prodotti finiti, di scomposizione e ricomposizione dei carichi ecc., tutte funzioni che nel loro insieme caratterizzano l'attività logistica.
Una importante quota dell'attività delle imprese ausiliarie dei trasporti, infatti, si riferisce alla movimentazione delle merci, al servizio di magazzinaggio e custodia, all'attività degli spedizionieri e degli intermediari dei trasporti. Nel 2000, le imprese che svolgevano attività ausiliarie ai trasporti erano circa 16.000, con 270.000 addetti. Anche in questo settore dominano le attività legate al trasporto stradale e ferroviario. Infatti, il 34,3% delle imprese ed il 34,2% degli addetti opera nel settore "altre attività connesse ai trasporti terrestri". Seguono gli "spedizionieri e agenzie di operazioni doganali" (con il 20,3% delle imprese ed il 10,5% degli addetti) e le "imprese di movimentazione merci relativa al trasporto terrestre", che rappresentano il 15,8% degli operatori ed il 27,9% degli addetti del settore.

Imprese e addetti dei servizi ausiliari ai trasporti per attività economica – Anno 2000

Attività Economica	Imprese		Addetti	
	Numero	Var.% 2000 su 1996	Totale	Var.% 2000 su 1996
Movimento merci relativo a trasporti aerei	60	8,2	3.141	9,2
Movimento merci relativo a trasporti marittimi	318	6,8	11.327	15,7
Movimento merci relativo a trasporti terrestri	2.532	20,1	75.443	19,6
Magazzini di deposito e custodia	1.312	17,2	17.672	32,4
Magazzini frigorifero per Conto terzi	265	4,7	1.627	-1,4
Altre attività connesse ai trasporti terrestri	5.476	14,1	92.382	5,7
Altre attività connesse ai trasporti per via d'acqua	1.026	1,2	8.644	5,5
Altre attività connesse ai trasporti aerei	287	21,5	23.459	3,1
Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	3.243	3,5	28.416	0,2
Intermediari dei trasporti	1.460	10,5	7.861	3,6
TOTALE	**15.979**	**11,7**	**269.972**	**10,3**

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

Nel quadro della terza indagine europea sull'innovazione nelle imprese (Community Innovation Survey) l'ISTAT ha effettuato nel corso del 2002 una rilevazione sulle attività di innovazione delle imprese italiane nel triennio 1998-2000. La rilevazione ha permesso di raccogliere dati sulle attività di innovazione di 15.512 imprese, rappresentative dell'universo di imprese italiane con 10 addetti ed oltre (circa 165.000 imprese) operanti nei settori dell'industria e dei servizi. Tra queste sono state comprese 1.259 imprese del settore dei trasporti, di cui 606 appartenenti al settore dei trasporti terrestri, 81 al settore dei trasporti marittimi, 26 al settore dei trasporti aerei e 546 al settore delle attività ausiliarie dei trasporti.

Spese per innovazione nei trasporti per attività economica - Anno 2000
(in migliaia di Euro e valori percentuali)

Attività Economica	R&S	Acquisto Macchinari	Acquisto di tecnologia non incorporata in beni capitali	Attività di Formazione	Progettazione	Marketing	Totale
Trasporti terrestri	7.651	190.378	20.762	18.793	8.891	14.086	260.560
Trasporti marittimi	503	3.209	8.080	350	32.303	19.071	63.517
Trasporti aerei	26	14.892	26	5.541	13	0	20.499
Attività ausiliarie ai trasporti	57.330	134.922	19.384	9.898	2.804	1.476	225.813
TOTALE	**65.510**	**343.401**	**48.252**	**34.582**	**44.011**	**34.633**	**570.389**
	In Percentuali						
Trasporti terrestri	2,9	73,1	8,0	7,2	3,4	5,4	100,0
Trasporti marittimi	0,8	5,1	12,7	0,6	50,8	30,0	100,0
Trasporti aerei	0,1	72,7	0,1	27,0	0,1	0,0	100,0
Attività ausiliarie ai trasporti	25,4	59,7	8,6	4,4	1,2	0,7	100,0
TOTALE	**11,5**	**60,1**	**8,5**	**6,1**	**7,7**	**6,1**	**100,0**

Fonte: ISTAT, *Statistiche dei Trasporti Anno 2001*

Il traffico merci in Italia nel 2002 ha fatto registrare i seguenti dati: il trasporto marittimo è stato pari a circa 440 milioni di tonnellate (8 milioni di teu il trasporto di container); quello ferroviario a 83 milioni di tonnellate e quello aereo a 824 mila tonnellate.

I dati significativi in merito al trasporto stradale e ferroviario delle merci sono:
- il trasporto ferroviario, nel 2002, è complessivamente diminuito del 5%; tale variazione è però il risultato di una contrazione particolarmente sostenuta verificatasi nei primi sei mesi dell'anno (8%) e di una nettamente più ridotta nei mesi successivi (1%);
- l'andamento della domanda (ton.) soddisfatta dell'autotrasporto a livello nazionale evidenzia un saldo fra le risposte di aumento e di flessione nella seconda parte dell'anno del + 2%. Pur trattandosi ancora di un valore decisamente modesto, è da sottolineare come nello stesso semestre del 2001, così come nel semestre successivo, era risultato di segno opposto, rispettivamente pari a –18% e -8 %;

- l'andamento della domanda di autotrasporto internazionale fa registrare un saldo fra le risposte di aumento e di diminuzione del –8% che, pur rimanendo negativo, risulta in recupero rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, quando tale indicatore era risultato del –10%.

Per quanto riguarda il settore aereo, la domanda soddisfatta negli ultimi mesi del 2002 è invece riuscita ad invertire la tendenza negativa che aveva caratterizzato il primo semestre. Infatti, a fronte di una variazione negativa nel primo periodo di circa il 4%, il 2002 ha chiuso marcando complessivamente una crescita delle tonnellate trasportate di quasi due punti percentuali e mezzo. A determinare tale dinamica hanno contribuito sia il trasporto aereo di superficie (5%), sia il cosiddetto trasporto merci avio (2%) che invece in passato aveva sempre registrato variazioni di segno opposto.

Al di là dell'andamento economico generale che stenta ancora a riprendere, risulta sempre positivo invece lo sviluppo del trasporto marittimo che, anche nel 2002, ha registrato un andamento crescente, anche se modesto, della domanda soddisfatta (+1,3%). A frenare tale crescita sono stati in particolare due porti: al nord Trieste, dove la flessione è stata del -4% e al sud Gioia Tauro, dove le tonnellate movimentate sono diminuite del 14%. Aumenti sostenuti hanno invece caratterizzato i principali porti del Tirreno:
- al nord a Genova (+3%); Livorno (+3%); La Spezia (+15%);
- al sud a Napoli (+12%); Cagliari (+7%).

Molto più sostenuto è risultato invece l'incremento del trasporto marittimo di container, pari nel 2002 a + 13%. Fatta eccezione per Trieste (dove il traffico ha subito una flessione di circa l'8%), il movimento di container è risultato in crescita in tutti i porti più significativi, fra i quali Gioia Tauro (+21%) e Taranto dove i ***teu*** movimentati sono stati 472 mila, ossia ben 274 mila in più rispetto al 2001.
La tesi di una possibile graduale ripresa di questo settore trova inoltre conferma nei dati relativi all'andamento della domanda nei primi mesi del 2003. Considerando i settori con maggiori disagi, si rileva infatti che:
- le tonnellate movimentate dal trasporto ferroviario nel primo trimestre 2003 segnano una variazione che, seppur di modesta entità (1%) è di segno positivo [in termini di tkm, continua la flessione della domanda soddisfatta (3%), ma questa risulta dimezzata rispetto a quella verificatasi nell'intero anno precedente]; contribuisce in modo particolare a questo andamento il trasporto combinato (1%) e, per quanto riguarda la destinazione, il traffico di importazione (3%);
- nel caso dell'autotrasporto, in termini previsionali per il primo semestre dell'anno in corso, il saldo fra le risposte di crescita e di diminuzione della domanda internazionale dovrebbe risultare praticamente nullo mentre era risultato pari a –46 punti percentuali nello stesso periodo del 2002. Infatti tale indicatore del mercato nazionale dovrebbe essere di segno positivo (+8%), mentre era risultato del –8% nel primo semestre del 2002.

L'andamento positivo del traffico aereo di merci (un settore a cui la riorganizzazione delle catene logistiche mondiali assegna un ruolo sempre più rilevante) è inoltre particolarmente sostenuto. In base ai dati disponibili che si riferiscono ai primi cinque mesi del 2003, le tonnellate movimentate sono aumentate su base tendenziale di ben dieci punti percentuali, grazie ad un analogo sviluppo di entrambe le tipologie di traffico: 10% per il trasporto avio e 13% per quello di superficie.

Prosegue invece la crescita della domanda di trasporto merci soddisfatta dal vettore marittimo che registra un incremento, in base ai dati disponibili (relativi a 11 porti), di circa i quattro punti percentuali. Ancora una volta (fatta eccezione per Venezia dove il traffico cresce del 3%) sembra essere il traffico sull'Adriatico a incidere negativamente su questo settore (Ravenna e Trieste rispettivamente –2,5% e –3,2%), mentre si conferma vitale il ruolo di quasi tutti i porti sul Tirreno considerati: Genova (+4%), Napoli (+25%) e Cagliari (+16%).

Per quanto riguarda i container, la crescita della domanda soddisfatta è risultata, negli undici porti considerati, pari al 4% influenzata in positivo soprattutto dalla crescita di La Spezia e Livorno (rispettivamente dell'11% e 18%), e a seguire da quella di Genova (4%) e in negativo dalla diminuzione particolarmente sostenuta registrata a Trieste (-37%).

Considerando a parte l'emergente porto di Taranto, dopo gli incrementi eccezionalmente elevati rilevati in passato, il primo trimestre 2003 segna una battuta d'arresto del traffico in termini di tonnellate (-16%), andamento questo che determina una flessione di circa due punti della crescita sopra illustrata. mentre rimane positivo l'incremento del traffico containerizzato (+12%).

Assunzioni previste dalle imprese per il 2003 nel settore logistica secondo la classificazione delle professioni EXCELSIOR, secondo la difficoltà di reperimento e la quota di sostituzione di analoga figura. (dati Italia)

Qualifiche	Totale assunzioni 2003 (v.a.)	di cui % sul totale	
		di difficile reperimento	a sostituzione di analoga figura
Addetti alla logistica e ai trasporti	54.322	31,1	38,5
Addetti smistamento merci e assimilati	31.183	26,7	39,4
Conducenti di treni e assimilati	371	94,6	0
Manovratori ferroviari e assimilati	253	41,5	71,5
Conducenti di camion e autoveicoli per il trasporto di merci	16.175	40,2	34,4
Equipaggi di bordo delle navi e assimilati	451	38,6	87,4
Conducenti di autobus e tram	4.019	29,8	30,5
Conducenti di auto, taxi e furgoni	1.870	21,1	48,3
TOTALE	**108.644**		

Fonte: *Unioncamere - Excelsion 2003, Sistema Informativo per l'occupazione e la formazione*

b) Lo scenario della domanda e dell'offerta di servizi per la logistica nell'Area PIT 7

Nello scenario nazionale del trasporto merci appena delineato, il sistema dei trasporti brindisino ha risentito in misura più che proporzionale della crisi dell'intero settore, come testimoniato dai dati dell'Indagine congiunturale trasporti 2003 resi noti da Federtrasporto.

Il trasporto marittimo di merci nei porti pugliesi– Anni 2000-2002

(Migliaia di tonnellate e numero di teu)

	2000		**2001**		**2002**	
Porti	*Merci*	*Container*	*Merci*	*Container*	*Merci*	*Container*
Taranto	33.880	3.400	34.530	197.755	34.673	471.570
Brindisi	***8.048***	***6.922***	***8.923***	***6.446***	***8.739***	***1.235***
Bari	3.455	1.373	3.504	1.577	3.608	11.997

Fonte: Federtrasporto - Indagine congiunturale trasporti 2003 su dati Assoporti

Come è evidente dai dati sopra illustrati, il trend del Porto di Brindisi in termini di volume di traffico merci è negativo da più anni, arrivando nel 2002 a denunciare un crollo dei movimenti registrati di containers. Ciò è tanto più significativo se si considera che – pur all'interno della più generale crisi dei porti dell'Adriatico – il Porto di Bari fa segnare invece sul piano del traffico rinfuse e containers significativi incrementi.

Il trasporto aereo di merci e posta negli aeroporti pugliesi – Anni 2000-2003

(Dati in tonnellate)

	2000		**2001**		**2002**		**Gennaio-Maggio '03**	
Aeroporti	*Merci*	*Posta*	*Merci*	*Posta*	*Merci*	*Posta*	*Merci*	*Posta*
Bari	2.173	2.535	2.561	2.856	2.368	2.546	697	978
Brindisi	***237***	***76***	***218***	***37***	***300***	***56***	***220***	***134***
Foggia	2	8	---	27	---	10	---	---

Fonte: Federtrasporto - Indagine congiunturale trasporti 2003 su dati Assaeroporti

Il trasporto merci per via area evidenzia invece un andamento più regolare, anche i livelli quantitativi registrati dallo scalo di Brindisi sono ben lontani dal rappresentare un significativo riferimento logistico e distributivo.

Il trasporto marittimo di passeggeri – Anni 2000-2003
(dati in migliaia di unità)

Porti	2000	2001	2002
Taranto	132	149	113
Brindisi	***992.470***	***933.942***	***1.236.872***
Bari	1.155.198	*1.186.160*	*1.262.093*

Fonte: Federtrasporto - Indagine congiunturale trasporti 2003 su dati Assoporti

Il trasporto aereo di passeggeri – Anni 2000-2003
(dati in migliaia di unità)

Aeroporto	2000			2001			2002			Gen./Mag. 2003		
	Nazionali	Internaz.	Totale	Nazionali	Internaz.	Totale	Nazionali	Internaz.	Totale	Nazionali	Internaz.	Totale
Bari	1.211	36	1.249	1.110	45	1.161	1.119	128	1.255	437	72	512
Brindisi	***533***	***64***	***613***	***539***	***51***	***611***	***548***	***61***	***628***	***228***	***7***	***237***
Foggia	29	0	29	10	0	10	6	0	6	2	0	2

Federtrasporto - Indagine congiunturale trasporti 2003 su dati Assaeroporti

I più recenti dati di riferimento della movimentazione di persone e merci nei principali poli del sistema logistico dell'Area PIT 7 hanno bisogno di essere integrati con gli elementi dello scenario dell'offerta e della domanda di servizi di logistica all'interno dell'area stessa, allo scopo di pervenire all'individuazione di deficit attuali che indichino gli interventi di sviluppo e consolidamento del settore e dei potenziali beneficiari.
Sul versante dell'offerta di servizi di logistica si segnalano le caratteristiche infrastrutturali di seguito illustrate.

b.1) Il sistema ferroviario
La rete ferroviaria ricadente nel territorio regionale della Puglia è attualmente costituita da quasi 1500 km di linee distribuite in 5 sub-reti, corrispondentemente gestite da 5 diverse società

Estensione della rete ferroviaria pugliese e ripartizione fra le società di gestione

Gestore	*Estensione in km*
Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	795
Ferrovie del Gargano (FdG)	79
Ferrovie Bari Nord (FBN)	70
Ferrovie Appulo Lucane (FAL)	60
Ferrovie del Sud Est (FSE)	474
TOTALE	**1.478**

La rete di RFI, interamente a scartamento ordinario ed elettrificata per oltre il 60%, è distribuita sull'intero territorio regionale interessando tutte le 5 province. Più in particolare l'Area PIT 7 (l'intera Provincia di Brindisi) è interessata dalle seguenti linee e servizi:

Linea Bari Centrale – Lecce
a) Infrastrutture di linea e di stazione
La linea si estende per 149 km interamente all'interno del territorio regionale pugliese (province di Bari, Brindisi e Lecce). La dotazione di binari è variabile lungo il tracciato: sono a semplice binario le tratte da Bari Liside Parco Sud a Bari Torre a Mare (9 km), da Mola a Fasano (35 km) e da Tuturano a Surbo (25 km) per complessivi 69 km; sono invece a doppio binario le tratte da Bari Centrale a Bari Liside Parco Sud (2 km), da Bari Torre a Mare a Mola (8 km), da Fasano a Tuturano (66 km) e da Surbo a Lecce (4 km) per complessivi 80 km.
Lungo la linea si trovano 21 stazioni (comprese quelle di estremità) ed una fermata; la lunghezza dei binari di stazione è superiore a 500 metri per 9 stazioni e superiore a 600 metri per 3 stazioni.
La velocità di circolazione ammessa per i treni di rango più elevato è per la quasi totalità del tracciato (140 km) superiore a 100 km/h e solo sulla tratta Brindisi – Tuturano (9 km) inferiore ai 100 km/h. La pendenza massima della linea non supera il 10‰. Lungo la linea si incontrano inoltre 52 passaggi a livello (in media uno ogni 2,9 km).
b) Impianti tecnologici
La linea è interamente elettrificata.

c) Caratteristiche d'esercizio
Tutta la linea è esercita sotto il coordinamento di un Dirigente Centrale.
Sulle tratte da Bari Liside Parco Sud a Fasano (52 km) e da Brindisi a Squinzano (23 km) è operante il regime di circolazione con blocco elettrico manuale, sulla restante parte (74 km) è operativo il blocco automatico, che è anche predisposto per la circolazione banalizzata sulla sola tratta da Bari Centrale a Bari Liside Parco Sud (2 km).
d) Offerta di servizi passeggeri
La linea è utilizzata sia per i servizi nazionali (28 treni al giorno, 2 dei quali sulla sola tratta Bari Centrale – Brindisi e 2 sulla sola tratta Brindisi - Lecce), sia per quelli regionali, che si articolano come segue:
- 6 relazioni giornaliere fra Brindisi e Lecce (1440 posti offerti), con 4 fermate e velocità commerciale di 69 km/h;
- 22 relazioni giornaliere da Bari Centrale a Lecce (12144 posti offerti), con 14 fermate e velocità commerciale di 69 km/h;
- 4 relazioni giornaliere da Bari Centrale a Brindisi (1384 posti offerti), con 10 fermate e velocità commerciale di 69 km/h;
- 4 relazioni giornaliere da Bari Centrale a Fasano (812 posti offerti), con 5 fermate e velocità commerciale di 61 km/h;
- 8 relazioni giornaliere da Bari Centrale a Monopoli (1520 posti offerti), con 4 fermate e velocità commerciale di 49 km/h;
- 6 relazioni giornaliere da Bari Centrale a Mola (1140 posti offerti), con 2 fermate e velocità commerciale di 67 km/h;
- 24 relazioni commerciali da Bari Centrale a Bari Liside Parco Sud (4560 posti offerti), con 1 fermata e velocità commerciale di 30 km/h.

e) Veicoli
Sulla linea vengono utilizzate da Trenitalia locomotive a trazione elettrica con carrozze in varia composizione dei tipi UIC-X (72 posti), Doppio Piano (150 posti), Piano Ribassato per treni navetta (100 posti) e Medie Distanze con vestiboli centrali (82 posti).
Vengono inoltre impiegate elettromotrici del tipo Ale+Le 582-763-562 (190 posti).

Linea Brindisi – Brindisi Marittima
a) Infrastrutture di linea e di stazione
La linea si estende per 2 km interamente all'interno del territorio regionale pugliese (provincia di Brindisi). La linea è dotata di un unico binario. Lungo la linea si trovano le sole due stazioni di estremità; la lunghezza dei binari di stazione è superiore a 600 metri per una sola delle due. La velocità di circolazione ammessa per i treni di rango è pari a 30 km/h. La pendenza massima della linea non supera il 25‰. Lungo la linea si incontra un solo passaggio a livello. Tutto il tracciato è percorribile da treni appartenenti alla categoria di peso C3 (20 t/asse, 7,2 t/m).
b) Impianti tecnologici
La linea è interamente elettrificata.
c) Caratteristiche d'esercizio
Tutta la linea è esercita sotto il controllo del Dirigente Unico di Brindisi. Sull'intera linea è operante il regime di circolazione con blocco telefonico.
d) Offerta di servizi passeggeri
La linea è attualmente utilizzata per il solo traffico merci.

Linea Metaponto – Brindisi (vedi PTS Schede 10.5.8 e 10.6.5)
a) Infrastrutture di linea e di stazione
La linea si estende per 112 km, 108 dei quali all'interno del territorio regionale pugliese (province di Taranto e Brindisi). La linea è interamente a semplice binario. Lungo la linea si trovano 16 stazioni (comprese quelle di estremità); la lunghezza dei binari di stazione è superiore a 500 metri per 3 stazioni e superiore a 600 metri per altre 3 stazioni. La velocità di circolazione ammessa per i treni di rango più elevato è superiore a 100 km/h su 78 km di linea (da Metaponto al Posto di Movimento San Nicola, da Nasisi a Grottaglie, da Villa Castelli ad Oria e da Latiano a Mesagne) e superiore a 50 km/h su 34 km (dal Posto di Movimento di San Nicola a Nasisi, da Grottaglie a Villa Castelli, da Oria a Latiano e da Mesagne a Brindisi). La pendenza massima della linea non supera il 15‰. Lungo la linea si incontrano inoltre 29 passaggi a livello (in media uno ogni 3,9 km). Tutto il tracciato è percorribile da treni appartenenti alla categoria di peso C3 (20 t/asse, 7,2 t/m).
b) Impianti tecnologici
La linea è elettrificata esclusivamente sulla tratta Metaponto – Taranto (43 km).
c) Caratteristiche d'esercizio
La linea è interamente esercita sotto il controllo del Dirigente Centrale Operativo. Su tutte le tratte è operante il regime di circolazione con blocco elettrico automatico con contaassi.

d) Offerta di servizi passeggeri
La linea è utilizzata sia per i servizi nazionali (20 treni al giorno, 18 dei quali sulla sola tratta Metaponto – Taranto), sia per quelli regionali, che si articolano come segue:
- 17 relazioni giornaliere fra Metaponto e Taranto (2256 posti offerti), con 3 fermate e velocità commerciale di 66 km/h;
- 2 relazioni giornaliere fra Francavilla Fontana e Brindisi (932 posti offerti), con 3 fermate e velocità commerciale di 50 km/h;
- 22 relazioni giornaliere fra Taranto e Brindisi (6930 posti offerti), con 5 fermate e velocità commerciale di 52 km/h.

e) Veicoli
Sulla linea vengono utilizzate da Trenitalia locomotive a trazione elettrica dei tipi E424 ed E646 e diesel dei tipi D345 e D445 con carrozze in varia composizione dei tipi UIC-X (72 posti), Doppio Piano (150 posti), Piano Ribassato per treni navetta (100 posti) e Medie Distanze con vestiboli centrali (82 posti). Vengono inoltre impiegate automotrici del tipo Aln 668-663 (68 posti).

Infrastrutture e servizi delle Ferrovie del Sud Est
Linea Martina Franca – Lecce
a) Infrastrutture di linea e di stazione
La linea si estende per 103 km interamente all'interno del territorio regionale pugliese (province di Taranto, Brindisi e Lecce). La linea è interamente a semplice binario. Lungo la linea si trovano 12 stazioni (comprese le due di estremità) e 3 fermate; la lunghezza dei binari delle stazioni non supera i 400 metri. La velocità di circolazione ammessa per i treni di rango più elevato è pari a 80 km/h Tra Francavilla Fontana e Lecce, mentre è di 70 km/h tra Martina Franca e Francavilla Fontana. La pendenza massima della linea non supera il 10 ‰. Lungo la linea si incontrano inoltre 96 passaggi a livello (in media uno ogni 1,1 km).
b) Impianti tecnologici
La linea non è elettrificata.
c) Caratteristiche d'esercizio
La linea è esercita sotto il controllo del Dirigente Locale.
d) Offerta di servizi passeggeri
La linea è utilizzata per i servizi locali regionali, che si articolano in
- 16 relazioni giornaliere fra Martina Franca e Manduria (2786 posti offerti), con 5 fermate e velocità commerciale di 53 km/h;
- 15 relazioni giornaliere fra Manduria e Lecce (3963 posti offerti), con 6 fermate e velocità commerciale di 56 km/h;
- 17 relazioni giornaliere fra Novoli e Lecce (2235 posti offerti) e velocità commerciale di 73 km/h;

e) Veicoli
Sulla linea vengono utilizzate automotrici Breda (posti 67 seduti + 70 in piedi) singole o accoppiate, un locomotore e 4 carri Costamagna (posti 288 seduti + 280 in piedi), un automotore Fiat 1900 (posti 68 seduti + 67 in piedi) o un automotore Fiat 1900 accoppiato ad una carrozza (posti 146 seduti + 157 in piedi).

b.2) La rete stradale di interesse regionale
Per la particolare configurazione del territorio regionale è immediatamente riconoscibile un **Corridoio fondamentale della viabilità regionale** che si sviluppa longitudinalmente lungo tutto il versante adriatico, con una significativa diramazione verso Taranto e rappresenta la parte più meridionale del Corridoio Stradale Adriatico che interessa l'intera penisola italiana da Trieste sino ad Otranto.
Il Corridoio è configurato in ciascun tratto da una o più infrastrutture stradali di differente livello gerarchico che compongono, nel loro insieme, un "itinerario principale" ed uno o più "itinerari complementari". Sul Corridoio fondamentale della viabilità regionale si attestano diversi collegamenti trasversali con caratteristiche funzionali distinte a seconda che l'itinerario sia a carattere interregionale o specificamente regionale.
L'itinerario principale di interesse per l'Area PIT 7 è formato dall'Autostrada A14 Bologna – Bari –Taranto per l'intera tratta interessante il territorio regionale ed è completato a Sud di Bari dall'itinerari Bari – Otranto caratterizzato dalla Tangenziale di Bari, dalla S.S. 16 nel tratto Bari – Fasano, dalla S.S. 379 nel tratto Fasano – Brindisi, dalla Tangenziale di Brindisi, dalla S.S. 613 Brindisi – Lecce, dalla Tangenziale di Lecce ed infine ancora dalla S.S. 16 nel tratto Lecce – Maglie – Otranto.
Tutto l'itinerario è già caratterizzato da una sezione trasversale che presenta due corsie per senso di marcia ad eccezione della Tangenziale di Lecce che va completata e dal tratto terminale della S.S. 16 Maglie – Otranto che risulta ancora ad una corsia per senso di marcia

Gli itinerari complementari variano per numero e per dislocazione a seconda dei sub-tratti funzionali di riferimento riconoscibili lungo lo sviluppo del corridoio fondamentale. Nel tratto Bari – Brindisi sono riconoscibili due itinerari complementari si sviluppano in posizione più "interna" rispetto all'itinerario principale.

- uno, il più prossimo all'itinerario principale, è costituto dalle ex S.S. 634 e 377 e da un breve tratto della ex S.S. 16 ed interessa i centri di Triggiano, Capurso, Noicattaro, Rutigliano, Conversano, Castellana Grotte, Putignano, Monopoli, Fasano, Ostuni, S. Vito dei Normanni e Brindisi;
- il secondo, ancora più "interno" è costituito da un tratto della S.S. 172 "dei Trulli" e da un breve tratto di viabilità provinciale ed interessa una porzione di territorio più "interna" rispetto al tracciato autostradale. I principali centri serviti da tale itinerario sono Casamassima, Turi, Putignano, Alberobello, Locorotondo ed Ostuni.

La sezione trasversale di tali itinerari presenta una sola corsia per senso di marcia.

Nel tratto Brindisi – Lecce – Maglie – Otranto è presente un solo itinerario complementare costituto dalla ex S.S. 16 tra Brindisi e Lecce e dalla viabilità provinciale tra Lecce (S.S. 101) e Maglie. La sezione trasversale nella ex S.S. 16 è caratterizzata da una sola corsia per senso di marcia mentre la viabilità provinciale presenta invece due corsie per senso di marcia. Tra Maglie ed Otranto non esiste viabilità complementare all'itinerario principale.

I tratti S.S. 7 Taranto – Brindisi e S.S. 7ter Taranto – Lecce sono configurati quali collegamenti fondamentali tra Taranto e gli altri capoluoghi provinciali, Brindisi e Lecce, nonché con alcuni importanti centri dell'area interna – Grottaglie, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne sul primo itinerario e S. Giorgio, Sava, Manduria, S. Pancrazio Salentino e Salice Salentino sul secondo. La sezione trasversale della strada si presenta generalmente a due corsie per senso di marcia nella S.S. 7, ad eccezione di un breve tratto in prossimità di Brindisi. La S.S. 7ter risulta invece generalmente ad una corsia per senso di marcia; un solo tratto risulta adeguato a due corsie per senso di marcia ed è localizzato tra Mandria e S. Pancrazio.

Il Sistema Locale della Penisola Salentina assicura le diverse relazione che interessano la penisola salentina. Va osservato che il corridoio fondamentale della viabilità regionale già raggiunge con il suo tratto terminale (Brindisi – Lecce – Maglie – Otranto) la stessa penisola salentina diventandone di fatto l'asse di riferimento su cui è attestato il sistema di viabilità locale.

Il sistema locale è caratterizzato da una viabilità costiera a servizio dei numerosi centri di interesse turistico presenti nella zona che, partendo da Brindisi, procede verso sud, e dopo avere percorso l'intero sviluppo della penisola salentina, ritorna verso nord per arrivare a Taranto. Tale itinerario è caratterizzato dalla cosiddetta Strada Regionale n. 8 ed in parte dalla ex S.S. 173 tra Otranto e S.M. di Leuca.

Tutti le strade del sistema costiero presentano una sezione trasversale ad una corsia per senso di marcia.

b.3) Il sistema portuale

La ***rete portuale regionale*** definisce i porti che sono da considerare di interesse nazionale e che allo stato attuale sono individuati nei porti sede di Autorità Portuali, individuati nella Legge 84/1994 e s.m. I porti pugliesi che fanno parte di tale rete sono i seguenti:

- Bari
- Brindisi
- Taranto

Le Autorità Portuali competenti, in accordo con le amministrazioni nazionali e regionali interessate, gestiscono l'attività e lo sviluppo di tali infrastrutture attraverso le seguenti attività fondamentali:

- monitoraggio continuo dei dati funzionali e di traffico;
- iniziative di sviluppo commerciale;
- individuazione degli interventi di adeguamento e potenziamento delle infrastrutture e dei servizi;
- verifica ed aggiornamento dei criteri gestionali;

Lo strumento nel quale vengono inquadrate le strategie delle Autorità Portuali sulle infrastrutture di competenza è il Piano Operativo Triennale (P.O.T.). Il Piano Regionale dei Trasporti recepisce i contenuti di tali strumenti di programmazione che risultano coerenti con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e che rispondono agli obiettivi strategici, individuati per l'intero sistema della portualità regionale.

a) Riconoscimento del ruolo di Porto di Taranto come **Hub di Transhipment** di valenza internazionale, come porto industriale di riferimento per il comparto siderurgico, petrolifero e dei cementi e come porto commerciale a servizio dell'area più meridionale della regione**;**
   Il Porto di Taranto è un terminale del Corridoio Adriatico.
b) Riconoscimento del ruolo del Porto di Bari come terminale polifunzionale Ro-Ro e di cabotaggio internazionale e nazionale e come terminale croceristico e come nodo di traffici feeder inter-adriatici e di collegamento con i porti HUB del Mediterraneo.
   Il Porto di Bari è un terminale del Corridoio Adriatico e del Corridoio Trans-Europeo VIII che interessa l'Albania, la Macedonia, la Romania e l'area del Mar Nero sino al Caucaso.

c) Riconoscimento del ruolo del **Porto di Brindisi** come terminale Ro – Ro internazionale e nazionale e come **scalo multi–purpose** in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio, anche rivolte al trasporto passeggeri.

Il Porto di Brindisi è un terminale del Corridoio Adriatico e dei corridoi europei.

d) Riconoscimento di un ruolo commerciale, in senso generale, a tutti i porti principali, in ragione delle evidenti sinergie di esercizio che si possono configurare con i servizi già presenti; la specializzazione delle banchine e delle aree operative andranno in questo caso valutate in accordo con le iniziative di sviluppo commerciale collegate.

e) Massima connessione delle infrastrutture portuali con le reti di trasporto locale ed adeguata funzionalità dei collegamenti.

f) Forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio per aumentarne le possibilità sviluppo e la competitività e per individuare nuove opportunità sia nel campo della produzione/distribuzione di beni che nei servizi. Le strutture che realizzano tale integrazione sono innanzitutto quelle caratteristiche della retroportualità e della logistica quali Interporti, Distripark, e Centri Logistici Polifunzionali.

g) Coerenza dell'organizzazione territoriale ed urbana con lo sviluppo previsto per le infrastrutture portuali e retroportuali con particolare riferimento alla pianificazione degli insediamenti industriali e produttivi.

b.4) Il sistema infrastrutturale per le merci

Le infrastrutture attualmente deputate alla gestione dei flussi merci, a meno del sistema portuale di cui si è già parlato, risultano limitate nel numero e carenti dal punto di vista infrastrutturale e funzionale.

La situazione dell'Area PIT 7 non è diversa da quella regionale, né da quella della maggioranza delle altre regioni italiane, in cui ad un proliferare di proposte, iniziative e studi, nella realtà non è seguito un serio programma d'interventi, né da parte dei gestori tradizionalmente deputati a questo compito (le ferrovie) né dagli organi istituzionali di programmazione.

La situazione è stata confusa anche a livello nazionale. Dopo il PGT del 1986, che forniva indicazioni corrette e finalizzate alla realizzazione di un sistema mirato di interporti di interesse nazionale, sia il Piano quinquennale degli interporti (1990) sia l'applicazione della legge 240/90 hanno da una parte esteso la rete ad ulteriori centri e dall'altra non sono stati capaci di indirizzare e governare le fasi di realizzazione.

Allo stato attuale l'offerta di servizi merci è incentrata sull'area CEMAT integrata al porto di Brindisi. Nell'Area PIT 7 è operativa un'altra stazione abilitata al servizio merci, di natura tradizionale ferroviaria, in genere inadeguate alle nuove esigenze della mobilità (Francavilla Fontana)

b.5)Il sistema di trasporto aereo

Il mercato del trasporto aereo ha subito nell'ultimo decennio, in linea con le trasformazioni in atto in tutti i settori, notevoli cambiamenti che hanno indotto ad innovazioni nella gestione del sistema "aeroporto" non più inteso unicamente come aerea per il decollo e l'atterraggio di aeromobili ma spazio integrato di servizi di varia natura, tra cui anche quelli di trasporto.

L'evoluzione del sistema del trasporto aereo, caratterizzato dalla liberalizzazione dell'accesso alle rotte, dalla politica delle intese commerciali e soprattutto dalle alleanze tra vettori, consente agli aeroporti di assumere un ruolo attivo anche nella promozione di tali servizi.

Il trasporto merci via aerea è una piccolissima parte del mercato del trasporto in termini di tonnellate, ma riveste un ruolo crescente nel settore sia per il valore dei servizi logistici che richiede, sia perché i volumi trasportati sono in aumento e le previsioni per il medio e lungo termine stimano una crescita costante.

Gli ultimi anni hanno evidenziato una forte crescita del trasporto aereo merci provocata oltre che dall'intensificarsi degli scambi a livello intercontinentale, da un radicale cambiamento della filosofia stessa del trasporto.

La diffusione delle tecniche di produzione just-in-time ha enfatizzato una componente rilevante del costo del trasporto rappresentata dal costo di immobilizzo delle merci trasportate.

I prodotti trasportati via aerea si possono schematicamente suddivider in cinque gruppi aventi differenti necessità di servizi logistici:

- prodotti stagionali, cioè beni che hanno una "*sales window*" limitata, come i prodotti legati alla moda, alcuni tipi di vino o i "*christmas items*";
- beni deperibili che richiedono un trasporto a temperatura controllata e rapidità nella consegna, come i fiori e i crostacei;
- pezzi di ricambio, come le componenti di motori che devono essere consegnati rapidamente in modo da permettere l'entrata in funzione di impianti costosi;
- posta internazionale e servizi espressi;
- beni strategici essenziali nei processi produttivi just-in-time, che devono essere consegnati in tempi rapidi.

L'aeroporto di Brindisi offre 2 collegamenti nazionali, con voli a frequenza giornaliera, con Roma e Milano (Linate e Malpensa). Dei voli giornalieri su Milano 2 hanno quale destinazione Linate ed 1 Malpensa..
I voli sono effettuati principalmente dall'Alitalia con un unico volo operato dall'Air One.
In relazione alla capienza degli aeromobili utilizzati per i vari voli, su tutte le destinazioni, si valuta per l'aeroporto di Brindisi una offerta annua di circa 680.000 posti da cui scaturisce, sulla base dei 591.000 passeggeri trasportati nell'anno 2001, un valore medio giornaliero del coefficiente di riempimento dei voli pari a 0,87.
La rete dei collegamenti attivi nell'aeroporto di Brindisi evidenzia una polarizzazione forte sull' hub intercontinentale di Roma Fiumicino e di minore intensità su quello di Milano Malpensa.
Tale situazione rispecchia la struttura aeroportuale italiana avente quali nodi fondamentali Roma e Milano, che risultano i centri di convergenza del traffico aereo operante nella penisola. Molti scali nazionali, tra cui Brindisi, mancando di collegamenti con molti centri nazionali ed internazionali diretti, fanno ad essi riferimento come punto d'accesso alle destinazioni interne ed estere.
L'aeroporto di Brindisi, che si estende su un'area di sedime di 250 ettari, è dotato di due piste quasi ortogonali denominate, RWY 14-32 e RWY 05/23, aventi rispettivamente una lunghezza complessiva di 2.628 m. e 1.940 m ed una larghezza di 45 m. e 50 m.. Sono inoltre presenti due piste di rullaggio parallele a quelle di volo.
In base alle "distanze dichiarate seconda la definizione ICAO", l'aeroporto di Brindisi ha una TORA dichiarata di 2.628 m., per la RWY 14-32, e 1.940 m. per la RWY 05/23, il che consente ad aeromobili di peso medio come l'MD 80 o il Boing 737-400 di operare in tranquillità. Aeromobili di grandi dimensioni, quali ad esempio l'MD 11 o il Boing 747, hanno delle limitazioni sulle possibilità operative inerenti l'atterraggio ed il decollo, dovendo compiere tali operazioni con una penalizzazione di carico.

Sul versante della domanda di servizi di logistica l'Area PIT 7 risulta essere integralmente interessata alle seguenti previsioni del Piano Regionale dei Trasporti della Puglia:

a) Il Corridoio Adriatico si presenta - perlomeno nel breve-medio periodo (2005/2010) - come asse di riferimento nord-sud per la domanda di trasporto passeggeri e merci di scambio tra l'area centrale dell'U.E. e la Grecia, le nazioni balcaniche, la Turchia ed i paesi più ad est.
b) Il flusso di domanda merci tende ad utilizzare un trasporto combinato strada-mare-strada oppure strada-mare-ferrovia, in considerazione dello sviluppo delle infrastrutture stradali di orientamento est/ovest - Egnatia, Corridoio VIII, Corridoio V e loro diramazioni - che si allacciano al mare Adriatico.
c) La portualità di Corridoio è di conseguenza interessata da servizi di trasporto via mare RO-RO transadriatici, di orientamento est/ovest o sud-est/nord-ovest; tali servizi generano flussi di merci in entrata/uscita dai porti del Corridoio Adriatico che, a seconda del terminale O/D e della distanza porto-terminale O/D, può utilizzare la strada o la ferrovia per il proseguimento del viaggio lungo il Corridoio Adriatico.
d) Dallo scenario individuato di interazione domanda/offerta si evidenzia un ruolo strategico della portualità di Corridoio come "cerniera" tra Corridoio Adriatico e reti T.E.N. e P.E.N., individuate in sede U.E..

Di conseguenza il Corridoio Adriatico sarà chiamato, certamente nel breve/medio periodo, a svolgere un ruolo essenziale come via per soddisfare la domanda di trasporto tra l'area centrale dell'U. E. e la Grecia, i paesi dei Balcani, l'area del Mediterraneo orientale e tutto l'oltre Suez. A questa funzione di interesse europeo, il Corridoio abbina un ruolo di accesso marittimo alla pianura padana particolarmente significativo per quanto riguarda le rotte dirette a levante. In subordine a queste funzioni di base, occorre poi ricordare che sempre lungo il Corridoio si svolgono i collegamenti a breve distanza tra le diverse regioni italiane collocate sul suo tracciato.
La componente commerciale del traffico, ha per definizione punti di origine/destinazione distribuiti sul territorio, e soprattutto, per le sue parti di maggior valore unitario, tende per le tratte terrestri a privilegiare il mezzo stradale. In tema di traffici commerciali, è da sottolineare che oggi la loro maggior parte è costituita da carichi unitizzati, di tipo diverso a seconda della distanza marittima da coprire: contenitori su navi cellulari per le lunghe distanze e semirimorchi o casse mobili su navi RO/RO per le rotte più brevi.
Si può quindi concludere che i traffici commerciali a lunga distanza possono essere considerati come integralmente costituiti da flussi containerizzati, i quali ha fatto registrare in questi ultimi anni a un significativo aumento dei volumi di interscambio a lunga distanza, non soltanto per quanto riguarda le materie prime, ma anche per semilavorati e prodotti finiti di maggiore valore unitario.
Si prevede che nell'immediato futuro il traffico di container nel Mediterraneo continui a crescere rapidamente, specie per le componenti relative alle relazioni oceaniche a lunga distanza, che sono quelle più suscettibili di utilizzare i servizi dei nuovi porti di transshipment (il porto di Taranto). Le previsioni più accreditate valutano in circa 8 milioni di TEU/anno il traffico complessivo a medio termine del 2008. A questa crescita dei quantitativi totali in gioco, è previsto che si abbini una progressiva crescita della quota di traffico destinata a utilizzare sistemi di trasporto basati su transhipment nei grandi porti hub del Mediterraneo Centrale.

Lo scenario evolutivo descritto in precedenza riguardante il traffico di contenitori prevede un incremento del movimento lungo la direttrice adriatica principalmente per effetto della crescente quota del traffico tra l'Estremo Oriente ed il Centro Europa. Lo sviluppo del terminal di Taranto è un importante contributo all'accelerazione di questo processo, che porterà non solo ad un intensificarsi del traffico di feeder in Adriatico, ma anche ad un maggior carico sulla linea ferroviaria litoranea.
Ci si deve infatti attendere che una frazione significativa del traffico dell'Estremo Oriente sia costituita da contenitori di merce ad alto valore, per i quali il tempo di resa risulta più critico, rendendo preferibile il ricorso alla ferrovia lungo l'asse del Corridoio Adriatico. Tale previsione appare congruente con la previsione complessiva di un traffico nel Mediterraneo centrale che si avvicini agli 8 milioni di TEU/anno entro il prossimo quinquennio. Considerando che la parte prevalente del traffico addizionale dovrebbe riguardare il mercato centro-europeo, appare del tutto plausibile che almeno un quarto del movimento totale venga instradato sulla direttrice adriatica.

Per i traffici commerciali transadriatici a media e breve distanza, il radicamento nel più prossimo ed immediato dei porti adriatici (Brindisi) è obbligato, dato che le minori distanze in gioco renderebbero proibitivo, in termini di allungamento percentuale della tratta marittima, il ricorso ai porti del versante tirrenico.
Appare evidente che la Grecia alimenta e continuerà ad alimentare la portualità adriatica con grossi movimenti di merci e passeggeri, che hanno origine al suo interno o che semplicemente l'attraversano, in quanto non sembra esserci una rotta alternativa e altrettanto affidabile, in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e costi, almeno per i prossimi 10-15 anni. Si noti anche che l'ultimazione dell'Autostrada Egnatia, così come di altri importanti progetti infrastrutturali oggi in corso su tutto il territorio greco, contribuirà ad incrementare enormemente i flussi di traffico dalla Grecia (soprattutto dal porto di Igoumenitsa) verso il porto di Brindisi e viceversa. La migliore infrastruttura di trasporto offerta, insieme alla riduzione dei costi di percorrenza, nonché al minor numero di attraversamenti di confine, molto probabilmente andranno ad aumentare i volumi con origine/destinazione nel Paese, attirando il traffico dai Paesi vicini.
Analogamente, le previsioni di medio/lungo termine per il traffico a media e breve distanza stimano i flussi di traffico dalla Grecia, dai Paesi balcanici in generale e dalla Turchia in grado di caricare ancor di più in futuro la rete italiana, secondo le direttrici di possibili traffici generati nell'area dei Balcani o della Turchia verso l'Italia o i Paesi dell'Europa centrale ed occidentale, e viceversa.
In tale prospettiva il ruolo del porto di Brindisi assumerà valenza strategica in riferimento al traffico strada-mare-strada e a quello strada-mare-ferrovia, grazie allo sviluppo di traffici instradati attraverso l'Autostrada Egnatia ed il porto di Igoumenitsa in Grecia e il porto di Durres in Albania

Riassumendo quanto analizzato in precedenza si può ragionevolmente prevedere che, con il completamento della rete TEN e PEN nella macro-regione sud orientale europea, si può stimare al 2008 un flusso di traffico transadriatico di 20.180.000 tonn/anno su strada e di 1.990.000 tonn/anno su ferrovia; con un totale complessivo di 22.170.000 tonn/anno.
E' ipotizzabile che il potenziamento e l'incremento di efficienza dei sistemi portuali del Nord Adriatico determini un aumento progressivo della loro quota di questo segmento di domanda, fino ad arrivare al 25% nel 2008 (attualmente tale quota è pari al 15% circa).
In questa presumibile situazione il 75% del flusso totale merci - strada più ferrovia - si dirigerà verso i porti centro-meridionali del Corridoio Adriatico (da Ancona a Brindisi) ed il restante 25% si dirigerà verso i porti settentrionali (da Ravenna a Trieste). La quota diretta sui porti centro-meridionali del Corridoio Adriatico sarà così pari a 15.130.000 tonn/anno su strada e 1.490.000 tonn/anno su ferrovia.
Tale quota si scomporrà a valle dei porti centro-meridionali in due ulteriori componenti:

a) quella diretta in zone del Centro e del Sud d'Italia - pari a circa il 25% del totale complessivo - che effettuerà il segmento finale dello spostamento prevalentemente su mezzo stradale;
b) quella diretta nelle zone del Nord Italia ed in Europa che proseguirà lo spostamento in parte su strada ed in parte su ferrovia.

Quest'ultima componente, che è di notevole interesse per il Sistema Corridoio Adriatico, è stimata al 2008 pari a:

- 1.040.000 tonn/anno che utilizzeranno un sistema RO-RO ferro-mare-ferro,
- 9.830.000 tonn/anno che, in assenza di modificazioni, utilizzeranno un sistema un RO-RO strada-mare-strada,

Il trasferimento di una parte di quest'ultimo flusso verso un sistema RO-RO strada-mare-ferro è obiettivo strategico di livello nazionale, ma anche proprio dell'Area PIT 7, ed è perseguibile mediante un aumento di efficienza dell'area portuale di Brindisi ed il suo più funzionale collegamento con le reti ferroviarie e stradali;

L'analisi dei prevedibili flussi di traffico internazionale a breve, medio e lungo termine deve essere integrata con le previsione di sviluppo locale che determineranno il livello endogeno di domanda di servizi logistici per il prossimo futuro. Tale stima delle previsioni di crescita locale si basa su un modello che permette di individuare il tasso di crescita dell'economia provinciale, partendo dall'analisi della serie storica dei valori del PIL provinciale.

Le previsioni del PIL (pm) nazionale, regionale e provinciale dell'area in esame
(valori in miliardi di lire1995)

Anno	Puglia						Resto d'Italia	Totale Italia
	Bari	**Brindisi**	Foggia	Lecce	Taranto	Totale regionale		
2004	45.028	**8.918**	15.007	17.182	16.756	102.891	1.972.335	2.075.226
2005	45.755	**9.130**	15.321	17.630	17.105	104.942	2.008.676	2.113.618
2006	46.537	**9.366**	15.648	18.025	17.457	107.033	2.045.687	2.152.720
2007	47.334	**9.607**	15.982	18.428	17.816	109.166	2.083.379	2.192.545
2008	48.144	**9.854**	16.323	18.840	18.182	111.342	2.121.765	2.233.107
2009	48.967	**10.107**	16.671	19.260	18.556	113.561	2.160.858	2.274.420
2010	49.805	**10.366**	17.026	19.690	18.937	115.825	2.200.672	2.316.496
2011	50.726	**10.499**	17.365	20.078	19.299	117.968	2.241.384	2.359.352
2012	51.664	**10.633**	17.710	20.474	19.669	120.150	2.282.850	2.403.000
2013	52.620	**10.769**	18.062	20.877	20.045	122.373	2.325.082	2.447.455
2014	53.594	**10.906**	18.421	21.288	20.428	124.637	2.368.096	2.492.733
2015	54.585	**11.044**	18.787	21.707	20.819	126.942	2.411.906	2.538.849
2016	55.543	**11.274**	19.148	22.122	21.204	129.291	2.456.526	2.585.817
2017	56.518	**11.509**	19.515	22.544	21.596	131.683	2.501.972	2.633.655
2018	57.510	**11.749**	19.890	22.975	21.995	134.119	2.548.259	2.682.377
2019	58.519	**11.993**	20.271	23.413	22.402	136.600	2.595.401	2.732.001
2020	59.546	**12.243**	20.660	23.860	22.817	139.127	2.643.416	2.782.544
2021	60.648	**12.470**	21.043	24.302	23.239	141.701	2.692.320	2.834.021
2022	61.770	**12.700**	21.432	24.751	23.669	144.322	2.742.127	2.886.450
2023	62.913	**12.935**	21.828	25.209	24.107	146.992	2.792.857	2.939.849
2024	64.077	**13.175**	22.232	25.676	24.553	149.712	2.844.525	2.994.236
2025	65.262	**13.418**	22.644	26.151	25.007	152.481	2.897.148	3.049.630

Fonte: Elaborazioni ESA

Attraverso le stime, per i diversi scenari temporali, del reddito prodotto sono identificati i tassi di crescita della domanda di traffico dei mezzi leggeri e pesanti. In base alle indicazioni del PGT (Piano Generale dei Trasporti) circa l'elasticità del trasporto rispetto alla crescita del reddito pari a 1,0 per il trasporto merci e 1,1 per il trasporto passeggeri, applicati ai tassi di sviluppo provinciali appena determinati, si stimano i coefficienti di crescita della domanda di trasporto di ciascun bacino provinciale. La determinazione della domanda di trasporto tra i differenti bacini è il risultato della media geometrica dei due fattori di crescita.
Di seguito si riportano i fattori di crescita della domanda disaggregati per il trasporto merci e passeggeri relativi sia ai bacini provinciali sia ai flussi interprovinciali rispetto alla domanda attuale (2002).

Fattori di crescita del trasporto merci e passeggeri interno alla regione Puglia

(Scenari 2005, 2010, 2015, 2020, 2025)

Trasporto merci					
2002	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Brindisi		1,000	1,000	1,000	1,000
Foggia			1,000	1,000	1,000
Lecce				1,000	1,000
Taranto					1,000
Trasporto merci					
2005	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,054	1,067	1,062	1,071	1,062
Brindisi		1,470	1,467	1,473	1,467
Foggia			1,463	1,469	1,463
Lecce				1,476	1,469
Taranto					1,463
2010	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,157	1,199	1,180	1,193	1,177
Brindisi		1,576	1,564	1,572	1,562
Foggia			1,551	1,559	1,549
Lecce				1,568	1,558
Taranto					1,547
2015	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,280	1,306	1,309	1,323	1,304
Brindisi		1,632	1,634	1,643	1,631
Foggia			1,637	1,646	1,633
Lecce				1,654	1,642
Taranto					1,630
2020	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,408	1,449	1,447	1,462	1,438
Brindisi		1,727	1,726	1,735	1,721
Foggia			1,725	1,734	1,719
Lecce				1,743	1,728
Taranto					1,714
2025	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,558	1,603	1,601	1,617	1,591
Brindisi		1,816	1,815	1,825	1,810
Foggia			1,814	1,823	1,808
Lecce				1,833	1,818
Taranto					1,803

Trasporto passeggeri					
2002	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
Brindisi		1,000	1,000	1,000	1,000
Foggia			1,000	1,000	1,000
Lecce				1,000	1,000
Taranto					1,000
Trasporto passeggeri					
2005	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,049	1,061	1,057	1,065	1,057
Brindisi		1,073	1,069	1,077	1,069
Foggia			1,064	1,072	1,064
Lecce				1,080	1,072
Taranto					1,064
2010	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,142	1,180	1,162	1,174	1,160
Brindisi		1,218	1,200	1,213	1,198
Foggia			1,183	1,195	1,180
Lecce				1,207	1,192
Taranto					1,178
2015	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,252	1,275	1,278	1,290	1,273
Brindisi		1,298	1,301	1,314	1,297
Foggia			1,305	1,317	1,300
Lecce				1,330	1,312
Taranto					1,295
2020	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,366	1,402	1,400	1,413	1,392
Brindisi		1,439	1,437	1,451	1,429
Foggia			1,435	1,448	1,427
Lecce				1,462	1,441
Taranto					1,419
2025	Bari	Brindisi	Foggia	Lecce	Taranto
Bari	1,497	1,536	1,534	1,549	1,526
Brindisi		1,577	1,575	1,590	1,566
Foggia			1,573	1,588	1,564
Lecce				1,603	1,579
Taranto					1,555

Fonte: Piano Regionale dei Trasporti

Il riferimento di base per poter garantire il pieno dispiegamento delle capacità produttive territoriali, attraverso l'attivazione di un circuito virtuoso nel quale le potenzialità del sistema logistico intermodale rappresentino il naturale completamento di una diversa capacità produttiva e competitiva delle imprese brindisine sui mercati nazionali ed internazionali, è rappresentato dallo sviluppo delle attività logistiche e di trasporto organizzate intorno al nodo centrale del porto di Brindisi ed articolate in un sistema produttivo policentrico che si sviluppa lungo le direttrici Nord-Sud (Fasano, Ostuni) e Est-Ovest (Francavilla Fontana).

Grazie ad un adeguato rafforzamento della struttura portuale e retroportuale nei suoi aspetti logistici e di servizio, questa innovativa funzione del sistema logistico intermodale può consentire di concepire l'elemento mare non più come barriera, bensì come veicolo di connessioni e volano di sviluppo, in grado di contribuire significativamente all'internazionalizzazione del contesto economico brindisino.
Il nuovo paradigma dello sviluppo economico locale, indicando il "sistema produttivo locale" come unità produttiva di riferimento, evidenza un passaggio di notevole importanza per l'analisi economica e per i susseguenti interventi di *policy:* dal concetto di "reti di impresa" si passa infatti a quello di "rete di territori". Con ciò si tende ad attribuire al territorio un ruolo attivo nei processi di sviluppo secondo le più recenti teorie dello sviluppo endogeno.
Questo nuovo approccio dovrebbe favorire un maggior tasso di crescita del PIL con evidenti effetti distributivi sia in termini spaziali (uno sviluppo più equilibrato sul territorio) che in termini di reddito disponibile per i residenti.
L'analisi delle recenti dinamiche dell'economia provinciale brindisina, pur in presenza di alcuni incoraggianti segnali che vanno nella giusta direzione, indicano che si è ancora lontani da una applicazione sistematica del nuovo paradigma, in considerazione - tra l'altro - che i sistemi produttivi locali rappresentano ancora più un insieme di specializzazioni produttive senza "relazioni" che un vero e proprio sistema territoriale integrato.
Un'economia di area, quindi, troppo poco organizzata in sistemi produttivi "in rete" e caratterizzata da importanti "isole" produttive presenti all'interno dei singoli comuni (Brindisi, Fasano, Ostuni, Francavilla) che, secondo un effetto di "causazione circolare", concentrano e assorbono sempre più ricchezza a scapito delle periferie.
Altro concetto che il nuovo paradigma dello sviluppo locale formula è quello della filiera produttiva. Una integrazione dell'organizzazione produttiva sia di tipo verticale che orizzontale, dove i soggetti presenti nel sistema economico non agiscono come tante singole cellule, ma si organizzano come un unico anche se complesso tessuto produttivo integrato (si veda ad esempio la filiera dell'agroalimentare) che favorisce la creazione di *"reti lunghe"* le cui basi sono sul territorio ma i cui terminali possono collocarsi all'interno del sistema economico internazionale.
Uno dei principali problemi che l'economia dell'Area PIT 7 dovrà perciò affrontare in questo nuovo decennio sarà il passaggio da un modello di sviluppo di tipo endogeno, che pur con fatica e con tante contraddizioni si è cercato di perseguire negli ultimi anni, verso un modello di sviluppo interrelato che ponga al centro del dibattito la capacità del territorio provinciale di internazionalizzarsi. Un percorso di internazionalizzazione che non solo dovrà portare ad un miglioramento della propensione all'esportazione del sistema provinciale ma soprattutto favorire la costituzione di rapporti con l'estero più complessi ed evoluti, come accordi di cooperazione tra imprese, *joint venture,* delocalizzazioni produttive, ecc.
Ciò significa, non tanto internazionalizzare le singole imprese con il semplice aumento delle esportazioni, quanto internazionalizzare l'intera economia provinciale attraverso un processo che si può definire di *"internazionalizzazione del territorio*" e favorire degli scambi con imprese estere attraverso relazioni più complesse.
Occorrerà quindi sostenere la crescita della ricchezza prodotta dall'economia provinciale non solo in funzione dell'apertura ai mercati esteri ma anche e soprattutto perseguendo un miglioramento qualitativo della tipologia di relazioni che non le singole imprese ma i gruppi di imprese intrattengono o potranno potenzialmente intrattenere con l'estero.
Ad una tale idea strategica corrisponde una logica di politica territoriale intesa come "politica di nodi e reti", in cui la localizzazione dei nodi ai vari livelli territoriali e le sinergie tra le reti sono funzionali ad innescare processi di sviluppo in grado di generare risorse secondo la logica dei "vantaggi competitivi". In questo senso, lo sviluppo territoriale deve essere incentrato sull'incentivazione della cooperazione interurbana, sulla valorizzazione delle specializzazioni dei centri urbani dell'area, sulla concentrazione della crescita urbana nelle aree più urbanizzate al fine di preservare gli spazi verdi esistenti e di puntare contestualmente ad un'ipotesi di "centralità distribuita tra capoluogo e periferie", attivando forme di sviluppo locale auto-organizzato nei nodi urbani periferici e promuovendo il loro accesso alle reti di scambio globale.

Le precondizioni che devono sussistere per esaltare tali funzioni relazionali sono individuabili essenzialmente nell'adeguamento della struttura portuale e nell'attivazione di connessioni transfrontaliere. In realtà l'espressione "struttura portuale" è piuttosto limitativa, poiché rappresenta solo il primo passo di questa strategia. La sua evoluzione naturale non potrà che essere "intermodale", cioè basata sull'interconnessione delle diverse reti per assicurare continuità agli itinerari, realizzare nuove reti, adeguare quelle esistenti, armonizzare tecnologie, rendere interoperativi i diversi segmenti appartenenti a diverse modalità.
In questo senso il potenziamento del ruolo del sistema logistico intermodale nel contesto dell'economica territoriale deve prevedere la strutturazione di una rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (potenziamento della dotazione infrastrutturale di intermodalità già vantata dal territorio; ampliamento dell'offerta di aree attrezzate per nuovi insediamenti produttivi; sostegno e diffusione della cultura dell'innovazione (R&S); valorizzazione del capitale umano dell'area; introduzione di tecnologie innovative nelle imprese per perseguire obiettivi di tutela e/o minimizzazione degli impatti ambientali) finalizzato alla creazione di un sistema competitivo.

Questi obiettivi si calano in uno scenario in cui la collocazione geopolitica dell'area interessata dal PIT assume una valenza strategica per l'intera economia territoriale. La sempre maggiore integrazione tra le politiche ed i mercati balcanici e mediterranei costituisce difatti un'opportunità per l'intera provincia di Brindisi. Considerato che normalmente un'adeguata dotazione di infrastrutture fisiche incide notevolmente di per sé sulla determinazione del livello di competitività ed attrattività di un territorio, appare chiaro che l'attivazione dei corridoi internazionali n.8 e n.10 amplifica la necessità di una rete infrastrutturale efficiente ed efficace in termini di fornitura di servizi.

Tali elementi programmatici impattano un'area nella quale già convergono altre iniziative di sviluppo locale che sono tutte coerenti con l'obiettivo di assegnare al sistema logistico intermodale di Brindisi il ruolo di volano dello sviluppo economico dell'intera area PIT.
In particolare è utile ricordare:

a) il finanziamento di oltre 5 Meuro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il progetto "Urban Waterfront" di rifunzionalizzazione dei tratti urbani antistanti lo specchio d'acqua del porto interno;
b) il finanziamento di oltre 50 Meuro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture a disposizione dell'Autorità Portuale di Brindisi per la realizzazione di nuovi accosti per navi passeggeri, per il nuovo terminal passeggeri del Porto di Brindisi e per la sistemazione delle relative vie di accesso;
c) il finanziamento di 310mila euro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per lo Studio di Fattibilità del "Sistema Urbano Portuale" di Brindisi, finalizzato all'efficace organizzazione degli spazi portuali di rilevante interesse turistico (Porticciolo Turistico, Castello Alfonsino, Ex Collegio Tommaseo), per i quali si prevede la costituzione della Società di Trasformazione Urbana;
d) il finanziamento della Regione Puglia (Misura 5.1) per la riqualificazione urbana del capoluogo che contempla numerosi interventi sulle zone-bersaglio contigue al Porto;
e) i finanziamenti residui del Patto territoriale per l'industria e il turismo a disposizione per ulteriori interventi nel settore turistico;
f) i finanziamenti del Patto territoriale per l'agricoltura, a disposizione delle 82 aziende beneficiarie per il miglioramento dei processi produttivi;
g) i finanziamenti del PIT 8 "Sviluppo ed innovazione dell'economia agricola e rurale attraverso l'integrazione e la diversificazione produttiva area ionica salentina" che coinvolge tutti i 20 Comuni dell'Area PIT 7.
h) la previsione di finanziamento del P.R.T. Puglia che ipotizza per l'Area PIT 7
   - 234,3 Meuro per il Porto di Brindisi all'interno del più generale Progetto Integrato Sistemi Portuali Regionali incluso il District Park;
   - 30,6 Meuro per l'Aeroporto di Brindisi all'interno del più generale Piano degli Aeroporti nazionali e regionali;
   - 46,4 Meuro per il Centro Intermodale di Brindisi e 55,2 Meuro per i Centri logistici integrati jonico-salentino e di Francavilla Fontana

1.3.10 Il fabbisogno di sicurezza e legalità nell'area PIT 7

L'affermazione di un sistema produttivo efficiente e competitivo presuppone la piena realizzazione di condizioni di sicurezza. In assenza di tali condizioni viene meno non solo la possibilità di trarre dall'attività imprenditoriale il giusto profitto, ma anche la determinazione stessa ad avviare nuove attività o a portare a compimento quelle già intraprese.
La sicurezza non può rappresentare una variabile economica, al pari di altri fattori di mercato, rappresentando un imprescindibile dato di partenza ed un diritto fondamentale delle popolazioni la cui tutela coinvolge tutti gli attori dello sviluppo locale e della vita sociale dell'Area PIT 7.
Il territorio dell'Area PIT 7 è interessato da fenomeni criminosi che coinvolgono direttamente le attività economiche e le imprese manifatturiere territoriali, creando evidenti ostacoli alla serena affermazione delle attività produttive e commerciali. L'avvenuto radicamento di tali fenomeni è stata più volte denunciata dalle imprese stesse, dalle loro Associazioni di categoria, dalla Commissione Nazionale Antimafia. .
Tali circostanze, già da tempo note agli operatori economici e alle Istituzioni, non hanno però portato alla definizione di una strategia organica di lotta a tali crimini, quanto piuttosto, alla sovrapposizione di ripetuti interventi di contrasto del singolo episodio criminoso che, in ragione della loro occasionalità, hanno rappresentato un fragile argine alla proliferazione del fenomeno. Ciò, oltre che compromettere la sicurezza delle attività produttive, rischia di scoraggiare imprese di primaria importanza del panorama nazionale e internazionale ad investire nell'area.
Emerge con forza, quindi, l'esigenza di intervenire a supporto del sistema produttivo territoriale, al fine di ripristinare le condizioni ottimali per lo sviluppo del sistema economico locale e di migliorare sensibilmente le precarie condizioni (economiche e sociali) degli attori dello sviluppo locale che hanno dovuto subire le conseguenze di tali gravi reati.

In questo senso si muove l'Intesa Istituzionale di Programma Stato – Regione Puglia (recepita dall'Ente con provvedimento n.95 del 9 febbraio 2000 e successivamente ratificata dal CIPE nella seduta del 15 febbraio 2000), così come integrata il 23 dicembre 2002 con il Protocollo d'Intesa sull'Accordo di Programma Quadro denominato "Sicurezza per lo Sviluppo".
L'integrazione dell'Intesa Istituzionale (originariamente circoscritta a quattro aree di intervento – Sviluppo locale, Beni Culturali, Trasporti e Viabilità, Acqua) è scaturita da un'iniziativa del Governo Centrale e da successivi incontri con i rappresentanti dell'Ente Regione. Essa va necessariamente letta congiuntamente al Protocollo di Intesa tra Ministero dell'Interno, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Regione Puglia sottoscritto il 17 marzo 2003 presso la Prefettura di Bari a firma del Presidente della Regione Fitto e dei rappresentanti dei Ministeri dell'Interno e dell'Economia e delle Finanze, dal quale si evincono alcuni elementi importanti:

1) l'Accordo di Programma Quadro darà attuazione al Programma Operativo Nazionale "*Sicurezza per lo Sviluppo del Mezzogiorno d'Italia*", le cui indicazioni dovranno necessariamente essere rispettate nell'individuazione di possibili attività a beneficio dell'Area PIT 7;
2) oggetto dell'Accordo di Programma Quadro dovrà essere un programma pluriennale di interventi che le parti si accingono ad individuare in tempi brevissimi e che potrebbe a pieno titolo interessare l'Area PIT 7, fornendo strumenti indispensabili al perseguimento dell'obiettivo di realizzare migliori condizioni per l'esercizio delle attività imprenditoriali ed economiche;
3) tali interventi dovranno essere riferiti a tre diverse linee programmatiche, la cui funzionalità alla soddisfazione di precise esigenze del territorio risulta di tutta evidenza:
   a) ***accrescere e diffondere la cultura della legalità e della democrazia***, con particolare attenzione verso:
      - promozione culturale delle giovani generazioni al rispetto dei valori della legalità;
      - iniziative contro la dispersione scolastica e per l'inclusione della marginalità sociale;
      - interventi a favore delle fasce deboli e delle vittime della criminalità;
   b) ***potenziare, generalizzare e rendere permanente il monitoraggio degli investimenti pubblici*** al fine della trasparenza e della salvaguardia delle infiltrazioni criminali ed accelerare l'individuazione dei patrimoni illeciti e la loro restituzione alla legalità, con particolare attenzione verso:
      - il ciclo degli investimenti legato al Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006;
      - promozione dell'utilizzo sociale dei beni confiscati;
      - le concentrazioni territoriali di investimenti pubblici;
   c) ***potenziare ed integrare sul territorio il servizio offerto dalle Forze dell'Ordine***, nazionali e locali, con particolare attenzione verso:
      - incremento delle dotazioni tecnologiche e della loro integrabilità operativa;
      - interventi per l'ottimizzazione della logistica;
      - omogeneizzazione delle modalità operative d'intervento attraverso iniziative di formazione congiunta.

In questo quadro appare quanto meno auspicabile che in tempi brevi - in considerazione della specificità del contesto produttivo di riferimento - aumentare i livelli di controllo delle zone industriali, con particolare riferimento a quella di Brindisi, assicurando un efficace monitoraggio in primo luogo attraverso il potenziamento del dispositivo di collegamento degli impianti di teleallarme e video-sorveglianza delle imprese allocate nelle zone industriali alle sale operative di polizia e carabinieri. Tale dispositivo dovrà essere implementato con il collegamento alle sale operative delle imprese del comprensorio che dovranno essere stimolate attraverso adeguate forme di incentivi (la copertura finanziaria potrà essere assicurata nell'ambito del PON Sicurezza).

1.4 DESCRIZIONE ANALITICA DELLA SITUAZIONE AMBIENTALE DELL'AREA PIT 7

1.4.1 L'analisi ambientale preliminare e la Matrice del contesto ambientale del PIT 7

Dal punto di vista ambientale, il territorio dell'area PIT 7 presenta una condizione di generale criticità rispetto a ciascuna componente, così come è dimostrato dall'esame analitico delle informazioni riportate dalla Matrice del Contesto Ambientale di seguito illustrata.

MATRICE DEL CONTESTO AMBIENTALE DEL PIT 7

Comuni	Codice ISTAT	Provincia	Popolazione 21 ottobre 2001	Ripartizione percentuale popolazione	Superficie territoriale (ettari)	Ripartizione percentuale superficie
Brindisi	16074001	Brindisi	89.081	22,14%	32.843	17,86%
Carovigno	16074002	Brindisi	14.960	3,72%	10.544	5,73%
Ceglie Messapica	16074003	Brindisi	21.370	5,31%	13.033	7,09%
Cellino San Marco	16074004	Brindisi	6.818	1,69%	3.741	2,03%
Cisternino	16074005	Brindisi	12.078	3,00%	5.405	2,94%
Erchie	16074006	Brindisi	8.740	2,17%	4.403	2,39%
Fasano	16074007	Brindisi	38.667	9,61%	12.880	7,00%
Francavilla Fontana	16074008	Brindisi	36.274	9,01%	17.529	9,53%
Latiano	16074009	Brindisi	15.371	3,82%	5.478	2,98%
Mesagne	16074010	Brindisi	27.587	6,86%	12.260	6,67%
Oria	16074011	Brindisi	15.209	3,78%	8.346	4,54%
Ostuni	16074012	Brindisi	32.901	8,18%	22.367	12,16%
San Donaci	16074013	Brindisi	7.117	1,77%	3.420	1,86%
San Michele Salentino	16074014	Brindisi	6.248	1,55%	2.616	1,42%
San Pancrazio Salentino	16074015	Brindisi	10.551	2,62%	5.590	3,04%
San Pietro Vernotico	16074016	Brindisi	15.004	3,73%	4.599	2,50%
San Vito dei Normanni	16074017	Brindisi	20.070	4,99%	6.637	3,61%
Torchiarolo	16074018	Brindisi	5.127	1,27%	3.212	1,75%
Torre Santa Susanna	16074019	Brindisi	10.614	2,64%	5.497	2,99%
Villa Castelli	16074020	Brindisi	8.635	2,15%	3.474	1,89%
Totali		**Totali**	**402.422**	**100%**	**183.874**	**100%**

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI				
	ARIA	ACQUA	SUOLO		
	Numero Impianti industriali	Acque marine	Rischio (R4) idrogeologico	Rischio desertificazione	%
Brindisi			NO	Area molto sensibile	18%
Carovigno			evento meteoclimatico	Area mediamente sensibile	0%
Ceglie Messapica			NO	Area mediamente sensibile	0%
Cellino San Marco			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	2%
Cisternino			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	3%
Erchie			NO	Area mediamente sensibile	0%
Fasano			evento meteoclimatico	Area mediamente sensibile	0%
Francavilla Fontana			NO	Area molto sensibile	10%
Latiano			evento meteoclimatico	Area mediamente sensibile	0%
Mesagne			crollo	Area molto sensibile	7%
Oria			NO	Area molto sensibile	5%
Ostuni			evento meteoclimatico	Area mediamente sensibile	0%
San Donaci			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	2%
San Michele Salentino			evento meteoclimatico	Area mediamente sensibile	0%
San Pancrazio Salentino			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	3%
San Pietro Vernotico			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	3%
San Vito dei Normanni			NO	Area molto sensibile	4%
Torchiarolo			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	2%
Torre Santa Susanna			NO	Area molto sensibile	3%
Villa Castelli			evento meteoclimatico	Area molto sensibile	2%

Totali		Km. 13,1 non balneabile su Km. 115,8 totale costa			**64%**
Valore dell'indicatore		**11,31%**	**60%**	**aree molto sensibili in % =**	**64%**
Soglie di criticità			**Criticità:-alta**, i PIT in cui più del 30% dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4-**media**, i PIT in cui tra il 15 e il 30 % dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4-**bassa**, i PIT in cui tra il 5 e il 15 % dei Comuni interessati si riscontra il livello di rischio R4	**Criticità:-alta**, le aree molto sensibili del PIT sono > 50% -**media** le aree molto sensibili del PIT sono comprese tra il 20 e il 50%-**bassa**, le aree molto sensibili del PIT sono inferiori al 20%	
Grado di criticità		**ALTA**	**ALTA**	**ALTA**	

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI		
	SUOLO	RIFIUTI	
	Siti contaminati	Produzione Rifiuti	Gestione RSU
Brindisi	Salina vecchia (Disc. spec. e peric.) Cillarese (Disc. abusiva) * Saline di Brindisi * Saline di Brindisi Disc. Ex * c/o ENICHEM - Aree Sud e S.E. (Discarica olii residui ed idrocarb.) * Loc. Formica - c/o CAVED Srl * c/o Coop. Agricola Cilarese (Stocc. Rif. Tossici) * Via N. Brandi, 19 - Melacca F.sco (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * Via Romagna, 3 - Nobile G.ppe (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * S.P. per Lecce, 12 - Capoccia G. (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * C.da Albanese - Pastore G.V. (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * c/o Italcarri Srl - Valente G. (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * S.P. per Lecce, 24/B - De Virgilio (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * Autoricambi Manni e Castrignano (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * Loc. Autigno - Monticava Strade srl (Inadempimenti) * Loc. Pittachi (Inottemperanza Ordinanza Sind.) * c/o abitazione di Leone Crocifisso (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * c/o abit. di Manzone M. e Bagnulo (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * C.da Caputi - Tanzi F.sco (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * attiguo opificio Micorosa e Petrolchim. (Stoccaggio abusivo) * su proprietà di Giannone Americo (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * Loc. Cerano masseria Cefalo (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * Strada Paticchi masseria (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * su proprietà di Spedicato Raffaele (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * su proprietà di Suma Oronzo (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi) * MONTELL SpA (Situazione di inquinamento) * Staz. Serv. Shell Italia - Via Appia (Situazione di inquinamento) * POLIMERI EUROPA (Situazione di inquinamento) * CHEMGAS interno Petrolchimico (Situazione di inquinamento) * ex deposito Agip Petroli (Situazione di inquinamento) * LEPETIT SpA (Situazione di inquinamento) * ENICHEM interno Petrolchimico (Situazione di inquinamento)	40.331	37.851
Carovigno	* c/o TRA.DE.CO. (scarico liquami in fogna) * esposto Sigg. Alemanni *Siti vari (Situazione di inquinamento) * C.da Argentieri - Nigro G.ppe (Disc. Sansa e acque di veget.) * S.P. Carovigno-Serranova-S.Vito dei Normanni (Discarica abusiva)	9.080	9.055

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI		
	SUOLO	RIFIUTI	
	Siti contaminati	Produzione Rifiuti	Gestione RSU
Ceglie Messapica	NO	7.541	7.341
Cellino San Marco	* c/o abit. Renna Vincenzo Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi	3.462	3.383
Cisternino	* c/o abit. Mignolo A. e Miccoli G. Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi * Via Brindisi,213 (Vignola L.zo) Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi	4.875	4.753
Erchie	NO	3.758	3.684
Fasano	* S.S. 379 - Km.1 Svers. Accid. da autocisterna * C.da Garzano Sversam. Materiale di risulta * C.da S. Angelo Sversam. Materiale di risulta	21.351	20.443
Francavilla Fontana	NO	16.818	15.734
Latiano	Mariano Disc. Bon. Pozzello (Rottami Pug.) Auto dem. Pozzello (Cirac") Auto dem.	7.047	6.797
Mesagne	NO	14.529	14.220
Oria	NO	6.585	6.323
Ostuni	Mass. Grottone Disc. R.s.u., spec. E per.	17.147	16.612
San Donaci	* Staz. Serv. Shell Italia - Via Cellino Situazione di inquinamento	3.252	3.085
San Michele Salentino	Sardella di S. Michele Disc. R.s.u. spec. E per.	2.680	2.598
San Pancrazio Salentino	* Loc. Pezza (Deposito abusivo rifiuti)	4.753	4.698
San Pietro Vernotico	Pallitica Disc. R.s.u. spec. E perC.da * Giardino Grande Scarico liquami * su propriet^ di De Carlo F.sco Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi * carrozzeria di Drazza Giampiero Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi	7.264	7.115
San Vito dei Normanni	NO	8.320	7.586
Torchiarolo	* Loc. Presepe (Scarico materiale di risulta) * c/o autofficina di Canoci Pietro (Racc. e Smaltim. Rif. Pericolosi)	3.170	2.983
Torre Santa Susanna	Ponticelli Disc. Abusiva Pezza Viva Disc. Abusiva	4.795	4.738
Villa Castelli	NO	3.665	3.630
Totali		**190.423**	**182.629**

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI		
	SUOLO	RIFIUTI	
	Siti contaminati	Produzione Rifiuti	Gestione RSU
Valore dell'indicatore	**40% e 32 siti su Brindisi**	**Kg. 462,68** per abitante/anno	**0,96%**
Soglie di criticità	Si individuano le seguenti categorie di criticità: -**alta**, se in almeno il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti inquinati oppure in un solo comune il numero di siti inquinati è >10 -**media**, se tra il 30 e il 50% dei Comuni si riscontrano 1 o più siti	Criticità: -**alta**, i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti >400 kg/ab anno -**media**, i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti pari 300,400 kg/ab anno -**bassa**, i PIT in cui la media dei Comuni produce una quantità di rifiuti <300 kg/ab anno	**Criticità** se il valore dell'indicatore è superiore alla media regionale.
Grado di criticità	**ALTA**	**ALTA**	**ALTA**

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI			
	RIFIUTI	ECOSISTEMI NATURALI		
	Gestione RSU	Tipologia Area	Presenza aree protette (L.394/91, L.R.19/97)	Estensione ettari
Brindisi	2.480	A.N.P. (L.R. 19/1997)	Bosco di Cerano	1.158
		A.N.P. (L.R. 19/1997)	Bosco di Santa Teresa e I Lucci	2.026
		A.N.P. (L.R. 19/1997)	Saline di Punta della Contessa	1.113
		proposto S.I.C.	Bosco di Tramazzone	126
		proposto S.I.C. anche Z.P.S.	Stagni e Saline Punta della Contessa	214
		proposto S.I.C.	Bosco dei Lucci	26
		proposto S.I.C.	Torre Guaceto e Macchia San Giovanni	251
		proposto S.I.C.	Bosco di Santa Teresa	39
		proposto S.I.C.	Bosco Curtipetrizzi	57
		proposto S.I.C. anche Z.P.S.	Torre Guaceto	548
		proposto S.I.C.	Foce Canale Giancola	54
Carovigno	25	proposto S.I.C.	Torre Guaceto e Macchia San Giovanni	vedi Brindisi
		proposto S.I.C. anche Z.P.S.	Torre Guaceto	vedi Brindisi
Ceglie Messapica	200	proposto S.I.C.	Murgia di Sud-Est	Area su più Comuni
Cellino San Marco	83	proposto S.I.C.	Bosco Curtipetrizzi	vedi Brindisi
Cisternino	122	proposto S.I.C.	Murgia di Sud-Est	Area su più Comuni
Erchie	74			
Fasano	908	A.N.P. (L.R. 19/1997) proposto S.I.C.	Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo	423
Francavilla Fontana	1.079			
Latiano	250			
Mesagne	309			
Oria	262			
Ostuni	353	A.N.P. (L.R. 19/1997) proposto S.I.C.	Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo	vedi Fasano
		proposto S.I.C.	Murgia di Sud-Est	Area su più Comuni
San Donaci	167			
San Michele Salentino	83			

COMUNI	COMPONENTI AMBIENTALI			
	RIFIUTI	ECOSISTEMI NATURALI		
	Gestione RSU	Tipologia Area	Presenza aree protette (L.394/91, L.R.19/97)	Estensione ettari
San Pancrazio Salentino	55			
San Pietro Vernotico	149	A.N.P. (L.R. 19/1997)	Bosco di Cerano	vedi Brindisi
San Vito dei Normanni	802			
Torchiarolo	187			
Torre Santa Susanna	57			
Villa Castelli	35			
Totali	**7.680**			**6.035**
Valore dell'indicatore	**4,03%**	**3,28%**	**13**	
Soglie di criticità	**Criticità:** **-alta,** i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta <5% **-media,** i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta compreso nell'intervallo 5-10% **-bassa,** i PIT in cui il valore medio della raccolta differenziata risulta >10%	**Criticità**: **-alta**, la somma in percentuale delle superfici delle aree naturali (complessivamente) è > 12% **-media**, la somma in percentuale delle superfici delle aree naturali (complessivamente) è compresa nell'intervallo 4-12% **-bassa**, la somma in percentuale delle superfici delle aree naturali (complessivamente) è <4%	**Criticità:** **-alta**, più di 10 ricorrenze di ciascuna area protetta per ogni comune del PIT **-media**, tra 5 e 10 ricorrenze di ciascuna area protetta per ogni comune del PIT **-bassa**, meno di 5 ricorrenze di ciascuna area protetta per ogni comune del PIT	
Grado di criticità	**ALTA**	**BASSA**	**BASSA**	

Comuni	COMPONENTI AMBIENTALI	
	RISCHIO TECNOLOGICO	RISCHIO TECNOLOGICO
	Aziende soggette a rischio di incidente rilevante	Aree ad elevato rischio di crisi ambientale
Brindisi	Basell Poliolofine Italia spa - Deposito di gas liquefatti (art. 6 D.lg. 334/99) Aventis bulk spa - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 6 D.lg. 334/99) Enel produzione spa - Centrale termoelettrica (art. 6 D.lg. 334/99) Basell Brindisi spa - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 6 D.lg. 334/99) Ipem (industria petroli meridionale) spa - Deposito di gas liquefatti (art. 8 D.lg. 334/99) Chemgas srl - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 8 D.lg. 334/99) Polimeri europa srl - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 8 D.lg. 334/99) Enichem spa - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 8 D.lg. 334/99) Dow Poliuretani Italia srl - Stabilimento chimico o petrolchimico (art. 8 D.lg. 334/99)	**SI**
Carovigno		NO
Ceglie Messapica		NO
Cellino San Marco		**SI**
Cisternino		NO
Erchie		NO
Fasano		NO
Francavilla Fontana	Sansoliva srl - Deposito di oli minerali (art. 6 D.lg. 334/99)	NO
Latiano		NO
Mesagne		NO
Oria		NO
Ostuni		NO
San Donaci		NO
San Michele Salentino		NO
San Pancrazio Salentino		NO
San Pietro Vernotico		**SI**
San Vito dei Normanni		NO
Torchiarolo		**SI**
Torre Santa Susanna		NO
Villa Castelli		NO
Totali		
Valore dell'indicatore	**10**	**4**
Soglie di criticità	**Criticità:** -**alta**, se l'incidenza è > 5; -**media**, se l'incidenza è compresa tra 2 e 5; -**bassa**, se l'incidenza è <2.	Le aree individuate dai PIT vengono classificate critiche se almeno un comune ricade in aree a rischio di crisi ambientale. Sono considerate non critiche se nessun comune ricade in aree a rischio di crisi ambientale
Grado di criticità	**ALTA**	**ALTA**

Comuni	COMPONENTI AMBIENTALI			
	AMBIENTE URBANO	PATRIMONIO STORICO ARCHITETTONICO ARCHEOLOGICO E PAESAGGISTICO	ALTRO	
			PIS / PIT	Comunità Montana
Brindisi			PIT 8 Area jonico-salentina PIS 12 Itinerario turistico culturale Normanno Svevo Angioino	
Carovigno			PIT 8 Area jonico-salentina	
Ceglie Messapica			PIT 8 Area jonico-salentina	
Cellino San Marco			PIT 8 Area jonico-salentina	
Cisternino			PIT 8 Area jonico-salentina	
Erchie			PIT 8 Area jonico-salentina	
Fasano			PIT 8 Area jonico-salentina	
Francavilla Fontana			PIT 8 Area jonico-salentina PIS 11 Itinerario turistico culturale Barocco Pugliese	
Latiano			PIT 8 Area jonico-salentina	
Mesagne			PIT 8 Area jonico-salentina PIS 11 Itinerario turistico culturale Barocco Pugliese	
Oria			PIT 8 Area jonico-salentina PIS 12 Itinerario turistico culturale Normanno Svevo Angioino	
Ostuni			PIT 8 Area jonico-salentina	
San Donaci			PIT 8 Area jonico-salentina	
San Michele Salentino			PIT 8 Area jonico-salentina	
San Pancrazio Salentino			PIT 8 Area jonico-salentina	
San Pietro Vernotico			PIT 8 Area jonico-salentina	
San Vito dei Normanni			PIT 8 Area jonico-salentina PIS 12 Itinerario turistico culturale Normanno Svevo Angioino	
Torchiarolo			PIT 8 Area jonico-salentina	
Torre Santa Susanna			PIT 8 Area jonico-salentina	
Villa Castelli			PIT 8 Area jonico-salentina	
Totali				
Valore dell'indicatore				
Soglie di criticità				
Grado di criticità				

1.4.2 L'analisi delle criticità ambientali dell'Area PIT 7

a) Popolazione e territorio

L'area di riferimento del PIT 7 è composta dai Comuni compresi nei Sistemi Produttivi Locali che fanno capo a Fasano (SPL 15) e Brindisi (SPL 16) per un totale di 20 Comuni, che peraltro coincidono con i confini amministrativi della Provincia di Brindisi.

L'area del PIT 7 così individuata evidenzia una popolazione complessiva pari a 402.422 abitanti, con una superficie territoriale complessiva di 183.874 ettari ed una densità di 218,9 abitanti per kmq..

b) Aria

I dati di riferimento della situazione ambientale con riferimento alla componente "aria" non sono disponibili, a causa dei ritardi che caratterizzano la realizzazione e l'entrata in funzione della rete di monitoraggio pubblica prevista per i Comuni dell'Area PIT 7 che sono anche ricompresi nell'Area di Rischio Ambientale di Brindisi (Comuni di Brindisi, San Pietro Vernotico, Cellino San Marco, Torchiarolo).

Esistono alcuni dati di "parte prima" (cioè forniti direttamente dal produttore) che, ovviamente, non possono essere considerati in alcun modo probanti. Tra questi è utile citare quelli che le società Edipower (Centrale termoelettrica Brindisi Nord) ed Enel (Centrale termoelettrica di Brindisi Sud – Cerano) sono impegnati per convenzione con gli Enti locali a fornire al locale Presidio Multizonale di Prevenzione (PMP).

Tali dati riferiscono per ciascun gruppo in attività le emissioni in aria di SO_2 e NO_2 , oltre che il carico elettrico in Mw, la portata dei combustibili liquidi (orimulsion in t/h), solidi (carbone in t/h), gassosi (metano in m^3/h) utilizzati per la loro alimentazione, secondo un criterio di media oraria normalizzata.

I livelli di emissione riferiti dai produttori sono generalmente all'interno dei valori di legge (SO_2 = 250 ug/m^3; NO_2 = 200 ug/m^3), ma questo non attenua l'**altissimo livello di criticità** della componente "aria", peraltro già riconosciuto dalla legge con l'istituzione dell'Area di Rischio Ambientale di Brindisi.

Analogamente è del tutto assente la disponibilità di dati attendibili di rilevamento dell'incidenza di materiale particolato (PTS), di monossido di carbonio, di benzene, di piombo e delle emissioni che possono arrecare danni allo strato di ozono.

Nonostante questa generale difficoltà al reperimento di dati ed informazioni attendibili, è assolutamente indiscutibile che il livello di criticità della componente "aria" nell'area individuata per il PIT 7 sia altissimo, per la contestuale presenza di enormi concentrazioni industriali che esercitano influssi diretti su tutto il territorio osservato, nonché per la diffusa presenza di aree urbane congestionate nelle quali coesistono fenomeni di scarsa qualità dei servizi di trasporto pubblico (con relativo carico sui trasporti privati) e di nullo e/o scarso monitoraggio della qualità dell'aria urbana.

c) Acqua

Acque marine

Il livello di criticità delle acque marine nei Comuni del PIT 7 risulta sicuramente **alto**.

I dati integrali della Provincia di Brindisi (i cui tratti di costa sono tutti relativi al Mar Adriatico) individuano nell'11,31% i tratti di costa non balneabile (Km. 13,1) su un totale di Km. 115,8 totale di costa di pertinenza.

Acque interne (superficiali e sotterranee)

L'attuale approvvigionamento idrico potabile della Puglia ammonta a circa 570 Mmc/anno prelevati alla fonte, rivenienti per il 28% da sorgenti, per il 50% da invasi e per il restante 22% da acque sotterranee.

Le principali fonti di approvvigionamento idrico potabile della Puglia sono le fonti extraregionali (443 Mmc/anno). A queste si aggiunge un elevato prelievo di acque sotterranee (circa 90.000 pozzi censiti con un prelievo pari a oltre 127 Mmc/anno).

Notevole è il fenomeno delle perdite lungo gli acquedotti principali e le reti di distribuzione, con una rete estesa per 18.000 km. Le stime operate indicano in circa 92 Mmc/anno le perdite dovute a vetustà o inadeguatezza tecnica delle reti.

Il sistema irriguo pugliese è alimentato ancora in massima parte dalle acque sotterranee con alcune fluenze degli schemi idrici principali. Il consumo idrico complessivo è dell'ordine di 300Mmc/anno; le aree irrigabili ammontano a circa 215.000 Ha, delle quali solo il 43 %, 91.000 Ha, risultano effettivamente irrigate, con un notevolissimo incremento, di oltre il 100%, negli ultimi dieci anni.

Il massiccio ricorso all'utilizzazione delle acque di falda, sia ai fini potabili che ai fini irrigui e produttivi, desta notevole preoccupazione per il rischio connesso di depauperamento e salinizzazione della risorsa idrica sotterranea.

Questo scenario di livello regionale è assolutamente applicabile all'area PIT 7, definendo il **livello di criticità delle acque superficiali e sotterranee del territorio molto alta**.
Nell'area PIT 7 grande importanza naturalistica ed ambientale hanno invece i corpi d'acqua di transizione, classificabili come lagune, aree palustri e laghi costieri, che in gran parte fanno parte del costituendo Sistema Regionale per la Conservazione della Natura (Aree Naturali Protette, proposti Siti di Importanza Comunitaria, Zone di Protezione Speciale), di cui si approfondirà l'analisi nel capitolo dedicato agli ecosistemi naturali.
In linea generale, tuttavia, la maggior parte degli ecosistemi acquatici superficiali evidenziano condizioni di equilibrio instabile, in cui è alto il rischio di degrado, e necessitano interventi di razionalizzazione delle conoscenze esistenti e di monitoraggio della qualità delle acque.

Servizi ed infrastrutture idriche, fognarie e depurative
Il sistema di depurazione delle acque è fortemente condizionato dalla particolare conformazione del territorio e dalla natura carsica del sottosuolo, fattori che esercitano una decisa influenza sullo smaltimento dei reflui e dei fanghi, determinando spesso situazioni di particolare complessità ed onerosa soluzione, specialmente per gli abitati della fascia costiera.
Inoltre, la caratteristica del sistema orografico superficiale, costituito da incisioni più o meno profonde interessate da rari fiumi a regime torrentizio, fa sì che i reflui provenienti dagli impianti di depurazione che interessano detto sistema ne costituiscono quasi sempre l'unica portata fluente. Conseguenze sono la diffusione di numerosi casi di smaltimento nel sottosuolo attraverso vie naturali (grave e simili) e artificiali (pozzi di scarico) e sul suolo (campi di spandimento).
Il sistema complessivo di depurazione è completato dalle reti fognanti che allo stato non riescono a servire il 100% della popolazione residente, con un ampia diffusione, soprattutto nelle aree interne, di pozzi neri. **Il livello di criticità delle infrastrutture idriche, fognarie e depurative risulta quindi essere assolutamento alto**.

d) Suolo
Rischio (R4) idrogeologico
Con riferimento al rischio (R4) idrogeologico l'area PIT 7 si configura come area ad **alta criticità**, con 12 Comuni su 20 nei quali viene rilevato il rischio di evento alluvionale e/o meteoclimatico e con un indicatore complessivo di rischio per l'area pari ad un valore del 60% dei Comuni dell'area interessati dal potenziale evento.

Rischio desertificazione
Con riferimento al rischio desertificazione l'area PIT 7 si configura come area ad **alta criticità**, con 13 Comuni su 20 classificati come aree"molto sensibili", per un totale di superficie interessata pari al 64% dell'intera area PIT.

Siti contaminati
Con riferimento ai siti contaminati l'area PIT 7 si configura come area ad **alta criticità**, con il 40% dei Comuni che denunciano la presenza di siti inquinati e con il Comune di Brindisi nel quale si riscontra la presenza di 32 siti inquinati (quindi ben oltre il limite di 10).

e) Rifiuti
Con riferimento alla gestione dei rifiuti l'area PIT 7 si configura come area ad **alta criticità**, con una produzione di Kg. 462,68 annui per abitante, una percentuale di conferimento in discarica del 96% del totale della produzione di RSU e con un livello di raccolte differenziate assolutamente insufficiente, pari allo 4,03%% del totale dei rifiuti prodotti.
Con riferimento al sistema di conferimento dei rifiuti, l'area PIT 7 denuncia un **livello di criticità molto alto**, atteso che nel territorio di riferimento si verificano entrambe le condizioni che determinano il superamento della soglia di criticità (concentrazione all'interno di uno stesso Comune di più impianti di trattamento/smaltimento; presenza di impianti di trattamento/smaltimento per rifiuti pericolosi).

f) Ecosistemi Naturali
La componente "ecosistemi naturali" del PIT 7 rappresenta una grande ricchezza ambientale del territorio di riferimento. Infatti sono ben 13 gli ecosistemi naturali che, nelle diverse classificazioni di area naturale protetta, siti di importanza comunitaria, zone di protezione speciale, sono comunque oggetto di particolare attenzione anche in carenza di perfezionamento delle procedure per il loro riconoscimento.
L'estensione complessiva degli ecosistemi naturali (Aree Naturali Protette, Siti di Importanza Comunitaria, Zone di protezione Speciale) che fanno capo al territorio dell'area PIT 7 è di 6.035 ettari che interessano i confini amministrativi di 8 Comuni.

Sulla scorta degli indicatori messi a punto dall'Autorità Ambientale dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Puglia la criticità della componente "ecosistemi naturali" dell'area PIT 7 è da considerare **bassa**, atteso che l'estensione complessiva degli ecosistemi naturali rappresenta il 3,28% dell'intero territorio dell'area PIT 7, non superando quindi la prima soglia di criticità indicata nella percentuale del 4%.
Il valore dell'indicatore della ricorrenza di ciascuna area naturale protetta nei Comuni dell'area PIT 7 risulta anche esso essere di **criticità bassa**, giacché tutti gli ecosistemi naturali presenti in zona si posizionano al di sotto di 5 ricorrenze per ciascuna area nei comuni del PIT 7.

g) Rischio Tecnologico

Il valore dell'indicatore di rischio tecnologico identificato per l'area PIT 7, con riferimento alla presenza di impianti soggetti a rischio di incidente rilevante colloca, il territorio in una fascia di **criticità alta** (10). Più in dettaglio il rischio di incidente rilevante è massimamente concentrato nell'area industriale di Brindisi per la contemporanea presenza di impianti di produzione energetica, chimica e farmaceutica.
Il territorio dell'area PIT 7 è altresì caratterizzato da **alta criticità** avuto riguardo alla presenza di Comuni ricompresi in Aree ad elevato rischio di crisi ambientale. Nello specifico i Comuni dell'area PIT 7 che sono individuati per l'Area di crisi ambientale di Brindisi risultano essere identificati in Brindisi, San Pietro Vernotico, Cellino San Marco, Torchiarolo.

h) Ambiente Urbano

I dati di riferimento per una valutazione approfondita dell'ambiente urbano all'interno dei Comuni che fanno capo al PIT 7 non sono facilmente reperibili per un ritardo storico delle stesse amministrazioni comunali verso l'individuazione di nuovi criteri che sostanzino la qualità della vita urbana come la quota di verde pubblico pro capite, l'efficienza del servizio pubblico di trasporto, gli strumenti di pianificazione a carattere ambientale.
Al di là della disponibilità dei dati di riferimento per l'individuazione del livello di criticità della componente "ambiente urbano" nel PIT 7, è indiscutibile che l'esperienza del vissuto e la conoscenza dei livelli di qualità della vita del territorio comporta un giudizio di **criticità**:

- **alta** con riferimento alla popolazione (presenza del capoluogo Brindisi nell'area PIT 7);
- **alta** con riferimento al numero di corse annue / popolazione residente (media inferiore a 50 corse/anno/abitante);
- **alta** con riferimento al numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati (non si ha notizia di strumenti di pianificazione ambientale adottati nei Comuni dell'area PIT);
- **alta** con riferimento alla superficie destinata a verde urbano / popolazione residente (media della superficie di verde urbano pro capite inferiore a 2 mq).

i) Patrimonio storico architettonico archeologico e paesaggistico

La ricchezza del patrimonio storico, architettonico, archeologico e paesaggistico che fa capo all'area del PIT 7 sono testimoniati dal coinvolgimento di ben 5 Comuni dell'area stessa negli interventi previsti dai PIS con riferimento agli itinerari turistico-culturali del Barocco Pugliese e del periodo Normanno-Svevo-Angioino, nonché dal patrimonio paesaggistico e naturalistico di cui si è già riferito nella sezione "ecosistemi naturali".

l) Altro

Si segnala che i 20 Comuni dei SPL 14 (Fasano) e SPL 15 (Brindisi), che definiscono amministrativamente i confini della Provincia di Brindisi, sono altresì beneficiari dell'intervento PIT n. 8 (Sviluppo ed innovazione dell'economia agricola e rurale attraverso l'integrazione e la diversificazione produttiva. Area jonico salentina).
Nell'area PIT 7 convergono altresì gli interventi previsti dai seguenti PIS per i corrispondenti Comuni, come illustrato nella tabella che segue:

Descrizione del PIS	Comuni Interessati
PIS 11 Itinerario turistico-culturale Barocco Pugliese	Francavilla Fontana e Mesagne
PIS 12 Itinerario turistico-culturale Normanno-Svevo-Angioino	Brindisi, Oria e San Vito dei Normanni

1.4.3 La relazione tra le criticità ambientali, i fattori di pressione antropica e le risposte in atto nell'Area PIT 7

Il quadro delle criticità ambientali dell'Area PIT 7 sinora delineato introduce la necessità di un approfondimento, con particolare riferimento alle pressioni antropiche esercitate sull'ambiente. In questo senso l'analisi delle criticità sviluppata nel precedente paragrafo ha bisogno di essere integrata con una serie di valutazione *qualitative* che rendano più approfondita l'analisi stessa.
E' necessario evidenziare, innanzitutto, una difficoltà nel reperimento dei dati che si scontra, in alcuni casi, anche con le specificità degli indicatori. Infatti, le poche banche dati esistenti (nel Comune, nella ASL e nel Presidio Multizonale di Prevenzione, negli Istituti economici e nelle Associazioni di categoria, ecc.) non sono, generalmente attrezzate rispetto alle specificità indagate per lo sviluppo sostenibile del territorio.
Il più recente contributo su queste tematiche è rappresentato dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente del Comune di Brindisi (luglio 2003), elaborato nell'ambito dell'iniziativa Agenda 21 promossa dal Ministero dell'Ambiente.
Tale Rapporto, pur nella sua parzialità, rappresenta un punto di riferimento essenziale non solo per l'influenza che l'area metropolitana del Capoluogo esercita su tutta l'Area PIT 7, ma soprattutto perché a Brindisi è rilevabile la maggiore concentrazione di fattori antropici che esercitano la loro innegabile pressione su tutte le criticità ambientali dell'area esaminata.

Quadro di sintesi emergente dalla Relazione sullo Stato dell'Ambiente nel Comune di Brindisi

N.	Tipo	Indicatore	Valutazione sintetica	Andamento nel tempo	Rispetto della Normativa	Rapporto media nazionale/europea
SOCIETÀ						
1	S	Saldo naturale	●	⇩		★
2	S	Saldo migratorio	○	⇩		✧
3	S	Indice di vecchiaia	○	⇧		★
4	S	Indice di senilità	●	⇧		★
5	S	Indice di femminilizzazione	○	⇧		★
6	S	Indice di dipendenza	●	⇧		★
7	S	Indice di natalità	●	⇩		★
8	S	Indice di mortalità	○	⇩		★
9	S	N. abitanti per kmq.	○	⇩		★
10	S	Abitanti per stanza	✪	⇩		★
11	S	Tasso di crescita totale	●	⇩		✧
12	S	Numero medio componenti famiglie	○	⇩		★
13	S	Percentuali famiglie unifamiliari	○	⇧	★	★
14	P	Reddito medio pro-capite	○	⇔		✧
15	S	Reati predatori	○	⇔		
16	S	Divorzi/Famiglie	○	⇧		★
17	S	Percentuali soggetti sotto il livello di povertà	●	⇧		✧
18	S	Soggetti vulnerabili	●	⇧		✧
19	S	Tasso di volontariato	✪	⇧		✧
20	S	Tasso di associazionismo	●	⇔		✧
21	S	Lettura quotidiani	●	⇔		✧
22	S	Partiti e movimenti	○	⇔		✧
23	S	N. complessivo abitazioni	○	⇧		
24	S	N. abitazioni per 1.000 abitanti	○	⇧		★
25	P	N. abitazioni per kmq.	○	⇧		✧
26	P	N. stanze per abitazione	○	⇧		
27	R	N. distributori carburante per 1.000 abitanti	○	⇩		
28	R	Aree di concentrazione pubblica	○	⇔		
29	R	Direttrici principali di traffico	●	⇧		
30	R	Contributi per canone di locazione	●	⇧		
31	R	Spesa comunale per attività sociale	○	⇔		
32	R	Spesa comunale per attività culturale	○	⇔		
STRUTTURA URBANA						
33	S	Superficie e uso del suolo urbano	○	⇔		
34	S	Servizi ai cittadini: stato di diritto e stato di fatto	✪	⇔		✧
35	S	Fronte Città – Porto interno	✪	⇔		
36	P	Consumo superficie per abusivismo edilizio	✪	⇧		✧
37	P	Produzione edilizia	✪	⇧		
38	P	Uso della costa	✪	⇔		
39	R	Stato corrente degli strumenti di governo	✪	⇧		

N.	Tipo	Indicatore	Valutazione sintetica	Andamento nel tempo	Rispetto della Normativa	Rapporto media nazionale/europea
ARCHITETTURA E AMBIENTE						
40	S	N. allacci al gas metano	✪	⇧		★
41	S	N. esercizi commerciali rivenditori di prodotti bioedili e tecnologie bioclimatiche	✪	⇔		
42	S	N. sistemi di recupero delle acque meteoriche riattivati con ristrutturazione edilizie e manutenzioni straordinarie	✪	⇔		
43	S	Mq di pannelli solari installati	○	⇔		✧
44	P	N. siti con presenta di amianto	●	⇔		
45	P	N. pozzi profondi attivi in ambito urbano	●	⇧		
46	R	Mq. Amianto smaltiti	○	⇧	✧	
47	R	N. pratiche inerenti L.R. 23 del 13/8/1998 per il risparmio energetico in edilizia	●	⇔		
48	R	Politiche comunali e regionali per l'architettura biologica e bioclimatica	●	⇔		✧
SERVIZI						
49	S	Popolazione	●	⇩		
50	S	Densità popolazione	●	⇧		
51	S	Nuclei familiari	○	⇩		
52	S	Efficacia istruzione primaria e secondaria	●	⇔		
53	S	Efficacia servizio nettezza urbana	●	⇔		
54	S	Numero sportelli bancari	✪	⇧		
55	R	Servizi scolastici comuni	●	⇔	✧	
56	R	Servizi di quartiere	●	⇧	✧	
57	R	Verde Pubblico e sport	●	⇧	✧	
58	S	Parcheggi stradali	●	⇧	✧	
59	R	Servizi istruzione superiore	✪	⇔	★	
60	R	Servizi ospedalieri/sanitari	✪	⇔	★	
BIODIVERSITÀ						
61	S	Indice di boscosità	●	⇩		✧
62	S	Indice di biodiversità	●	⇩		✧
63	P	% superficie boschiva percorsa da incendi	✪	⇩		✧
64	P	Uso suolo aree limitrofe pSIC e ZPS	✪	⇔		
65	R	% superficie protetta	✪	⇧		★
VERDE URBANO						
66	S	Mq./abitante di verde urbano	✪	⇧		✧
67	S	Accessibilità del verde Pubblico	✪	⇧		
68	P	Stato fitosanitario	✪	⇔		
69	R	Inventariazione del verde	✪	⇔		
70	R	Strumenti di salvaguardia	✪	⇔		
71	R	Quota finanziaria disponibile al settore	○	⇔		
72	R	Sicurezza della cittadinanza	✪	⇔		
73	R	Riuso delle risorse (idriche non pregiate e dei rifiuti)	●	⇔		
74	R	Informazione della cittadinanza	✪	⇧		
75	R	Azioni di coinvolgimento	○	⇧		
SALUTE						
76	S	% mortalità media	✪	⇔		★
77	S	% mortalità per cause	○	⇔		
78	S	% mortalità neoplastica per tipo di tumore	○	⇔		
79	S	Età media di morte	○	⇧		
80	S	N. aborti	○	⇔		✧
81	S	Mortalità infantile	✪	⇩		★
82	S	N. nati malformati	✪	⇔		★
83	S	N. suicidi	✪	⇩		★
84	S	N. utenti TSO (trattamento sanitario obbligatorio)	○	⇔		
85	S	N. utenti del Dipartimento Salute Mentale	○	⇔		
86	S	N. utenti SERT (Servizio Tossicodipendenza)	○	⇔		
87	S	N. malattie professionali	○	⇔		
88	S	N. Infortuni	○	⇩		

N.	Tipo	Indicatore	Valutazione sintetica	Andamento nel tempo	Rispetto della Normativa	Rapporto media nazionale/europea
AGRICOLTURA						
89	S	Rapporto SAU/ST (superficie agricola utile/superficie totale)	○	⇔		★
90	S	Superficie aziendali ad attitudine agroecologica	●	⇔		✧
91	S	Dimensioni aziendali	○	⇩		✧
92	S	N. aziende e superfici che aderiscono a programmi agroambientali	○	⇧		
93	S	Indice di potenzialità zootecnica	○	⇔		✧
94	S	Territorio interessato da pre-desertificazione	●	⇧		✧
95	S	Territorio interessato da colture OGM	✪	⇔		★
96	S	Popolazione attiva in agricoltura/popolazione attiva	●	⇔		
97	S	Donne (o uomini) impegnati in agricoltura	○	⇔		
98	S	Classi di età degli attivi in agricoltura	●	⇧		
99	S	Industrie trasformazione agricola	●	⇧		
100	S	% Produzioni brindisine verso mercato estero	●	⇩		
101	S	% Produzioni brindisine verso mercato italiano	●	⇔		
102	P	Superficie irrigata per metodi di irrigazione	○	⇩		
103	P	Numero pozzi	●	⇔		
104	P	Uso di prodotti fitosanitari	●	⇩	✧	✧
105	P	Consumo di concimi	○	⇩		
106	R	Nodi informativi e di supporto	●	⇧		
107	R	Controlli pubblici alla qualità delle acque utilizzate in irrigazione	●	⇔		
108	R	Impianti e produzioni di compost agricolo da riciclo rifiuti organici	○	⇧	★	★
ATTIVITÀ PRODUTTIVE						
109	S	Numero di attività per settore	✪	⇧		✧
110	S	Numero di addetti per settore di attività	●	⇔		✧
111	S	Numero di addetti su numero di attività	●	⇩		✧
112	S	Percentuale del livello occupazionale su tipologia di attività	●	⇩		✧
113	S	Percentuale del settore di attività per numero di addetti	○	⇔		✧
114	S	Numero di aziende soggette a rischio di incidente rilevante	✪	⇧		✧
115	S	Numero di attività ricettive	✪	⇧		✧
116	P	Mq. di zona industriale/Mq. di insediamenti produttivi	○	⇩		✧
117	P	Numero di richieste di contributo presentate	○	⇔		✧
118	R	Finanziamenti erogati alle imprese per settore e per tipologia (investimenti/servizi)	○	⇔		✧
119	R	Aziende certificate ISO 9000	✪	⇧		★
120	R	Aziende certificate ISO 14001	✪	⇧		✧
121	R	Scarichi industriali autorizzati	○	⇧		✧
GEOLOGIA E IDROLOGIA						
122	S	Precipitazione media annua	○	⇔		
123	S	Livelli piezometrici	●	⇩		
124	S	Contenuto in nitrati	○	⇩	★	
125	S	Contenuto in cloruri	●	⇧	✧	
126	S	N. campagne/anno campionamenti	●	⇔	✧	
127	P	N. pozzi dichiarati	●	⇧	✧	
128	P	Consumi idrici totali	●	⇧		✧
129	P	Consumi idrici industriali	○	⇔		
130	P	Consumo idrico giornaliero pro-capite	○	⇔		✧
131	R	% impianti idrici allacciati alla rete fognaria	●	⇔		✧
132	R	% perdite acquedotto	●	⇔		
133	R	%acque reflue riutilizzate	●	⇔		
134	R	% reti separate	○	⇧		
135	R	% tasso di utilizzo impianti depurativi	●	⇔		

N.	Tipo	Indicatore	Valutazione sintetica	Andamento nel tempo	Rispetto della Normativa	Rapporto media nazionale/europea
ARIA E ACQUA						
136	S	Contenuto in bod (domanda biochimica di ossigeno: coliformi fecali, coliformi totali, escherichia coli)	○	⇔		
137	S	Contenuto in cod (domanda chimica di ossigeno: composti organici)	○	⇔		
138	S	N. campagne/campionamenti anno	○	⇔		
139	S	Contenuto in monossido di carbonio	●	⇩	✧	
140	S	Contenuto in polveri	●	⇩	✧	
141	S	N. campagne/campionamenti anno	●	⇩	✧	
142	S	Contenuto in monossido di carbonio	○	⇔	✧	
143	S	Contenuto in PM 10 e PM 2,5	●	⇔	✧	
144	S	Contenuto in composti organici volatili	●	⇔	✧	
145	S	Contenuto in benzene, toluene e xileni	●	⇔	✧	
146	P	Numero di scarichi dichiarati per acque reflue	●	⇔	✧	
147	P	Numero di scarichi dichiarati per emissioni puntali-diffuse	●	⇧	✧	
148	P	Flussi di massa normalizzati in scarico emissioni acqua-aria	○	⇔	✧	
149	R	% impianti di depurazione acque reflue	○	⇔		
150	R	Numero cabine di monitoraggio	○	⇧		
RIFIUTI						
151	S	Situazione di inquinamento riscontrate	●	⇔	✧	
152	S	Azioni di bonifica	●	⇧	★	
153	P	Produzione RSU	○	⇔		
154	P	Produzione RSU pro-capite	○	⇧	✧	
155	P	Produzione RSU assimilati	○	⇧		
156	P	Produzione RSU speciali	○	⇧		
157	R	Analisi e proiezioni delle quantità di materiale differenziato raccolto	●	⇧	✧	✧
158	R	% di raccolta differenziata rispetto ai rifiuti totali prodotti	●	⇧	✧	✧
159	R	Numero di piattaforme pubbliche presenti	✪	⇧	★	★
160	R	Impianti attivi	✪	⇧		
161	R	Quantità di rifiuti trattati per tipo e provenienza	✪	⇧	★	
ENERGIA						
162	S	Potenza elettrica installata per usi domestici per abitante	✪	⇧		★
163	S	Potenza elettrica installata per usi agricoli per abitante	○	⇧		
164	S	Potenza elettrica installata per usi industriali, artigianali e del terziario per abitante	○	⇧		
165	S	Potenza totale installata per la produzione di energia termica ad uso civile	✪	⇧	★	
166	S	Potenza elettrica installata totale per abitante (intensità energetica)	✪	⇔		
167	P	Consumo totale annuo di energia elettrica	✪	⇧		
168	P	Consumo annuo di energia elettrica per usi domestici per abitante	✪	⇧		★
169	P	Consumo annuo di energia elettrica per usi agricoli per abitante	●	⇧		
170	P	Consumo annuo di energia elettrica per usi industriali ed artigianali per abitante	●	⇧		
171	P	Consumo annuo di energia elettrica per il terziario per abitante	○	⇔		
172	P	Consumo totale annuo per abitanti	○	⇔		
173	P	N. impianti di produzione energetica presenti sul territorio	●	⇔		✧
174	P	Potenza nominale erogabile dalle centrali elettriche presenti sul territorio di Brindisi	✪	⇧		
175	P	Rapporto potenza elettrica installata localmente/potenza elettrica erogabile localmente	●	⇧		
176	R	Quota di generazione di energia da fonti rinnovabili e rigenerabili	●	⇧		✧
177	R	Politiche avviate dagli Enti Pubblici per il risparmio energetico e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili	●	⇔		✧

N.	Tipo	Indicatore	Valutazione sintetica	Andamento nel tempo	Rispetto della Normativa	Rapporto media nazionale/europea
MOBILITÀ						
178	S	Incidentalità	O	⇩		★
179	P	Lunghezza della rete viaria	✪	⇔		★
180	P	Lunghezza della rete ferroviaria	✪	⇔		★
181	P	Lunghezza degli accosti	✪	⇧		
182	P	Tipologia dell'utenza	O	⇔		
183	P	Ripartizione modale degli spostamenti	●	⇔		✧
184	P	Passeggeri/anno trasportati con mezzi pubblici	●	⇩		✧
185	P	Lunghezza piste ciclabili	●	⇔		✧
186	P	Estensione isole pedonali	●	⇔		✧
187	P	Estensione zone a traffico limitato	O	⇔		★
188	P	Numero voli e passeggeri/merci transitati nell'aeroporto di Brindisi	●	⇧		✧
189	P	Numero navi e passeggeri/merci transitati nel porto di Brindisi	●	⇩		
190	P	Emissioni di CO_2, No_x, So_x, CO, Polveri totali, Rumore	O	⇔	✧	
191	P	Consumo di carburante per i trasporti	●	⇔		✧
192	R	Dotazione individuale di mezzi di trasporto	✪	⇔		★
193	R	Impianti per il controllo del traffico navale	✪	⇔		★
194	R	Tipologia di impianti di radioassistenza alla navigazione aerea	✪	⇔		★
195	R	Impianti per la fludificazione del traffico locale	✪	⇧		★
INQUINAMENTO ACUSTICO						
196	S	Rilevazioni di livello sonoro	✪	⇧	✧	✧
197	P	Presenza di sorgenti inquinanti puntuali o diffuse	●	⇧		
198	R	N. esposti dei cittadini	●	⇧		
199	R	Politiche di gestione e contenimento acustico	✪	⇧	★	
INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO						
200	P	N. impianti presenti sul territorio	O	⇧		
201	R	N. controlli effettuati	✪	⇧	★	
202	P	Km. Linee elettriche ad alta tensione presenti sul territorio	O	⇧	★	
203	S	Numero superamento limiti di cui al D.M. 381/1998	O			
AREE A RISCHIO						
204	S	N. imprese con piano di caratterizzazione/N. complessivo degli attori coinvolti	●	⇧		
205	S	Superficie interessata dalla caratterizzazione/Area complessivamente perimetrata	●	⇧		

Fonte: Relazione sullo Stato dell'Ambiente nel Comune di Brindisi, luglio 2003

Legenda

S Stato
P Pressione
R Risposta
✪ situazione buona
O situazione né buona, né critica
● situazione critica

⇩ in calo
⇧ in aumento
⇔ stabile
★ buono/positivo
✧ insufficiente/negativo

a) Rischio Tecnologico

La città di Brindisi è stata dichiarata «Area ad elevato rischio di crisi ambientale» con delibera del Consiglio dei Ministri del 30/11/1990, reiterata con analoga dichiarazione del plenum ministeriale dell'11/7/1997, cui è seguito il Piano di disinquinamento approvato con il DPR del 23/4/1998.

Inoltre un'ampia superficie compresa nel territorio provinciale di Brindisi (e ricadente anche nei Comuni di San Pietro Vernotico, Cellino San Marco e Torchiarolo), è stata classificata, per i primi interventi di bonifica di interesse nazionale, come area industriale e sito ad alto rischio di crisi ambientale, come previsto nella L. 426/1998 e successive modifiche operate dalla L. 23/12/2000, n. 288, L. 23/03/2001, n. 93 e L. 31/07/2002, n. 179.

Il riconoscimento di sito di «interesse nazionale» comporta il concorso pubblico, anche con riferimento all'utilizzo di opportune risorse finanziarie, per la realizzazione degli interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati (art. 1 comma 1 L. 9/12/1998, n. 426).

Per il compimento dei predetti interventi il Ministero dell'Ambiente adotta, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato e le Regioni, un programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, nel quale vengono individuati, anche in considerazione dello stato di emergenza ambientale delle singole aree disposto per decreto ministeriale, quelli prioritari (art. 1 comma 3 L. 426 del 9/12/1998).

Sempre il Ministero dell'Ambiente determina altresì le modalità per il monitoraggio ed il controllo, con la partecipazione delle regioni interessate, delle attività di realizzazione delle opere e degli interventi previsti nel programma di bonifica e di ripristino ambientale (art. 1 comma 5 L. 9/12/1998, n. 426).

Le norme attuative delle opere di bonifica suddette, vengono disciplinate dai DDMM 471/99 e 468/01.

Il soggetto responsabile del sito, pubblico o privato, interessato all'intervento di ripristino ambientale dell'area, presenta al Ministero dell'Ambiente il Piano di caratterizzazione, il Progetto preliminare ed il Progetto esecutivo (art. 15 comma 2 DM 471/1999), il quale li approva di concerto con il Ministero delle Attività Produttive e della Salute, d'intesa con la Regione competente (art. 17 comma 14 D.Lgs. 5/2/1997, n. 22 in combinato disposto con l'art. 15 comma 5 del DM 471/1999).

In definitiva gli effetti che le norme richiamate intendono produrre, si esplicano nell'imposizione di un vincolo che incombe su tutte le aree comprese nel sito perimetrato per decreto, che pertanto devono essere sottoposte obbligatoriamente, prima di qualsivoglia atto dispositivo sulle stesse (cessioni, nuove edificazioni, nuovi impianti ecc.) alla caratterizzazione della superficie interessata per la verifica dello stato di eventuale inquinamento dei suoli.

Il Ministero dell'Ambiente con proprio decreto del 10/1/2000, ha definito, perimetrandola, l'area interessata agli interventi, che comprende:

- la zona industriale di Brindisi;
- il porto interno, medio ed esterno;
- il bacino artificiale del Cillarese;
- la fascia marina che si estende per tre miglia dalla costa e che va, da nord a sud, da Punta del Serrone fino a Cerano, per un'estensione in lunghezza di circa 17 miglia. Tutta l'area così delimitata, ha un'estensione complessiva di circa 114 kmq, di cui circa 58 di superficie marina. Ciò che emerge, indiscutibilmente, è la contiguità del tessuto urbano con la predetta area definita a rischio oltre che la pressione negativa sui cittadini che quest'ultima genera, con l'intuibile ricaduta sulla qualità di vita e di salute degli stessi, i quali vivono quotidianamente a contatto con il degrado ambientale di una porzione considerevole del proprio territorio, del quale, ovviamente, non possono usufruirne in maniera piena e soddisfacente.

Nelle aree interessate (all'interno dell'area industriale, in gestione al Consorzio SISRI) sorgono gli impianti che fanno capo a numerose imprese tra le quali:

- aziende che operano nel settore petrolchimico come Enichem, Himont Italia, Basell, Polioefine Italia, Polimeri Europa, Mobilplastics Europea, IB Chem, Agip Gas;
- aziende metalmeccaniche, quali Fiat Avio, Scandiuzzi Sud, Salver;
- un'azienda farmaceutica, l'Aventis Bulk (ex Lepetit);
- tre centrali per la produzione di energia elettrica;
- una discarica di idrossido di calcio con sversamenti in mare per circa 5 kmq;
- una discarica abusiva di RSU;
- discariche abusive di inerti provenienti da demolizioni industriali;
- capannoni industriali (ex Montedison);
- grandi fosse settiche di sedimenti di reflui organici della città (rotonda di via E. Fermi), oggi interrate.

Inoltre al di fuori dell'area relativa alla zona industriale ma sempre in gestione al Consorzio SISRI, è situato l'invaso artificiale del Cillarese.

Con riferimento all'area di competenza dell'Autorità Portuale che comprende oltre al porto interno, medio ed esterno, anche l'area costiera prospiciente, sono presenti i seguenti siti sensibili:

a) l'area di Sant'Apollinare e la così detta «zona archeologica»;
b) le banchine di costa Morena est ed ovest;
c) l'area oggi in concessione alla British Gas (Capo Bianco).

In ultimo, vi è un'ampia zona agricola compresa tra la centrale termoelettrica di Brindisi Nord, il Petrolchimico e la centrale termoelettrica di Brindisi Sud.

Attualmente solo 11 aziende su 208 (Agip Gas, Aventis Bulk, Basell, Enel Produzione, EniChem, EniPower, Polimeri Europa, Powerco, Salver, Eurogen, IB Chem) ed il Consorzio SISRI – hanno prodotto i loro piani di caratterizzazione, attivando in tal modo le procedure previste dal DM 471/1999, interessando una superficie equivalente a circa 8 kmq in rapporto all'area complessiva perimetrata per decreto ministeriale che risulta essere nel complesso di circa 56 kmq (l'area industriale di Brindisi è di 22,5 kmq).

Il Comune di Brindisi ha invece approvato un piano di azione relativo alla rappresentazione di un modello concettuale finalizzato a dettare le linee guida per la caratterizzazione dei siti pubblici ricadenti nell'area perimetrata per decreto.

I piani di «caratterizzazione» presentati, sono stati oggetto di valutazione da parte del Ministero dell'Ambiente il quale, nella stima complessiva, ha tenuto conto della valutazione della Segreteria Tecnica presso il Ministero e delle osservazioni e prescrizioni emerse in sede di Conferenza dei Servizi.

Inoltre, in previsione dei progetti di dragaggio e di banchinamento nella zona di Costa Morena Est di competenza dell'Autorità Portuale, l'ICRAM, in virtù di convenzione stipulata ai sensi dell'art. 10 del DM 468/2001, ha redatto, nel dicembre 2002, il piano di caratterizzazione per la bonifica delle aree marine costiere incluse nell'area perimetrata.

Ed ancora l'ARPA Puglia e l'Università di Lecce hanno avviato un indagine conoscitiva preliminare, mediante l'effettuazione di carotaggi, dei siti di competenza pubblica di Costa Morena Ovest, Sant'Apollinare e della zona agricola tra l'area industriale di Brindisi e la Centrale Enel di Cerano.

Ed infine si sta procedendo alle indagini preliminari per la caratterizzazione del sito di Capo Bianco nell'area in concessione alla British Gas prima che si dia inizio all'installazione dei nuovi impianti industriali.

In buona sostanza si può affermare che attualmente si è ancora nella fase conoscitiva e di valutazione preliminare dello stato di inquinamento dei siti investigati. I dati raccolti preordineranno, laddove emerga uno stato di compromissione e di rischio delle aree esaminate gli interventi futuri di ripristino ambientale delle zone interessate.

Indubbiamente le intuibili difficoltà con le quali si sta procedendo, anche in ragione degli strumenti tecnico-normativi ad oggi adottati, seppur in presenza di una emergenza ambientale che solo formalmente risulta dichiarata con il DPCM dell'8/11/1994 ma che ha radici ben più profonde nel tempo, dilata i tempi per il recupero del sistema naturale rappresentato dall'aria, acqua, suolo e sottosuolo, con il conseguente rallentamento all'approccio sostenibile dello sviluppo economico delle aree interessate e, conseguentemente, all'incremento delle attività portuali, industriali e turistiche, oggi ingessate dagli obblighi scaturenti da una necessaria ma comunque lunga attività di bonifica.

b) Aria - Acqua

I fattori di pressione antropica sugli indicatori della qualità dell'aria appaiono fortemente critici (valori delle emissioni di monossido di carbonio, polveri, composti organici volatili, benzene, toluene e xileni). La situazione generale della qualità dell'aria non migliora nel tempo nel tempo, non solo per la presenza nell'area di grandi concentrazioni industriali, ma soprattutto per la mancata risposta da parte degli Enti preposti rispetto alla qualità media dell'aria nelle grandi concentrazioni urbane. In questo senso non sembra che vengano colte tutte le opportunità di finanziamento per l'installazione di nuove cabine di monitoraggio che possano consentire lo sviluppo più puntuale di campagne di monitoraggio dell'aria, almeno nei Comuni con livelli di criticità più evidenti della componente aria.

Analogamente, la qualità delle acque è interessata anch'essa a fenomeni di forte criticità sia qualitativa (livelli riscontrati di coliformi e composti organici), sia quantitativa (utilizzo improprio di acque di falda).

Le risposte (impianti di depurazione di acque reflue, impianti di addolcimento di acque reflue per usi irrigui, ottimizzazione delle reti idriche) tardano ad essere concretizzate, mentre la pressione esercitata sulla componente acqua da parte delle attività produttive (agricoltura, industria) perpetuano gravi fenomeni di compromissione dell'equilibrio ambientale con un considerevole aumento dei consumi idrici totali, alte percentuali di perdite degli acquedotti, una bassa percentuale di utilizzo di acque reflue depurate, un dissennato ricorso al prelievo delle acque di falda che trova riscontro in un ulteriore incremento dei pozzi dichiarati.

c) Rifiuti

Le statistiche di produzione di RSU indicano chiaramente un modello di produzione e consumo poco attento all'impatto sull'ambiente circostante giacché tutti gli indicatori risultano in aumento. Le raccolte differenziate, pur in aumento grazie alle campagne di sensibilizzazione (in particolare del mondo della scuola) risultano essere ancora largamente insufficienti a segnalare quanto meno l'inversione di tendenza rispetto al modello di produzione e consumo imperante.

Risulta invece adeguata la dotazione territoriale di impianti di trattamento e smaltimento dei rifiuti.

d) Gli obiettivi ambientali del PIT 7: il "Programma di Traguardi Ambientali"

Sulla scorta dell'esame sin qui sviluppato risulta assolutamente indispensabile garantire il controllo delle componenti ambientali che sono state individuate come critiche in virtù del confronto tra stato dell'ambiente, pressioni esercitate e risposte in atto.

In questo senso è possibile definire un elenco di possibili obiettivi ambientali che possano anche rappresentare le linee guida di un Programma di Traguardi Ambientali dell'Area PIT 7 da raggiungere anche utilizzando altri strumenti finanziari e di programmazione dello sviluppo locale.

A partire dall'elaborazione condivisa del programma del PIT 7, appare necessaria un'operazione di raccordo territoriale di tutti gli attori locali dello sviluppo locale che abbia come obiettivo primario il coordinamento delle risorse finanziarie destinate allo al territorio, con particolare riferimento a quelle che impattano sugli indicatori-chiave dello sviluppo sostenibile.

Tali programmi specifici e le relative risorse finanziarie (l'Accordo di Programma Governo-Regione-Enti Locali in materia di emergenza ambientale e occupazionale per l'Area di Brindisi; il Programma regionale di Azioni per l'Ambiente; i Bandi Regionali del POR Puglia 2000-2006; i programmi di finanziamento del Ministero dell'Ambiente; i Programmi di Iniziativa Comunitaria Interreg III, Leader Plus), dovranno essere utilizzati per garantire il necessario di sostegno al perseguimento dei principali obiettivi del "Programma di Traguardi Ambientali" del territorio che possono essere riepilogati in:

1) ***Prevenzione e riduzione delle emissioni in aria*** (climalteranti, acide, odorifere, acustiche);
2) ***Tutela della risorsa idrica*** sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo:
   a) riducendo l'approvvigionamento idrico (in particolare quello da falda) e promuovendo il riuso di acque reflue depurate a scopo industriale;
   b) riducendo i carichi inquinanti provenienti da acque reflue;
3) ***Miglioramento della gestione dei rifiuti***:
   a) prevenendo e riducendo la pericolosità degli stessi;
   b) riducendo le quantità smaltite in discarica e incrementando le raccolte differenziate, il riuso, il recupero e il riciclaggio;
4) ***Potenziamento del sistema di intermodalità delle infrastrutture di trasporto*** di persone e merci:
   a) abbattendo significativamente le emissioni inquinanti derivanti dai trasporti;
   b) riducendo la congestione della rete viaria e quindi i livelli di inquinamento atmosferico e le emissioni sonore da traffico e da attività produttive;
5) ***Impulso alla ricerca***
   a) sostegno alla definizione di tecnologie atte a ridurre la pericolosità dei rifiuti rivenienti dai cicli produttivi;
   b) promozione di azioni di innovazione di processo delle imprese, con particolare riferimento agli indicatori-chiave dello sviluppo sostenibile (aria, acqua, rifiuti, rischio tecnologico, energia, inquinamento elettromagnetico);
6) ***Promozione dell'informazione e della formazione*** sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle attività produttive, con particolare riferimento alle azioni rivolte alle organizzazioni produttive e di consumatori.

1.4.4 Matrice delle indicazioni per la sostenibilità ambientale del PIT 7

ARIA

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Biossido di zolfo (SO_2)			X	**Le misure la cui realizzazione può comportare effetti negativi sono 4.1/c, 4.1/d, 4.2/a, 4.2/b, principalmente legati all'aumento delle emissioni corrispondente ad un incremento della produttività nei settori industriali e artigianali.** Pertanto, dovranno essere previsti i seguenti provvedimenti: - promozione (premialità) dell'adesione a Sistemi di gestione ambientale normati (ISO 14000, EMAS), nonché di informazione e sensibilizzazione degli operatori alle *Best Available Technologies* finalizzate al miglioramento delle performance ambientali di Enti e Imprese; - introduzione di misure di risparmio energetico negli edifici esistenti (ammodernamento tecnologico di impianti di illuminazione, di riscaldamento e di coibentazione); - implementazione della progettazione energetica dei nuovi edifici (bioclimatica, sistemi solari termici e fotovoltaici integrati negli edifici); - promozione dell'installazione di nuovi impianti e la creazione di una filiera di produzione per biocombustibili. **Le misure che hanno un potenziale impatto positivo sulla componente ambientale aria sono: 3.13, 4/1 a, 4.1/b, 4.2/a, 6.1/a, 6.1/b.** Si propone pertanto di: - promuovere l'adesione a Sistemi di gestione ambientale normati ISO, EMAS e altri (premialità per chi già aderisce, nonché per chi si impegna ad aderire, con successiva verifica dell'effettiva adesione); - utilizzare tecnologie innovative a basso impatto ambientale; --intraprendere iniziative di informazione e sensibilizzazione degli operatori economici rispetto alle *Best Available Technologies* finalizzate al miglioramento delle performance ambientali (con riferimento alle categorie interessate dall'IPPC); - prevedere l'introduzione di tecnologie per la riduzione dell'inquinamento dell'ambiente; - previsione di investimenti che comportino innovazione tecnologica o interventi di tutela ambientale; - inserire modifiche di processo che evitino a monte la produzione di emissioni; - adottare soluzioni più efficaci di abbattimento delle emissioni (interventi "end of pipe"); - incrementare la quota di traffico merci su rotaia; - promuovere progetti di ricerca per lo sviluppo di tecnologie destinate a ridurre le emissioni inquinanti in atmosfera.
Biossido di azoto (NO_2)			X	
Particolato (PTS)			X	
Monossido di carbonio (CO)			X	
Benzene			X	
Piombo			X	
IPA			X	
Ozono (O_3)			X	
PM10			X	
Numero di impianti nei settori energetico, siderurgico e chimico			X	

ACQUA

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Balneabilità delle coste			X	**Le misure potenzialmente impattanti in maniera negativa sulla componente ambientale acqua sono la 4.1/c, 4.1/d, 4.2/b, poiché finanziano progetti di ampliamento della base produttiva nei settori industriali e artigianali e possono produrre una pressione sulla qualità e sulla quantità dei corpi idrici.** Per mitigare i possibili effetti negativi si propongono pertanto i seguenti interventi: - dimensionare correttamente i sistemi di captazione e gli scarichi; - prevedere la realizzazione e/o l'adeguamento dei sistemi di depurazione per garantire scarichi rispettosi dei limiti di legge. - adottare tecnologie ecocompatibili di depurazione delle acque (ad es. fitodepurazione); - assicurare il monitoraggio della qualità delle acque (con analisi chimiche e biologiche) in aree in cui si localizzano interventi critici; - ricorrere a tecnologie che permettano il risparmio della risorsa idrica; - realizzare sistemi di collettamento separati delle acque bianche, grigie e nere al fine di reintrodurre, previo opportuno trattamento, le acque bianche nel reticolo idrografico naturale e le acque grigie per scopi idonei alle caratteristiche qualitative di tali acque (es. industriali, agricoli, ecc.); - perseguire una corretta integrazione dei progetti con piani di bacino, piani d'ambito, piani di tutela (paesaggio, ambienti naturali..), piano degli acquedotti ed eventuali piani emergenziali. **Le misure che costituiscono un'opportunità per la qualità della risorsa acqua sono: 3.13, 4.1/a, 4.1/b, 4.2/a, 4.2/c, in quanto sono previsti specifici interventi finalizzati a:** - realizzare infrastrutture per il riuso delle acque reflue ad uso industriale; - promuovere progetti di ricerca per lo sviluppo di tecnologie finalizzate al risparmio e riutilizzo della risorsa idrica; - promuovere l'adesione a sistemi di gestione ambientale normati ISO, EMAS e altri (premialità per chi già aderisce, nonché per chi si impegna ad aderire, con successiva verifica dell'effettiva adesione); - prevedere l'introduzione di tecnologie orientate alla riduzione dell'inquinamento dell'ambiente; - previsione di investimenti che comportino innovazione tecnologica o interventi di tutela ambientale; - completamento e miglioramento infrastrutturale delle aree industriali e degli insediamenti produttivi.
Stato qualitativo delle acque superficiali			X	
Destinazione funzionale alla produzione di acqua potabile			X	
Estensione delle reti fognarie			X	
Bilancio depurativo			X	
Tipologia di trattamento degli impianti di depurazione			X	
Irregolarità nella distribuzione dell'acqua			X	

SUOLO

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
% ripartizione destinazioni d'uso del suolo			X	**Le misure del PIT 7 i cui effetti possono avere impatto negativo sul suolo sono 4.1/c, 4.1/d, 4.2/b, 6.1 (a, b e c) per gli effetti derivanti dal consumo di suolo in caso di ampliamento o rilocalizzazione di impianti e di costruzione di nuova volumetria; per la mobilitazione di sostanze inquinanti durante lo svolgimento dei lavori di recupero delle aree dismesse ed inquinate; per l'accrescimento del carico infrastrutturale in aree già sottoposte a rischio naturale.** Dovranno essere adottare i seguenti provvedimenti per l'integrazione ambientale degli interventi: - limitare le opere di contenimento idraulico nei manufatti attraverso il corretto dimensionamento in relazione alla gravità del rischio idraulico, e promuovere interventi di ingegneria naturalistica ove tecnicamente ammissibili; - evitare costruzione e recupero di insediamenti produttivi e residenziali nelle aree di esondazione (golene); - prevedere destinazioni d'uso del suolo compatibili con le caratteristiche del suolo e dei sistemi naturali; - delocalizzare strutture produttive e abitative in aree non a rischio (sismico, idrogeologico ecc..); - ridurre le superfici impermeabili mediante l'utilizzo di alternative tecnologiche e progettuali (parcheggi, aree di servizio, piazzali industriali); - utilizzare materiali di cava prelevati in siti ubicati a breve distanza e prediligere, ove possibile, cave preesistenti; - prevedere interventi volti a razionalizzare e depurare il sistema di restituzione delle acque meteoriche delle aree urbanizzate e industriali; - integrare i nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione; - realizzare snodi di traffico (interporti) integrati al territorio e alle sue potenzialità economiche; - creare strutture di base per lo sviluppo dell'intermodalità; - ove praticabile, preferire l'adeguamento delle reti esistenti in alternativa alla costruzione di nuove; - prevedere il riutilizzo di acque reflue depurate. **Le misure che hanno un potenziale impatto positivo sulla componente ambientale suolo sono: 3.13, 4.2/a, 4.2/c. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di queste misure che possono influire positivamente sulla componente e tendono a mitigare gli effetti negativi delle pressioni sul suolo, sono rappresentate da:** - previsione di interventi di bonifica e messa in sicurezza dei siti contaminati e delle discariche, nonché ripristino di aree degradate; - finanziamento di programmi per il monitoraggio dell'erosione nei tratti costieri maggiormente vulnerabili; - promozione di attività produttive che si insedino in siti bonificati e/o recuperati che ne prevedano la riqualifica ambientale/sociale/economica; - produzione e/o finanziamento di progetti di ricerca e reti di monitoraggio per la previsione e la prevenzione dei rischi; - localizzazione di impianti produttivi in aree adeguatamente attrezzate da infrastrutture ambientali (es. distretti industriali che forniscano servizi per la gestione dei rifiuti, dell'energia, della risorsa idrica, ecc.); - integrazione dei nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione.
Aree a rischio di desertificazione			X	
Rischio idrogeologico			X	
Siti contaminati			X	

RIFIUTI

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Produzione pro-capite di RSU			X	**Dal punto di vista della produzione e pericolosità dei rifiuti, nonché della loro gestione, le misure che prevedono interventi che possono influire negativamente sull'area sono: 4.1/c, 4.1/d, 4.2/b, in quanto l'ampliamento della base produttiva comporta un incremento della produzione di rifiuti.**
Produzione di rifiuti da imballaggio			X	
Attivazione di A.T.O.			X	
Produzione pro-capite di RSU			X	**Risvolti positivi possono derivare dalla realizzazione delle azioni finanziate dalle misure 3.13, 4.1/a, 4.1/b.**
Impianto/i di conferimento dei rifiuti			X	A tal proposito, si ritiene di incentivare i suddetti interventi e di realizzare gli interventi previsti dalle misure con effetti ambientali negativi, avendo cura di adottare adeguate misure di mitigazione, quali:
Presenza di impianti di trattamento di rifiuti urbani e speciali			X	- costruire impianti di valorizzazione energetica dei rifiuti con il maggiore rendimento possibile; - incentivare il ricorso alle BAT (*Best Available Technologies*) e all'attivazione di progetti pilota sperimentali finalizzati al recupero di energia dai rifiuti;
Rifiuti urbani smaltiti in discarica			X	- introdurre premialità per iniziative che prevedano la riduzione dei rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi; - sostenere iniziative che comportano riduzione e riciclo dei rifiuti da imballaggio;
Raccolta differenziata			X	- incentivare la nascita di imprese specializzate nella raccolta, selezione e avvio di rifiuti e scarti di produzione a processi di trasformazione mirati al riciclaggio ed al recupero; - promuovere l'adesione a sistemi di gestione ambientale normati ISO, EMAS e altri (premialità per chi già aderisce, nonché per chi si impegna ad aderire, con successiva verifica dell'effettiva adesione); - promuovere la ricerca per l'introduzione di tecnologie atte a ridurre la pericolosità del flusso di rifiuti uscenti dai cicli produttivi, nonché le innovazioni di processo e di prodotto; - attivare filiere locali di rivalorizzazione di rifiuti dal conferimento differenziato fino all'utilizzo nei cicli produttivi.

ECOSISTEMI NATURALI

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Presenza area protetta (anche solo individuata e non perimetrata)	X			**Le misure che possono comportare un'eventuale compromissione della qualità ambientale delle aree naturali presenti nell'area del PIT 7 e delle specie che ivi trovano il proprio habitat sono: 4.1/c, 4.1/d, 4.2/a, 6.1/a, 6.1/b, 6.1/c, a causa dell'accrescimento del carico ambientale conseguente alla realizzazione di infrastrutture.** Al fine di minimizzare le interferenze tra infrastrutture ed aree sensibili, Aree Protette, siti Natura 2000, aree urbane di pregio, beni architettonici isolati (percorsi alternativi o accorgimenti adeguati nella progettazione) si dovrà tenere conto di: - attuare interventi di mitigazione di infrastrutture puntuali e lineari già esistenti e particolarmente impattanti; - intraprendere iniziative di adeguata collocazione e delocalizzazione degli impianti impattanti (da ambiti naturali protetti, aree dichiarate a rischio ambientale, aree urbane); - adeguare e ottimizzare i servizi essenziali (depurazione, rifiuti, rumore, adduzione idrica, sistemi fognari, qualità dell'aria) per il raggiungimento di adeguati livelli di qualità ambientale, privilegiando forme integrate di realizzazione e gestione e le tecnologie a minore impatto possibile (es. fitodepurazione); - ripristino/mitigazione/compensazione degli impatti negativi sulle componenti naturalistico – ambientali, come ad esempio: * interventi di mitigazione/ superamento delle infrastrutture lineari di trasporto attraverso la progettazione e la realizzazione di corridoi ecologici; * delocalizzazione delle attività produttive a rischio ambientale in ambiti di scarso pregio naturalistico; * interventi di compensazione per le opere non delocalizzabili che generano impatti permanenti e irreversibili; * interventi di mitigazione dell'impatto indotto dai sistemi di distribuzione energetica, di raccolta e approvvigionamento idrico, quali interramento ed opportune scelte localizzative.
Percentuale Siti di Importanza Comunitaria (SIC)	X			
Percentuale Zone di Protezione Speciale (ZPS)	X			

AMBIENTE URBANO

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Quota di verde pubblico pro capite			X	Le problematicità dell'area interessata dal PIT 7 sono strettamente legate alle criticità dell'ambiente urbano, in termini di elevata densità di popolazione, congestione del traffico, carenza di aree verdi, assenza di piste ciclabili, ecc. L'idea forza del PIT 7 si caratterizza per obiettivi di sostenibilità ambientale che mirano a ridurre l'intensità di traffico ed assicurare un riequilibrio modale ed una maggiore efficienza nella circolazione delle merci e delle informazioni. **Le misure i cui interventi maggiormente possono influire in misura negativa sono: 4.1/c, 4.1/d, 4.2/b, dal momento che un ampliamento della base produttiva comporta un incremento del traffico veicolare per il trasporto di merci.** **Le misure 4.2/a, 4.2/c, 6.1/a, 6.1/b, 6.2 finanziano interventi con effetti ambientali positivi. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di tali interventi sono legate a:** - adozione di tecniche di progettazione e costruzione mirate al risparmio energetico; - rifunzionalizzazione di edifici dismessi (edifici storici, manufatti di archeologia industriale, …), specie se localizzati in aree già adeguatamente infrastrutturate e dunque non necessitanti di nuove infrastrutture; - interventi in aree costruite dotate di attrezzature e servizi sovradimensionati rispetto all'uso attuale; - ottimizzazione dell'integrazione dei nuovi progetti nell'ambito del sistema dei trasporti, con altre infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione; - realizzazione di snodi di traffico (interporti) integrati al territorio e alle sue potenzialità economiche; - creazione di strutture di base per lo sviluppo dell'intermodalità; - conseguimento di un dimensionamento ottimale delle componenti interne (infrastrutture e attrezzature) degli interporti; - incremento della quota di traffico merci su rotaia; - promozione, potenziamento e riqualificazione di sistemi e infrastrutture di trasporto commerciale a breve raggio alternativi al trasporto su gomma (es. cabotaggio); - verifica della compatibilità dei progetti con le esigenze dei piani del traffico locali; - promozione di strategie per ridurre la necessità di spostamenti (telelavoro, accesso telematico a servizi pubblici, progetti di cablaggio di centri storici …).
Efficienza del servizio pubblico di trasporto			X		
Numero di strumenti di pianificazione a carattere ambientale adottati			X		
Numero di abitanti			X		

AMBIENTE URBANO

CRITICITÀ	GRADO DI CRITICITÀ			INDICAZIONI VOLTE A RIDURRE IL GRADO DI CRITICITÀ
	B	M	A	
Appartenenza ad aree dichiarate ad elevato rischio di crisi ambientale			X	**Le misure che nell'ambito del PIT 7 finanziano interventi a potenziale impatto negativo sono: 4.1/c, 4.1/d, per effetto dell'aumento delle attività produttive industriali.** **Al contrario, quelle per le quali si prevedono potenziali effetti positivi sono le misure: 3.13, 4.1/a, 4.1/b, 4.2/a. Le opportunità derivanti dalla realizzazione di tali misure consistono in:** - adesione a Sistemi di gestione ambientale normati (ISO, EMAS); - utilizzo di tecnologie innovative a basso impatto ambientale; - promozione della ricerca per lo sviluppo di tecnologie a basso impatto ambientale e per la riduzione dei rischi che si possono originare durante le varie fasi del processo produttivo; - iniziative di informazione e sensibilizzazione degli operatori economici rispetto alle migliori tecnologie disponibili (con riferimento alle categorie interessate dall'IPPC).
Incidenza (per ogni 100.000 ha di superficie) degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante			X	

2. ANALISI SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Presenza contestuale di buoni nodi portuale, aeroportuale, ferroviario e di veloce collegamento stradale	Scarsa integrazione tra i nodi portuale, aeroportuale e ferroviario e stradale di collegamento veloce
Buona rete stradale di grande comunicazione sulle direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest	Carenza di coordinamento tra gli Enti Istituzionali preposti alla programmazione degli interventi nel settore logistico e di trasporto
Buoni collegamenti attraverso autolinee con il resto del Paese. Buoni collegamenti stradali fra i diversi Comuni. Presenza di collegamenti ferroviari fra diversi Comuni	Scarso livello di utilizzazione delle risorse dell'area, con particolare riferimento alle strutture logistiche e di trasporto per persone e merci
Crescente propensione del sistema locale a consolidati rapporti con i mercati esteri	Difficoltà di accesso ai mercati di approvvigionamento e di sbocco da parte del sistema delle imprese locali
Buona disponibilità di aree ed infrastrutture industriali che può consentire ottime opportunità insediative, in particolare nelle attività retroportuali (in particolare nel Porto di Brindisi)	Diffusi fenomeni di criticità ambientale (Area di rischio industriale ed ambientale; insufficiente infrastrutturazione primaria delle aree industriali)
Ampia presenza, soprattutto nell'area industriale del Capoluogo, di grandi gruppi industriali e del loro patrimonio di know-how impiantistico, di ricerca & sviluppo e di competenze umane	Scarsa propensione delle imprese locali all'innovazione soprattutto di prodotto/processo, anche in funzione dell'efficienza ambientale
Presenza in area di Centri di Ricerca & Sviluppo	Inadeguato sviluppo di nodi e reti di innovazione tecnologica di fruizione pubblica e/o privata.
Molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nel territorio nei settori dei trasporti e della logistica (porto, aeroporto, rete stradale); dello sviluppo rurale ed agro-industriale (PIT 8, Patto Territoriale per l'agricoltura); dei rapporti transfrontalieri (Interreg III)	Carenza di coordinamento tra gli Enti Locali istituzionalmente preposti alla programmazione degli interventi sul territorio
Territorio caratterizzato da esperienze di programmazione negoziata (Patto Territoriale per l'industria, Sovvenzione Globale, Patto Territoriale per l'agricoltura, P.I.C. Leader II e Interreg II, Progetto Pilota Urban), che segnala una significativa propensione all'utilizzo degli strumenti di programmazione negoziata da parte dei soggetti istituzionali, associativi ed imprenditoriali	Scarso sviluppo delle reti informatiche e telematiche, soprattutto nella Pubblica Amministrazione, che ostacola una più accentuata diffusione delle informazioni relative alle opportunità rivenienti dall'attuazione di programmi di sviluppo
Elevato dinamismo imprenditoriale evidenziato da saldi di segno positivo di nati-mortalità delle imprese	Eccessiva frammentazione aziendale che è di ostacolo all'ottimale dimensionamento delle imprese e alla loro adeguata patrimonializzazione
Buona presenza in alcuni segmenti produttivi del settore manifatturiero (meccanica, avionica, tessile, agroalimentare)	Scarsa integrazione delle filiere produttive e basso grado di associazionismo e cooperazione tra aziende di settore
Sviluppo di una imprenditorialità agricola propensa all'innovazione di processo e di prodotto (agricoltura biologica, ortofrutticoltura, olivicoltura, viticoltura)	Scarsa integrazione delle filiere produttive e basso grado di associazionismo e cooperazione tra aziende agricole ed agro-industriali.
Ricchezza del patrimonio ambientale, elevata biodiversità del patrimonio naturalistico, presenza di aree rurali di pregio ambientale	Elevata e diffusa vulnerabilità ai dissesti idrogeologici. Carenza di risorse idriche, diffusi fenomeni di salinizzazione delle falde, scarso riuso di acque reflue depurate.
Ricchezza di percorsi enogastronomici, agrituristici, culturali e monumentali valorizzabili nel settore turistico	Insufficiente promozione del sistema di Offerta Turistica complessiva del territorio
Tendenziale aumento del reddito lordo pro-capite	Condizioni economiche dei residenti sensibilmente inferiori al livello medio italiano, che determinano scarsa propensione alle attività di eccellenza sia sul versante dell'iniziativa imprenditoriale, che su quello della specializzazione della forza-lavoro
Ampia disponibilità di forza-lavoro alla ricerca di occupazione in possesso di livelli di scolarizzazione medio-alti	Bassi tassi di occupazione, in particolare per la popolazione femminile e giovanile
Buon livello di condivisione dell'analisi-diagnosi del territorio, come testimoniato dall'esito delle attività partenariali	Grave ritardo del sistema di formazione professionale del settore, soprattutto di quella di eccellenza
	Basso livello di sviluppo e di utilizzo di servizi alle imprese (management, marketing, R&S, internazionalizzazione PMI, logistica distributiva, ecc.)
	Assenza di un' Agenzia Pubblica di marketing territoriale

OPPORTUNITA'	MINACCE
Nuova centralità geo-economica dell'area, connessa ai processi di sviluppo delle economie del bacino del Mediterraneo e dell'area est- europea	Concorrenza nazionale ed internazionale molto aggressiva da parte di altre realtà concorrenti, grazie ad elevati standard nelle economie esterne a supporto delle imprese
Crescita della politica di cooperazione mediterranea e prospettive immediate di allargamento a est della compagine UE	Diffusa presenza di fenomeni di criminalità organizzata e non, anche connessa ai crescenti traffici illeciti internazionali
Ruolo riconosciuto dal Piano Regionale dei Trasporti che individua per l'area interessata gli investimenti previsti per il potenziamento del polo logistico-trasportistico, con annesse strutture di retroportualità a supporto delle imprese	Scarsa disponibilità di risorse finanziarie pubbliche a disposizione degli investimenti infrastrutturali previsti dal Piano Regionale dei Trasporti
Nuovo ruolo affidato agli Enti locali dalla recente legislazione sulle autonomie locali e sul decentramento maggiormente rivolto alla definizione di percorsi locali di sviluppo sostenibile	Rischio di compromissione ambientale del territorio a causa del lento e faticoso adeguamento delle imprese alle nuove normative ambientali)
Presenza di una progettualità diffusa a livello regionale e locale per lo sviluppo sostenibile (Accordo di Programma Stato-Regione Puglia -Enti Locali; POR; PIT; PIS; Strumenti di Programmazione Negoziata)	Ampliamento dei fenomeni di economia sommersa e lavoro irregolare
Sviluppo di politiche di riconversione produttiva basate sul rafforzamento del tessuto delle PMI	Perdita di importanza strategica di alcune produzioni industriali dell'area (chimica, plastica)
Opportunità di sviluppo degli assetti produttivi e tecnologici, in connessione con l'orientamento delle politiche comunitarie e nazionali alla sostenibilità ambientale	Rischio di marginalizzazione rispetto ai nuovi mercati a causa del ritardo di innovazione tecnologica, anche dal punto di vista del loro impatto ambientale, indispensabile per acquisire nuove quote di mercato
Crescente disponibilità verso condizioni lavorative flessibili	Fenomeni di migrazione intellettuale (soprattutto femminile e giovanile) causati dalla carenza di politiche formative di eccellenza
Evoluzione dei consumi verso una maggiore domanda di prodotti tipici, di qualità, personalizzati, biologici e/o a basso impatto ambientale, in particolare nei segmenti più alti dei mercati mondiali	Progressivo abbandono delle aree rurali e diffusione di atteggiamenti di scarsa propensione femminile e giovanile nei confronti del mondo agricolo
Utilizzo delle nuove tecnologie per la realizzazione di sinergie e strategie di "rete" tra imprese per la penetrazione dei mercati più lontani	Diffusione di fenomeni di scarsa affidabilità delle nuove tecnologie di scambi elettronici e telematici
Crescita della domanda di "ambiente", con un'evoluzione verso una domanda turistica diversificata (turismo naturalistico, rurale, balneare, culturale, enogastronomico)	Crescente attenzione allo sviluppo di politiche di promozione turistica da parte di altre aree concorrenti
Sinergie e strategie di "rete" tra Enti e PMI per un'efficace azione di marketing turistico territoriale	Crescente protagonismo territoriale (istituzionale ed imprenditoriale) da parte di altre aree concorrenti.

3. FINALITA' ED OBIETTIVI DI SVILUPPO LOCALE PERSEGUITI DAL PIT 7

Lo scenario competitivo imposto dai processi di globalizzazione ha creato per il territorio l'esigenza di muoversi in modo rapido, orientando il proprio sviluppo verso settori economici basati sulla rapidità delle comunicazioni fisiche ed immateriali con i mercati, e perciò stesso necessariamente supportati da capacità di produrre/fruire di adeguati *know-how*, in ambienti fortemente caratterizzati da un approccio innovativo nei settori della ricerca e sviluppo e della formazione superiore e di eccellenza.

Di questi elementi di profonda innovazione ha tenuto conto il Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) che, nel selezionare i maggiori scali portuali da inserire nella Rete Portuale SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), ha individuato il Porto di Brindisi tra i porti di primo livello della regione pugliese, attribuendo ad esso il ruolo di terminale del Corridoio Adriatico e dei Corridoi Europei.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia ha recepito i contenuti e le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, confermando al Porto di Brindisi il riconoscimento del ruolo di **terminale RO-RO** internazionale e nazionale, nonché di **scalo multi-purpose** in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio anche rivolte al traffico passeggeri.

In questo quadro, Il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato per il porto di Brindisi (come per gli altri porti di primo livello pugliese (Bari, Taranto) alcune indicazioni programmatiche di tipo strategico:
a) massima connessione delle infrastrutture portuali con le reti di trasporto locale ed adeguata funzionalità dei collegamenti;
b) forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio per aumentarne le possibilità di sviluppo e la competitività e per individuare nuove opportunità sia nel campo della produzione/distribuzione di beni che di servizi. In questo senso le strutture che realizzano tale integrazione sono indicate in quelle della retroportualità e della logistica (Interporti, Districtpark, Centri Logistici polifunzionali);
c) coerenza dell'organizzazione territoriale ed urbana con lo sviluppo previsto per le infrastrutture portuali e retroportuali, con particolare riferimento alla pianificazione degli insediamenti industriali e produttivi.

In questo scenario di definizione programmatoria nazionale e regionale, la definizione di un'idea strategica di sviluppo del territorio impegna una complessità di condizioni di contesto locale che coinvolgono:
a) la qualità dell'offerta di competenze umane;
b) la qualità dell'offerta di capitali;
c) le politiche industriali e tecnologiche;
d) l'utilizzo di nuovi assets locali (infrastrutture di comunicazione fisiche ed immateriali, sociali e culturali; reti; innovatività).

Sulla base di tali presupposti, l'idea forza del PIT 7 punta sull'accelerazione del miglioramento dell'offerta degli *assets* specifici del territorio, allo scopo di potenziare la competitività del sistema produttivo locale sui mercati nazionali ed internazionali.

L'indicazione progettuale dell'idea-forza del PIT 7 è confermata dall'analisi delle opportunità esterne all'area che si vanno profilando nello scenario internazionale (la nuova centralità geo-economica dell'area PIT 7; i processi di sviluppo delle economie del bacino del Mediterraneo e dell'area est- europea), nonché dalla positiva valutazione dei punti di forza che caratterizzano il territorio:
- buona disponibilità di aree ed infrastrutture industriali che può consentire ottime opportunità insediative, in particolare nelle attività retroportuali (in particolare nel Porto di Brindisi);
- ampia presenza, soprattutto nell'area industriale del Capoluogo, di grandi gruppi industriali e del loro patrimonio di know-how impiantistico, di ricerca & sviluppo e di competenze umane;
- molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nel territorio nei settori dei trasporti e della logistica (porto, aeroporto, rete stradale); dello sviluppo rurale ed agro-industriale (PIT 8, Patto Territoriale per l'agricoltura); dei rapporti transfrontalieri (Interreg III);
- qualificata presenza in alcuni segmenti produttivi del settore manifatturiero (meccanica, avionica, tessile, agroalimentare);
- sviluppo di una imprenditorialità agricola propensa all'innovazione di processo e di prodotto (agricoltura biologica, ortofrutticoltura, olivicoltura, viticoltura);

- ricchezza di percorsi naturalistici, enogastronomici, agrituristici, culturali e monumentali valorizzabili nel settore turistico;
- ampia disponibilità di forza-lavoro alla ricerca di occupazione in possesso di livelli di scolarizzazione medio-alti.
- buon livello di cooperazione tra gli attori locali dello sviluppo, in virtù delle pregresse esperienze di programmazione negoziata

Con la realizzazione del PIT 7 si prevede pertanto di creare un circolo virtuoso di crescita che - attraverso l'attivazione di interventi volti a rafforzare gli *assets* specifici del territorio (potenziamento della dotazione infrastrutturale di intermodalità già vantata dal territorio; ampliamento dell'offerta di aree attrezzate per nuovi insediamenti produttivi; sostegno e diffusione della cultura dell'innovazione (R&S); valorizzazione del capitale umano dell'area; introduzione di tecnologie innovative nelle imprese per perseguire obiettivi di tutela e/o minimizzazione degli impatti ambientali) - crei un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali la ***capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esteri, la partecipazione attiva al mercato del lavoro e la capacità di offrire lavoro regolare, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese***.

Questi obiettivi si calano in uno scenario in cui la collocazione geopolitica dell'area interessata dal PIT 7 assume una valenza strategica per l'intera economia territoriale. La prevista e progressiva integrazione tra le politiche ed i mercati europei con quelli balcanici e mediterranei costituisce difatti un'opportunità per l'intera provincia di Brindisi, giacché consente di delineare i contorni di un sistema produttivo territoriale nel quale la concentrazione di interventi infrastrutturali sul principale nodo intermodale (Brindisi) è paradigmatica rispetto all'accrescimento complessivo della *performance* produttiva territoriale, ivi compresi quella dei numerosi comuni a vocazione agricola e/o turistica che solo in questo modo possono acquisire i livelli di "visibilità" ed "accessibilità" indispensabili per poter competere adeguatamente sui nuovi mercati che si aprono.

Si basa quindi su tali presupposti l'idea forza del PIT che è quella di sviluppare un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse Nord-Sud interno alla Regione Puglia e la comunicazione con le altre direttrici del Corridoi internazionali n.8 e n.10.

L'obiettivo generale di tale idea forza può quindi sintetizzarsi nella valorizzazione del sistema logistico distributivo in grado di accrescere la competitività dell'apparato produttivo, generare nuova occupazione, allargare l'area del benessere e migliorare la qualità della vita delle popolazioni del territorio.

4. STRATEGIE, PRIORITA' E LINEE DI INTERVENTO

Il riferimento di base per poter garantire il perseguimento degli obiettivi esplicitati è rappresentato quindi dal potenziamento del sistema logistico e di trasporto allocato nella Città di Brindisi e, contestualmente, dalla funzione di "città-porto" da questa esercitata quale elemento-chiave del processo di internazionalizzazione dell'intero territorio provinciale oltre che dalla creazione di un sistema logistico – distributivo integrato che metta in connessione lungo gli assi territoriali nord-sud, est-ovest i sistemi produttivi locali.

La prima indicazione in questo senso viene da una lettura del territorio brindisino inteso come un unico sistema socio-economico e non più come sommatoria di diversi perimetri amministrativi. Questa modalità di lettura consente di interpretare i Sistemi Produttivi Locali 15 (Fasano) e 16 (Brindisi) come un'unica area omogenea, in cui spicca la "presenza forte" rappresentata dalla "città-porto" con il suo ruolo di porta d'accesso e di "link" sia verso l'esterno dell'area, sia in direzione dell'entroterra provinciale.

D'altro canto, questa lettura della realtà locale non è del tutto nuova, giacché sin dal 1991 la "città-porto di Brindisi" rientra nel progetto cofinanziato dall'Unione Europea e denominato "***Sealink***" (insieme ai porti di Patrasso, Lubecca, Rostock) e orientato a stabilire una rete europea che mira a rendere compatibili tra loro le diverse vie d'accesso portuale all'Unione.

Grazie ad un adeguato rafforzamento della struttura retroportuale nei suoi aspetti logistici e di servizio, questa innovativa funzione della "città-porto" consente di concepire l'elemento mare non più come barriera, bensì come veicolo di connessioni e volano di sviluppo, in grado di contribuire significativamente all'internazionalizzazione del contesto economico brindisino.

In questo senso la valenza del processo di internazionalizzazione è duplice: da un lato il potenziamento della rete trasportistica consente l'espansione verso nuovi mercati, dall'altro esso può contribuire a migliorare la *performance* produttiva del territorio, innalzando il livello di competitività dell'area.

Ad una tale lettura corrisponde una logica di politica territoriale urbana intesa come "politica di nodi e reti", in cui la localizzazione dei nodi ai vari livelli territoriali e le sinergie tra le reti sono funzionali ad innescare processi di sviluppo in grado di generare risorse secondo la logica dei "vantaggi competitivi".

Il modello di sistema territoriale che si viene a prefigurare è imperniato su tre assi principali strettamente collegati:

1. sviluppo di un sistema territoriale policentrico ed equilibrato, in grado di evitare la polarizzazione eccessiva attorno a pochi centri e la contestuale marginalizzazione delle aree periferiche, consentendo la creazione di condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la mobilità;
2. creazione di condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze, attraverso l'incentivazione di rapporti più intensi e proficui tra il Sistema delle Imprese ed il Sistema della Ricerca attivo sul territorio (la Sede decentrata di Brindisi dell'Università degli Studi di Lecce, la Cittadella della Ricerca di Brindisi, il Centro Internazionale di Alti Studi Universitari di Fasano, le strutture locali di R&ST dei grandi Gruppi industriali presenti nell'area);
3. promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT, favorendo l'aggregazione imprenditoriale attorno a progetti che integrino le filiere di riferimento di ciascun settore produttivo (chimica/plastica, meccanica, avionica, tessile, agroalimentare, turismo), sfruttando i nuovi strumenti giuridici ed economici destinati al territorio (Accordo di Programma Stato – Regione - Enti Locali; Piano di azioni per l'Ambiente; PIT; PIS; Patto territoriale per l'Agricoltura; Interreg III, Leader Plus, ecc.) per conseguire l'ottimizzazione della capacità produttiva del sistema locale, garantendo nel contempo una gestione equilibrata del patrimonio naturale e culturale che rappresenta la riserva per le future generazioni ed una risorsa per lo sviluppo economico e sociale.

Date queste premesse lo sviluppo territoriale deve essere incentrato sull'incentivazione della cooperazione interurbana, sulla valorizzazione delle specializzazioni dei centri urbani dell'area, sulla concentrazione della crescita urbana nelle aree più urbanizzate al fine di preservare gli spazi verdi esistenti e di puntare contestualmente sulla "strategia policentrica dello sviluppo".

In sostanza, si tratta di passare da un'ipotesi di sviluppo incentrata sul concetto di "urbanizzazione concentrata" ad uno organizzato intorno al concetto di "centralità distribuita tra capoluogo e periferia", attivando forme di sviluppo locale auto-organizzato dagli attori dello sviluppo locale nei nodi urbani periferici e promuovendo la loro connessione alle reti di scambio globale.

Ovviamente, in questa ipotesi di sviluppo territoriale il nodo costituito dalla "città-porto" di Brindisi assume una rilevanza particolare, differenziandosi dagli altri nodi della rete per la sua potenziale capacità di relazionare l'intero sistema provinciale con le reti esterne.

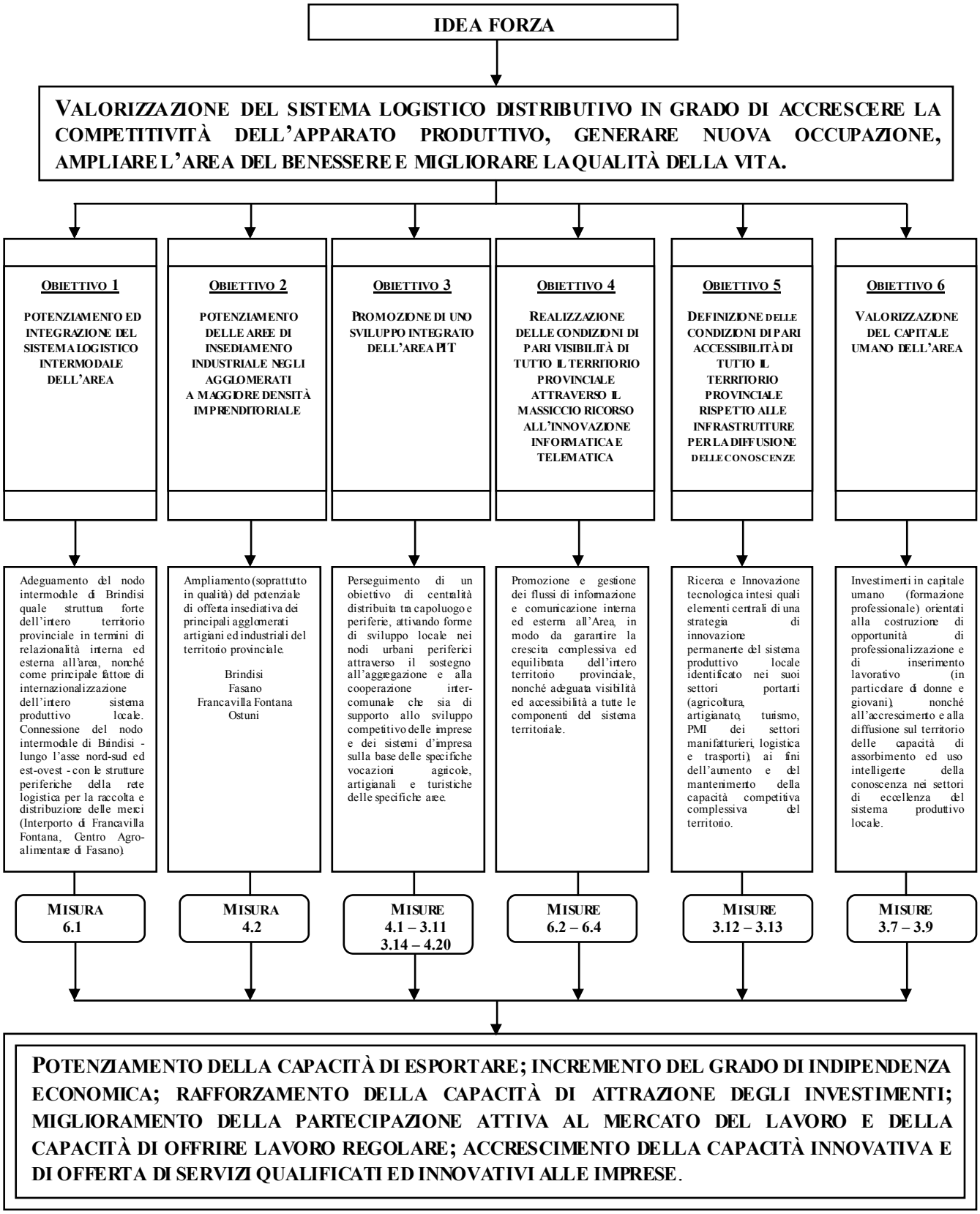
Le precondizioni che devono sussistere per esaltare tale funzione relazionale sono individuabili essenzialmente nel potenziamento e nell'integrazione tra i nodi portuale, aeroportuale e ferroviario e stradale di collegamento veloce, nonché nella contestuale attivazione di connessioni transfrontaliere.

Il Progetto Integrato Territoriale n. 7 deve rappresentare quindi il "Piano Direttore" degli investimenti previsti e progettabili per lo sviluppo locale, individuando le strategie e gli obiettivi di coordinamento ed integrazione tra varie tipologie di investimenti pubblici e privati che agiscono all'interno dell'area.

La strategia del programma, in coerenza con i risultati dell'Analisi SWOT, si basa essenzialmente su alcuni obiettivi specifici:

1. ***Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area***, identificato nell'adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).
2. ***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale*** (Fasano, Ostuni, Brindisi, Francavilla Fontana), al fine di ampliare (soprattutto in qualità) il potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale.
3. ***Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT***, attraverso la specializzazione dei centri urbani del territorio, per puntare a proposte di centralità distribuita tra capoluogo e periferia, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione intercomunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree.
4. ***Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica***, per assicurare la promozione e la gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, che garantiscano la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità operativa a tutte le componenti del sistema territoriale;
5. ***Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze***, intese quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio;
6. ***Valorizzazione del capitale umano dell'area***, attraverso investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale.

L'individuazione degli obiettivi specifici permette di creare una relazione di complementarietà tra essi e l'IDEA FORZA/obiettivo generale secondo la rappresentazione grafica riportata.



5. TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Il complesso degli interventi previsti dal PIT 7 mira a realizzare le condizioni per la valorizzazione del sistema logistico-distributivo del territorio, in grado di accrescere la competitività del sistema produttivo locale, generare nuova occupazione, ampliare l'area del benessere e migliorare la qualità della vita, attraverso il potenziamento della capacità di esportare; l'incremento del grado di indipendenza economica; il rafforzamento della capacità di attrazione degli investimenti; il miglioramento della partecipazione attiva al mercato del lavoro e della capacità di offrire lavoro regolare; l'accrescimento della capacità innovativa e di offerta di servizi qualificati ed innovativi alle imprese.
Per perseguire gli obiettivi specifici individuati dal PIT 7, saranno utilizzate le seguenti tipologie di intervento:

Tabella di correlazione tra obiettivi del PIT 7 e relative tipologie di intervento

OBIETTIVI DEL PIT 7		CORRELATE TIPOLOGIE DI INTERVENTO	
1	***Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area***, identificato nell'adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).	A	**Investimenti materiali pubblici**, in grado di potenziare il nodo logistico intermodale di Brindisi, nonché la sua connessione - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano). **[Misura 6.1]**
2	***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità industriale*** (Fasano, Ostuni, Brindisi, Francavilla Fontana), al fine di ampliare (soprattutto in qualità) il potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigianali ed industriali del territorio provinciale.	B	**Investimenti materiali pubblici**, in grado di potenziare le aree artigianali ed industriali del territorio, attraverso la realizzazione di investimenti per il completamento ed il miglioramento qualitativo delle aree industriali ad alta densità insediativa del territorio. **[Misura 4.2]**
3	***Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT***, attraverso la specializzazione dei centri urbani del territorio, per puntare a proposte di centralità distribuita tra capoluogo e periferia, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione intercomunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree.	C	**Investimenti materiali ed immateriali privati** finalizzati alla promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT, favorendo l'aggregazione imprenditoriale attorno a progetti che integrino le filiere di riferimento di ciascun settore produttivo (chimica/plastica, meccanica, avionica, tessile, agroalimentare, turismo), sfruttando i nuovi strumenti giuridici ed economici destinati al territorio (Accordo di Programma Stato – Regione - Enti Locali; Piano di azioni per l'Ambiente; PIT; PIS; Patto territoriale per l'Agricoltura; Interreg III, Leader Plus, ecc.) per conseguire l'ottimizzazione della capacità produttiva del sistema locale, garantendo nel contempo una gestione equilibrata del patrimonio naturale e culturale che rappresenta la riserva per le future generazioni ed una risorsa per lo sviluppo economico e sociale **[Misure 4.1 – 3.11 – 3.14 – 4.20]**
4	***Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica***, per assicurare la promozione e la gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, che garantiscano la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità operativa a tutte le componenti del sistema territoriale.	D	**Investimenti materiali ed immateriali pubblici e privati**, in grado di realizzare condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto agli standard operativi della Società dell'Informazione **[Misure 6.2 – 6.4]**
5	***Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze***, intese quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio.	E	**Investimenti immateriali pubblici e privati**, in grado di garantire condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze, attraverso l'incentivazione di rapporti più intensi e proficui tra il Sistema delle Imprese ed il Sistema della Ricerca attivo sul territorio (la Sede decentrata di Brindisi dell'Università degli Studi di Lecce, la Cittadella della Ricerca di Brindisi, il Centro Internazionale di Alti Studi Universitari di Fasano, le strutture locali di R&ST dei grandi Gruppi industriali presenti nell'area) **[Misure 3.12 – 3.13]**
6	***Valorizzazione del capitale umano dell'area***, attraverso investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale.	F	**Investimenti immateriali pubblici e privati** finalizzati alla valorizzazione del capitale umano dell'area ed orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori strategici individuati per lo sviluppo locale **[Misura 3.7 – 3.9]**

OBIETTIVI DEL PIT 7	CORRELATE MISURE, AZIONI E LINEE DI INTERVENTO
Obiettivo 1 **POTENZIAMENTO ED INTEGRAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO INTERMODALE DELL'AREA** **Contenuto** Adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).	**Misura 6.1** **Azione a): Ferrovie locali – Metropolitane leggere** Linea 1. Linee di trasporto rapido di massa; Linea 3. Rettifica, raddoppio e attrezzaggio di linea; Linea 4. Rinnovo armamento e risanamento sede ferroviaria.
Obiettivo 2 **POTENZIAMENTO DELLE AREE DI INSEDIAMENTO INDUSTRIALE NEGLI AGGLOMERATI A MAGGIORE DENSITÀ IMPRENDITORIALE** **Contenuto** Ampliamento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale Brindisi – Fasano – Ostuni - Francavilla Fontana	**Misura 4.2** **Azione a)** Completamento e miglioramento infrastrutturale delle aree industriali e degli insediamenti produttivi che realizzano un livello di infrastrutturazione primaria pari ad almeno il 70%.
Obiettivo 3 **PROMOZIONE DI UNO SVILUPPO INTEGRATO DELL'AREA PIT** **Contenuto** Perseguimento di un obiettivo di centralità distribuita tra capoluogo e periferie, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione inter-comunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree	**Misura 4.1** **Azione a) Sistema della Globalizzazione** Azione di diffusione dei servizi reali alle imprese, nel campo della qualità, dell'ambiente, del trasferimento tecnologico, dell'addestramento e della riqualificazione degli addetti. **Azione b) Sistema dell'innovazione** Introduzione di innovazione nel sistema produttivo (licenze e brevetti; tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni; tecnologie finalizzate alla riduzione dell'inquinamento nell'ambiente) **Azione c) Sistema di ampliamento della base produttiva** Interventi finalizzati al sostegno dell'imprenditoria femminile, per la promozione ed il sostegno alla nuova imprenditorialità giovanile, interventi finalizzati al sostegno dell'ammodernamento degli impianti tecnico-produttivi. **Azione d) Pacchetti Integrati di Agevolazioni (P.I.A.)** Sviluppo di programmi di investimento, che richiedono l'integrazione tra diverse agevolazioni. **Misura 3.11** **Azione a): Sostegno all'autoimprenditorialità ed alla creazione di impresa** Intervento mirato per la formazione, l'accompagnamento e l'aiuto alla creazione di impresa. **Azione b): Sostegno all'autoimpiego (aiuti de minimis)** Intervento mirato a favorire la creazione di lavoro autonomo e l'autoimpiego in forma di microimpresa, rivolta ai soggetti maggiorenni privi di occupazione da almeno sei mesi. **Azione c): Aiuti all'occupazione** L'obiettivo dell'azione in esame è quello di aumentare l'occupazione netta con condizioni di premialità per l'inserimento lavorativo di persone a rischio di esclusione sociale, di disoccupati di lunga durata, lavoratori iscritti alle liste di mobilità, LPU, LSU, donne che entrano nel mondo del lavoro o rientrano nell'attività lavorativa, immigrati con regolare permesso di soggiorno. **Azione d): Emersione dei lavoratori non regolari (aiuti de minimis)** L'obiettivo di tale azione è ridurre il fenomeno ed incentivare le imprese, che abbiano sottoscritto i contratti di gradualità, ad emergere dalla pratica del lavoro non regolare. **Azione e): Azioni di accompagnamento** Intervento mirato alla ricerca, analisi, supporto organizzativo, consulenza e pubblicizzazione delle opportunità esistenti. **Misura 3.14** **Azione a): Promozione di una cultura di mainstreaming per gli addetti all'orientamento ed all'incontro domanda/offerta nei nuovi servizi pubblici per l'impiego** Interventi di formazione iniziale e continua da destinare agli addetti all'orientamento ed all'incontro domanda/offerta dei nuovi servizi pubblici per l'impiego per consentire alla figura dell'orientatore/orientatrice di adeguare le risorse individuali e professionali in relazione all'attività di "specialista dell'orientamento femminile". **Azione b): Percorsi integrati di formazione, accompagnamento e consulenza per la creazione di nuova imprenditorialità in forma singola e/o associata** Interventi di formazione per l'acquisizione delle conoscenze e delle tecniche proprie della gestione di impresa. **Azione c): Rafforzamento e qualificazione dell'offerta di servizi attraverso la formazione di nuove figure professionali per favorire le donne lavoratrici** Interventi formativi rivolti a donne (anche extracomunitarie) e mira a sostenere la partecipazione delle donne alla formazione e al lavoro, attraverso la fornitura di servizi alla persona e alla famiglia. **Azione d): Percorsi integrati e individualizzati per il recupero e la transizione al lavoro delle donne e dei soggetti in disagio sociale** L'azione riguarda interventi di formazione che prevedono l'acquisizione di competenze aggiuntive che facilitino l'inserimento lavorativo alle dipendenze, di competenze minime per l'utilizzo corretto degli strumenti informatici e l'acquisizione di competenze per l'attivazione di centri antiviolenza. **Azione e): Azioni di accompagnamento** Intervento mirato alla ricerca, analisi, supporto organizzativo e consulenza finalizzato alla costruzione di un sistema di offerta permanente per l'applicazione delle pari opportunità nell'ambito lavorativo.

OBIETTIVI DEL PIT 7	CORRELATE MISURE, AZIONI E LINEE DI INTERVENTO
	Misura 4.20 **Azione a): Azioni di formazione specifica per la P.A. e per i soggetti sociali ed economici attori del sistema locale** Interventi formativi per la P.A. (Enti locali, Province, Regione) e per i soggetti sociali associati in quanto attori principali dello sviluppo del sistema locale. Tali corsi sono orientati sia a sviluppare le capacità di attivazione degli strumenti della programmazione negoziata per la P.A. locale e le parti sociali, che finalizzati alla diffusione della cultura dell'internazionalizzazione della P.A. **Azione b): Azioni di formazione per i diversi settori dell'Asse** Interventi formativi concernenti i diversi settori dell'Asse, quali l'adeguamento dei profili professionali per le attività connesse con le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione nell'industria, nell'artigianato, nel turismo e nel commercio; la formazione finalizzata allo sviluppo di figure professionali di rete che operano a livello di distretti e/o sistemi produttivi locali, anche attraverso la sperimentazione di nuovi modelli e contenuti di servizi che implementino le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione; la formazione di figure professionali specializzate in marketing internazionale per le PMI; la formazione orientata all'adeguamento delle figure professionali per il controllo, monitoraggio e gestione della problematica ambientale connessa con lo sviluppo delle attività produttive e commerciali; la formazione per gli imprenditori agricoli e per i giovani al primo insediamento e/o al subentro in azienda, tecnici agricoli, soprattutto con riferimento all'impiego delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione applicate alle attività formative a distanza; la formazione finalizzata allo sviluppo di operatori specializzati per la divulgazione delle informazioni tecniche e per l'assistenza tecnica in agricoltura, anche attraverso la sperimentazione di nuovi modelli e contenuti di servizi che implementino le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.
Obiettivo 4 **REALIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI DI PARI VISIBILITÀ DI TUTTO IL TERRITORIO PROVINCIALE ATTRAVERSO IL MASSICCIO RICORSO ALL'INNOVAZIONE INFORMATICA E TELEMATICA** **Contenuto** Promozione e gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale	**Misura 6.2** **Azione c) Attuazione delle linee di intervento prioritarie proposte dal Piano regionale per la Società dell'Informazione** *Linea 1* Sviluppo della capacità dei soggetti locali (amministrazioni, imprese, professionisti, cittadini) di accedere a gestire ed utilizzare informazioni di rilevanza strategica per la propria missione istituzionale e di business, rimuovendo eventuali barriere infrastrutturali, tecnologiche o culturali all'accesso all'informazione (connessione con il Progetto "La Rete Unitaria della Pubblica Amministrazione della Provincia di Brindisi", risultato aggiudicatario di finanziamento nel bando Regione Puglia, Misura 6.2, Azione C – "Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali"). *Linea 2* Incremento della capacità di generare e attrarre iniziative economiche e flussi di risorse nei settori della nuova economia della Società dell'Informazione. *Linea 3* Potenziamento delle infrastrutture di accesso telematico (wireless fidelity; banda larga) per sviluppare i servizi a valore aggiunto prodotti sul territorio (servizi per e-business; logistica integrata; accesso a risorse informative/formative e a conoscenze strategiche anche attraverso servizi di *e-learnig* , *e-govemment*; informazioni territoriali on-line). *Linea 4* Sviluppo di modelli organizzativi, tecnologie e servizi per le comunità territoriali in rete (in interazione con il sistema di ricerca ed innovazione tecnologica), a supporto della efficienza e della competitività del sistema locale, con particolare riferimento alle esigenze di formazione di nuove figure professionali (*e-learning*) e all'utilizzo di nuove tecnologie nel settore della distribuzione e della logistica. **Misura 6.4** **Azione a): Formazione specifica per la P.A.** Interventi di formazione per il personale della P.A. nei settori della società dell'informazione, dell'innovazione di sistema connessa con le nuove tecnologie, delle funzioni manageriali e tecniche derivanti dall'introduzione e dalla diffusione delle nuove tecnologie, nonché la formazione in connessione con le azioni di diffusione delle tecnologie dell'informazione, con particolare riferimento alla costruzione ed implementazione della rete unitaria della P.A. (RUPA). **Azione b): Attuazione del Piano Regionale della Società dell'Informazione** Interventi di formazione superiore nei settori della Società dell'Informazione, dell'innovazione di sistema connessa con le nuove tecnologie, delle funzioni manageriali e tecniche derivanti dall'introduzione e dalla diffusione delle nuove tecnologie; formazione orientata allo sviluppo e gestione di strutture logistiche e strutture di servizi di rete; sperimentazione di modelli innovativi nell'applicazione delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione nei settori "*business-to-business*" a livello di sistema produttivo locale, "*business-to-consumer*" nella diffusione e nel trasferimento dei risultati della ricerca e dell'innovazione tecnologica in relazione allo sviluppo della società dell'informazione; borse di studio per specializzazioni nei settori di sviluppo della Società dell'Informazione, delle tecnologie della comunicazione e di rete.
Obiettivo 5 **DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI PARI ACCESSIBILITÀ DI TUTTO IL TERRITORIO PROVINCIALE RISPETTO ALLE INFRASTRUTTURE PER LA DIFFUSIONE DELLE CONOSCENZE** **Contenuto** Ricerca e Innovazione tecnologica intesi quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio	**Misura 3.12** **Azione b): Piano Regionale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica e definizione delle linee di intervento** Definizione di contenuti e di conoscenza delle nuove e alte tecnologie in ambito locale, tali da rendere le forze lavoro più competenti, informate e capaci di cogliere le occasioni di lavoro, attraverso la promozione, organizzazione e sostegno alla domanda di innovazione e alta formazione. **Misura 3.13** Gli obiettivi specifici che si intendono perseguire attraverso questa misura consistono in: -promozione, organizzazione e sostegno alla domanda di ricerca industriale (collegamento con la Misura 4.1 azione C); -rafforzamento delle strutture di R&S; -incentivazione del collegamento tra le Strutture scientifico-tecnologiche e le imprese e la P.A.; -incentivazione alla qualificazione dell'offerta di alta formazione per adeguare gli investimenti in capitale umano dell'area PIT.

OBIETTIVI DEL PIT 7	CORRELATE MISURE, AZIONI E LINEE DI INTERVENTO
Obiettivo 6 **VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO DELL'AREA** **Contenuto** Investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale	**Misura 3.7** **Azione a): Formazione post-qualifica – Area di specializzazione** Azione rivolta agli studenti iscritti alle classi dei corsi post-qualifica degli istituti professionali, in possesso del titolo di studio del diploma di qualifica, ed agli studenti iscritti al triennio degli istituti tecnici. L'attività riguarda la messa punto e la realizzazione di modelli didattici orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo. L'attività si svolgerà con il coinvolgimento di istituti professionali, imprese, agenzie formative specializzate. **Azione b) Sportello tirocini/stages (8% = € 469.465)** L'azione risponde all'esigenza di avvicinare i giovani in obbligo formativo, inseriti nel canale dell'istruzione, al mondo del lavoro, già nel periodo di istruzione, al fine di facilitare la transizione scuola-lavoro. Si prevedono interventi destinati a giovani in età 16-18, inseriti nei percorsi scolastici di istruzione secondaria, per offrire loro opportunità di effettuare stage/tirocini lavorativi brevi nei periodi in cui non si svolgono lezioni. **Azione c): Istruzione e Formazione Tecnica Superiore** Azione mirata a consentire l'acquisizione di competenze superiori pertinenti con i fabbisogni del mondo del lavoro, il completamento e la qualificazione delle competenze possedute e la costruzione di nuove opportunità di occupazione sia in forma dipendente che autonoma. Possono accedere ai percorsi di istruzione e formazione tecnica superiore i giovani e gli adulti, anche occupati, in possesso del diploma di scuola superiore. **Azione d): Borse di studio di specializzazione post-laurea** Azione che prevede interventi per borse di studio di specializzazione e attività formative elevate, post-laurea, con particolare riferimento ai contenuti ed allo sviluppo della Società dell'Informazione. **Azione e): Promozione e sostegno di filiere formative in forte connessione con il mercato del Lavoro** Azione che prevede interventi di delocalizzazione dell'offerta formativa superiore verso poli territoriali che per vocazione o per progetti di riconversione richiedono in loco determinate figure professionali. **Azione f): Azioni di accompagnamento** Tale azione comprende interventi di: -analisi dei fabbisogni e relativa definizione di figure professionali per i diversi percorsi formativi, con particolare riferimento alle professioni ed ai settori emergenti od in espansione della Società dell'Informazione e delle nuove tecnologie di produzione; -ricerche e studi, trasferimento di buone prassi; -monitoraggio e valutazione; -informazione e pubblicizzazione. Le azioni formative di questa misura dovranno prevedere moduli di informazione e sensibilizzazione alle tematiche dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile. **Misura 3.9** La Misura non ha dotazione finanziaria all'interno dei PIT. Gli interventi previsti verranno attuati con il ricorso alla misura 4.20

Più nello specifico, le tipologie di intervento che sostanziano e realizzano gli obiettivi del Progetto Integrato Territoriale sono riepilogate nelle seguenti matrici, che illustrano altresì la coerenza intrinseca agli obiettivi specificati:

5.1 OBIETTIVO 1 - "POTENZIAMENTO ED INTEGRAZIONE DEL SISTEMA LOGISTICO INTERMODALE DELL'AREA"

Adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).

(Investimenti materiali pubblici)

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Brindisi	6.1.A3	**Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi (Costa Morena) – via Archimede, sottopasso S.S. 613, innesto alla linea FS – parco merci Tuturano.** Le opere previste riguardano la realizzazione del collegamento ferroviario diretto dalla linea FS alla zona industriale di Brindisi. Sono finalizzate al miglioramento del servizio ferroviario, di cui usufruiscono principalmente le industrie de petrolchimico, e all'eliminazione di 3 passaggi a livello, rispettivamente posti lungo la Strada Provinciale per Lecce, via Perrino e via Arno – zona Villaggio S.Pietro. Si prevede la costruzione di un sottopasso ferroviario, per eliminare l'interferenza con la S.S. 613 per Lecce e la costruzione di circa 3 Km di nuova linea ferroviaria all'interno dell'area industriale di Brindisi. La fattibilità dell'intervento è subordinata alle prescrizioni tecniche delle Ferrovie dello Stato relative alle modalità di innesto del raccordo alla rete ferroviaria nazionale. Tale innesto potrà avvenire tramite scambi ferroviari ad alta velocità ovvero mediante realizzazione di un'ulteriore linea ferroviaria esclusivamente dedicata ai carri industriali e terminante nel Parco Merci di Suturano. L'intervento prevede l'azione di tre soggetti diversi da coordinare in apposita Convenzione: Consorzio SISRI di Brindisi, ANAS, RFI (rete ferroviaria Italiana). A tal proposito, il 13/06/2001 è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra Comune di Brindisi e Ferrovie dello Stato. **Costo totale previsto € 21.092.994**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 1** del PIT ***"Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area"*** **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Realizzazione del nuovo raccordo ferroviario tra l'area commerciale del porto medio di Brindisi (Costa Morena) e il nuovo Parco Merci FS di Brindisi-Tuturano, nonché sua connessione alla rete ferroviaria italiana. L'intervento non è previsto in alcun documento di natura programmatica, ma è propedeutico alla realizzazione del Districtpark previsto dal P.R.T. della Regione Puglia **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI NO Intervento in zona di rispetto stradale SI NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di modesto impatto ambientale diretto che garantisce adeguati rientri ambientali in termini di minimizzazione degli impatti sull'ambiente per effetto della riduzione dei traffici su gomma a favore della modalità mare/ferrovia. Esso è altresì finalizzato alla delocalizzazione del parco-merci ferroviario dalla Stazione Centrale di Brindisi situata in pieno centro urbano.	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Brindisi	6.1.A4	**Potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area retroportuale di Brindisi.** Le opere previste riguardano il potenziamento dei livelli di servizio del raccordo ferroviario esistente a servizio dell'area industriale di Brindisi e mirano a consentire incrementi di traffico con maggiore sicurezza e minori costi per la trazione e per le manutenzioni. Si prevede di potenziare il raccordo, effettuando interventi sul tratto di linea attualmente in uso e su quello attualmente non agibile, relativo all'area portuale di Costa Morena e da riattivarsi. L'intervento interessa una complessiva lunghezza di ml. 10.540 di raccordo. **Costo totale previsto € 6.792.357**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 1** del PIT ***"Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area"*** **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Ammodernamento e potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area industriale di Brindisi. Intervento propedeutico alla realizzazione del Districtpark previsto dal P.R.T. della Regione Puglia. Intervento finalizzato al potenziamento dell'intermodalità regionale con riequilibrio modale in favore della ferrovia e del mare. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X Intervento in zona di rispetto autostradale SI X Intervento in zona di rispetto stradale SI X Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di adeguamento delle reti esistenti in alternativa alla costruzione di nuove. Intervento di modesto impatto ambientale diretto che garantisce adeguati rientri ambientali in termini di minimizzazione degli impatti sull'ambiente per effetto della riduzione dei traffici su gomma a favore della modalità mare/ferrovia.	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni
Francavilla Fontana	6.1.A1	**Collegamento del Centro Intermodale alla viabilità nazionale SS 7.** Costruzione della bretella di collegamento tra l'Interporto di Francavilla Fontana e la viabilità nazionale (S.S.7 Appia) **Costo totale previsto € 2.866.242**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 1** del PIT ***"Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area"*** **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Collegamento dell'Interporto di Francavilla Fontana alla Strada Statale 7 (direttrice Est-Ovest) per garantire la forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio, come indicato dal P.R.T. della Regione Puglia **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X Intervento in zona di rispetto autostradale SI X Intervento in zona di rispetto stradale SI X Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di medio impatto ambientale che tende a minimizzare gli aspetti negativi per l'ambiente integrando il nuovo progetto con le infrastrutture esistenti.	Progetto esecutivo

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Fasano	6.1.A1	**Collegamento del Centro Agro-Alimentare alla viabilità nazionale SS 16.** Realizzazione della bretella di collegamento della Circonvallazione di Pezze di Greco con il Consorzio Agro Alimentare di Fasano utilizzando la strada comunale Lamacupa, già esistente. Più precisamente sono previsti: lavori stradali di allargamento della sede stradale esistente; rettifica del tracciato esistente; realizzazione ex novo di uno svincolo di intersezione stradale a rotatoria; realizzazione ex novo di uno svincolo di intersezione stradale tra la strada comunale Lamacupa e la bretella della circonvallazione di Pezze di Greco. Lo sviluppo complessivo della rete stradale ammonta complessivamente a 890 ml circa. **Costo totale previsto € 1.273.885**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 1** del PIT ***"Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area"*** **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Collegamento del Centro Agro Alimentare di Fasano alla Strada Statale 16 (direttrice Nord-Sud) per garantire la forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio, come indicato dal P.R.T. della Regione Puglia **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI NO X Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI NO X Intervento in zona soggetta a rischio frana SI NO X Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI NO X Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI NO X Intervento in zona di rispetto ferroviario SI NO X Intervento in zona di rispetto autostradale SI NO X Intervento in zona di rispetto stradale SI NO X Intervento in zona soggetta a servitù militari SI NO X Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI NO X **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI NO X Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI NO X Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI NO X Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI NO X Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI NO X **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di medio impatto ambientale che tende a minimizzare gli aspetti negativi per l'ambiente integrando il nuovo progetto con le infrastrutture esistenti.	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni

Totale interventi Obiettivo 1 (Misura 6.1) € 32.025.478

5.2 OBIETTIVO 2 - "POTENZIAMENTO DELLE AREE DI INSEDIAMENTO INDUSTRIALE NEGLI AGGLOMERATI A MAGGIORE DENSITÀ IMPRENDITORIALE"

Ampliamento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale: Brindisi - Fasano - Ostuni - Francavilla Fontana

(Investimenti materiali pubblici)

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Brindisi	4.2.A	**Completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale di Brindisi a supporto del bacino logistico-portuale-industriale di Costa Morena (1° stralcio)** Le opere previste si propongono di migliorare e porre in sicurezza la viabilità principale e di accesso all'area portuale della zona industriale di Brindisi. L'intervento in oggetto riguarda un primo stralcio di opere ed è limitato alla zona di viabilità della zona industriale a più intenso traffico. L'intervento prevede la fresatura delle pavimentazioni stradali, la realizzazione di collettori pluviali, la ricostituzione delle massicciate e la stesura di conglomerati bituminosi, la realizzazione di cordolatura, la posa di barriere di protezione, il consolidamento di ponti stradali, il rifacimento della segnaletica orizzontale. **Costo totale previsto € 1.799.486**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. Completamento e miglioramento infrastrutturale dell'area retroportuale del porto di Brindisi per garantire la forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio, come indicato dal P.R.T. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI X NO Intervento in zona di rispetto stradale SI X NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti ambientali delle infrastrutture esistenti (realizzazione collettori pluviali, posa barriere di protezione).	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni
Fasano	4.2.A	**Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Fasano Nord** Le opere previste si propongono di realizzare la rete fognaria al servizio della zona industriale Nord di Fasano. L'intervento prevede la realizzazione di un collettore principale con tubazione in gres ceramico e tronchi secondari, anch'essi in gres ceramico, per una lunghezza complessiva di circa 3.000 m. **Costo totale previsto € 1.221.080**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI X NO Intervento in zona di rispetto stradale SI X NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti ambientali delle infrastrutture industriali esistenti (realizzazione della rete di fognatura nera)	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Fasano	4.2.A	**Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Fasano Sud** Le opere previste si propongono di realizzare la rete fognaria al servizio della zona industriale Sud di Fasano. L'intervento prevede la realizzazione di un collettore principale con tubazione in gres ceramico e tronchi secondari, anch'essi in gres ceramico, per una lunghezza complessiva di circa 3.000 m. **Costo totale previsto € 1.221.080**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI NO Intervento in zona di rispetto stradale SI NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti ambientali delle infrastrutture industriali esistenti (realizzazione della rete di fognatura nera).	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni
Francavilla Fontana	4.2.A	**Realizzazione della rete idrica e fognante nell'Area Industriale di Francavilla Fontana** Le opere previste si propongono di realizzare: a) la rete adduttrice, con tubazioni in ghisa sferoidale, per l'alimentazione idrica dei tronchi già realizzati nell'agglomerato industriale con il progetto di primo stralcio, per una lunghezza complessiva di circa 2.000 ml; b) la rete di fognatura nera dell'agglomerato industriale, con tubazioni in gres ceramico, dotati di giunto elastico e pozzetti di ispezione, per un totale di 2.000 ml; c) l'impianto di depurazione e del relativo emissario, per lo scarico delle acque reflue nel Canale Reale. **Costo totale previsto € 1.542.416**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI NO Intervento in zona di rispetto stradale SI NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti ambientali delle infrastrutture industriali esistenti (realizzazione della rete di adduzione idrica, fognatura nera, impianto di depurazione).	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 150 giorni

Area dell'intervento proposto	Misura e Azione richiamata	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7, inquadramento nel sistema delle infrastrutture, quadro dei vincoli e stima dell'impatto ambientale	Stato di progettazione intervento
Ostuni	4.2.A	**Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Ostuni** L'intervento riguarda la realizzazione della rete di fognatura nera (fogna dinamica) da porre a servizio dell'agglomerato industriale di Ostuni nonché il completamento della rete di distribuzione idrica nell'ambito dello stesso agglomerato per le zone non servite. Scopo del progetto è di completare la suddetta dotazione di infrastrutture a servizio dell'insediamento industriale sia per adeguarlo alla vigente normativa ambientale che per migliorare sensibilmente l'impatto ambientale derivanti dagli scarichi delle aziende già insediate o che verranno ad insediarsi nel comprensorio. I dati metrici del progetto prevedono la costruzione della rete fognaria interna all'agglomerato per un complessivo sviluppo di circa 9.000 ml., nonché del collettore finale. Inoltre è prevista la costruzione di circa 2.000 ml. di rete per la distribuzione idrica. Il recapito finale della rete fognaria è previsto nel depuratore urbano cittadino di Ostuni, posto a valle dell'agglomerato. Tale recapito è compatibile con la natura dei reflui previsti, considerato che il tipo di utenza è per lo più costituita da aziende artigianali, prive di lavorazioni comportanti reflui pericolosi. L'approvvigionamento idrico avverrà secondo le indicazioni che verranno impartite dal gestore del servizio idrico integrato (AQP S.p.A.). **Costo totale previsto € 2.699.229**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI X NO Intervento in zona di rispetto stradale SI X NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti ambientali delle infrastrutture industriali esistenti (realizzazione della rete di fognatura nera e completamento della rete di distribuzione idrica).	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 60 giorni
Ostuni	4.2.A	**Sistemazione viabilità ed aree a parcheggio in zona industriale con completamento della pubblica illuminazione** L'intervento consiste nel completamento e il miglioramento funzionale della viabilità della zona industriale A.S.I di Ostuni nonché nella realizzazione delle aree per il parcheggio anche per i mezzi pesanti e la pubblica illuminazione. I dati metrici dell'intervento prevedono la realizzazione di parcheggi per una estensione di circa 5.000 mq, la riqualificazione ed il completamento delle viabilità interna all'area per circa mq.20.000 con l'annessa realizzazione di marciapiedi. Ciò allo lo scopo di migliorare le generali condizioni di praticabilità dei collegamenti interni alla zona industriale, nonché per consentire un regolare ed idoneo insediamento delle attività nei lotti di nuova assegnazione. Il tutto verrà realizzato conformemente alle previsioni del Piano Regolatore dell'area. E' inoltre previsto il completamento della rete di pubblica illuminazione per uno sviluppo di circa 2.000 mt. in grado di servire buona parte delle strade interne all'agglomerato industriale di Ostuni. Detta rete verrà realizzata con avanzati criteri di risparmio energetico, in particolare verranno impiegati appositi *regolatori di flusso luminoso* di nuova generazione nonché lampade a vapori di sodio ad alta pressione e/o a ioduri metallici che, a parità di effetto luminoso, consentono un minor consumo di energia elettrica per circa il 20%. **Costo totale previsto € 734.822**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 2** del PIT "***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale***" **Inquadramento nel sistema delle infrastrutture** Incremento (soprattutto in qualità) del potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale. **Quadro dei vincoli** Intervento in zona soggetta a vincolo idrogeologico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo idraulico SI X NO Intervento in zona soggetta a rischio frana SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo paesistico SI X NO Intervento in zona soggetta a vincolo archeologico SI X NO Intervento in zona di rispetto ferroviario SI X NO Intervento in zona di rispetto autostradale SI X NO Intervento in zona di rispetto stradale SI X NO Intervento in zona soggetta a servitù militari SI X NO Intervento in zona soggetta ad altri vincoli ostativi SI X NO **Conformità a norme di carattere ambientale** Intervento soggetto a V.I.A. nazionale SI X NO Intervento soggetto a V.I.A. regionale SI X NO Intervento ricade su Siti di Interesse Comunitario (SIC) SI X NO Intervento ricade su Zona di Protezione Speciale (ZPS) SI X NO Intervento soggetto a rischio di incidente rilevante SI X NO **Stima dell'impatto ambientale** Intervento di basso impatto ambientale teso a migliorare gli aspetti generali delle infrastrutture industriali esistenti (realizzazione della rete di viabilità ed illuminazione con tecnologie a basso impatto ambientale).	Progetto di Fattibilità. Progetto esecutivo disponibile in 60 giorni

Totale interventi Obiettivo 2 (Misura 4.2) € 9.218.113

5.3 OBIETTIVO 3 - "PROMOZIONE DI UNO SVILUPPO INTEGRATO DELL'AREA PIT"

Perseguimento di un obiettivo di centralità distribuita tra capoluogo e periferie, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione inter-comunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree

(Investimenti materiali ed immateriali privati)

Misura	Intervento proposto Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
4.1/A **4.1/C** **3.11/C** **3.13** **4.20/B**	**Bando PIA - "PIT – Multimisura"** ***1)*** ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese associate che puntano ad integrare le filiere di riferimento dei principali settori produttivi dell'Area (chimica e plastica; meccanica; avionica; tessile; agroalimentare; servizi reali alle imprese; logistica e distribuzione; turismo).*** ***2)*** ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese singole e/o associate che facilitano l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di servizi a beneficio delle donne lavoratrici (convenzioni con strutture private, servizio baby-sitting a domicilio per malattia dei figli, ecc.), oppure che si impegnano ad applicare particolari tutele al lavoro femminile (orario flessibile, ritorno al lavoro, accompagnamento e aggiornamento professionale)*** ***3)*** ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese singole e/o associate che abbiano adottato o si impegnino ad adottare strumenti di controllo ambientale delle proprie attività (Certificazioni EMAS - ISO 14001, Eco Audit, ecc.).***	**Sviluppo di programmi di investimento proposti da Consorzi di Imprese che richiedono l'integrazione tra diverse agevolazioni (P.I.A. - Pacchetti Integrati di Agevolazioni)** I proponenti devono presentare un piano pluriennale di investimenti composto da un "progetto-base" e da uno o più "progetti di completamento". Per "progetto-base" si intende un piano di investimenti inquadrabile nella tipologia degli investimenti per l'ampliamento della base produttiva, ai sensi della Misura 4.1, azione C. Per "progetto di completamento" si intende un piano di investimenti, collegato funzionalmente al "progetto base", inquadrabile funzionalmente in una delle seguenti tipologie: - trasferimento tecnologico (3.13); - ricerca industriale e sviluppo precompetitivo (3.13); - acquisizione di servizi reali (4.1 azione A); - formazione specifica (4.20 azione C); - sviluppo tecnologico (3.12) Per le iniziative che prevedono incremento occupazionale può essere richiesto l'aiuto all'occupazione ai sensi della Misura 3.11 azione C Non può essere presentato un progetto integrato se non basato su investimenti inquadrabili nella Misura 4.1, azione C. Da tale obbligo sono esentati esclusivamente i progetti di trasferimento tecnologico, qualora venga dimostrato che ai fini dell'effettiva implementazione nel relativo processo produttivo dei risultati del trasferimento tecnologico, non siano necessari interventi riconducibili alle tipologie di investimento di cui alla misura 4.1. azione C. Non può essere presentato un progetto composto solo da investimenti inquadrabili nella Misura 4.1 azione C, ma deve necessariamente comprendere anche investimenti inquadrabili in una o più delle altre misure. **Costo totale previsto € 27.735.775**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'integrazione e la concentrazione funzionale e territoriale, l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese. **Misure attivate** / **Euro** 4.1 Azione A — 5.000.000 4.1 Azione C — 15.000.000 3.11 Azione C — 1.672.253 3.13 — 3.000.000 4.20 Azione B — 3.063.522 **Totale** — **27.735.775**
	Costo totale previsto Bando PIA "PIT – Multimisura"	**€ 27.735.775**	

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
4.1	**Azione B** Sistema dell'Innovazione *1)* ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese associate che puntano ad integrare le filiere di riferimento dei principali settori produttivi dell'Area (chimica e plastica; meccanica; avionica; tessile; agroalimentare; servizi reali alle imprese; logistica e distribuzione; turismo).*** *2)* ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese singole e/o associate che facilitano l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di servizi a beneficio delle donne lavoratrici (convenzioni con strutture private, servizio baby-sitting a domicilio per malattia dei figli, ecc.), oppure che si impegnano ad applicare particolari tutele al lavoro femminile (orario flessibile, ritorno al lavoro, accompagnamento e aggiornamento professionale)*** *3)* ***Riserva di premialità per progetti presentati da Imprese singole e/o associate che abbiano adottato o si impegnino ad adottare strumenti di controllo ambientale delle proprie attività (Certificazioni EMAS - ISO 14001, Eco Audit, ecc.).***	**Progetti di diffusione delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni nelle aziende del sistema produttivo dell'Area.** **Costo totale previsto € 1.500.000**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.
		Sostegno all'acquisizione di licenze e brevetti, nonché alla loro produzione per le aziende del sistema produttivo dell'Area **Costo totale previsto € 815.789**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.
		Introduzione di tecnologie finalizzate alla riduzione dell'inquinamento ambientale nelle aziende del sistema produttivo dell'Area. **Costo totale previsto € 1.000.000**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.
		Promozione di investimenti che comportino innovazione tecnologica o interventi di tutela ambientale nelle aziende del sistema produttivo dell'Area. **Costo totale previsto € 1.000.000**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.
	Costo totale previsto Misura 4.1 Azione B	**€ 4.315.789**	

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
3.14	**Azione B** Percorsi integrati di formazione, accompagnamento e consulenza per la creazione di nuova imprenditorialità femminile in forma singola e/o associata *1)* ***Riserva di premialità per progetti presentati da Proponenti che prevedano la presenza di Enti Pubblici e che puntano ad integrare le filiere di riferimento dei principali settori produttivi dell'Area (chimica e plastica; meccanica; avionica; tessile; agroalimentare; servizi reali alle imprese; logistica e distribuzione; turismo).***	**Percorsi integrati di formazione, accompagnamento e consulenza per la creazione di nuova imprenditorialità femminile in forma singola e/o associata** ***Azione preliminare al Bando PIA "PIT Multimisura" per consentire la massima partecipazione di imprenditoria femminile al Bando stesso.*** **Costo totale previsto € 2.748.587**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 3** - "*Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT*" Sostegno alla creazione di un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali l'ottimizzazione delle condizioni produttive, la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.
	Costo totale previsto Misura 3.14 Azione B	**€ 2.748.587**	

Totale interventi Obiettivo 3 (Misure 4.1 – 3.11 – 3.13 - 3.14 – 4.20) € 34.800.151

5.4 OBIETTIVO 4 - "REALIZZAZIONE DELLE CONDIZIONI DI PARI VISIBILITÀ DI TUTTO IL TERRITORIO PROVINCIALE ATTRAVERSO IL MASSICCIO RICORSO ALL'INNOVAZIONE INFORMATICA E TELEMATICA"

Promozione e gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale

(Investimenti materiali ed immateriali pubblici e privati)

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
6.2	**Azione C** *Linea 1* Sviluppo della capacità dei soggetti locali di accedere, gestire ed utilizzare informazioni di rilevanza strategica per la propria missione istituzionale e/o di business, rimuovendo eventuali barriere infrastrutturali, tecnologiche o culturali all'accesso all'informazione ***1)*** ***Riserva di premialità per progetti che puntano ad integrare e/o ampliare i contenuti e gli obiettivi previsti dal Progetto "La Rete Unitaria della P.A. della Provincia di Brindisi" e dal progetto "Portale Territoriale Intercomunale" presentato dal Comune di Fasano (Capofila), risultati aggiudicatari di finanziamento nel Bando Regione Puglia, Misura 6.2 – Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali, ovvero di altri progetti privati parimenti aggiudicatari che interessano il territorio dell'Area PIT 7 sul versante delle Associazioni Imprenditoriali***	**Sviluppo della capacità dei soggetti locali di accedere, gestire ed utilizzare informazioni di rilevanza strategica per la propria missione istituzionale e/o di business** **Costo totale previsto € 2.000.000**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 4** – "*Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica*" Promozione e gestione di flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale
6.2	**Azione C** *Linea 3* Potenziamento delle infrastrutture di accesso telematico (*wireless fidelity*; domini di banda larga) per sviluppare i servizi a valore aggiunto prodotti dal territorio. ***1)*** ***Riserva di premialità per progetti che puntano ad integrare le proposte di potenziamento delle infrastrutture di accesso telematico con gli obiettivi previsti dal Progetto "La Rete Unitaria della P.A. della Provincia di Brindisi e dal progetto "Portale Territoriale Intercomunale" presentato dal Comune di Fasano (Capofila), risultati aggiudicatari di finanziamento nel Bando Regione Puglia, Misura 6.2 – Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali, ovvero di altri progetti privati parimenti aggiudicatari che interessano il territorio dell'Area PIT 7 sul versante delle Associazioni Imprenditoriali***	**Potenziamento delle infrastrutture di accesso telematico (*wireless fidelity*; domini di banda larga) per sviluppare i servizi a valore aggiunto prodotti dal territorio (servizi per *e-business*; logistica integrata; accesso a risorse informative/formative e a conoscenze strategiche anche attraverso servizi di *e-learning*, *e-government*, informazioni territoriali on-line** **Costo totale previsto € 5.372.800**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 4** – "*Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica*" Promozione e gestione di flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale
6.2	**Azione C** *Linea 4* Sviluppo di modelli organizzativi, tecnologie e servizi per le comunità territoriali in rete, a supporto dell'efficienza e della competitività del sistema locale, con particolare riferimento alle esigenze di formazione di nuove figure professionali (*e-learning*) e all'utilizzo di nuove tecnologie ***1)*** ***Riserva di premialità per progetti che puntano ad integrare le proposte di nuovi modelli organizzativi per le comunità territoriali in rete con lo sviluppo delle attività nel campo della formazione di nuove figure professionali e/o di sperimentazione ed utilizzo di nuove tecnologie (Misura 3.13)***	**Sviluppo di modelli organizzativi, tecnologie e servizi per le comunità territoriali in rete, a supporto dell'efficienza e della competitività del sistema locale con particolare riferimento alle esigenze di formazione di nuove figure professionali (*e-learning*) e all'utilizzo di nuove tecnologie** **Costo totale previsto € 2.000.000**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 4** – "*Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica*" Promozione e gestione di flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale
	Costo totale previsto Misura 6.2 Azione C	**€ 9.372.800**	

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
6.4	**Azione A** Formazione specifica per la P.A. ***1)*** ***Riserva di premialità per progetti proposti da Associazioni e/o Consorzi di Enti Locali ed Enti Pubblici che puntano ad integrare le proposte di formazione del personale della P.A. con gli obiettivi previsti dal Progetto "La Rete Unitaria della P.A. della Provincia di Brindisi" e dal progetto "Portale Territoriale Intercomunale" presentato dal Comune di Fasano (Capofila), risultati aggiudicatari di finanziamento nel Bando Regione Puglia, Misura 6.2 – Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali.***	**Interventi di formazione per il personale della P.A. nei settori della Società dell'Informazione, dell'innovazione di sistema connessa con le nuove tecnologie, delle funzioni manageriali e tecniche derivanti dall'introduzione e dalla diffusione di nuove tecnologie, nonché la formazione in connessione con le azioni di diffusione delle tecnologie dell'informazione, con particolare riferimento alla costruzione ed implementazione della rete unitaria della Pubblica Amministrazione (RUPA)** **Costo totale previsto € 2.099.994**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 4** – "*Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica*" Promozione e gestione di flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, in modo da garantire la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità a tutte le componenti del sistema territoriale
	Costo totale previsto **Misura 6.4 Azione A** **€ 2.099.994**		

Totale interventi Obiettivo 4 (Misure 6.2 – 6.4) € 11.472.794

5.5 OBIETTIVO 5 - "DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI DI PARI ACCESSIBILITÀ DI TUTTO IL TERRITORIO PROVINCIALE RISPETTO ALLE INFRASTRUTTURE PER LA DIFFUSIONE DELLE CONOSCENZE"

R&S intesi quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio.

(Investimenti immateriali pubblici e privati)

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
3.12	**Miglioramento delle risorse umane nel settore della ricerca e sviluppo tecnologico**	**Interventi di sostegno all'accrescimento dei contenuti e della conoscenza delle nuove tecnologie in ambito territoriale, per rendere le forze lavoro più competenti, informate e capaci di cogliere le nuove occasioni di lavoro.** **Costo totale previsto € 1.312.230**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 5** – "*Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze*" Garantire condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze, attraverso l'incentivazione di rapporti più intensi e proficui tra il Sistema delle Imprese ed il Sistema della Ricerca attivo sul territorio (la Sede decentrata di Brindisi dell'Università degli Studi di Lecce, la Cittadella della Ricerca di Brindisi, il Centro Internazionale di Alti Studi Universitari di Fasano, le strutture locali di R&ST dei grandi Gruppi industriali presenti nell'area)
	Costo totale previsto Misura 3.12 Azione B	**€ 1.312.230**	

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
3.13	**Ricerca e Sviluppo Tecnologico**	**Interventi di sostegno alla capacità di ricerca e sviluppo delle imprese dell'Area, attraverso la creazione di migliori collegamenti tra domanda e offerta, il monitoraggio continuo dei bisogni di innovazione delle PMI, il rafforzamento della capacità formativa e della collaborazione tra Sistema della Ricerca e le PMI, il potenziamento e la specializzazione dell'offerta di ricerca e sviluppo** **Costo totale previsto € 2.261.959**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 5** – "*Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze*" Garantire condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze, attraverso l'incentivazione di rapporti più intensi e proficui tra il Sistema delle Imprese ed il Sistema della Ricerca attivo sul territorio (la Sede decentrata di Brindisi dell'Università degli Studi di Lecce, la Cittadella della Ricerca di Brindisi, il Centro Internazionale di Alti Studi Universitari di Fasano, le strutture locali di R&ST dei grandi Gruppi industriali presenti nell'area)
	Costo totale previsto Misura 3.13	**€ 2.261.959**	

Totale interventi Obiettivo 5 (Misure 3.12 – 3.12) € 3.574.189

5.6 OBIETTIVO 6 - "VALORIZZAZIONE DEL CAPITALE UMANO DELL'AREA"

Investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale

(Investimenti immateriali pubblici e privati)

Misura	Azione richiamata e Riserve di Premialità	Descrizione, contenuto e costo dell'intervento proposto	Coerenza agli obiettivi del PIT 7 Motivazione dell'intervento
3.7	**Formazione Superiore** ***1) Riserva di premialità per progetti formativi che garantiscono priorità a donne e giovani di età non superiore a 32 anni.***	**Interventi di Formazione Superiore** Tipologie di interventi formativi proposti da partenariato economico e sociale per la formazione, sia pubblica che private: Tecnico di reti multimediali Specialista di Internet Security Esperto di nuove tecnologie informatiche Esperto di gestione/amministrazione di reti LAN Esperto nelle Tecnologie Avanzate di rete Database Administrator Esperto di sistemi informativi integrati Operatore della logistica e dei trasporti intermodali Esperto della gestione portuale Facility Manager (servizi in outsourging) Manager dell`autotrasporto merci Manager interportuale Esperto in trasporto intermodale e new economy Esperto di logistica integrata Esperto in trasporto internazionale e new economy Esperto in handling portuale Esperto in applicazione di sistemi GIS alla pianificazione dei trasporti all' interno di assi attrezzati Programmatore di sistemi informativi su base GIS nel settore dei trasporti Esperto di logistica dei trasporti dei deperibili Esperto di trasporto di materie esplodenti ed infiammabili (classe 1 ADR) Esperto di trasporti multimodali di merci pericolose Esperto in "Gestione del rischio ambientale" Esperto di Marketing Internazionale Progettista di interventi finanziari comunitari Agente di sviluppo del territorio Esperto di Comunicazione Pubblica Istituzionale Esperto di Sistemi Integrati di Gestione nella P.A. Esperto in Marketing del Territorio Ingegneri meccanici ad indirizzo agroindustriale **Costo totale previsto € 5.868.335**	**Coerenza agli Obiettivi PIT 7** L'intervento è perfettamente coerente con l'**Obiettivo 6** – "*Valorizzazione del Capitale Umano dell'Area*" Valorizzazione del capitale umano dell'area, orientata alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori strategici individuati per lo sviluppo locale
	Costo totale previsto Misura 3.7	**€ 5.868.335**	

Totale interventi Obiettivo 6 (Misure 3.7) € 5.868.335

6. INTEGRAZIONE DELLE AZIONI E DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

Il PIT costituisce uno strumento ideale per determinare e sostenere processi di sviluppo nel quale il ruolo dei soggetti pubblici e privati diviene determinante. A tal fine tutti gli interventi sono organizzati secondo un approccio integrato e prevedono l'attivazione di sinergie, interrelazioni ed integrazioni.

Le misure dell'Asse 6 sono strettamente interrelate alle misure dell'Asse 4. Gli investimenti pubblici in infrastrutture sono individuate a sostegno dei nuclei di principale insediamento produttivo, nonché degli investimenti complessi da parte di nuovi consorzi di imprese finalizzati alla creazione di nuove realtà produttive nei settori di riferimento del sistema produttivo locale. Questi ultimi investimenti beneficiano del supporto dell'Asse 3, ovvero delle attività di formazione, oltre che dell'utilizzo di investimenti in tecnologia ed innovazione.

L'integrazione avviene quindi mediante la creazione di un circolo virtuoso di investimenti che pongono la formazione , il trasferimento tecnologico e l'innovazione a sostegno della imprenditorialità, che a sua volta trova negli investimenti infrastrutturali un ulteriore asset in grado di accrescere la sua competitività

L'attivazione del concerto delle misure permette quindi di raggiungere:

6.1 INTEGRAZIONE TERRITORIALE

Al di là dello studio regionale sui Sistemi Produttivi Locali, il territorio della Provincia di Brindisi comprende entro una superficie di limitate dimensioni (1.838 kmq.) ambienti diversi e utilizzi dello spazio non agevolmente compatibili, di cui si è tenuto conto in sede di elaborazione del Progetto Integrato Territoriale a cui sono interessati tutti i Comuni della Provincia di Brindisi.

L'intensa attività di animazione territoriale che ha largamente coinvolto l'intero partenariato istituzionale, economico e sociale del territorio PIT ha generato una diffusa partecipazione delle diverse istanze territoriali alla definizione dei bisogni e delle iniziative che il PIT dovrà soddisfare.

L'integrazione territoriale dell'intervento è garantita dall'accesso alle misure attraverso bandi ad evidenza pubblica per tutti i soggetti beneficiari sul territorio. In sostanza il rafforzamento del capitale umano, nonché il potenziamento della dotazione tecnologica, previsti da varie misure del PIT, rappresentano obiettivi di riferimento per l'intero territorio dell'area.

Con riferimento agli interventi destinati agli Enti pubblici, la previsione di utilizzo delle provvidenze della misura 6.1 persegue la costruzione di un sistema logistico-distributivo "a rete" che interconnetta le varie aree del territorio, puntando sul ruolo-cardine della "città-porto" di Brindisi e contestualmente assegnando alle realtà di Fasano e di Francavilla Fontana una funzione di aggregazione intermedia lungo le principali direttrici (nord-sud; est-ovest) di riferimento degli interventi PIT, situando tali interventi in un raggio ottimale di 40-50 km dal Capoluogo.

L'obiettivo di integrazione territoriale viene altresì ulteriormente perseguito dalla previsione di rafforzare (attraverso le provvidenze previste dalla Misura 4.2) le infrastrutture a sostegno degli insediamenti produttivi nei comuni a maggiore densità imprenditoriale e con migliore dotazione infrastrutturale a sostegno dello sviluppo imprenditoriale (insediamenti industriali aree SISRI di Brindisi, Fasano, Ostuni, Francavilla).

In ultimo, è prevista una riserva di dotazione finanziaria (Bando PIT "Multimisura") a beneficio dei programmi di investimento di Consorzi di imprese che puntano alla realizzazione di investimenti complessi attraverso lo strumento del Pacchetto Integrato di Agevolazioni (P.I.A.).

6.2 INTEGRAZIONE ECONOMICA

La realizzazione di un sistema policentrico integrato che porti alla costruzione di una rete logistica distributiva attraverso l'attuazione delle misure del PIT garantisce la generazione di economie di scala per l'intero sistema produttivo territoriale.

Nel contempo il potenziamento del capitale sociale costituito dal sapere diffuso e dall'accrescimento della dotazione tecnologica dell'intero territorio, permette:
- l'attrazione di investimenti esterni sul cluster territoriale;
- la promozione di prodotti/servizi del cluster;
- la specializzazione ai cluster delle infrastruture di trasporto e comunicazione;
- la specializzazione ai cluster delle attività di formazione ed addestramento;
- l'orientamento ai cluster dei requisiti della ricerca;
- l'incoraggiamento di cluster transfrontalieri.

L'attuazione del PIT mette in moto pertanto un processo di integrazione delle energie rappresentate delle Istituzioni di governo, dalle imprese e dai produttori di conoscenza.

6.3 INTEGRAZIONE SOCIALE

L'obiettivo generale della crescita e sviluppo economico, generato attraverso l'attuazione del PIT, favorisce una crescita reddituale della popolazione-bersaglio che determina di per sé una maggiore integrazione sociale.

Nello specifico l'assunzione della conoscenza a variabile/fattore endogeno della funzione di produzione/crescita e quindi la previsione di consistenti investimenti in conoscenza, oltre ad aumentare la produttività dei sistemi territoriali, genera una maggiore integrazione sociale dei tanti soggetti oggi marginali nella "vita sociale"

Da questo punto di vista l'attenzione non viene pertanto rivolta esclusivamente ai disoccupati e alle donne, ma anche ai tanti secolarizzati, occupati o inoccupati, che attraverso gli investimenti in formazione possono utilizzare informazioni e conoscenze utilizzabili su scala globale e divenire risorsa strategica per la crescita socio – economica dell'area PIT.

7. DEFINIZIONE DELL'ENTITA' DELLE SPESE PER CIASCUN INTERVENTO E DEL PROGRAMMA NEL SUO INSIEME

7.1 TABELLA FINANZIARIA DEL PIT 7

Tabella Finanziaria del PIT n 7

(per asse prioritario e misura)

SVILUPPO DI UN SISTEMA INTEGRATO DI SERVIZI DI LOGISTICA E DISTRIBUZIONE IN GRADO DI FAVORIRE LA CONNESSIONE TRA L'ASSE NORD-SUD INTERNO ALLA REGIONE E LA COMUNICAZIONE CON LE ALTRE DIRETTRICI DEL CORRIDOI INTERNAZIONALI N.8 E N.10- BRINDISI

Valori di riferimento minimi (in Euro)

					Spesa pubblica				Privati
Codice Misura	**Descrizione della Misura**	**Asse QCS**	**Settore di intervento**	**Costo Totale**	**Totale Risorse Pubbliche**	**Totale Risorse Comunitarie**	**Totale Risorse Pubbliche Nazionali**	***di cui Locali***	
3.7	Formazione Superiore (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 100%***	Asse III	23	5.868.335	5.868.335	3.814.418	2.053.917	*0*	0
3.11	Sviluppo e consolidamento dell'imprenditorialità, emersione del lavoro non regolare (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 66,1%***	Asse III	24	1.672.253	1.105.359	718.483	386.876	*0*	566.894
3.12	Miglioramento delle risorse umane nel settore della Ricerca e Sviluppo tecnologico (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 100%***	Asse III	24	1.312.230	1.312.230	852.950	459.280	*0*	0
3.13	Ricerca e sviluppo tecnologico (FESR) ***Tasso di aiuto pubblico: 43,9%***	Asse III	181-182-183	5.261.959	2.310.000	1.155.000	1.155.000	*0*	2.951.959
3.14	Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 100%***	Asse III	25	2.748.587	2.748.587	1.786.582	962.005	*0*	0
4.1	Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato) (FESR) ***Tasso di aiuto pubblico: 57%***	Asse IV	161-163-182	24.315.789	13.860.000	6.930.000	6.930.000	*0*	10.455.789
4.2	Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR) ***Tasso di aiuto pubblico: 77,8%***	Asse IV	164	9.218.113	9.218.113	3.585.846	5.632.267	*2.046.421*	0
4.20	Azioni per le risorse umane (Settori Sistemi Industriali, dell'Agricoltura, Turismo, Commercio) (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 80,3%***	Asse IV	113-167-174	3.063.522	2.460.008	1.599.005	861.003	*0*	603.514
6.1	Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto (FESR) ***Tasso di aiuto pubblico: 78,5%***	Asse VI	311-314-318	32.025.478	32.025.478	12.570.000	19.455.478	*6.885.478*	0
6.2	Società dell'Informazione (FESR) ***Tasso di aiuto pubblico: 50%***	Asse VI	324	9.372.800	4.686.400	2.343.200	2.343.200	*0*	4.686.400
6.4	Risorse umane e società dell'informazione (FSE) ***Tasso di aiuto pubblico: 100%***	Asse VI	24-323-324	2.099.994	2.099.994	1.364.996	734.998	*0*	0
	TOTALE COSTI			**96.959.060**	**77.694.504**	**36.720.480**	**40.974.024**	***8.931.899***	**19.264.556**

7.2 STIMA DELLE SPESE PER ANNO IN EURO
CRONOPROGRAMMA FINANZIARIO

Misure	Spesa Pubblica	Spesa Privata	2004	2005	2006	2007	2008	Totale
3.07	5.868.335	0	1.173.667	1.173.667	1.173.667	1.173.667	1.173.667	**5.868.335**
3.09	0	0	0	0	0	0	0	**0**
3.11	1.105.359	566.894	0	836.127	836.126	0	0	**1.672.253**
3.12	1.312.230	0	0	412.230	450.000	450.000	0	**1.312.230**
3.13	2.310.000	2.951.959	761.959	2.000.000	2.000.000	500.000	0	**5.261.959**
3.14	2.748.587	0	2.748.587	0	0	0	0	**2.748.587**
4.01	13.860.000	10.455.789	1.315.789	10.000.000	10.000.000	3.000.000	0	**24.315.789**
4.02	9.218.113	0	460.905	1.106.174	3.871.607	3.041.977	737.450	**9.218.113**
4.20	2.460.008	603.514	0	1.531.761	1.531.761	0	0	**3.063.522**
6.01	32.025.478	0	1.601.274	3.843.057	13.450.700	10.568.407	2.562.040	**32.025.478**
6.02	4.686.400	4.686.400	1.000.000	3.686.400	3.686.400	1.000.000	0	**9.372.800**
6.04	2.099.994	0	599.994	1.000.000	500.000	0	0	**2.099.994**
Totale	**77.694.504**	**19.264.556**	**9.662.175**	**25.589.416**	**37.500.261**	**19.734.051**	**4.473.157**	**96.959.060**

7.3 CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ

OBIETTIVO PERSEGUITO	MISURE ATTIVATE	INTERVENTI PROPOSTI	SCADENZA TEMPORALE IN SEMESTRI									
			2004		2005		2006		2007		2008	
Obiettivo 1 ***"Potenziamento ed Integrazione del Sistema Logistico Intermodale dell'Area"***	6.1	Nuovo raccordo ferroviario tra la zona retroportuale di Brindisi (Costa Morena) – Via Archimede, sottopasso S.S. 613, innesto alla linea F.S. – parco merci di Tuturano-Brindisi		X	X	X	X	X	X	X	X	
	6.1	Potenziamento del raccordo ferroviario a servizio dell'area retroportuale di Brindisi		X	X	X	X	X	X	X	X	
	6.1	Collegamento del Centro Intermodale di Francavilla F. alla viabilità nazionale SS 7		X	X	X	X	X	X			
	6.1	Collegamento del Centro Agro-alimentare di Fasano alla viabilità nazionale S.S. 16		X	X	X	X	X	X			
Obiettivo 2 ***"Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale"***	4.2	Completamento e miglioramento della viabilità della zona industriale di Brindisi a supporto del bacino logistico-portuale-industriale di Costa Morena	X	X	X	X	X	X				
	4.2	Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Fasano Nord		X	X	X	X	X	X			
	4.2	Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Fasano Sud		X	X	X	X	X	X			
	4.2	Realizzazione della rete idrica e fognante nell'Area Industriale di Francavilla Fontana		X	X	X	X	X	X			
	4.2	Realizzazione della rete di fognatura nera nell'Area Industriale di Ostuni		X	X	X	X	X	X			
	4.2	Sistemazione viabilità ed aree a parcheggio in Zona industriale di ostini, con completamento della pubblica illuminazione		X	X	X	X	X	X			
Obiettivo 3 ***"Promozione di uno sviluppo integrato dell'Area PIT"***	4.1 3.11 3.13 3.14 4.20	Sviluppo di Programmi di investimento proposti da Consorzi di Imprese che richiedono l'integrazione tra diverse agevolazioni (Bando "PIT Multimisura")		X	X	X	X	X	X			
	4.1	Progetti di diffusione delle tecnologie dell'informazione e delle telecomunicazioni nelle aziende del sistema produttivo dell'Area	X	X	X	X	X	X	X			
	4.1	Sostegno all'acquisizione di licenze e brevetti, nonché alla loro produzione per le aziende del sistema produttivo dell'Area	X	X	X	X	X	X	X			
	4.1	Introduzione di tecnologie finalizzate alla riduzione dell'inquinamento ambientale nelle aziende del sistema produttivo dell'Area	X	X	X	X	X	X	X			

OBIETTIVO PERSEGUITO	MISURE ATTIVATE	INTERVENTI PROPOSTI	SCADENZA TEMPORALE IN SEMESTRI									
			2004		2005		2006		2007		2008	
Obiettivo 3 ***"Promozione di uno sviluppo integrato dell'Area PIT"***	4.1	Promozione di investimenti che comportino innovazione tecnologica o interventi di tutela ambientale nel sistema produttivo dell'Area	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**			
	3.14	Percorsi integrati di formazione, accompagnamento e consulenza per la creazione di nuova imprenditorialità femminile in forma singola e/o associata	**X**	**X**	**X**	**X**						
Obiettivo 4 ***"Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica"***	6.2	Sviluppo della capacità dei soggetti locali di accedere, gestire ed utilizzare informazioni di rilevanza strategica per la propria missione istituzionale e/o di business	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**			
	6.2	Potenziamento delle infrastrutture di accesso telematico (*wireless fidelity*, domini di banda larga) per sviluppare i servizi a valore aggiunto prodotti dal territorio (servizi per *e-business*; logistica integrata; accesso a risorse informative/formative e a conoscenze strategiche anche attraverso servizi di *e-learning*, *e-government*, informazioni territoriali on-line	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**			
	6.2	Sviluppo di modelli organizzativi, tecnologie e servizi per le comunità territoriali in rete, a supporto dell'efficienza e della competitività del sistema locale, con particolare riferimento alle esigenze di formazione di nuove figure professionali (*e-learning*) e all'utilizzo di nuove tecnologie	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**			
	6.4	Interventi di formazione per il personale della P.A. nei settori della Società dell'Informazione, dell'innovazione di sistema connessa con le nuove tecnologie, delle funzioni manageriali e tecniche derivanti dall'introduzione e dalla diffusione di nuove tecnologie, con particolare riferimento alla costruzione ed implementazione della rete Unitaria della Pubblica Amministrazione (RUPA)	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**				
Obiettivo 5 ***"Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze"***	3.12	Interventi di sostegno all'accrescimento dei contenuti e della conoscenza delle nuove tecnologie in ambito territoriale, per rendere le forze lavoro più competenti, informate e capaci di cogliere le nuove occasioni di lavoro			**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**		
	3.13	Interventi di sostegno alla capacità di ricerca e sviluppo delle imprese dell'Area, attraverso la creazione di migliori collegamenti tra domanda e offerta, il monitoraggio continuo dei bisogni di innovazione delle PMI, il rafforzamento della capacità formativa e della collaborazione tra il Sistema della Ricerca e le PMI, il potenziamento e la specializzazione dell'offerta di ricerca e sviluppo.	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**		
Obiettivo 6 ***"Valorizzazione del Capitale Umano dell'Area"***	3.7	Interventi di Formazione Superiore	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**

8. L'IMPATTO SOCIO ECONOMICO DEL PIT 7

8.1 LA PRIORITÀ AMBIENTALE

Il principio della sostenibilità ambientale è assunto a base delle scelte contenute nel Progetto Integrato Territoriale e per questo motivo le indicazioni programmatiche sulle quali incentrare l'azione e le risorse disponibili per il periodo 2002-2008, sono state verificate in relazione al principio dell'ecosostenibilità.

Inoltre, la strategia complessiva del Progetto Integrato non solo riconosce questo principio, ma assegna alla valorizzazione del patrimonio ambientale un ruolo di primissimo piano.

Attraverso la valutazione ex-ante dei possibili impatti sull'ambiente che ha accompagnato la predisposizione del Progetto Integrato è stato possibile integrare la dimensione ambientale in tutte le misure oggetto del PIT.
In generale, la sostenibilità ambientale delle politiche di sostegno delle attività produttive, al potenziamento delle area di insediamento produttivo e delle reti e nodi di servizio, viene perseguita attraverso un'integrazione degli aspetti ambientali nelle singole misure.

Rispetto alla *situazione ambientale*, si è rilevata una situazione di marcata criticità e di forte rischio di degrado ambientale che è sostanzialmente omogeneo per tutte le principali componenti ambientali.

L'approccio complessivo di sostenibilità ambientale degli interventi previsti dal Progetto Integrato mira quindi ad **introdurre significative discontinuità nell'uso e nella gestione del territorio**, attraverso:

a) interventi infrastrutturali che sostengano le modalità di trasporto ferrovia/mare in luogo di quelle su gomma;
b) interventi che completino e qualifichino i servizi delle principali aree industriali che, se pur dotate di un livello di infrastutturazione superiore al 70%, sono in larga parte ancora prive di servizi rilevanti in materia di minimizzazione degli impatti ambientali;
c) interventi che sviluppino attività di ricerca e trasferimento tecnologico in una logica di ecocompatibilità;
d) interventi che rafforzino le competenze umane in materia di gestione e tutela ambientale attraverso la realizzazione di percorsi formativi ad hoc.

In particolare si prevedono i seguenti **risultati**:
- completamento e qualificazione dei servizi delle aree produttive parzialmente attrezzate e conseguente spostamento di un numero consistente di imprese in tali aree;
- realizzazione di una rete logistica distributiva imperniata su più centri-raccolta della provincia e quindi funzionale alla riduzione dell'impatto ambientale derivante da trasporto su gomma
- delocalizzazione del parco merci ferroviaro che dalla Stazione Centrale di Brindisi viene ubicato nell'estrema periferia della frazione di Tuturano;
- miglioramento delle infrastrutture ambientali nelle aree produttive;
- formazione di nuove professionalità esperte nelle problematiche di tutela e gestione ambientale.

L'impatto prodotto dagli interventi, interesserà le seguenti dimensioni:
- miglioramento della qualità della vita (riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico) nei principali centri interessati;
- riduzione del traffico veicolare lungo direttrici interprovinciali;
- riduzione traffici ferroviari in sosta tecnica nella Città capoluogo;
- riduzione tempi di movimentazione merci nelle aree industriali e nell'area portuale di Brindisi;
- accentuata sensibilità alle tematiche di tutela ambientale da parte delle imprese del sistema produttivo locale;
- maggiore disponibilità di competenze umane in materia ambientale;
- incremento del livello tecnologico a sostegno di uno sviluppo ecocompatibile.

8.2 L'ACCESSO AL MERCATO DEL LAVORO E LE PARI OPPORTUNITÀ

Coerentemente con la strategia europea per l'occupazione e con quella nazionale delineata nel Piano nazionale per l'occupazione e nel quadro di riferimento dell'Asse III del POR 2000-2006 Puglia, il PIT 7 affronta l'aspetto della occupabilità, lo sviluppo della imprenditorialità e l'incremento della capacità di adattamento delle imprese e dei lavoratori, rispetto a tutti i settori principali del sistema economico, promovendo una prima spinta sui nuovi bacini dell'occupazione, legati principalmente alle nuove professionalità connesse alla affermazione delle nuove tecnologie anche nei processi produttivi tradizionali, al perseguimento di politiche di tutela dell'ambiente ed all'innovazione di processo, prodotto ed organizzazione .
Il rispetto del principio di pari opportunità richiede la predisposizione di interventi specifici tesi alla rimozione degli ostacoli alla fruizione di opportunità, ostacoli tuttora esistenti soprattutto per le donne e per altri gruppi in condizione di svantaggio. Il rispetto del principio riguarda:

a) da un lato, le pari opportunità per le donne, il cui accesso al mercato del lavoro, anche in termini di semplice partecipazione ad esso, resta fortemente limitato nel contesto economico-sociale dell'area PIT 7, anche se appare superiore al livello che si registra nelle altre province della regione;
b) dall'altro, il tema più generale dell'esclusione sociale, riferito a tutte quelle categorie di soggetti (poveri, disabili, immigrati, minoranze etniche) che, proprio perché rischiano la marginalizzazione dal mercato del lavoro, tendono ad essere esclusi dalle politiche attive del lavoro.

Rispetto alle attuali *condizioni di parità uomo-donna*, e in particolare alle condizioni di vita e di indipendenza delle donne, tutti gli interventi, tra i quali spiccano le iniziative rivolte alla formazione e conseguente creazione di nuova imprenditorialità femminile, sono orientati a migliorare le condizioni di vita delle donne e le condizioni di accesso nel mercato del lavoro generando i seguenti **risultati**:

- creazione di nuove imprese femminili, con attività di orientamento e di incentivazione economica;
- creazione di nuovi posti di lavoro e di nuove opportunità di formazione e di apprendimento on the job, all'interno delle realtà produttive locali;
- miglioramento delle condizioni di accesso e permanenza nel mercato del lavoro, anche attraverso il potenziamento dell'offerta dei servizi di base per la persona, la famiglia e la comunità.

L'**impatto** prodotto dalle misure dedicate in particolare alle condizioni della donna nel mondo del lavoro e nella partecipazione alla vita sociale è riconducibile alla crescita di benessere generale della comunità ed in particolare:

- al conseguimento delle pari opportunità nell'accesso al lavoro nei nuovi settori di attività economica,
- alla crescita della qualità della vita sul territorio,
- alla valorizzazione delle capacità e della creatività delle donne per avviare nuove attività economiche
- alla riduzione della disoccupazione femminile.

Il miglioramento del "contesto di vita", nella maggior parte degli obiettivi considerati, rappresenta un primo fondamentale prerequisito per la riduzione del divario tra la condizione dell'uomo e della donna sul mercato del lavoro.
Inoltre l'impatto prodotto dall'attuazione delle misure determinerà una significativa spinta occupazionale che deriverà da un lato dall'effetto moltiplicatore derivante dalla realizzazione delle infrastrutture previste in particolare dalle misure 6.1 e 4.2, dall'altro dagli investimenti produttivi che verranno realizzati grazie alle nuove iniziative previste in particolare dal Bando PIT Multimisura e dall'attuazione delle misure di formazione.

8.3 QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEGLI IMPATTI PER MISURE DI INTERVENTO

La quantificazione degli obiettivi dichiarati dal Programma Territoriale Integrato è una fase necessaria sia per formulare una serie di giudizi di coerenza interna relativi al programma, sia per valutare l'adeguatezza della distribuzione delle risorse tra gi Assi previsti.

Rappresenta peraltro l'utile l'occasione di selezionare un set ottimale di indicatori tra tutti quelli proposti dagli estensori delle linee di programmazione all'interno delle schede sintetiche di misura.

Non sempre agile appare in questa fase la quantificazione degli obiettivi, in termini di realizzazione, di risultato e di impatto, ma nella tabella che segue, utilizzando tutte le informazioni quantitative e qualitative rese disponibili dal gruppo di programmazione, si è definita la stima quantitativa degli indicatori.

MISURE PIT	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato	Indicatori di impatto
3.7 Formazione Superiore (FSE)	Numero Beneficiari Azione A da 375 a 400 unità Azione B da 38 a 40 unità Azione C Da 87 a 90 unità Azione D da 26 a 30 unità Azione E 1 nuovo corso di studio Azione F 1 iniziativa di ricerca e studio	Aumento del tasso di copertura della popolazione di riferimento (12%)	Tasso di collocamento dei beneficiari dopo un anno (20%). La percentuale stimata risulta essere bassa in virtù del fatto che alcune azioni si rivolgono a occupati. Esiste la possibilità per i formandi di rinviare la data di ingresso nel mondo del lavoro continuando gli studi presso le Università utilizzando il corso per crediti formativi universitari.
3.11 Sviluppo e consolidamento dell'imprenditorialità, emersione del lavoro non regolare (FSE)	Numero di beneficiari Azione A: Imprese da 65 a 70 unità Azione B: da 70 a 75 unità Azione C: Occupati da 80 a 85 unità Azione D: Imprese da 28 a 30 unità Azione E: 1 iniziativa di ricerca e studio	Tasso di collocamento per le unità interessate dopo un anno (10 %)	Tasso di occupazione netta creata dopo 2 anni (15 %)
3.12 Miglioramento delle risorse umane nel settore della Ricerca e Sviluppo tecnologico (FSE)	Numero di beneficiari: da 10 a 12 unità	Tasso di occupazione netta creata dopo un anno (20%)	Tasso di occupazione netta creata dopo 2 anni (40%)
3.13 Ricerca e Sviluppo tecnologico (FESR)	Numero di progetti di ricerca sovvenzionati: 20	40% progetti giunti a buon fine (pubblicazioni, ecc.) Aumento degli addetti occupati nel settore RST 40 posti di lavoro di cui 50% donne 50% uomini	Numero di brevetti ricavati dalle sviluppate innovazioni messe a punto: 4 Numero di nuove aziende Avviate: 2
3.14 Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE)	Numero di beneficiarie Azione A: da 45 a 50 Azione B: da 55 a 60 Azione C: da 36 a 40 Azione D: da 80 a 85 Azione E: 1	Tasso di collocamento delle beneficiarie: 20 %	Aumento del tasso di occupazione femminile sul mercato del lavoro dopo 1 anno: 2%
4.1 Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato) (FESR)	Numero di PMI sovvenzionate: 30 (di cui 3 di cui sono titolari donne) Numero di nuove PMI sovvenzionate: 6 (di cui 2 create da donne) Numero di PMI beneficiarie di servizi di consulenza: 40 (6 di cui sono titolari donne)	Vendite nuove o incrementate delle PMI: 20% Numero di donne titolari di progetti nel settore privato (10% del totale) Numero di PMI divenute esportatrici: 5 Numero di PMI che esportano verso nuovi mercati: 5 80% PMI soddisfatte dei servizi loro forniti	Tasso di sopravvivenza di nuove PMI sovvenzionate, dopo 18 mesi (90%)

MISURE PIT	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato	Indicatori di impatto
4.2 Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR)	Ettari di aree industriali resi disponibili: 15 ha Numero di progetti sovvenzionati: 13 Capacità degli impianti di trattamento delle acque 1000 mc/anno	Investimenti privati indotti nelle aziende sovvenzionate in 2,5 MEURO e 15% dell'investimento totale Tasso di soddisfazione dei beneficiari 75% (uomini/donne) Volume acque reflue destinate al riuso 30mc/anno	Incremento del valore aggiunto dopo18 mesi: 20 %
4.20 Azioni per le risorse umane (FSE)	Numero Beneficiari Azione A: da 80 a 85 unità Azione B: da 215 a 230 unità	Tasso di copertura target di riferimento: 10%	Aumento delle qualifiche della popolazione destinataria dell'azione: 5%
6.1 Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto (FESR)	10 nuovi Km di linea ferroviaria Linee ferroviarie potenziate: 12 km	Aumento della domanda di mobilità soddisfatta: 10% Aumento delle merci trasportate per ferrovia: +5% Tempo risparmiato 1.000 h/g	Aumento della circolazione di persone/merci dopo un anno: 5% Impatto ambientale (- 3%) Variazione dell'inquinamento acustico: -5% Tasso di soddisfazione degli utenti: 20 % Movimento merci sottratto al traffico stradale: -5%
6.2 Società dell'Informazione (FESR)	Numero di nuove aziende fornitrici di servizi concernenti la tecnologia dell'informazione: 2	Numero di PMI con accesso ai servizi creati: +30% Numero di PMI che sviluppano e vendono servizi nel campo della tecnologia dell'informazione: 4	Posti di lavoro totali creati o mantenuti: 50
6.4 Risorse umane e società dell'informazione (FSE)	Numero di beneficiari da 120 a 130	Tasso di copertura target di riferimento 20%	Aumento delle qualifiche della popolazione destinataria dell'azione: 10%

8.4 STIMA DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI PREVEDIBILI

Ancor prima di passare all'analisi della coerenza interna del programma e della strategia si è cercato di valutare la coerenza esterna del programma, intesa come la coerenza tra le misure di intervento proposti e le priorità di sviluppo poste alla base delle politiche strutturali dell'Unione Europea.

Matrice di pertinenza tra misure e priorità delle politiche comunitarie

Misura	Descrizione della Misura	Sviluppo delle risorse umane	Pari opportunità	Occupazione	Qualità dell'ambiente	Potenziamento del sistema produttivo	Potenziamento della società dell'informazione	Capacità di innovazione
3.7	Formazione Superiore (FSE)	3	2	1	1	2	1	1
3.11	Sviluppo e consolidamento dell'imprenditorialità, emersione del lavoro non regolare (FSE)	3	2	1	1	3		0
3.12	Miglioramento delle risorse umane nel settore della Ricerca e Sviluppo tecnologico (FSE)	3	2	2	1	2	0	3
3.13	Ricerca e sviluppo tecnologico (FESR)	3	2	2	3	3	3	3
3.14	Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE)	3	3	1	1	2	1	1
4.1	Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato)	1	1	3	3	3	0	2
4.2	Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR)	0	0	3	2	3	2	2
4.20	Azioni per le risorse umane (Settori Sistemi Industriali,dell'Agricoltura Turismo, Commercio) (FSE)	3	2	2	1	3	1	1
6.1	Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto	0	0	3	3	3	2	2
6.2	Società dell'Informazione (FESR)	2	1	3	1	3	3	3
6.4	Risorse umane e società dell'informazione (FSE)	3	2	2	1	2	3	3

Legenda

- **0 Obiettivo assente**
- **1 Obiettivo poco interessato**
- **2 Obiettivo molto interessato**
- **3 Obiettivo centrale**

8.5 ULTERIORI EFFETTI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIT

La realizzazione degli interventi descritti, oltre a determinare quanto descritto in termini di indicatori di impatto, contribuirà a:

- Promuovere l'associazionismo tra imprese e stimolare l'integrazione delle principali filiere produttive locali;
- Elevare la specializzazione nei comparti complessi della movimentazione intermodale di merci;
- Accrescere il valore aggiunto assicurato dai settori produttivi sul totale del V.A. dell'area;
- Accrescere la capacità di acquisizione ed adattamento alle realtà aziendali di know-how;
- Migliorare gli aspetti organizzativo-gestionali e strategici all'interno delle PMI;
- Ridurre la dipendenza dall'esterno dell'area per le attività di R&S e per le buone prassi di trasferimento tecnologico;
- Accrescere il grado di internazionalizzazione delle aziende locali, e più in generale, dell'intero sistema produttivo;
- Aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi produttivi dell'area e finalizzare tale integrazione alla conquista di nuovi mercati, grazie al miglioramento della competitività delle aziende e della riorganizzazione del sistema logistico e distributivo.

9. COMPATIBILITA' AMBIENTALE

Per quanto concerne l'incidenza ambientale si sono considerate le componenti riportate nel prospetto che segue e ad esse, per singola misura, sono stati associati degli indicatori il cui valore sintetico è determinato ricorrendo ai punteggi di seguito indicati:

Rilevanti effetti positivi	Significativi effetti positivi	Modesti effetti positivi	Effetto nullo	Modesto effetto negativo	Significativi effetti negativi	Rilevanti effetti negativi
3	2	1	0	-1	-2	-3

	3.7	3.11	3.12	3.13	3.14	4.1	4.2	4.20	6.1	6.2	6.4
Qualità aria	1	1	1	1	1	1	-1	1	-1	1	1
Livello rumore	1	1	1	1	1	1	-1	1	-1	1	1
Qualità acque	1	1	1	1	1	1	-1	1	-1	1	1
Consumi idrici	1	1	1	1	1	1	-3	1	-1	1	1
Qualità, quantità rifiuti	1	1	1	1	1	1	-2	1	-1	1	1
Riciclaggio, recupero rifiuti	1	1	1	1	1	1	2	1	-1	1	1
Natura e biodiversità	1	1	1	1	1	1	-1	1	-3	1	1
Degrado del suolo	1	1	1	1	1	1	-1	1	-1	1	1
Ambiente urbano	2	2	2	2	2	1	-1	2	-2	2	2
Paesaggio, patrimonio culturale	2	2	2	2	2	1	0	2	-2	2	2
Consumi di energia	2	2	2	2	2	3	-3	2	-2	2	2
Ambiente marino e costiero	0	0	0	0	0	0	0	0	-2	0	0
Risorse umane	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3

10. INDICAZIONE DEL PARTENARIATO ECONOMICO-SOCIALE LOCALE

Il partenariato economico-sociale dell'area PIT 7 ha partecipato a tutta la fase di elaborazione della proposta PIT, garantendo suggerimenti e proposte e condividendo tutto il percorso logico-propositivo che ha portato alla redazione della proposta finale. Queste le varie fasi del processo di condivisione:

a) numerose riunioni di animazione territoriale ed attivazione formale del partenariato economico sociale avvenuta nella riunione del 19 agosto 2002, svoltasi presso la Provincia di Brindisi; successivi incontri di concertazione a tale data (26-27-28-30 agosto 2002; 2-16-18 settembre 2002) e firma del Protocollo d'Intesa con il partenariato economico-sociale in data 5 novembre 2002. Approvazione della proposta PIT 7 da parte del partenariato istituzionale (Assemblea dei Sindaci della provincia di Brindisi) in data 5 novembre 2002.
b) Partenariato socio-economico dei SPL di Fasano e Brindisi: condivisione ed approvazione espressa della proposta di Programma Integrato Territoriale 7, nelle forme e nei contenuti del presente documento, avutasi la mattina del 7 aprile 2003.
c) Comitato per l'Accordo di Programma (Sindaci e/o loro delegati espressamente autorizzati) dei SPL di Fasano e Brindisi: condivisione ed approvazione espressa della proposta di Programma Integrato Territoriale 7, nelle forme e nei contenuti del presente documento, avutasi il pomeriggio del 7 aprile 2003.
d) Partenariato socio-economico dei SPL di Fasano e Brindisi: condivisione ed approvazione espressa della proposta di Programma Integrato Territoriale 7 Revisione 03 del 29/12/2003, nelle forme e nei contenuti del presente documento, avutasi il 26 gennaio 2004 (*allegato verbale*).

Organismo/Ente	Località	Referente
Assindustria	Brindisi	Guarini Angelo
Autorità Portuale di Brindisi	Brindisi	Giannini Luigi
Autotrasporti Zaccaria	S. Vito dei Normanni	Bafaro Pietro
B.P.S.P. S.p.A. Brindisi Pubblici Servizi Provinciali	Brindisi	Scatigno Luigi
Bontrans S.n.c.	Brindisi	Bonatesta Giovanni
B.T.I. Brindisi Terminal Italia S.p.A.	Brindisi	Scalenghe Carlo
Brindisi Turismo S.p.A.	Brindisi	Micaletto Giuseppe
BSH S.p.A. Brun Service Holding	Brindisi	Dipietrangelo Carmine
C.C.I.A.A. Camera di Commercio	Brindisi	Rubini Giuseppe
C.I.A.S.U. Centro Internazionale Alti Studi Universitari	Bari - Fasano	Pecoraro Patrizia
C.N.A. Confedarazione Nazionale Artigianato	Brindisi	Convertino Cosimo
CGIL	Brindisi	Somma Concetta
CISL	Brindisi	De Pascalis Corrado
Commissione Pari Opportunità	Brindisi	Milone Adele
Confartigianato	Brindisi	Ignone Antonio
Confcommercio	Brindisi	Malcarne Teodoro
Confesercenti	Brindisi	Scagliarini Cesare
Confsal	Brindisi	Acquaviva Antonio
Consorzio S.I.S.R.I.	Brindisi	Colelli Pasquale
IAIS S.p.A. Interporto Area Ionico Salentina	Brindisi	Casilli Calogero
IPSSCTP "C. De Marco" Istituto Professionale	Brindisi	Manca Gianfranco
Isfores Azienda Speciale per la Formazione C.C.I.A.A.	Brindisi	Malcarne Teodoro
Istituto Tecnico Nautico	Brindisi	Patti Cavaliere Luciana
P.L.B. S.p.A. Pacchetto Localizzativo Brindisi	Brindisi	De Michele Luigi
Pastis-CNRSM	Brindisi	Acierno Giuseppe
PromoBrindisi Azienda Speciale di Promozione Territoriale	Brindisi	Tomaselli Salvatore
Rete Scuole Medie Superiori	Brindisi	Lisi Antonio
Smile Puglia	Bari	Pasanisi Francesco
Società Trasporti Pubblici S.p.A.	Brindisi	Di Donna Nicola
UIL	Brindisi	Licchello Antonio
Università degli Studi di Lecce	Lecce	Capobianco Ernesto

11. CRITERI E MODALITA' PER LA SELEZIONE DEI PROGETTI

11.1 Modalità per la selezione dei progetti di infrastrutture pubbliche

Le modalità di individuazione dei progetti di infrastrutture pubbliche hanno come preliminare riferimento la coerenza con le previsioni del Piano Regionale dei Trasporti pubblicato sul BUR Puglia n. 24 suppl. del 27 febbraio 2003.

Ulteriori criteri di individuazione delle priorità per la selezione dei progetti di opere infrastrutturali (con particolare riferimento agli interventi della Misura 4.2) fanno riferimento a:

a) percentuale di completamento delle infrastrutture pubbliche nell'area di insediamento pari almeno al 70%;
b) percentuale di densità insediativa di imprese nell'area di riferimento pari almeno al 60%;
c) stato di cantierabilità delle opere pubbliche (progettazione di livello definitivo e/o esecutivo, conformità agli strumenti urbanistici, effettiva disponibilità delle aree)
d) disponibilità effettiva al cofinanziamento da parte dell'Ente beneficiario;
e) riserva di dotazione finanziaria a beneficio di interventi di Consorzi di Imprese che puntano alla realizzazione di investimenti complessi attraverso lo strumento del Pacchetto Integrato di Agevolazioni (Bando PIT Multimisura).

11.2 Criteri per la selezione delle iniziative private

I criteri specifici del PIT 7 per la selezione delle iniziative private (che devono essere intesi in **termini aggiuntivi** a quelli già previsti dal CdP per le singole misure) si articolano in sette grandi categorie:

1) la **territorialità**, che tende ad individuare modalità da un lato di concentrazione e dall'altro di riequilibrio degli investimenti in tutto il territorio interessato dal PIT 7;
2) l'attenzione alla **tutela dell'ambiente** e/o alla minimizzazione degli impatti ambientali degli interventi proposti;
3) l'**associazionismo** tra imprese, allo scopo di promuovere la cooperazione tra aziende del settore logistico-distributivo in grado di definire una più accentuata competitività nazionale ed internazionale del sistema locale;
4) il **rispetto del principio delle Pari Opportunità** di genere secondo la metodologia VISPO
5) **l'integrazione tra misure diverse**, che incentiva la realizzazione di interventi complessi a maggiore redditività complessiva;
6) **l'incremento occupazionale** previsto dalle singole iniziative;
7) la **cooperazione tra il mondo imprenditoriale e quello della ricerca**, allo scopo di facilitare i processi di ricerca, sviluppo e trasferimento tecnologico, nonché di rendere più agibili i percorsi di inserimento professionale del capitale umano;
8) la **cooperazione tra l'iniziativa pubblica e quella privata**, che mira a sollecitare lo scambio di know-how tra Pubblica Amministrazione ed Imprese singole e/o associate;
9) il **livello di integrazione e coordinamento** delle proposte a valere sul PIT 7 con gli altri interventi pubblici e/o privati in corso di attuazione sul territorio di riferimento

Sulla scorta dei criteri generali sopra esposti, le modalità di selezione delle iniziative private saranno così individuate per tipologia di intervento:

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
3.7	Coerenza della figura professionale che si intende formare alla strategia del PIT (figure professionali di cui sia accertato il fabbisogno da parte del settore logistico-distributivo).	30
	Interventi che si caratterizzino per il coinvolgimento attivo del mondo imprenditoriale (stage, tirocini, contratti di formazione-lavoro, ecc.).	30
	Interventi che prevedano di assegnare priorità di accesso a donne e giovani al di sotto di 32 anni	10
	Previsione di occupabilità delle figure professionali in uscita dall'intervento formativo.	10
	Interventi promossi da aziende in forma associata.	10
	Interventi promossi da imprese singole e/o associate in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	10

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
3.11	Coerenza della figura professionale che si intende formare alla strategia del PIT	30
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	30
	Interventi che prevedano nei propri contenuti formativi specifici moduli di sensibilizzazione e/o specializzazione alle problematiche della tutela ambientale.	10
	Interventi promossi in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	10
	Previsione di occupabilità delle figure professionali in uscita dall'intervento formativo.	20

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
3.12	Validità ed originalità dei contenuti scientifici e tecnologici della proposta e/o innovatività delle metodologie proposte. Coerenza dei contenuti alla strategia del PIT (figure professionali che presidino snodi fondamentali di R&S).	30
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Capacità accertata della proposta progettuale di attrarre risorse finanziarie anche oltre il cofinanziamento previsto, rivenienti da soggetti pubblici e privati, che assicurino un ampliamento dei risultati attesi.	10
	Indicazione all'interno della proposta progettuale delle modalità di valorizzazione dei risultati in termini di loro utilizzazione economico-produttiva, sia attraverso brevetti sia attraverso trasferimento di conoscenze	10
	Interventi che prevedano nei propri contenuti formativi specifici moduli di sensibilizzazione e/o specializzazione alle problematiche della tutela ambientale.	10
	Interventi promossi in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	10
	Previsione di occupabilità delle figure professionali in uscita dall'intervento formativo.	10

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
3.13	Validità ed originalità dei contenuti scientifici e tecnologici della proposta e/o innovatività delle metodologie proposte. Coerenza dei contenuti alla strategia del PIT (figure professionali che presidino snodi fondamentali di R&S).	30
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Capacità accertata della proposta progettuale di attrarre risorse finanziarie anche oltre il cofinanziamento previsto, rivenienti da soggetti pubblici e privati, che assicurino un ampliamento dei risultati attesi.	10
	Indicazione all'interno della proposta progettuale delle modalità di valorizzazione dei risultati in termini di loro utilizzazione economico-produttiva, sia attraverso brevetti sia attraverso trasferimento di conoscenze	10
	Interventi promossi in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	30

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
3.14	Coerenza della figura professionale che si intende formare alla strategia del PIT (creazione d'impresa e/o autoimprenditorialità femminile nelle filiere di riferimento produttivo nell'area PIT 7).	30
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Interventi che prevedano nei propri contenuti formativi specifici moduli di sensibilizzazione e/o specializzazione alle problematiche della tutela ambientale.	10
	Interventi promossi in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	30
	Previsione di occupabilità delle figure professionali in uscita dall'intervento formativo.	10

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
Bando PIT Multimisura 4.1 3.11 3.13 4.20	Interventi che prevedano un'integrazione verticale delle filiere produttive (premialità per accordi di cooperazione inter-aziendale)	40
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Interventi che comportino una riduzione di fattori inquinanti e/o un miglioramento ambientale	20

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
4.1 Azione B	Interventi proposti da Imprese singole e/o associate che prevedano un'integrazione verticale delle filiere produttive di riferimento del sistema produttivo locale	40
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Interventi che comportino una riduzione di fattori inquinanti e/o un miglioramento ambientale	20

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
6.2	Interventi che puntano ad integrare e/o ampliare i contenuti e gli obiettivi previsti dal Progetto "La Rete Unitaria della P.A. in Provincia di Brindisi", risultato aggiudicatario del bando Misura 6.2 Iniziative a sostegno degli Enti Locali, ovvero di altri progetti privati che hanno riverberi sul territorio	40
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	20
	Interventi che puntano ad integrare le proposte di nuovi modelli organizzativi per le comunità territoriali in rete con lo sviluppo di attività nel campo della formazione di nuove figure professionali e/o di sperimentazione ed utilizzo di nuove tecnologie (collegamento con la Misura 3.13)	30
	Interventi promossi da privati in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici .	10

Misura	Criteri di priorità nella valutazione delle proposte di intervento	Peso del criterio (su base 100)
6.4	Interventi che puntano ad integrare e/o ampliare i contenuti e gli obiettivi previsti dal Progetto "La Rete Unitaria della P.A. in Provincia di Brindisi", risultato aggiudicatario del bando Misura 6.2 Iniziative a sostegno degli Enti Locali	50
	Interventi che prevedano facilitazioni per l'accesso delle donne al mercato del lavoro e la loro permanenza al lavoro attraverso l'allestimento di specifici servizi a beneficio delle donne lavoratrici	30
	Interventi promossi in collaborazione con Enti Locali, Università, Parchi Scientifici e Tecnologici	20

12. ANALISI DELLA COERENZA INTERNA DEL PROGETTO INTEGRATO TERRITORIALE 7

L'analisi dei punti di forza e di debolezza e delle potenzialità del territorio ha evidenziato l'esistenza di punti di debolezza la cui rimozione e/o superamento dovrà essere facilitata dall'attivazione del Progetto Integrato Territoriale.

In termini generali si può affermare che attraverso la realizzazione della strategia del Progetto Integrato si intende superare:
a) la difficoltà di accesso ai mercati di approvvigionamento e di sbocco;
b) la scarsa attitudine all'innovazione soprattutto di prodotto/mercato, anche in funzione dell'efficienza ambientale, e il limitato ricorso ai programmi di ricerca e di innovazione nazionale e comunitari;
c) la scarsa capacita di esportare;
d) la ridotta capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area;
e) lo scarso utilizzo di figure organizzative e manageriali;
f) il basso livello di sviluppo di servizi alle imprese;
g) la frammentazione della struttura produttiva dei principali settori produttivi e la bassa capacità di risposta alle innovazioni organizzative dei settori-chiave dello sviluppo locale;
h) il grave ritardo del sistema di formazione professionale, soprattutto di quella di eccellenza;
i) l'inadeguato sviluppo di nodi e reti tecnologiche di fruizione pubblica;
l) la scarsa integrazione tra i nodi portuale, aeroportuale e ferroviario.

D'altro canto, il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia ha riconosciuto al Porto di Brindisi il ruolo di terminale RO-RO internazionale e nazionale, nonché di scalo multi-purpose in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio anche rivolte al traffico passeggeri.

In questo quadro, Il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato per il porto di Brindisi (come per gli altri porti di primo livello pugliese (Bari, Taranto) alcune indicazioni programmatiche di tipo strategico:
a) massima connessione delle infrastrutture portuali con le reti di trasporto locale ed adeguata funzionalità dei collegamenti;
b) forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio per aumentarne le possibilità di sviluppo e la competitività e per individuare nuove opportunità sia nel campo della produzione/distribuzione di beni che di servizi. In questo senso le strutture che realizzano tale integrazione sono indicate in quelle della retroportualità e della logistica (Interporti, Districtpark, Centri Logistici polifunzionali);
c) coerenza dell'organizzazione territoriale ed urbana con lo sviluppo previsto per le infrastrutture portuali e retroportuali, con particolare riferimento alla pianificazione degli insediamenti industriali e produttivi.

In questo scenario di definizione programmatoria nazionale e regionale, la definizione di un'idea strategica di sviluppo del territorio impegna una complessità di condizioni di contesto locale che coinvolgono:
a) la qualità dell'offerta di competenze umane;
b) la qualità dell'offerta di capitali;
c) le politiche industriali e tecnologiche;
d) l'utilizzo di nuovi assets locali (infrastrutture di comunicazione fisiche ed immateriali, sociali e culturali; reti; innovatività).

Sulla base di tali presupposti, l'idea forza del PIT 7 punta sull'accelerazione del miglioramento dell'offerta degli assets specifici del territorio, allo scopo di potenziare la competitività del sistema produttivo locale sui mercati nazionali ed internazionali.

L'indicazione progettuale dell'idea-forza del PIT 7 è confermata dall'analisi delle opportunità esterne all'area che si vanno profilando nello scenario internazionale (la nuova centralità geo-economica dell'area PIT 7; i processi di sviluppo delle economie del bacino del Mediterraneo e dell'area est- europea), nonché dalla positiva valutazione dei punti di forza che caratterizzano il territorio:
- buona disponibilità di aree ed infrastrutture industriali che può consentire ottime opportunità insediative, in particolare nelle attività retroportuali (in particolare nel Porto di Brindisi);
- ampia presenza, soprattutto nell'area industriale del Capoluogo, di grandi gruppi industriali e del loro patrimonio di know-how impiantistico, di ricerca & sviluppo e di competenze umane;

- molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nel territorio nei settori dei trasporti e della logistica (porto, aeroporto, rete stradale); dello sviluppo rurale ed agro-industriale (PIT 8, Patto Territoriale per l'agricoltura); dei rapporti transfrontalieri (Interreg III);
- qualificata presenza in alcuni segmenti produttivi del settore manifatturiero (meccanica, avionica, tessile, agroalimentare);
- sviluppo di una imprenditorialità agricola propensa all'innovazione di processo e di prodotto (agricoltura biologica, ortofrutticoltura, olivicoltura, viticoltura);
- ricchezza di percorsi naturalistici, enogastronomici, agrituristici, culturali e monumentali valorizzabili nel settore turistico;
- ampia disponibilità di forza-lavoro alla ricerca di occupazione in possesso di livelli di scolarizzazione medio-alti.
- buon livello di cooperazione tra gli attori locali dello sviluppo, in virtù delle pregresse esperienze di programmazione negoziata

Con la realizzazione del PIT 7 si prevede pertanto di creare un circolo virtuoso di crescita che - attraverso l'attivazione di interventi volti a rafforzare gli *assets* specifici del territorio (potenziamento della dotazione infrastrutturale di intermodalità già vantata dal territorio; ampliamento dell'offerta di aree attrezzate per nuovi insediamenti produttivi; sostegno e diffusione della cultura dell'innovazione (R&S); valorizzazione del capitale umano dell'area; introduzione di tecnologie innovative nelle imprese per perseguire obiettivi di tutela e/o minimizzazione degli impatti ambientali) - crei un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esteri, la partecipazione attiva al mercato del lavoro e la capacità di offrire lavoro regolare, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.

Questi obiettivi si calano in uno scenario in cui la collocazione geopolitica dell'area interessata dal PIT 7 assume una valenza strategica per l'intera economia territoriale. La prevista e progressiva integrazione tra le politiche ed i mercati europei con quelli balcanici e mediterranei costituisce difatti un'opportunità per l'intera provincia di Brindisi, giacché consente di delineare i contorni di un sistema produttivo territoriale nel quale la concentrazione di interventi infrastrutturali sul principale nodo intermodale (Brindisi) è paradigmatica rispetto all'accrescimento complessivo della *performance* produttiva territoriale, ivi compresi quella dei numerosi comuni a vocazione agricola e/o turistica che solo in questo modo possono acquisire i livelli di "visibilità" ed "accessibilità" indispensabili per poter competere adeguatamente sui nuovi mercati che si aprono.

Il Progetto Integrato Territoriale n. 7 rappresenta. quindi il "Piano Direttore" degli investimenti previsti e progettabili per lo sviluppo locale, individuando le strategie e gli obiettivi di coordinamento ed integrazione tra varie tipologie di investimenti pubblici e privati che agiscono all'interno dell'area.

La strategia del programma, in coerenza con i risultati dell'Analisi SWOT, si basa essenzialmente su alcuni obiettivi specifici:

1) ***Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area***, identificato nell'adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).
2) ***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale*** (Fasano, Ostuni, Brindisi, Francavilla Fontana), al fine di ampliare (soprattutto in qualità) il potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale.
3) ***Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT***, attraverso la specializzazione dei centri urbani del territorio, per puntare a proposte di centralità distribuita tra capoluogo e periferia, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione intercomunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree.
4) ***Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica***, per assicurare la promozione e la gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, che garantiscano la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità operativa a tutte le componenti del sistema territoriale;

5) ***Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze***, intese quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio;
6) ***Valorizzazione del capitale umano dell'area***, attraverso investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale.

13. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Il sistema di monitoraggio è progettato per valutare efficacemente e tempestivamente gli effetti e le trasformazioni reali che l'attuazione del progetto produce sul tessuto socio economico ed in particolare, nei riguardi degli obiettivi assunti a base del Progetto Integrato per verificare se gli effetti e le trasformazioni sono coerenti con gli obiettivi o se risulta necessario ed opportuno modificare l'articolazione del progetto e/o delle sue modalità di attuazione.

L'attività di monitoraggio si struttura su due livelli attuativi:
a) rilevazione periodica dei dati e delle informazioni relativi al livello di attuazione degli interventi previsti dal progetto;
b) analisi dei dati e delle informazioni e verifica della loro congruità rispetto agli indicatori di realizzazione, risultato ed impatto, previsti dalla valutazione ex ante.

L'attività di rilevazione sarà svolta per fasi. La prima rilevazione verrà effettuata immediatamente dopo l'approvazione dell'Accordo di Programma e farà specifico riferimento all'avvio dei progetti di infrastrutture pubbliche da attivarsi attraverso procedura negoziale;

I relativi report saranno consegnati all'Autorità Regionale competente entro 60 giorni dalla data di avvio della rilevazione.

Successivamente alla prima rilevazione si procederà con report quadrimestrali che verranno consegnati all'Autorità Regionale competente entro i quaranta giorni successivi alla scadenza del quadrimestre di riferimento e che fanno riferimento a tutte le tipologie di iniziativa attivate.

La documentazione relativa all'ultima rilevazione dovrà essere presentata entro 90 giorni dalla chiusura dell'ultimo quadrimestre. Essa conterrà sia i report relativi all'ultimo quadrimestre sia i report relativi all'intero Progetto Integrato.

L'attività di analisi si baserà su:
- dati e informazioni di carattere amministrativo e procedurale;
- dati e informazioni delle principali caratteristiche fisiche delle attività previste dal PIT;
- dati e informazioni sulle interazioni delle attività con l'ambiente;
- dati e informazioni relativi ai riferimenti geografici delle attività;
- dati e informazioni di natura finanziaria.

I dati rilevati, che saranno trattati con strumenti informatici, genereranno rapporti ed elaborati che conterranno:
- l'aggregazione di dati rilevati per ogni operazione a livello di azione, misura e assi;
- la costruzione di opportuni indicatori finanziari, fisici, di risultato, finalizzati alla sorveglianza ed alla valutazione:
- l'analisi dello stato di realizzazione degli interventi, l'individuazione delle tendenze generali, la segnalazione di casi particolari, anomalie, di elementi di blocco o di ritardo, la descrizione delle possibili manovre correttive per ridurre gli scostamenti rispetto agli obiettivi stabiliti.

Ciò permetterà quindi di individuare immediati elementi di sostenibilità territoriale, socio-economica e istituzionale delle iniziative attivate e di valutarne la congruità degli effetti con quanto previsto nella valutazione ex ante.

Un'attenzione particolare sarà garantita alla verifica degli effetti indotti dall'intero programma sulle pari opportunità in termini di:
- miglioramento delle condizioni di vita al fine di rispondere meglio ai bisogni dei ceti svantaggiati (dall'istruzione ai servizi di supporto e di prossimità, dalla regolarizzazione dei lavoratori all'innovazione urbana, dalla ricerca alla partecipazione, ecc.);
- miglioramento dell'accessibilità dei ceti svantaggiati al mercato del lavoro e alla formazione (integrazione fra istruzione, formazione e ricerca, diffusione di competenze funzionali allo sviluppo orientato al genere, formazione di nuove figure professionali, qualità dei servizi formativi, ecc.);
- miglioramento della situazione lavorativa dei ceti svantaggiati sul posto di lavoro e redistribuzione del lavoro di cura (percorsi di rientro, adattabilità delle aziende e dei lavoratori, incremento della propensione all'innovazione, valorizzazione delle competenze femminili in ambiente rurale, ecc.);
- promozione della partecipazione dei ceti svantaggiati alla creazione di attività socio economiche (nuove forme di imprenditorialità, sviluppo dell'economia locale, dell'economia sociale e del terzo settore, ecc.

14. DEFINIZIONE DELLA SCELTA ORGANIZZATIVA-GESTIONALE

Soggetto Responsabile del PIT 7

Per ciò che attiene alla scelta organizzativa - gestionale, i Comuni interessati dal PIT 7 provvederanno a sottoscrivere un accordo convenzionale, su quanto previsto dall'Art. 30 del T.U. 267/2000, approvando la proposta dello schema di convenzione che regolerà la costituzione dell'Ufficio Unico, così come individuato anche nell'atto di convenzione stilato dal Formez.

L'Ufficio Unico Comune sarà garantito dall'Amministrazione Provinciale di Brindisi e sarà dotato di una struttura operativa che garantirà una organizzazione diffusa a rete fra i principali Comuni di ciascun S.P.L. ed individuerà la struttura amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione (modello di gestione).

In questo senso l'Ufficio Unico Comune utilizzerà la rete unitaria locale della P.A. - progettata e proposta a valere sul Bando POR Puglia Misura 6.2 Azione C - Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali - che mira a "*innovare in profondità la macchina amministrativa al suo interno, attraverso l'organicità delle procedure e degli atti, l'integrazione delle banche dati, il dialogo immediato e continuo tra Enti (intranet), tenendo conto di quanto già previsto e programmato dal Sistema della P.A. anche attraverso i progetti E-Government e SUAP*".

In questo scenario, quindi, l'Ufficio Unico Comune tende a rappresentare il primo nucleo operativo di una "***politica di governance***" complessiva del territorio che – puntando esplicitamente su nuovi contenuti e nuovi modelli organizzativi per la Pubblica Amministrazione (knowledge management; learning organization) – affronti il problema dello sviluppo locale con un approccio "**reticolare ed interattivo**", procedendo per analisi e risposte tempestive ai processi socio-economici in atto sul territorio, piuttosto che per comparazioni statistiche ex-post che molto spesso configurano interventi tardivi e scarsamente incisivi.

Tale disegno definisce un Ufficio Unico Comune a tutte le Amministrazioni competenti, **capace** di provvedere, ai sensi dell'art. 30 del D. Lgs 267/2000 e dei Regolamenti Comunitari 1260/99 e 438/01, a tutte le necessità per la realizzazione degli interventi, **individuato** come unico centro di spesa, nonché unica stazione appaltante di concerto con ciascun S.P.L. per gli interventi previsti dal Progetto Integrato.

A tali fini, la conclusione dell'Accordo sarà preceduta dalla formalizzazione tra le Amministrazioni interessate di apposita convenzione, ai sensi degli artt. 30 e 42 del D. Lgs 267/2000, per il conferimento delle deleghe al soggetto rappresentante e per la definizione del modello di gestione in ogni sua parte.

In tale proposta l'Ufficio Unico Comune - una volta costituito – garantirà l'eventuale supporto locale alla predisposizione regionale dei bandi, nonché l'individuazione di alcuni specifici criteri di area PIT relativi agli interventi proposti da privati e alle attività formative di concerto con i cronoprogrammi regionali.

In fase attuativa l'Ufficio Unico Comune contribuirà alla verifica delle compatibilità/coerenza con gli obiettivi del PIT delle istanze presentate, secondo modalità e procedure che saranno definite d'intesa con il Settore Programmazione, l'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e con i settori interessati della Regione.

Nell'ambito dell'Accordo Convenzionale, verranno definiti altresì i criteri per la individuazione di specifiche professionalità e/o competenze che non dovessero essere nella disponibilità degli Enti Locali sottoscrittori, costituendo così una struttura tecnica a supporto.

Ipotizzando le funzioni, obbligatorie e possibili, che il soggetto responsabile dovrà svolgere nella fase di attuazione del Progetto Integrato, si descrive di seguito la sua articolazione funzionale. Il modello di gestione proposto, sarà caratterizzato per quanto possibile da semplicità, duttilità organizzativa e basso costo di gestione.

Oltre ai compiti obbligatori che gli sono assegnati dal Complemento di Programmazione (coordinamento dei soggetti coinvolti, erogazione dei fondi, monitoraggio delle attività, rendicontazione delle attività) **il Soggetto Gestore dovrà, svolgere anche le funzioni di** :

-Gestione amministrativa e finanziaria del Progetto Integrato;
-Animazione del territorio, organizzazione di incontri e conferenze;
-Svolgere specifiche azioni in qualità di beneficiario diretto (es. azioni di accompagnamento per le misure di formazione, Marketing Territoriale, azioni trasversali ai diversi settori d'intervento)
-Pre-istruttoria dei progetti;
-Partecipazione alla fase di istruttoria e valutazione dei progetti condotta dalle strutture della Regione Puglia;
-Assistenza tecnica ai potenziali beneficiari del progetto;
-Informazione per la realizzazione delle operazioni;

Si impegnerà inoltre a:
-ricercare le intese sugli obiettivi degli interventi in relazione agli interessi di ciascuno dei partecipanti;
-definire l'entità delle spese individuando le fonti di finanziamento;
-diffondere presso le categorie sociali e produttive presenti nel territorio, le finalità e gli obiettivi delle diverse iniziative inserite nel Progetto Integrato anche al fine di promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti anche singoli, imprese e le Istituzioni;
-definire in tempi rapidi ogni provvedimento utile per favorire l'accelerazione e la semplificazione delle procedure amministrative connesse alla realizzazione delle iniziative e delle attività programmate;
-raccordare le azioni programmatiche e progettuali dei singoli Enti finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche e/o infrastrutture funzionali e necessarie all'attuazione delle iniziative coerenti con il Progetto Integrato;
-promuovere relazioni e collaborazioni tra le Amministrazioni comunali aderenti al PIT 7 e tutti i livelli istituzionali provinciali, regionali, nazionali, europei ed internazionali;

L' "Ufficio Unico Comune" è la struttura amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione sulla base di quanto disposto dai Regolamenti Comunitari 1260/99 e 438/01, dall'Atto di Convenzione e dal Regolamento di Funzionamento dell'Ufficio Unico.
Esso è unico centro di spesa, ed esercita le funzioni di unica stazione appaltante delegate all'Ente capofila per gli interventi previsti dal Progetto.
Le ripartizioni o gli uffici degli Enti locali convenzionati sono tenuti alla collaborazione con l'Ufficio per tutta l'attività amministrativa, tecnica e contabile relativa agli interventi a rilevanza comunale, e per quelli a rilevanza sovracomunale nei casi in cui ciò sia ritenuto opportuno e necessario dal Dirigente coordinatore responsabile.
L' Ufficio Unico Comune del PIT 7 per i procedimenti relativi alla realizzazione di opere pubbliche provvede in particolare a:

1. prendere atto con provvedimento del suo Dirigente della nomina – effettuata dal Comune competente - del responsabile unico del procedimento di attuazione di ogni singolo intervento previsto dal programma per le fasi della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione dell'opera pubblica;
2. pubblicare il bando di gara predisposto dai comuni;
3. gestire la spesa sulla base degli accreditamenti ai sensi dell'art. 8 comma 4;
4. provvedere alla verifica di conformità dei progetti predisposti ed approvati dai singoli Comuni convenzionati alla programmazione del PIT 7 proposta nell'accordo tra amministrazioni;
5. controllare la documentazione sugli stati di avanzamento lavori trasmessa dai Comuni convenzionati ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia ;
6. controllare i certificati di regolare esecuzione / collaudo ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione del saldo a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;
7. rendicontare la spesa;
8. effettuare il monitoraggio;
9. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Per i procedimenti relativi all'acquisizione di beni e servizi e all'attribuzione di incentivi alle imprese provvede in particolare a:

1. verificare la coerenza degli schemi di bando rispetto ai criteri e alle indicazioni contenute nel programma;
2. valutare la ricevibilità e la compatibilità delle domande di finanziamento presentate dai beneficiari finali rispetto alle previsioni degli obiettivi e degli interventi del PIT 7;
3. valutare e certificare la documentazione prodotta ai fini della successiva rendicontazione e liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;
4. rendicontare la spesa;
5. effettuare il monitoraggio;
6. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Le restanti fasi dei procedimenti rimangono nell'esclusiva competenza e responsabilità della Regione Puglia.

L'Ufficio è diretto da un Dirigente Responsabile competente alla formazione e allo svolgimento del programma che provvede, sulla base delle risorse finanziarie assegnate, ad organizzarne il funzionamento nel rispetto dei regolamenti comunitari, della presente convenzione e degli atti di indirizzo sul funzionamento dell'Ufficio.

L'Ufficio opera con personale assegnato dal Comune capofila ed eventualmente dagli enti partecipanti- previa individuazione dei profili professionali occorrenti, segnalati dal Dirigente responsabile dell'ufficio.

Il personale dell'ufficio unico conserva il rapporto giuridico, economico e di servizio con l'Ente di appartenenza ed instaura il rapporto gerarchico e funzionale con l'Ufficio Unico. Il Dirigente responsabile dell'Ufficio in caso di inadempienze o scarso rendimento del personale distaccato propone al Sindaco del Comune di provenienza la sostituzione.
L'Ente locale che conferisce personale all'ufficio Comune provvederà al pagamento dei relativi emolumenti che andranno in compensazione con le somme determinate dall' assemblea e dovute ai sensi dell'art.11 comma 7.
Esso può avvalersi, per lo svolgimento dei propri compiti, di una struttura di supporto e di assistenza tecnica, come prevista dalle norme di attuazione dei PIT.
Per il primo funzionamento dell'Ufficio - fino a diverse disposizioni dell'Assemblea – l'Ente capofila, garantisce una provvisoria dotazione organica di partenza e la sede dell'Ufficio.

Si impegnerà inoltre a:

a) ricercare le intese sugli obiettivi degli interventi in relazione agli interessati di ciascuno dei partecipanti definire l' entità delle spese individuando le fonti di finanziamento;
b) diffondere presso le categorie sociali e produttive presenti nel territorio, le finalità e gli obiettivi delle diverse iniziative inserite nel programma anche al fine di promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti anche singoli, imprese e le istituzioni;
c) definire in tempi rapidi ogni provvedimento utile per favorire l'accelerazione e la semplificazione delle procedure amministrative connesse alla realizzazione delle iniziative e delle attività programmate;
d) raccordare le azioni programmatiche e progettuali dei singoli Enti finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche e/o infrastrutture funzionali e necessarie all'attuazione delle iniziative coerenti con il programma;
e) promuovere relazioni e collaborazioni tra le Amministrazioni comunali aderenti al PIT 7 e tutti i livelli istituzionali provinciali, regionali, nazionali, europei ed internazionali;
f) attrarre investimenti produttivi nel territorio di riferimento, al fine di favorire la cooperazione tra imprese interne ed esterne all'area e la delocalizzazione di iniziative produttive pesanti dalle aree centrali verso aree esterne specializzate;
g) attivare forme di stretta collaborazione con il sistema finanziario, per creare condizioni favorevoli al territorio in tema di finanza di impresa e di progetto, nella logica di ricercare sul e per il territorio una "Community Bank";
h) ausiliare gli Enti locali per la cooperazione tra attori pubblici e privati al fine di definire in forma cooperativa strategie condivise di sviluppo locale, valorizzando tutte le risorse economiche, sociali e culturali presenti sul territorio;
i) svolgere attività di animazione economico-territoriale ed attuare e perseguire capacità di progettazione propositiva attiva ed idonea a mobilitare risorse molteplici, a partire da quelle offerte dall'Unione Europea, dallo Stato, dalla Regione;
l) incentivare strategie di programmazione economica con carattere integrato delle politiche e delle iniziative adottate, che vanno dalla promozione territoriale alle politiche attive del lavoro e della formazione, dal sostegno alle imprese alla pianificazione strategica idonea con uno sviluppo sostenibile ed eco-compatibile.

In merito alla funzione, prevista dal complemento di programmazione, di erogazione dei fondi, si ritiene che potrà essere affidata al soggetto responsabile del PIT, solo dopo aver esattamente definito le competenze da attribuire e/o concertare fra la Regione Puglia e al soggetto PIT, in merito alla valutazione dei progetti, alla definizione della graduatoria, al controllo sulla congruità, ammissibilità delle spese e sullo stato di avanzamento delle stesse.

L'attività di assistenza tecnica e monitoraggio sarà arricchita da un'articolazione che possa contare sulle strutture di Front Office e Back Office.

Front Office
L'attività di Front Office prevede la creazione di presenze territoriali nel territorio interessato dal PIT, allo scopo di costituire delle "antenne sul territorio" in grado di:
- individuare e trasferire le problematiche emerse sul campo alla struttura di Back Office e ribaltarle successivamente sugli organismi regionali preposti al coordinamento dei PIT;
- curare il ritorno al territorio delle risposte, elaborate in sede di Back Office e di organismi regionali, sulle criticità emerse;
- procedere all'audit del territorio attraverso la somministrazione di questionari o griglie di presentazione standard;
- predisporre report periodici sulle attività in corso.

Back Office
La struttura di Back Office costituisce un ufficio di coordinamento tecnico. Il Back Office svolgerà le funzioni di supporto alla stesura dei report e verifica degli scostamenti con eventuali indicazioni circa le azioni da intraprendere.
Al fine di ottimizzare l'attività di monitoraggio si prevede lo sviluppo di uno specifico software di gestione dei dati che, mediante la definizione dei contenuti e dei referenti; l'organizzazione dei flussi informativi; la predisposizione di una modulistica standard per la raccolta delle informazioni fisiche e finanziarie garantisca efficacia ed efficienza nell'attività di monitoraggio.

Trasparenza e Comunicazione
L'efficacia delle azioni messe in atto con il PIT 7 è strettamente connessa all'accessibilità da parte dei potenziali beneficiari all'informazione e all'opportunità offerte dal Progetto Integrato Territoriale.
A tale proposito le azioni in materia di informazione e pubblicità saranno realizzate in ottemperanza alla seguente normativa comunitaria di riferimento:
a) Artt. 34 e 46 del Regolamento (CE) n. 1260/1999 recante disposizioni generali sui Fondi strutturali;
b) Regolamento (CE) n° 1159/2000 concernente le azioni di informazione e di pubblicità ad opera degli Stati membri sugli interventi dei Fondi strutturali.
La Struttura Pubblica responsabile per l'Attuazione del PIT provvede a mettere in atto le misure necessarie per migliorare i collegamenti con gli attori del territorio (vale a dire le parti economiche e sociali, le autorità locali e altre organizzazioni pertinenti interessate), e ad informare l'opinione pubblica in merito al ruolo svolto dalla Unione Europea in collaborazione con lo Stato membro e la Regione Puglia, ed in particolare dei risultati conseguiti grazie all'intervento PIT.

Funzioni di ausilio per autorità di gestione e di pagamento
Si garantiranno con apposito organigramma le funzioni di ausilio all'Autorità di Gestione e di Pagamento del Programma. L'Autorità di Gestione farà propria l'attività espletata dai consulenti tecnici nelle varie fasi di progettazione e predisposizione del PIT.
Si garantirà pertanto un coordinamento programmatico e finanziario a mezzo di soggetto incaricato dotato di adeguata professionalità tecnico-amministrativa-contabile, che provvederà a:
- predisporre, anche su richiesta della Regione Puglia le riprogrammazioni e/o rimodulazioni del programma;
- redigere le relazioni annuali e finali di esecuzione;
- attuare le azioni di informazione e pubblicità;
- curare l'attività di partenariato;
- effettuare il coordinamento del sistema di monitoraggio;
- effettuare elaborazioni statistiche e finanziarie;
- trasmettere i dati di monitoraggio alla Regione Puglia
- gestire i flussi finanziari e coordinare il sistema contabile del programma;
- certificare e presentare le richieste di pagamento;
- predisporre e trasmettere alla Regione Puglia le previsioni aggiornate delle domande di pagamento per l'esercizio in corso e quello per l'esercizio finanziario successivo;
- controllare la gestione nei confronti dei responsabili di settore.

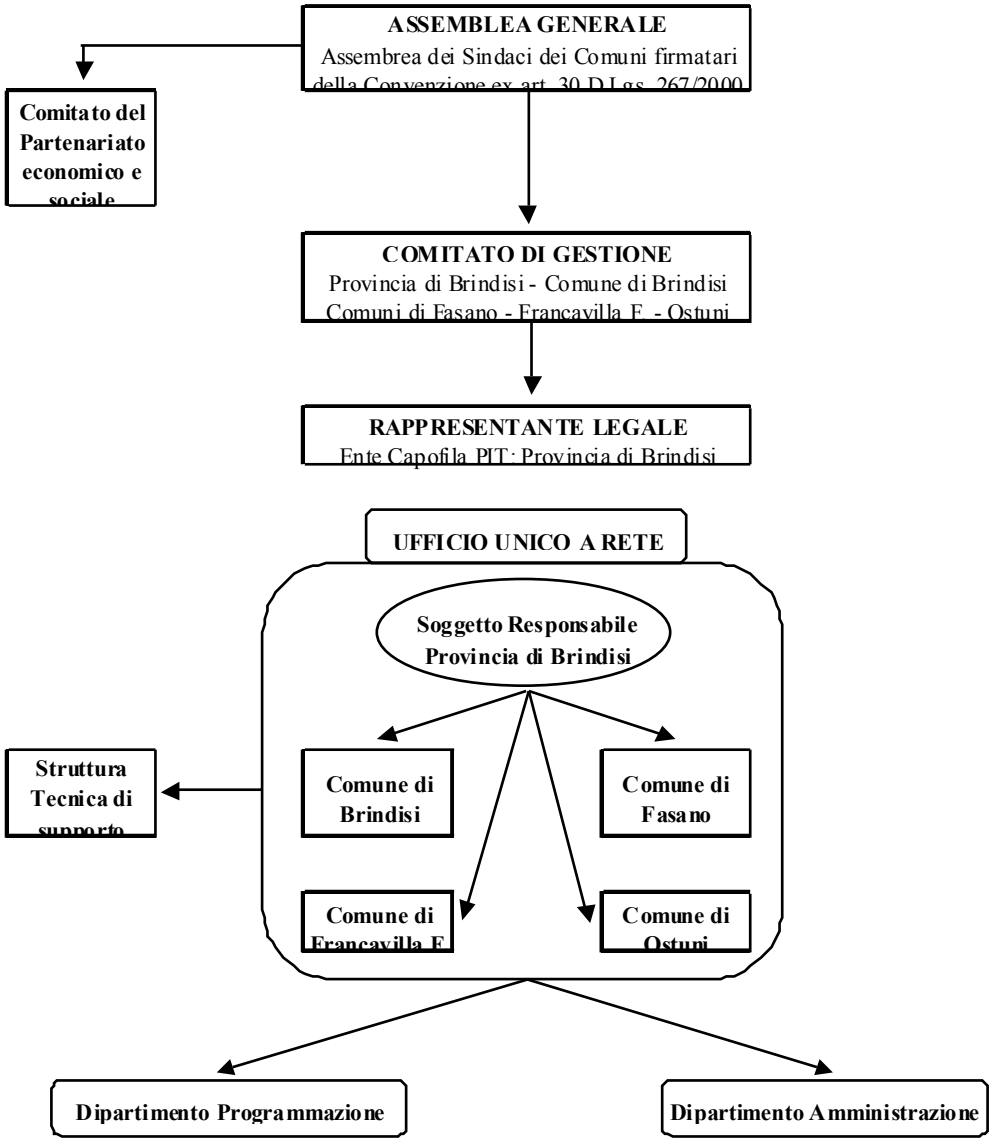
Controllo e verifica del rispetto delle politiche comunitarie
- vigilare sul rispetto della normativa comunitaria;
- verificare l'efficacia e l'affidabilità del sistema di gestione e di controllo;
- predisporre le relazioni annuali sulle attività di controllo;
- attestare la fondatezza della certificazione finale di spesa dell'intervento ai sensi dell'art. 38, - predisposizione delle relazioni trimestrali di esecuzione da trasmettere all'Autorità di Gestione;
- predisposizione delle relazioni trimestrali sulle attività di monitoraggio degli indicatori fisici, finanziari e di risultato da trasmettere all'Autorità di Gestione;
- predisposizione di relazione entro il 31 marzo di ogni anno delle previsioni aggiornate sulle spese per l'esercizio in corso e quelle per l'esercizio finanziario successivo;
- piste di controllo procedurale, fisico e finanziario per misure e progetti.punto 1, lett. f del Reg. (CE) 1260/99.

In particolare la Struttura Pubblica responsabile per l'Attuazione del PIT è incaricata inoltre:
- dell'identificazione di un "responsabile per la comunicazione";
- della tempestiva organizzazione di campagne di informazione adeguate e correttamente mirate;
- dell'accessibilità ai dati di monitoraggio e agli indicatori di efficienza ed efficacia;
- della periodicità dell'informazione;
- dell'organizzazione di riunioni periodiche con le "parti" locali e la stampa;

Struttura organizzativa
L'organigramma dell'organismo gestore, prevede i seguenti organismi:

Assemblea Generale: è *l'organo rappresentativo* della volontà di tutti i comuni interessati al PIT 7 e dagli altri Enti Pubblici; è costituita dagli stessi, nelle persone del Presidente della Provincia o suo delegato e dei sindaci o loro delegati. L'assemblea elegge, tra i propri componenti, il suo presidente che svolge funzioni di rappresentanza legale e ne fissa anche le deleghe; il comitato di gestione e il comitato del partenariato sociale.
Comitato di Gestione: è *l'organo esecutivo* dell'assemblea e garantisce l'attuazione del progetto integrato. Il comitato è composto dal Presidente della Provincia e dai Sindaci dei Comuni di Brindisi, Fasano, Francavilla Fontana, Ostuni. Il comitato delibera su tutte le attività che competono al soggetto gestore del PIT, nomina il Project LEADER e la struttura incaricata dell'assistenza tecnica e/o dalle professionalità con competenze specialistiche necessarie, eventualmente affiancando professionalità interne e/o esterne a ciascun Ente;.
Project Leader: è il soggetto coordinatore dell'attuazione della gestione del PIT. Alle sue dipendenze è posto un *ufficio comune* articolato nelle due aree funzionali della programmazione e dell'amministrazione che danno corpo a *due dipartimenti,* retti ciascuno da propri dirigenti scelti dal Project Leader e nei suoi confronti responsabili. All'atto della nomina il Comitato di Gestione fissa gli obbiettivi e i tempi che il Project Leader deve raggiungere e rispettare. Per la relativa verifica l'Assemblea Generale si avvale del Comitato di Sorveglianza.
Ufficio Comune: all'Ufficio Comune, di cui è responsabile il Project Leader afferiscono tutte le funzioni inerenti l'attuazione del PIT. Esso, fra l'altro, gestisce tutti i rapporti insorgenti tra le Amministrazioni nella realizzazione delle iniziative. L'Ufficio Comune, nella qualità di responsabile unico sovrintende all'esecuzione del programma, svolge il compito di "funzionario delegato" per la gestione e la rendicontazione delle risorse economiche, istruisce e propone gli atti di competenza degli organi di indirizzo delle Amministrazioni sottoscrittrici, esercita i controlli e le verifiche sugli avanzamenti dei progetti, espleta i compiti di verifica e controllo delle iniziative dei privati, è responsabile della rendicontazione. L'Ufficio comune compie altresì tutti gli atti che si rendessero necessari alla realizzazione del PIT 7.
Dipartimenti: Tutte le attività incardinate nell'Ufficio Comune si distribuiscono fra i due Dipartimenti della **Programmazione** e della **Amministrazione**, dipendenti dal Project Leader, secondo la seguente ripartizione. Al Dipartimento della Programmazione afferiscono le funzione di informazione, formazione, animazione, progettazione, assistenza tecnica, leva finanziaria, diffusione e pubblicizzazione, accompagnamento. Al Dipartimento dell'Amministrazione afferiscono le funzioni di gestione delle risorse finanziarie, monitoraggio, valutazione, rendicontazione, predisposizione di bandi pubblici e di gare d'appalto, assistenza amministrativa, interfaccia con la regione.
Comitato di Sorveglianza: il comitato di sorveglianza, esercita il controllo strategico sulle attività, in osservanza dell'indirizzo politico determinato dall'assemblea. Oltre a relazionare costantemente all'Assemblea Generale, redige una nota informativa trimestrale e un *report* annuale. Il comitato è composto da membri scelti tra professionalità di alto profilo. Saranno membri permanenti, il Rettore dell'Università di Lecce o un suo delegato, i rappresentati delle associazioni di categoria e dei sindacati, rafforzando e proponendo anche le consulte economiche-sociali interprovinciali.

Struttura Organizzativa



Fonti di finanziamento per le attività di gestione

Il fabbisogno finanziario relativo allo svolgimento delle attività di informazione, coordinamento, gestione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione degli interventi previsti dal PIT è stimato in circa 150.000/200.000 €uro anno.

Per tale risorse finanziarie si istituirà un "Fondo di rotazione unico e vincolato", che rappresenterà un "Fondo Consortile", cui potranno confluire solo nella fase iniziale una quota di adesione per ciascun comune e/o Provincia, secondo un criterio stabilito nell'assemblea generale, ma le cui fonti di finanziamento a copertura di tale fabbisogno sono individuate nella Misura 7.1 del Complemento di Programmazione del P.O.R. Puglia 2000-2006 e – per l'eventuale differenza – a carico dei beneficiari finali, in proporzione al finanziamento pubblico acquisito.

Tale "Fondo Rotativo", potrà inoltre avvalere di ulteriori risorse finanziarie rivenienti da risorse comunali, regionali, nazionali e comunitarie e potrà anche avvalersi del Fondo di Progettualità della Cassa Depositi e Prestiti.

15. VALUTAZIONE EX-ANTE

1. ANALISI DEI PUNTI DI FORZA, DEI PUNTI DI DEBOLEZZA E DEL POTENZIALE DEL SISTEMA SOCIO-ECONOMICO TERRITORIALE DELL'AREA P.I.T. 7

Di seguito si sviluppa una valutazione dei punti di forza, nonché delle debolezze e dei vincoli del territorio rispetto ai settori strettamente connessi al grado di competitività e di innovazione del territorio e delle PMI, alle dinamiche complessive del mercato del lavoro e dell'occupazione, alle possibilità di tutela e valorizzazione del territorio e delle sue risorse.
La gran parte dei *punti di forza e di debolezza* che caratterizzano il territorio sono stati individuati sulla scorta delle informazioni statistiche e degli indicatori illustrati precedentemente, oltre che introducendo elementi di valutazione qualitativa, nel caso di indisponibilità di dati quantitativi o di inadeguatezza degli stessi rispetto all'obiettivo di valutazione fissato.

PUNTI DI FORZA
- Presenza contestuale di buoni nodi portuale, aeroportuale, ferroviario e di veloce collegamento stradale
- Buona rete stradale di grande comunicazione sulle direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest
- Buoni collegamenti attraverso autolinee con il resto del Paese.
- Buoni collegamenti stradali fra i diversi Comuni. Presenza di collegamenti ferroviari fra diversi Comuni
- Crescente propensione del sistema locale a consolidati rapporti con i mercati esteri
- Buona disponibilità di aree ed infrastrutture industriali che può consentire ottime opportunità insediative, in particolare nelle attività retroportuali (in particolare nel Porto di Brindisi)
- Ampia presenza, soprattutto nell'area industriale del Capoluogo, di grandi gruppi industriali e del loro patrimonio di know-how impiantistico, di ricerca & sviluppo e di competenze umane
- Presenza in area di Centri di Ricerca & Sviluppo
- Molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nel territorio nei settori dei trasporti e della logistica (porto, aeroporto, rete stradale); dello sviluppo rurale ed agro-industriale (PIT 8, Patto Territoriale per l'agricoltura); dei rapporti transfrontalieri (Interreg III)
- Territorio caratterizzato da esperienze di programmazione negoziata (Patto Territoriale per l'industria, Sovvenzione Globale, Patto Territoriale per l'agricoltura, P.I.C. Leader II e Interreg II, Progetto Pilota Urban), che segnala una significativa propensione all'utilizzo degli strumenti di programmazione negoziata da parte dei soggetti istituzionali, associativi ed imprenditoriali
- Elevato dinamismo imprenditoriale evidenziato da saldi di segno positivo di nati-mortalità delle imprese
- Buona presenza in alcuni segmenti produttivi del settore manifatturiero (meccanica, avionica, tessile, agroalimentare)
- Sviluppo di una imprenditorialità agricola propensa all'innovazione di processo e di prodotto (agricoltura biologica, ortofrutticoltura, olivicoltura, viticoltura)
- Ricchezza del patrimonio ambientale, elevata biodiversità del patrimonio naturalistico, presenza di aree rurali di pregio ambientale
- Ricchezza di percorsi enogastronomici, agrituristici, culturali e monumentali valorizzabili nel settore turistico
- Tendenziale aumento del reddito lordo pro-capite
- Ampia disponibilità di forza-lavoro alla ricerca di occupazione in possesso di livelli di scolarizzazione medio-alti
- Buon livello di condivisione dell'analisi-diagnosi del territorio, come testimoniato dall'esito delle attività partenariali

PUNTI DI DEBOLEZZA
- Scarsa integrazione tra i nodi portuale, aeroportuale e ferroviario e stradale di collegamento veloce
- Carenza di coordinamento tra gli Enti Istituzionali preposti alla programmazione degli interventi nel settore logistico e di trasporto
- Scarso livello di utilizzazione delle risorse dell'area, con particolare riferimento alle strutture logistiche e di trasporto per persone e merci
- Difficoltà di accesso ai mercati di approvvigionamento e di sbocco da parte del sistema delle imprese locali
- Diffusi fenomeni di criticità ambientale (Area di rischio industriale ed ambientale; insufficiente infrastrutturazione primaria delle aree industriali)
- Scarsa propensione delle imprese locali all'innovazione soprattutto di prodotto/processo, anche in funzione dell'efficienza ambientale

- Inadeguato sviluppo di nodi e reti di innovazione tecnologica di fruizione pubblica e/o privata.
- Carenza di coordinamento tra gli Enti Locali istituzionalmente preposti alla programmazione degli interventi sul territorio
- Scarso sviluppo delle reti informatiche e telematiche, soprattutto nella Pubblica Amministrazione, che ostacola una più accentuata diffusione delle informazioni relative alle opportunità rivenienti dall'attuazione di programmi di sviluppo
- Eccessiva frammentazione aziendale che è di ostacolo all'ottimale dimensionamento delle imprese e alla loro adeguata patrimonializzazione
- Scarsa integrazione delle filiere produttive e basso grado di associazionismo e cooperazione tra aziende di settore
- Scarsa integrazione delle filiere produttive e basso grado di associazionismo e cooperazione tra aziende agricole ed - agro-industriali.
- Elevata e diffusa vulnerabilità ai dissesti idrogeologici.
- Carenza di risorse idriche, diffusi fenomeni di salinizzazione delle falde, scarso riuso di acque reflue depurate.
- Insufficiente promozione del sistema di Offerta Turistica complessiva del territorio
- Condizioni economiche dei residenti sensibilmente inferiori al livello medio italiano, che determinano scarsa propensione alle attività di eccellenza sia sul versante dell'iniziativa imprenditoriale, che su quello della specializzazione della forza-lavoro
- Bassi tassi di occupazione, in particolare per la popolazione femminile e giovanile
- Grave ritardo del sistema di formazione professionale del settore, soprattutto di quella di eccellenza
- Basso livello di sviluppo e di utilizzo di servizi alle imprese (management, marketing, R&S, internazionalizzazione PMI, logistica distributiva, ecc.)
- Assenza di un'Agenzia Pubblica di marketing territoriale

OPPORTUNITA'- Nuova centralità geo-economica dell'area, connessa ai processi di sviluppo delle economie del bacino del Mediterraneo e dell'area est- europea- Crescita della politica di cooperazione mediterranea e prospettive immediate di allargamento a est della compagine UE- Ruolo riconosciuto dal Piano Regionale dei Trasporti che individua per l'area interessata gli investimenti previsti per il potenziamento del polo logistico-trasportistico, con annesse strutture di retroportualità a supporto delle imprese

- Nuovo ruolo affidato agli Enti locali dalla recente legislazione sulle autonomie locali e sul decentramento maggiormente rivolto alla definizione di percorsi locali di sviluppo sostenibile- Presenza di una progettualità diffusa a livello regionale e locale per lo sviluppo sostenibile (Accordo di Programma Stato-Regione Puglia -Enti Locali; POR; PIT; PIS; Strumenti di Programmazione Negoziata)
- Sviluppo di politiche di riconversione produttiva basate sul rafforzamento del tessuto delle PMI
- Opportunità di sviluppo degli assetti produttivi e tecnologici, in connessione con l'orientamento delle politiche comunitarie e nazionali alla sostenibilità ambientale
- Crescente disponibilità verso condizioni lavorative flessibili- Evoluzione dei consumi verso una maggiore domanda di prodotti tipici, di qualità, personalizzati, biologici e/o a basso impatto ambientale, in particolare nei segmenti più alti dei mercati mondiali- Utilizzo delle
- Crescita della domanda di "ambiente", con un'evoluzione verso una domanda turistica diversificata (turismo naturalistico, rurale, balneare, culturale, enogastronomico)
- Sinergie e strategie di "rete" tra Enti e PMI per un'efficace azione di marketing turistico territoriale

MINACCE- Concorrenza nazionale ed internazionale molto aggressiva da parte di altre realtà concorrenti, grazie ad elevati standard nelle economie esterne a supporto delle imprese- Diffusa presenza di fenomeni di criminalità organizzata e non, anche connessa ai crescenti traffici illeciti internazionali

- Scarsa disponibilità di risorse finanziarie pubbliche a disposizione degli investimenti infrastrutturali previsti dal - Piano Regionale dei Trasporti
- Rischio di compromissione ambientale del territorio a causa del lento e faticoso adeguamento delle imprese alle nuove normative ambientali)
- Ampliamento dei fenomeni di economia sommersa e lavoro irregolare

- Perdita di importanza strategica di alcune produzioni industriali dell'area (chimica, plastica)
- Rischio di marginalizzazione rispetto ai nuovi mercati a causa del ritardo di innovazione tecnologica, anche dal punto di vista del loro impatto ambientale, indispensabile per acquisire nuove quote di mercato
- Fenomeni di migrazione intellettuale (soprattutto femminile e giovanile) causati dalla carenza di politiche formative di eccellenza- Progressivo abbandono delle aree rurali e diffusione di atteggiamenti di scarsa propensione femminile e giovanile nei confronti del mondo agricolo

- Diffusione di fenomeni di scarsa affidabilità delle nuove tecnologie di scambi elettronici e telematici
- Crescente attenzione allo sviluppo di politiche di promozione turistica da parte di altre aree concorrenti
- Crescente protagonismo territoriale (istituzionale ed imprenditoriale) da parte di altre aree concorrenti.

2. VALUTAZIONE DELLE MOTIVAZIONI E DELLA COERENZA INTERNA DELLA STRATEGIA

L'analisi dei punti di forza e di debolezza e delle potenzialità del territorio ha evidenziato l'esistenza di punti di debolezza la cui rimozione e/o superamento dovrà essere facilitata dall'attivazione del Progetto Integrato Territoriale.

In termini generali si può affermare che attraverso la realizzazione della strategia del Progetto Integrato si intende superare:

a) la difficoltà di accesso ai mercati di approvvigionamento e di sbocco;
b) la scarsa attitudine all'innovazione soprattutto di prodotto/mercato, anche in funzione dell'efficienza ambientale, e il limitato ricorso ai programmi di ricerca e di innovazione nazionale e comunitari;
c) la scarsa capacita di esportare;
d) la ridotta capacità di attrazione degli investimenti esterni all'area;
e) lo scarso utilizzo di figure organizzative e manageriali;
f) il basso livello di sviluppo di servizi alle imprese;
g) la frammentazione della struttura produttiva dei principali settori produttivi e la bassa capacità di risposta alle innovazioni organizzative dei settori-chiave dello sviluppo locale;
h) il grave ritardo del sistema di formazione professionale, soprattutto di quella di eccellenza;
i) l'inadeguato sviluppo di nodi e reti tecnologiche di fruizione pubblica;
l) la scarsa integrazione tra i nodi portuale, aeroportuale e ferroviario.

D'altro canto, il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia ha riconosciuto al Porto di Brindisi il ruolo di terminale RO-RO internazionale e nazionale, nonché di scalo multi-purpose in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio anche rivolte al traffico passeggeri.

In questo quadro, Il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato per il porto di Brindisi (come per gli altri porti di primo livello pugliese (Bari, Taranto) alcune indicazioni programmatiche di tipo strategico:

a) massima connessione delle infrastrutture portuali con le reti di trasporto locale ed adeguata funzionalità dei collegamenti;
b) forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio per aumentarne le possibilità di sviluppo e la competitività e per individuare nuove opportunità sia nel campo della produzione/distribuzione di beni che di servizi. In questo senso le strutture che realizzano tale integrazione sono indicate in quelle della retroportualità e della logistica (Interporti, Districtpark, Centri Logistici polifunzionali);
c) coerenza dell'organizzazione territoriale ed urbana con lo sviluppo previsto per le infrastrutture portuali e retroportuali, con particolare riferimento alla pianificazione degli insediamenti industriali e produttivi.

In questo scenario di definizione programmatoria nazionale e regionale, la definizione di un'idea strategica di sviluppo del territorio impegna una complessità di condizioni di contesto locale che coinvolgono:

a) la qualità dell'offerta di competenze umane;
b) la qualità dell'offerta di capitali;
c) le politiche industriali e tecnologiche;
d) l'utilizzo di nuovi assets locali (infrastrutture di comunicazione fisiche ed immateriali, sociali e culturali; reti; innovatività).

Sulla base di tali presupposti, l'idea forza del PIT 7 punta sull'accelerazione del miglioramento dell'offerta degli assets specifici del territorio, allo scopo di potenziare la competitività del sistema produttivo locale sui mercati nazionali ed internazionali.

L'indicazione progettuale dell'idea-forza del PIT 7 è confermata dall'analisi delle opportunità esterne all'area che si vanno profilando nello scenario internazionale (la nuova centralità geo-economica dell'area PIT 7; i processi di sviluppo delle economie del bacino del Mediterraneo e dell'area est- europea), nonché dalla positiva valutazione dei punti di forza che caratterizzano il territorio:

- buona disponibilità di aree ed infrastrutture industriali che può consentire ottime opportunità insediative, in particolare nelle attività retroportuali (in particolare nel Porto di Brindisi);
- ampia presenza, soprattutto nell'area industriale del Capoluogo, di grandi gruppi industriali e del loro patrimonio di know-how impiantistico, di ricerca & sviluppo e di competenze umane;

- molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nel territorio nei settori dei trasporti e della logistica (porto, aeroporto, rete stradale); dello sviluppo rurale ed agro-industriale (PIT 8, Patto Territoriale per l'agricoltura); dei rapporti transfrontalieri (Interreg III);
- qualificata presenza in alcuni segmenti produttivi del settore manifatturiero (meccanica, avionica, tessile, agroalimentare);
- sviluppo di una imprenditorialità agricola propensa all'innovazione di processo e di prodotto (agricoltura biologica, ortofrutticoltura, olivicoltura, viticoltura);
- ricchezza di percorsi naturalistici, enogastronomici, agrituristici, culturali e monumentali valorizzabili nel settore turistico;
- ampia disponibilità di forza-lavoro alla ricerca di occupazione in possesso di livelli di scolarizzazione medio-alti.
- buon livello di cooperazione tra gli attori locali dello sviluppo, in virtù delle pregresse esperienze di programmazione negoziata

Con la realizzazione del PIT 7 si prevede pertanto di creare un circolo virtuoso di crescita che - attraverso l'attivazione di interventi volti a rafforzare gli *assets* specifici del territorio (potenziamento della dotazione infrastrutturale di intermodalità già vantata dal territorio; ampliamento dell'offerta di aree attrezzate per nuovi insediamenti produttivi; sostegno e diffusione della cultura dell'innovazione (R&S); valorizzazione del capitale umano dell'area; introduzione di tecnologie innovative nelle imprese per perseguire obiettivi di tutela e/o minimizzazione degli impatti ambientali) - crei un sistema competitivo capace di incidere su alcune variabili di rottura quali la capacità di esportare, il grado di indipendenza economica, la capacità di attrazione degli investimenti esteri, la partecipazione attiva al mercato del lavoro e la capacità di offrire lavoro regolare, l'accrescimento della capacità innovativa e la capacità di sviluppo di servizi alle imprese.

Questi obiettivi si calano in uno scenario in cui la collocazione geopolitica dell'area interessata dal PIT 7 assume una valenza strategica per l'intera economia territoriale. La prevista e progressiva integrazione tra le politiche ed i mercati europei con quelli balcanici e mediterranei costituisce difatti un'opportunità per l'intera provincia di Brindisi, giacché consente di delineare i contorni di un sistema produttivo territoriale nel quale la concentrazione di interventi infrastrutturali sul principale nodo intermodale (Brindisi) è paradigmatica rispetto all'accrescimento complessivo della *performance* produttiva territoriale, ivi compresi quella dei numerosi comuni a vocazione agricola e/o turistica che solo in questo modo possono acquisire i livelli di "visibilità" ed "accessibilità" indispensabili per poter competere adeguatamente sui nuovi mercati che si aprono.

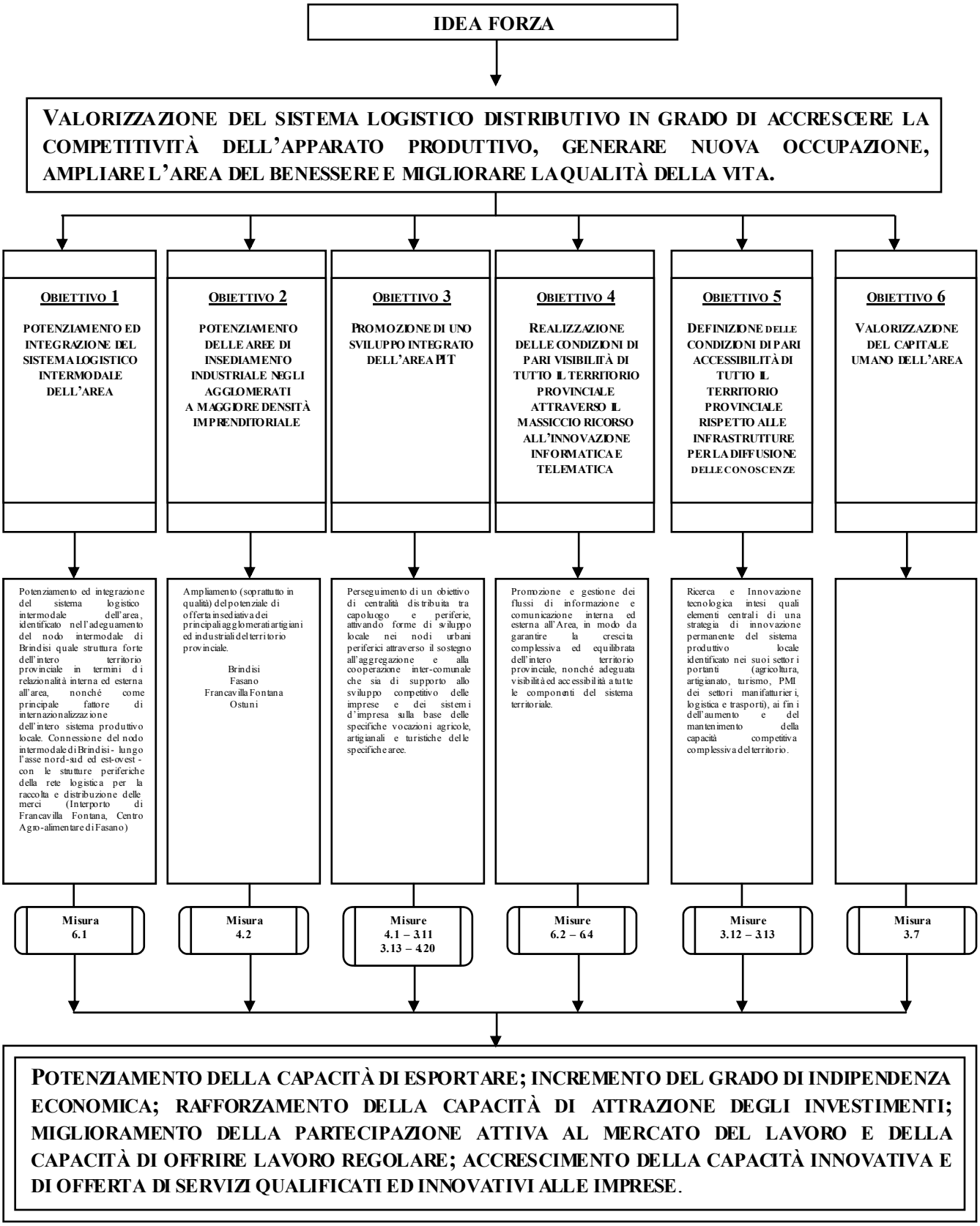
Il Progetto Integrato Territoriale n. 7 rappresenta. quindi il "Piano Direttore" degli investimenti previsti e progettabili per lo sviluppo locale, individuando le strategie e gli obiettivi di coordinamento ed integrazione tra varie tipologie di investimenti pubblici e privati che agiscono all'interno dell'area.

La strategia del programma, in coerenza con i risultati dell'Analisi SWOT, si basa essenzialmente su alcuni obiettivi specifici:

1) ***Potenziamento ed integrazione del sistema logistico intermodale dell'area***, identificato nell'adeguamento del nodo intermodale di Brindisi quale struttura forte dell'intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all'area, nonché come principale fattore di internazionalizzazione dell'intero sistema produttivo locale. Connessione del nodo intermodale di Brindisi - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - con le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano).
2) ***Potenziamento delle aree di insediamento industriale negli agglomerati a maggiore densità imprenditoriale*** (Fasano, Ostuni, Brindisi, Francavilla Fontana), al fine di ampliare (soprattutto in qualità) il potenziale di offerta insediativa dei principali agglomerati artigiani ed industriali del territorio provinciale.
3) ***Promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT***, attraverso la specializzazione dei centri urbani del territorio, per puntare a proposte di centralità distribuita tra capoluogo e periferia, attivando forme di sviluppo locale nei nodi urbani periferici attraverso il sostegno all'aggregazione e alla cooperazione intercomunale che sia di supporto allo sviluppo competitivo delle imprese e dei sistemi d'impresa sulla base delle specifiche vocazioni agricole, artigianali e turistiche delle specifiche aree.
4) ***Realizzazione delle condizioni di pari visibilità di tutto il territorio provinciale attraverso il massiccio ricorso all'innovazione informatica e telematica***, per assicurare la promozione e la gestione dei flussi di informazione e comunicazione interna ed esterna all'Area, che garantiscano la crescita complessiva ed equilibrata dell'intero territorio provinciale, nonché adeguata visibilità ed accessibilità operativa a tutte le componenti del sistema territoriale;

5) ***Definizione delle condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze***, intese quali elementi centrali di una strategia di innovazione permanente del sistema produttivo locale identificato nei suoi settori portanti (agricoltura, artigianato, turismo, PMI dei settori manifatturieri, logistica e trasporti), ai fini dell'aumento e del mantenimento della capacità competitiva complessiva del territorio;
6) ***Valorizzazione del capitale umano dell'area***, attraverso investimenti in capitale umano (formazione professionale) orientati alla costruzione di opportunità di professionalizzazione e di inserimento lavorativo (in particolare di donne e giovani), nonché all'accrescimento e alla diffusione sul territorio delle capacità di assorbimento ed uso intelligente della conoscenza nei settori di eccellenza del sistema produttivo locale.

L'individuazione degli obiettivi specifici permette di creare una relazione di complementarietà tra essi e l'IDEA FORZA/obiettivo generale secondo la rappresentazione grafica riportata.



3. QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEGLI IMPATTI PER MISURE DI INTERVENTO

La quantificazione degli obiettivi dichiarati dal Programma è una fase della valutazione ex-ante necessaria sia per formulare una serie di giudizi di coerenza interna relativi al programma, sia per valutare l'adeguatezza della distribuzione delle risorse tra gi Assi previsti.
Rappresenta peraltro l'utile l'occasione di selezionare un set ottimale di indicatori tra tutti quelli proposti dagli estensori delle linee di programmazione all'interno delle schede sintetiche di misura.
Non sempre agile appare in questa fase la quantificazione degli obiettivi, in termini di realizzazione, di risultato e di impatto, ma nella tabella che segue, utilizzando tutte le informazioni quantitative e qualitative rese disponibili dal gruppo di programmazione, si è tentata una prima stima quantitativa degli indicatori.

MISURE PIT	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato	Indicatori di impatto
3.7 Formazione Superiore (FSE)	Numero Beneficiari Azione A da 375 a 400 unità Azione B da 38 a 40 unità Azione C Da 87 a 90 unità Azione D da 26 a 30 unità Azione E 1 nuovo corso di studio Azione F 1 iniziativa di ricerca e studio	Aumento del tasso di copertura della popolazione di riferimento (12%)	Tasso di collocamento dei beneficiari dopo un anno (20%). La percentuale stimata risulta essere bassa in virtù del fatto che alcune azioni si rivolgono a occupati. Esiste la possibilità per i formandi di rinviare la data di ingresso nel mondo del lavoro continuando gli studi presso le Università utilizzando il corso per crediti formativi universitari.
3.9 Sviluppo della competitività delle imprese e formazione continua con priorità alle PMI (FSE)	Numero di PMI che ricevono un sostegno finanziario Azione A: da 60 a 65 PMI Azione B: da 40 a 44 PMI Azione C: da 11 a 12 PMI Azione D: 1 iniziativa di ricerca e studio	Tasso di incremento delle risorse della formazione nelle PMI (12%)	Tasso di occupazione netta creata e/o salvaguardata dopo 2 anni (10%)
3.11 Sviluppo e consolidamento dell'imprenditorialità, emersione del lavoro non regolare (FSE)	Numero di beneficiari Azione A: Imprese da 65 a 70 unità Azione B: da 70 a 75 unità Azione C: Occupati da 80 a 85 unità Azione D: Imprese da 28 a 30 unità Azione E: 1 iniziativa di ricerca e studio	Tasso di collocamento per le unità interessate dopo un anno (10 %)	Tasso di occupazione netta creata dopo 2 anni (15 %)
3.12 Miglioramento delle risorse umane nel settore della Ricerca e Sviluppo tecnologico (FSE)	Numero di beneficiari: da 10 a 12 unità	Tasso di occupazione netta creata dopo un anno (20%)	Tasso di occupazione netta creata dopo 2 anni (40%)
3.13 Ricerca e Sviluppo tecnologico (FESR)	Numero di progetti di ricerca sovvenzionati: 20	40% progetti giunti a buon fine (pubblicazioni, ecc.) Aumento degli addetti occupati nel settore RST 40 posti di lavoro di cui 50% donne 50% uomini	Numero di brevetti ricavati dalle sviluppate innovazioni messe a punto: 4 Numero di nuove aziende Avviate: 2
3.14 Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE)	Numero di beneficiarie Azione A: da 45 a 50 Azione B: da 55 a 60 Azione C: da 36 a 40 Azione D: da 80 a 85 Azione E: 1	Tasso di collocamento delle beneficiarie: 20 %	Aumento del tasso di occupazione femminile sul mercato del lavoro dopo 1 anno: 2%
4.1 Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato) (FESR)	Numero di PMI sovvenzionate: 30 (di cui 3 di cui sono titolari donne) Numero di nuove PMI sovvenzionate: 6 (di cui 2 create da donne) Numero di PMI beneficiarie di servizi di consulenza: 40 (6 di cui sono titolari donne)	Vendite nuove o incrementate delle PMI: 20% Numero di donne titolari di progetti nel settore privato (10% del totale) Numero di PMI divenute esportatrici: 5 Numero di PMI che esportano verso nuovi mercati: 5 80% PMI soddisfatte dei servizi loro forniti	Tasso di sopravvivenza di nuove PMI sovvenzionate, dopo 18 mesi (90%)

MISURE PIT	Indicatori di realizzazione	Indicatori di risultato	Indicatori di impatto
4.2 Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR)	Ettari di aree industriali resi disponibili: 15 ha Numero di progetti sovvenzionati: 13 Capacità degli impianti di trattamento delle acque 1000 mc/anno	Investimenti privati indotti nelle aziende sovvenzionate in 2,5 MEURO e 15% dell'investimento totale Tasso di soddisfazione dei beneficiari 75% (uomini/donne) Volume acque reflue destinate al riuso 30mc/anno	Incremento del valore aggiunto dopo18 mesi: 20 %
4.20 Azioni per le risorse umane (FSE)	Numero Beneficiari Azione A: da 80 a 85 unità Azione B: da 215 a 230 unità	Tasso di copertura target di riferimento: 10%	Aumento delle qualifiche della popolazione destinataria dell'azione: 5%
6.1 Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto (FESR)	10 nuovi Km di linea ferroviaria Linee ferroviarie potenziate: 12 km	Aumento della domanda di mobilità soddisfatta: 10% Aumento delle merci trasportate per ferrovia: +5% Tempo risparmiato 1.000 h/g	Aumento della circolazione di persone/merci dopo un anno: 5% Impatto ambientale (- 3%) Variazione dell'inquinamento acustico: -5% Tasso di soddisfazione degli utenti: 20 % Movimento merci sottratto al traffico stradale: -5%
6.2 Società dell'Informazione (FESR)	Numero di nuove aziende fornitrici di servizi concernenti la tecnologia dell'informazione: 2	Numero di PMI con accesso ai servizi creati: +30% Numero di PMI che sviluppano e vendono servizi nel campo della tecnologia dell'informazione: 4	Posti di lavoro totali creati o mantenuti: 50
6.4 Risorse umane e società dell'informazione (FSE)	Numero di beneficiari da 120 a 130	Tasso di copertura target di riferimento 20%	Aumento delle qualifiche della popolazione destinataria dell'azione: 10%

4. INTERAZIONI E CONGRUENZA DEGLI INTERVENTI PREVISTI CON I PIANI ED I PROGRAMMI CHE INTERESSANO L'AREA DI INTERVENTO

L'idea-forza di sviluppare un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse Nord-Sud interno alla Regione Puglia e la comunicazione con le altre direttrici del Corridoi internazionali n.8 e n.10, attraverso il rafforzamento della "Città-Porto" di Brindisi, intesa quale elemento-chiave del processo di internazionalizzazione dell'intero territorio provinciale, oltre che di creazione di un sistema logistico – distributivo integrato che metta in connessione i sistemi produttivi locali lungo gli assi territoriali 'nord-sud' ed 'est-ovest', trova ulteriori elementi di conferma nelle interazioni e nelle sinergie che possono essere sviluppate grazie agli altri interventi previsti nell'area.

In questo quadro l'idea-forza del PIT 7 appare strettamente intrecciata a quella del PIT 8, offrendo una sostanziale chiave di fruizione più ampia e funzionale agli interessi dell'intera area jonico-salentina rispetto all'utilizzo dei servizi del sistema integrato logistico-distributivo brindisino.

Infatti, gli obiettivi specifici del PIT 8 (creazione del distretto agro-alimentare di qualità; completamento, integrazione e verticalizzazione delle filiere produttive del comparto agro-alimentare; nuova capacità di aggredire i mercati internazionali da parte dei produttori locali) impongono la presenza nell'area di un complesso sistema logistico in grado di organizzare la distribuzione dei prodotti agricoli freschi e/o lavorati secondo le più articolate esigenze di tempestivo collocamento sui mercati finali ed utilizzando modalità di trasporto plurime ed integrate.

D'altro canto, il Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia ha riconosciuto al Porto di Brindisi il ruolo di terminale RO-RO internazionale e nazionale, nonché di scalo multi-purpose in cui convivono funzioni commerciali (legate anche al traffico container), industriali e di servizio anche rivolte al traffico passeggeri.

In questo quadro, Il Piano Regionale dei Trasporti ha delineato per il porto di Brindisi (come per gli altri porti di primo livello pugliese (Bari, Taranto) alcune indicazioni programmatiche di tipo strategico:

a) massima connessione delle infrastrutture portuali con le reti di trasporto locale ed adeguata funzionalità dei collegamenti;
b) forte integrazione delle stesse infrastrutture con il sistema produttivo e distributivo del territorio per aumentarne le possibilità di sviluppo e la competitività e per individuare nuove opportunità sia nel campo della produzione/distribuzione di beni che di servizi. In questo senso le strutture che realizzano tale integrazione sono indicate in quelle della retroportualità e della logistica (Interporti, Districtpark, Centri Logistici polifunzionali);
c) coerenza dell'organizzazione territoriale ed urbana con lo sviluppo previsto per le infrastrutture portuali e retroportuali, con particolare riferimento alla pianificazione degli insediamenti industriali e produttivi.

Il modello di sistema territoriale che si viene a prefigurare è imperniato su tre assi principali strettamente collegati:

1) sviluppo di un sistema territoriale policentrico ed equilibrato, in grado di evitare la polarizzazione eccessiva attorno a pochi centri e la contestuale marginalizzazione delle aree periferiche, consentendo la creazione di condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la mobilità;
2) creazione di condizioni di pari accessibilità di tutto il territorio provinciale rispetto alle infrastrutture per la diffusione delle conoscenze, attraverso l'incentivazione di rapporti più intensi e proficui tra il Sistema delle Imprese ed il Sistema della Ricerca attivo sul territorio (la Sede decentrata di Brindisi dell'Università degli Studi di Lecce, la Cittadella della Ricerca di Brindisi, il Centro Internazionale di Alti Studi Universitari di Fasano, le strutture locali di R&ST dei grandi Gruppi industriali presenti nell'area);
3) promozione di uno sviluppo integrato dell'area PIT, favorendo l'aggregazione imprenditoriale attorno a progetti che integrino le filiere di riferimento di ciascun settore produttivo (agroalimentare in primis, e poi chimica/plastica, meccanica, avionica, tessile, agroalimentare, turismo), sfruttando i nuovi strumenti giuridici ed economici destinati al territorio (Accordo di Programma Stato – Regione - Enti Locali; Piano di azioni per l'Ambiente; PIT; PIS; Patto territoriale per l'Agricoltura; Interreg III, Leader Plus, ecc.) per conseguire l'ottimizzazione della capacità produttiva del sistema locale, garantendo nel contempo una gestione equilibrata del patrimonio naturale e culturale che rappresenta la riserva per le future generazioni ed una risorsa per lo sviluppo economico e sociale.

In questo scenario di definizione programmatoria nazionale e regionale, la definizione di un'idea strategica di sviluppo del territorio impegna una complessità di condizioni di contesto locale che coinvolgono:

a) la qualità dell'offerta di competenze umane;
b) la qualità dell'offerta di capitali;
c) le politiche industriali e tecnologiche;
d) l'utilizzo di nuovi assets locali (infrastrutture di comunicazione fisiche ed immateriali, sociali e culturali; reti; innovatività).

I principali obiettivi del P.I.T. - che consistono nel potenziamento del sistema logistico intermodale della "Città-Porto" di Brindisi, nella strutturazione di una rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci, nella specializzazione dei centri urbani del territorio, nella massiccia introduzione di innovazione tecnologica, negli investimenti in capitale umano e negli strumenti di acquisizione ed adattamento di conoscenza – impattano un'area nella quale convergono ulteriori iniziative di sviluppo locale ed urbano che sono tutte coerenti con l'idea-forza, la strategia e gli obiettivi specifici del P.I.T.

In particolare è utile ricordare:

a) Il finanziamento di oltre 5 Meuro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per il progetto "Urban Waterfront" di rifunzionalizzazione dei tratti urbani antistanti lo specchio d'acqua del porto interno;
b) Il finanziamento di oltre 50 Meuro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture a disposizione dell'Autorità Portuale di Brindisi per la realizzazione di nuovi accosti per navi passeggeri, per il nuovo Terminal passeggeri del Porto di Brindisi e per la sistemazione delle relative vie di accesso;
c) Il finanziamento di 310mila euro del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture per lo Studio di Fattibilità del "Sistema Urbano Portuale" di Brindisi, finalizzato all'efficace organizzazione degli spazi portuali di rilevante interesse turistico (Porticciolo Turistico, Castello Alfonsino, Ex Collegio Tommaseo), per i quali si prevede la costituzione della Società di Trasformazione Urbana;
d) Il finanziamento della Regione Puglia (Misura 5.1) per la riqualificazione urbana del capoluogo che contempla numerosi interventi sulle zone-bersaglio contigue al Porto;
e) I finanziamenti residui del Patto territoriale per l'industria e il turismo a disposizione per ulteriori interventi di sviluppo delle principali filiere industriali del territorio;
f) I finanziamenti residui del Patto territoriale per l'agricoltura a disposizione per ulteriori interventi nel settore agricolo ed agro-alimentare.

Appare di tutta evidenza quindi la necessità che - a partire dall'elaborazione condivisa del programma del PIT 7 - sia necessaria un'operazione di raccordo territoriale di tutti gli attori locali dello sviluppo locale che abbia come obiettivo primario il coordinamento delle risorse finanziarie destinate allo sviluppo del territorio, con particolare riferimento a quelle che impattano sugli indicatori-chiave dello sviluppo sostenibile, che rivengono da ulteriori e numerose iniziative in corso per la Provincia di Brindisi (PIT 8, Accordo di Programma Governo-Regione-Enti Locali in materia di emergenza ambientale e occupazionale per l'Area di Brindisi; Programma Regionale di Azioni per l'Ambiente; Bandi Regionali del POR Puglia 2000-2006; Programmi di finanziamento del Ministero dell'Ambiente; Programmi di Iniziativa Comunitaria Interreg III, Leader Plus).

5. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI PREVEDIBILI

Ancor prima di passare all'analisi della coerenza interna del programma e della strategia si è cercato di valutare la coerenza esterna del programma, intesa come la coerenza tra le misure di intervento proposti e le priorità di sviluppo poste alla base delle politiche strutturali dell'Unione Europea.

Matrice di pertinenza tra misure e priorità delle politiche comunitarie

Misura	Descrizione della Misura	Sviluppo delle risorse umane	Pari opportunità	Occupazione	Qualità dell'ambiente	Potenziamento del sistema produttivo (PMI)	Potenziamento della società dell'informazione	Capacità di innovazione
3.7	Formazione Superiore (FSE)	3	2	1	1	2	1	1
3.9	Sviluppo della competitività delle imprese e formazione continua con priorità alle PMI (FSE)	3	2	1	1	3	1	1
3.11	Sviluppo e consolidamento dell'imprenditorialità, emersione del lavoro non regolare (FSE)	3	2	1	1	3		0
3.12	Miglioramento delle risorse umane nel settore della Ricerca e Sviluppo tecnologico (FSE)	3	2	2	1	2	0	3
3.13	Ricerca e sviluppo tecnologico (FESR)	3	2	2	3	3	3	3
3.14	Promozione della partecipazione femminile al mercato del lavoro (FSE)	3	3	1	1	2	1	1
4.1	Aiuti al sistema industriale (PMI e Artigianato)	1	1	3	3	3	0	2
4.2	Interventi di completamento e miglioramento delle infrastrutture di supporto e qualificazione dei bacini logistici dei sistemi produttivi locali (FESR)	0	0	3	2	3	2	2
4.20	Azioni per le risorse umane (Settori Sistemi Industriali,dell'Agricoltura Turismo, Commercio) (FSE)	3	2	2	1	3	1	1
6.1	Adeguamento e miglioramento delle reti di trasporto	0	0	3	3	3	2	2
6.2	Società dell'Informazione (FESR)	2	1	3	1	3	3	3
6.4	Risorse umane e società dell'informazione (FSE)	3	2	2	1	2	3	3

Legenda

- **0 Obiettivo assente**
- **1 Obiettivo poco interessato**
- **2 Obiettivo molto interessato**
- **3 Obiettivo centrale**

6. QUALITÀ DELLA STRUTTURA ORGANIZZATIVO-GESTIONALE

Per ciò che attiene alla scelta organizzativa - gestionale, i Comuni interessati dal PIT 7 provvederanno a sottoscrivere un accordo convenzionale, su quanto previsto dall'Art. 30 del T.U. 267/2000, approvando la proposta dello schema di convenzione che regolerà la costituzione dell'Ufficio Unico, così come individuato anche nell'atto di convenzione stilato dal Formez.

L'Ufficio Unico Comune sarà garantito dall'Amministrazione Provinciale di Brindisi e sarà dotato di una struttura operativa che garantirà una organizzazione diffusa a rete fra i principali Comuni di ciascun S.P.L. ed individuerà la struttura amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione (modello di gestione).

In questo senso l'Ufficio Unico Comune utilizzerà la rete unitaria locale della P.A. - progettata e proposta a valere sul Bando POR Puglia Misura 6.2 Azione C - Iniziative a sostegno delle Autonomie Locali - che mira a "*innovare in profondità la macchina amministrativa al suo interno, attraverso l'organicità delle procedure e degli atti, l'integrazione delle banche dati, il dialogo immediato e continuo tra Enti (intranet), tenendo conto di quanto già previsto e programmato dal Sistema della P.A. anche attraverso i progetti E-Government e SUAP*".

In questo scenario, quindi, l'Ufficio Unico Comune tende a rappresentare il primo nucleo operativo di una "***politica di governance***" complessiva del territorio che – puntando esplicitamente su nuovi contenuti e nuovi modelli organizzativi per la Pubblica Amministrazione (knowledge management; learning organization) – affronti il problema dello sviluppo locale con un approccio "**reticolare ed interattivo**", procedendo per analisi e risposte tempestive ai processi socio-economici in atto sul territorio, piuttosto che per comparazioni statistiche ex-post che molto spesso configurano interventi tardivi e scarsamente incisivi.

Tale disegno definisce un Ufficio Unico Comune a tutte le Amministrazioni competenti, **capace** di provvedere, ai sensi dell'art. 30 del D. Lgs 267/2000 e dei Regolamenti Comunitari 1260/99 e 438/01, a tutte le necessità per la realizzazione degli interventi, **individuato** come unico centro di spesa, nonché unica stazione appaltante di concerto con ciascun S.P.L. per gli interventi previsti dal Progetto Integrato.

A tali fini, la conclusione dell'Accordo sarà preceduta dalla formalizzazione tra le Amministrazioni interessate di apposita convenzione, ai sensi degli artt. 30 e 42 del D. Lgs 267/2000, per il conferimento delle deleghe al soggetto rappresentante e per la definizione del modello di gestione in ogni sua parte.

In tale proposta l'Ufficio Unico Comune - una volta costituito – garantirà l'eventuale supporto locale alla predisposizione regionale dei bandi, nonché l'individuazione di alcuni specifici criteri di area PIT relativi agli interventi proposti da privati e alle attività formative di concerto con i cronoprogrammi regionali.

In fase attuativa l'Ufficio Unico Comune contribuirà alla verifica delle compatibilità/coerenza con gli obiettivi del PIT delle istanze presentate, secondo modalità e procedure che saranno definite d'intesa con il Settore Programmazione, l'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e con i settori interessati della Regione.

Nell'ambito dell'Accordo Convenzionale, verranno definiti altresì i criteri per la individuazione di specifiche professionalità e/o competenze che non dovessero essere nella disponibilità degli Enti Locali sottoscrittori, costituendo così una struttura tecnica a supporto.

Ipotizzando le funzioni, obbligatorie e possibili, che il soggetto responsabile dovrà svolgere nella fase di attuazione del Progetto Integrato, si descrive di seguito la sua articolazione funzionale. Il modello di gestione proposto, sarà caratterizzato per quanto possibile da semplicità, duttilità organizzativa e basso costo di gestione.

Oltre ai compiti obbligatori che gli sono assegnati dal Complemento di Programmazione (coordinamento dei soggetti coinvolti, erogazione dei fondi, monitoraggio delle attività, rendicontazione delle attività) **il Soggetto Gestore dovrà, svolgere anche le funzioni di** :

-Gestione amministrativa e finanziaria del Progetto Integrato;
-Animazione del territorio, organizzazione di incontri e conferenze;
-Svolgere specifiche azioni in qualità di beneficiario diretto (es. azioni di accompagnamento per le misure di formazione, Marketing Territoriale, azioni trasversali ai diversi settori d'intervento)
-Pre-istruttoria dei progetti;
-Partecipazione alla fase di istruttoria e valutazione dei progetti condotta dalle strutture della Regione Puglia;
-Assistenza tecnica ai potenziali beneficiari del progetto;
-Informazione per la realizzazione delle operazioni;

Si impegnerà inoltre a:
-ricercare le intese sugli obiettivi degli interventi in relazione agli interessi di ciascuno dei partecipanti;
-definire l'entità delle spese individuando le fonti di finanziamento;
-diffondere presso le categorie sociali e produttive presenti nel territorio, le finalità e gli obiettivi delle diverse iniziative inserite nel Progetto Integrato anche al fine di promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti anche singoli, imprese e le Istituzioni;
-definire in tempi rapidi ogni provvedimento utile per favorire l'accelerazione e la semplificazione delle procedure amministrative connesse alla realizzazione delle iniziative e delle attività programmate;
-raccordare le azioni programmatiche e progettuali dei singoli Enti finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche e/o infrastrutture funzionali e necessarie all'attuazione delle iniziative coerenti con il Progetto Integrato;
-promuovere relazioni e collaborazioni tra le Amministrazioni comunali aderenti al PIT 7 e tutti i livelli istituzionali provinciali, regionali, nazionali, europei ed internazionali;

L' "Ufficio Unico Comune" è la struttura amministrativa competente alla gestione delle misure di attuazione sulla base di quanto disposto dai Regolamenti Comunitari 1260/99 e 438/01, dall'Atto di Convenzione e dal Regolamento di Funzionamento dell'Ufficio Unico.
Esso è unico centro di spesa, ed esercita le funzioni di unica stazione appaltante delegate all'Ente capofila per gli interventi previsti dal Progetto.
Le ripartizioni o gli uffici degli Enti locali convenzionati sono tenuti alla collaborazione con l'Ufficio per tutta l'attività amministrativa, tecnica e contabile relativa agli interventi a rilevanza comunale, e per quelli a rilevanza sovracomunale nei casi in cui ciò sia ritenuto opportuno e necessario dal Dirigente coordinatore responsabile.
L' Ufficio Unico Comune del PIT 7 per i procedimenti relativi alla realizzazione di opere pubbliche provvede in particolare a:

1. prendere atto con provvedimento del suo Dirigente della nomina – effettuata dal Comune competente - del responsabile unico del procedimento di attuazione di ogni singolo intervento previsto dal programma per le fasi della progettazione, dell'affidamento e dell'esecuzione dell'opera pubblica;
2. pubblicare il bando di gara predisposto dai comuni;
3. gestire la spesa sulla base degli accreditamenti ai sensi dell'art. 8 comma 4;
4. provvedere alla verifica di conformità dei progetti predisposti ed approvati dai singoli Comuni convenzionati alla programmazione del PIT 7 proposta nell'accordo tra amministrazioni;
5. controllare la documentazione sugli stati di avanzamento lavori trasmessa dai Comuni convenzionati ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia ;
6. controllare i certificati di regolare esecuzione / collaudo ai fini della certificazione, rendicontazione e successiva liquidazione del saldo a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;
7. rendicontare la spesa;
8. effettuare il monitoraggio;
9. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Per i procedimenti relativi all'acquisizione di beni e servizi e all'attribuzione di incentivi alle imprese provvede in particolare a:

1. verificare la coerenza degli schemi di bando rispetto ai criteri e alle indicazioni contenute nel programma;
2. valutare la ricevibilità e la compatibilità delle domande di finanziamento presentate dai beneficiari finali rispetto alle previsioni degli obiettivi e degli interventi del PIT 7;
3. valutare e certificare la documentazione prodotta ai fini della successiva rendicontazione e liquidazione a seguito di accreditamento delle somme da parte della Regione Puglia;
4. rendicontare la spesa;
5. effettuare il monitoraggio;
6. predisporre e inviare semestralmente la relazione di esecuzione all'Area di Coordinamento delle Politiche Comunitarie e al soggetto interno responsabile del Coordinamento delle attività di competenza regionale e inoltre, ove richiesto, riferire sullo stato di attuazione al Comitato di Sorveglianza.

Le restanti fasi dei procedimenti rimangono nell'esclusiva competenza e responsabilità della Regione Puglia.

L'Ufficio è diretto da un Dirigente Responsabile competente alla formazione e allo svolgimento del programma che provvede, sulla base delle risorse finanziarie assegnate, ad organizzarne il funzionamento nel rispetto dei regolamenti comunitari, della presente convenzione e degli atti di indirizzo sul funzionamento dell'Ufficio.

L'Ufficio opera con personale assegnato dal Comune capofila ed eventualmente dagli enti partecipanti- previa individuazione dei profili professionali occorrenti, segnalati dal Dirigente responsabile dell'ufficio.

Il personale dell'ufficio unico conserva il rapporto giuridico, economico e di servizio con l'Ente di appartenenza ed instaura il rapporto gerarchico e funzionale con l'Ufficio Unico. Il Dirigente responsabile dell'Ufficio in caso di inadempienze o scarso rendimento del personale distaccato propone al Sindaco del Comune di provenienza la sostituzione.
L'Ente locale che conferisce personale all'ufficio Comune provvederà al pagamento dei relativi emolumenti che andranno in compensazione con le somme determinate dall' assemblea e dovute ai sensi dell'art.11 comma 7.
Esso può avvalersi, per lo svolgimento dei propri compiti, di una struttura di supporto e di assistenza tecnica, come prevista dalle norme di attuazione dei PIT.
Per il primo funzionamento dell'Ufficio - fino a diverse disposizioni dell'Assemblea – l'Ente capofila, garantisce una provvisoria dotazione organica di partenza e la sede dell'Ufficio.

Si impegnerà inoltre a:

a) ricercare le intese sugli obiettivi degli interventi in relazione agli interessati di ciascuno dei partecipanti definire l' entità delle spese individuando le fonti di finanziamento;
b) diffondere presso le categorie sociali e produttive presenti nel territorio, le finalità e gli obiettivi delle diverse iniziative inserite nel programma anche al fine di promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti anche singoli, imprese e le istituzioni;
c) definire in tempi rapidi ogni provvedimento utile per favorire l'accelerazione e la semplificazione delle procedure amministrative connesse alla realizzazione delle iniziative e delle attività programmate;
d) raccordare le azioni programmatiche e progettuali dei singoli Enti finalizzate alla realizzazione di opere pubbliche e/o infrastrutture funzionali e necessarie all'attuazione delle iniziative coerenti con il programma;
e) promuovere relazioni e collaborazioni tra le Amministrazioni comunali aderenti al PIT 7 e tutti i livelli istituzionali provinciali, regionali, nazionali, europei ed internazionali;
f) attrarre investimenti produttivi nel territorio di riferimento, al fine di favorire la cooperazione tra imprese interne ed esterne all'area e la delocalizzazione di iniziative produttive pesanti dalle aree centrali verso aree esterne specializzate;
g) attivare forme di stretta collaborazione con il sistema finanziario, per creare condizioni favorevoli al territorio in tema di finanza di impresa e di progetto, nella logica di ricercare sul e per il territorio una "Community Bank";
h) ausiliare gli Enti locali per la cooperazione tra attori pubblici e privati al fine di definire in forma cooperativa strategie condivise di sviluppo locale, valorizzando tutte le risorse economiche, sociali e culturali presenti sul territorio;
i) svolgere attività di animazione economico-territoriale ed attuare e perseguire capacità di progettazione propositiva attiva ed idonea a mobilitare risorse molteplici, a partire da quelle offerte dall'Unione Europea, dallo Stato, dalla Regione;
l) incentivare strategie di programmazione economica con carattere integrato delle politiche e delle iniziative adottate, che vanno dalla promozione territoriale alle politiche attive del lavoro e della formazione, dal sostegno alle imprese alla pianificazione strategica idonea con uno sviluppo sostenibile ed eco-compatibile.

In merito alla funzione, prevista dal complemento di programmazione, di erogazione dei fondi, si ritiene che potrà essere affidata al soggetto responsabile del PIT, solo dopo aver esattamente definito le competenze da attribuire e/o concertare fra la Regione Puglia e al soggetto PIT, in merito alla valutazione dei progetti, alla definizione della graduatoria, al controllo sulla congruità, ammissibilità delle spese e sullo stato di avanzamento delle stesse.

L'attività di assistenza tecnica e monitoraggio sarà arricchita da un'articolazione che possa contare sulle strutture di Front Office e Back Office.

Front Office
L'attività di Front Office prevede la creazione di presenze territoriali nel territorio interessato dal PIT, allo scopo di costituire delle "antenne sul territorio" in grado di:
- individuare e trasferire le problematiche emerse sul campo alla struttura di Back Office e ribaltarle successivamente sugli organismi regionali preposti al coordinamento dei PIT;
- curare il ritorno al territorio delle risposte, elaborate in sede di Back Office e di organismi regionali, sulle criticità emerse;
- procedere all'audit del territorio attraverso la somministrazione di questionari o griglie di presentazione standard;
- predisporre report periodici sulle attività in corso.

Back Office
La struttura di Back Office costituisce un ufficio di coordinamento tecnico. Il Back Office svolgerà le funzioni di supporto alla stesura dei report e verifica degli scostamenti con eventuali indicazioni circa le azioni da intraprendere.
Al fine di ottimizzare l'attività di monitoraggio si prevede lo sviluppo di uno specifico software di gestione dei dati che, mediante la definizione dei contenuti e dei referenti; l'organizzazione dei flussi informativi; la predisposizione di una modulistica standard per la raccolta delle informazioni fisiche e finanziarie garantisca efficacia ed efficienza nell'attività di monitoraggio.

Trasparenza e Comunicazione
L'efficacia delle azioni messe in atto con il PIT 7 è strettamente connessa all'accessibilità da parte dei potenziali beneficiari all'informazione e all'opportunità offerte dal Progetto Integrato Territoriale.
A tale proposito le azioni in materia di informazione e pubblicità saranno realizzate in ottemperanza alla seguente normativa comunitaria di riferimento:
a) Artt. 34 e 46 del Regolamento (CE) n. 1260/1999 recante disposizioni generali sui Fondi strutturali;
b) Regolamento (CE) n° 1159/2000 concernente le azioni di informazione e di pubblicità ad opera degli Stati membri sugli interventi dei Fondi strutturali.
La Struttura Pubblica responsabile per l'Attuazione del PIT provvede a mettere in atto le misure necessarie per migliorare i collegamenti con gli attori del territorio (vale a dire le parti economiche e sociali, le autorità locali e altre organizzazioni pertinenti interessate), e ad informare l'opinione pubblica in merito al ruolo svolto dalla Unione Europea in collaborazione con lo Stato membro e la Regione Puglia, ed in particolare dei risultati conseguiti grazie all'intervento PIT.

Funzioni di ausilio per autorità di gestione e di pagamento
Si garantiranno con apposito organigramma le funzioni di ausilio all'Autorità di Gestione e di Pagamento del Programma. L'Autorità di Gestione farà propria l'attività espletata dai consulenti tecnici nelle varie fasi di progettazione e predisposizione del PIT.
Si garantirà pertanto un coordinamento programmatico e finanziario a mezzo di soggetto incaricato dotato di adeguata professionalità tecnico-amministrativa-contabile, che provvederà a:
- predisporre, anche su richiesta della Regione Puglia le riprogrammazioni e/o rimodulazioni del programma;
- redigere le relazioni annuali e finali di esecuzione;
- attuare le azioni di informazione e pubblicità;
- curare l'attività di partenariato;
- effettuare il coordinamento del sistema di monitoraggio;
- effettuare elaborazioni statistiche e finanziarie;
- trasmettere i dati di monitoraggio alla Regione Puglia
- gestire i flussi finanziari e coordinare il sistema contabile del programma;
- certificare e presentare le richieste di pagamento;
- predisporre e trasmettere alla Regione Puglia le previsioni aggiornate delle domande di pagamento per l'esercizio in corso e quello per l'esercizio finanziario successivo;
- controllare la gestione nei confronti dei responsabili di settore.

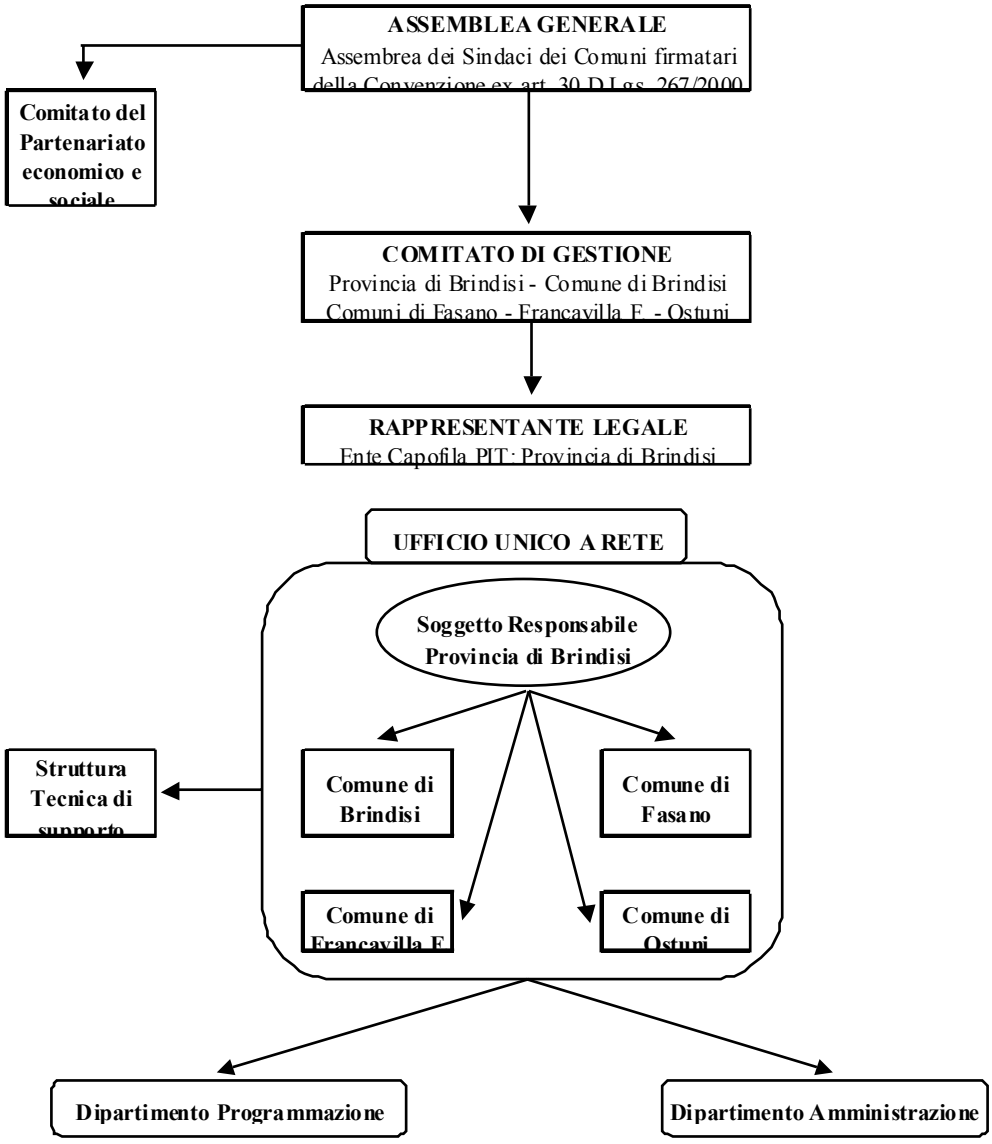
Controllo e verifica del rispetto delle politiche comunitarie
- vigilare sul rispetto della normativa comunitaria;
- verificare l'efficacia e l'affidabilità del sistema di gestione e di controllo;
- predisporre le relazioni annuali sulle attività di controllo;
- attestare la fondatezza della certificazione finale di spesa dell'intervento ai sensi dell'art. 38, - predisposizione delle relazioni trimestrali di esecuzione da trasmettere all'Autorità di Gestione;
- predisposizione delle relazioni trimestrali sulle attività di monitoraggio degli indicatori fisici, finanziari e di risultato da trasmettere all'Autorità di Gestione;
- predisposizione di relazione entro il 31 marzo di ogni anno delle previsioni aggiornate sulle spese per l'esercizio in corso e quelle per l'esercizio finanziario successivo;
- piste di controllo procedurale, fisico e finanziario per misure e progetti.punto 1, lett. f del Reg. (CE) 1260/99.

In particolare la Struttura Pubblica responsabile per l'Attuazione del PIT è incaricata inoltre:
- dell'identificazione di un "responsabile per la comunicazione";
- della tempestiva organizzazione di campagne di informazione adeguate e correttamente mirate;
- dell'accessibilità ai dati di monitoraggio e agli indicatori di efficienza ed efficacia;
- della periodicità dell'informazione;
- dell'organizzazione di riunioni periodiche con le "parti" locali e la stampa;

Struttura organizzativa
L'organigramma dell'organismo gestore, prevede i seguenti organismi:

Assemblea Generale: è *l'organo rappresentativo* della volontà di tutti i comuni interessati al PIT 7 e dagli altri Enti Pubblici; è costituita dagli stessi, nelle persone del Presidente della Provincia o suo delegato e dei sindaci o loro delegati. L'assemblea elegge, tra i propri componenti, il suo presidente che svolge funzioni di rappresentanza legale e ne fissa anche le deleghe; il comitato di gestione e il comitato del partenariato sociale.
Comitato di Gestione: è *l'organo esecutivo* dell'assemblea e garantisce l'attuazione del progetto integrato. Il comitato è composto dal Presidente della Provincia e dai Sindaci dei Comuni di Brindisi, Fasano, Francavilla Fontana, Ostuni. Il comitato delibera su tutte le attività che competono al soggetto gestore del PIT, nomina il Project LEADER e la struttura incaricata dell'assistenza tecnica e/o dalle professionalità con competenze specialistiche necessarie, eventualmente affiancando professionalità interne e/o esterne a ciascun Ente;.
Project Leader: è il soggetto coordinatore dell'attuazione della gestione del PIT. Alle sue dipendenze è posto un *ufficio comune* articolato nelle due aree funzionali della programmazione e dell'amministrazione che danno corpo a *due dipartimenti,* retti ciascuno da propri dirigenti scelti dal Project Leader e nei suoi confronti responsabili. All'atto della nomina il Comitato di Gestione fissa gli obbiettivi e i tempi che il Project Leader deve raggiungere e rispettare. Per la relativa verifica l'Assemblea Generale si avvale del Comitato di Sorveglianza.
Ufficio Comune: all'Ufficio Comune, di cui è responsabile il Project Leader afferiscono tutte le funzioni inerenti l'attuazione del PIT. Esso, fra l'altro, gestisce tutti i rapporti insorgenti tra le Amministrazioni nella realizzazione delle iniziative. L'Ufficio Comune, nella qualità di responsabile unico sovrintende all'esecuzione del programma, svolge il compito di "funzionario delegato" per la gestione e la rendicontazione delle risorse economiche, istruisce e propone gli atti di competenza degli organi di indirizzo delle Amministrazioni sottoscrittrici, esercita i controlli e le verifiche sugli avanzamenti dei progetti, espleta i compiti di verifica e controllo delle iniziative dei privati, è responsabile della rendicontazione. L'Ufficio comune compie altresì tutti gli atti che si rendessero necessari alla realizzazione del PIT 7.
Dipartimenti: Tutte le attività incardinate nell'Ufficio Comune si distribuiscono fra i due Dipartimenti della **Programmazione** e della **Amministrazione**, dipendenti dal Project Leader, secondo la seguente ripartizione. Al Dipartimento della Programmazione afferiscono le funzione di informazione, formazione, animazione, progettazione, assistenza tecnica, leva finanziaria, diffusione e pubblicizzazione, accompagnamento. Al Dipartimento dell'Amministrazione afferiscono le funzioni di gestione delle risorse finanziarie, monitoraggio, valutazione, rendicontazione, predisposizione di bandi pubblici e di gare d'appalto, assistenza amministrativa, interfaccia con la regione.
Comitato di Sorveglianza: il comitato di sorveglianza, esercita il controllo strategico sulle attività, in osservanza dell'indirizzo politico determinato dall'assemblea. Oltre a relazionare costantemente all'Assemblea Generale, redige una nota informativa trimestrale e un *report* annuale. Il comitato è composto da membri scelti tra professionalità di alto profilo. Saranno membri permanenti, il Rettore dell'Università di Lecce o un suo delegato, i rappresentati delle associazioni di categoria e dei sindacati, rafforzando e proponendo anche le consulte economiche-sociali interprovinciali.

Struttura Organizzativa



Fonti di finanziamento per le attività di gestione

Il fabbisogno finanziario relativo allo svolgimento delle attività di informazione, coordinamento, gestione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione degli interventi previsti dal PIT è stimato in circa 150.000/200.000 €uro anno.

Per tale risorse finanziarie si istituirà un "Fondo di rotazione unico e vincolato", che rappresenterà un "Fondo Consortile", cui potranno confluire solo nella fase iniziale una quota di adesione per ciascun comune e/o Provincia, secondo un criterio stabilito nell'assemblea generale, ma le cui fonti di finanziamento a copertura di tale fabbisogno sono individuate nella Misura 7.1 del Complemento di Programmazione del P.O.R. Puglia 2000-2006 e – per l'eventuale differenza – a carico dei beneficiari finali, in proporzione al finanziamento pubblico acquisito.

Tale "Fondo Rotativo", potrà inoltre avvalere di ulteriori risorse finanziarie rivenienti da risorse comunali, regionali, nazionali e comunitarie e potrà anche avvalersi del Fondo di Progettualità della Cassa Depositi e Prestiti.