



GLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI DEL DEPOSITO COSTIERO GNL DI BRINDISI

**Un'interpretazione dei benefici netti
dell'investimento infrastrutturale
per le comunità coinvolte**

Sintesi dei principali risultati

Brindisi, 12 ottobre 2023

Indice

1. L'utilità economica e sociale dimostrata	3
2. Il risultato economico complessivo	5
3. La fase di cantiere	7
4. La fase a regime	9
5. Il senso dei risultati	11



1. L'UTILITÀ ECONOMICA E SOCIALE DIMOSTRATA

La ricerca realizzata dal Censis ha studiato gli impatti economici e occupazionali (diretti, indiretti e indotti) sul territorio dell'investimento per la realizzazione del Deposito costiero Gnl nel Porto di Brindisi. È stata applicata una metodologia econometrica consolidata (il modello di Leontief o modello input/output) a partire da dati di fonti ufficiali, considerando le interrelazioni con le altre branche dell'economia locale. In particolare, gli impatti sui settori logistica, attività crocieristica, servizi portuali.

I risultati sono l'esito di un percorso di ricerca fondato su opportune tecniche e metodologie e appropriate ipotesi di base, come il richiamo all'esperienza del Deposito costiero di Gnl di Ravenna, che hanno consentito di delineare scenari distinti e alternativi, tra i quali si è optato per quello di cui nel presente Rapporto sono presentati i dati.

Emerge che l'investimento per il Deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi è per il territorio della provincia e, più in generale, per quello pugliese una grande opportunità poiché:

- mobilita risorse economiche rilevanti, pari a 150 milioni di euro in totale, di cui più di 55 milioni di euro focalizzati direttamente sull'economia provinciale. Una cifra quantitativamente molto significativa, di per sé stessa in grado di rappresentare uno stimolo straordinario e una opportunità unica per gli attori economici e sociali del territorio brindisino;
- l'investimento per la fase di cantiere determina un moltiplicatore stimato pari a 3,1 che significa che ciascuna risorsa investita ha la capacità di generare localmente benefici di valore triplo. Inoltre, ha effetti prolungati e cumulativi nel tempo e diffusi nel sistema economico locale, poiché l'impulso mette in moto, tramite i circuiti del sistema produttivo, attori di settori diversi, che vanno dalla manifattura in senso stretto alle costruzioni, ai servizi qualificati e professionali, fino ai mercati *retail*;
- è un investimento infrastrutturale orientato a favorire i processi di decarbonizzazione dei trasporti, pertanto si colloca all'interno del più generale processo di transizione verso una maggiore sostenibilità ambientale;
- è in linea con dinamiche profonde dell'economia reale del territorio brindisino e della Puglia, coinvolgendo settori che vanno dal turismo, in

particolare quello crocieristico, ai servizi e alle attività portuali, ai settori della manifattura, fino ai servizi qualificati e professionali alle imprese;

- colloca in posizione favorevole attori e territori locali e il porto di Brindisi rispetto alle nuove opportunità offerte dall'esigenza di garantire un punto di rifornimento nel Mediterraneo orientale, attualmente scoperto, per il numero crescente di navi alimentate a Gnl;
- l'occupazione aggiuntiva che sarà generata direttamente e indirettamente dall'investimento infrastrutturale nella fase di cantiere e in quella a regime è destinata ad incidere positivamente sulla realtà sociale locale, oggi segnata da dinamiche socio-demografiche regressive, come la contrazione della popolazione residente e l'invecchiamento accelerato;
- positivo sarà l'impatto sulla qualità della composizione dell'occupazione locale, con un effetto che sarà sicuramente di *upgrading* sin dalla fase di cantiere e che costituirà una sfida per l'offerta locale di lavoro, il sistema di imprese e anche il sistema formativo regionale. Sono infatti indispensabili investimenti nell'offerta formativa e di qualificazione locale per generare nel tempo la molteplicità di figure professionali e competenze ai vari livelli che nei diversi settori saranno necessari come esito dell'investimento. Sebbene il sistema di imprese locali disponga di know-how, professionalità e competenze per rispondere alle esigenze almeno nella fase iniziale dell'*upgrading* della domanda di lavoro, è però urgente anche l'*upgrading* della più generale offerta formativa per poter far fronte nel tempo alla nuova domanda di lavoro. Esito dell'investimento per il territorio brindisino, quindi, potrà essere un mercato del lavoro più dinamico e qualificato con correlato un sistema formativo efficiente, funzionale, di qualità.

2. IL RISULTATO ECONOMICO COMPLESSIVO

Effetti economici complessivi per 441 milioni di euro in dieci anni: ecco l'esito dell'investimento di Edison pari a 150 milioni di euro, di cui oltre 55 milioni di euro localizzati direttamente nel territorio brindisino, relativo alla costruzione del Deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi e, per la sola fase di cantiere, della durata di circa 30 mesi, fino a 1.140 unità di lavoro aggiuntive (tab.1). Si stima una *media annua* di circa 120 persone (fino a un picco di 200 persone) impiegate nel cantiere.

Un investimento economico rilevante, prolungato, capace di generare effetti diffusivi positivi anche sul piano sociale, e con ricadute diversificate poiché:

- nella *fase del cantiere per la costruzione del Deposito*, il valore della produzione interna diretta, indiretta e dell'indotto ascrivibile all'investimento è stimata pari a 170 milioni di euro, con un moltiplicatore pari a 3,1. Si tratta della produzione che, nel periodo del cantiere sarà attivata in risposta alla domanda, da imprese locali dei settori più direttamente coinvolti, poi di quelli limitrofi e via via di quelli più distanti;
- nella *fase a regime*, invece, il valore della produzione diretta e indiretta nel periodo 2026-2035 è stimato pari a 271 milioni di euro. In questa fase, l'occupazione aggiuntiva relativa alla gestione operativa del deposito è stimata in 31 unità occupate a tempo pieno e in ulteriore personale indiretto esterno di supporto all'esercizio del deposito. C'è poi l'occupazione che si genera nell'indotto per effetto dell'investimento sul deposito (logistica portuale, trasportatori Gnl ecc.).

Due fasi, distinte ma integrate, che rendono evidente come dalla iniziale mobilitazione di imprese, competenze e lavoratori locali, alla seguente andata a regime di esso con le diverse attività coinvolte, l'investimento opererà come una piattaforma in grado di generare opportunità per gli stakeholder del territorio, con effetti che si irradieranno via via ben oltre il perimetro del porto, del territorio comunale e provinciale, coinvolgendo il contesto regionale e, in una certa misura, quello dell'intero Sud.

Tab. 1 - Effetti economici dell'investimento per la costruzione del Deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi, 2026-2035 (v.a. e milioni di euro)

Investimento totale (milioni di euro)	150
di cui nel territorio brindisino	55,4
Effetti economici	
<i>Fase di cantiere</i>	
Valore produzione diretta, indiretta e indotto (milioni di euro)	170
Moltiplicatore	3,1
Occupazione diretta, indiretta e indotto (unità di lavoro)	1.140
<i>A regime (2026-2035)</i>	
Valore produzione diretta e indiretta (milioni di euro)	271
Totale effetti economici (milioni di euro)	441

Fonte: elaborazione e stime Censis, 2023

3. LA FASE DI CANTIERE

3.1. I numeri

Sul piano metodologico, per valutare modalità e intensità di coinvolgimento delle imprese locali, si è fatto riferimento all'esperienza omologa di costruzione del Deposito costiero nel porto di Ravenna.

Fissando l'attenzione sugli effetti nel sistema produttivo locale, il valore della produzione totale diretta, indiretta e dell'indotto che sarà creata dall'investimento in questa fase, è stimato pari a 170 milioni di euro, con un moltiplicatore di 3,1 e un valore aggiunto complessivo pari a 75 milioni di euro.

Più domanda per le imprese locali che, quindi, attivando i processi di produzione dei beni e servizi, incrementeranno l'occupazione e, a loro volta, genereranno ulteriore domanda per altre imprese locali. L'esito è appunto la generazione di produzione e redditi aggiuntivi, a beneficio della crescita dell'economia locale.

Ulteriore beneficio individuabile per questa fase è relativo all'occupazione, poiché si possono stimare un totale di 1.140 unità di lavoro (posizioni lavorative equivalenti a tempo pieno).

Il rilevante effetto occupazionale di questa fase significa che ci saranno più occupati che beneficeranno di retribuzioni che poi potranno entrare come spesa nei circuiti economici locali o, anche, trasformarsi in risparmio potenzialmente utilizzabile anche per iniziative locali.

3.2. Il significato per il territorio brindisino

Sono coinvolti settori molto diversi come, ad esempio, quello della fabbricazione dei prodotti in metallo, le costruzioni, le riparazioni alle installazioni di macchine e apparecchiature, il commercio all'ingrosso e poi le attività degli studi legali, di contabilità e di architettura e ingegneria.

L'analisi dei dati mostra che ci sono 8 settori dell'economia brindisina che assorbiranno fino al 72% del valore della produzione diretta e indiretta attivata localmente (tab. 2).

Tab. 2 - Fase di cantiere: graduatoria dei settori per valore di produzione diretta e indiretta attivata sul territorio brindisino (milioni di euro e val. %)

	Milioni di euro	Val. %
Fabbricazione di prodotti in metallo, esclusi macchinari e attrezzature	35,2	34,3
Costruzioni	17,0	16,5
Riparazione e installazione di macchine e apparecchiature	5,8	5,7
Attività metallurgiche	4,4	4,3
Fabbricazione di macchinari e apparecchiature n.c.a.	3,7	3,6
Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi e analisi tecniche	3,0	2,9
Commercio all'ingrosso, escluso quello di autoveicoli e di motocicli	2,6	2,5
Attività legali e contabilità; attività di sedi centrali; consulenza gestionale	2,4	2,3
<i>Valori cumulati dei primi 8 settori</i>	74,1	72,1
Totale valore produzione effettiva	102,7	100,0

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Edison, Istat

4. LA FASE A REGIME

Un deposito costiero Gnl, una volta costruito, attivato e funzionante a regime è una tipologia di infrastruttura che non produce un'attività mono-concentrata su un singolo canale di creazione di valore, ma è piuttosto una piattaforma da cui si dipanano percorsi distinti, altrettanto significativi, di generazione di opportunità economiche e sociali.

Due sono i canali di creazione di valore presi in considerazione, ciascuno dei quali articolato a sua volta in almeno altri due specifici canali:

- il primo è relativo al trasporto pesante alimentato con Gnl, con riferimento sia alle attività delle autobotti che trasportano il Gnl dai punti di arrivo sul territorio, in questo caso il porto di Brindisi, alle stazioni di rifornimento Gnl, sia all'aumento del numero di stazioni di servizio Gnl, infrastrutture indispensabili per garantire capillarmente il rifornimento dei mezzi pesanti alimentati a Gnl;
- il secondo riguarda la crocieristica e i servizi portuali connessi.

Il valore cumulato della produzione diretta e indiretta, pari a 271 milioni di euro e relativo al periodo 2026-2035, può essere così suddiviso (tab. 3):

- 50,8 milioni di euro per le attività di trasporto Gnl con autobotti e 123 milioni di euro ascrivibili al valore della produzione legata all'incremento del numero di stazioni di servizio su strada;
- oltre 97 milioni di euro per le attività marittime, di cui 78 milioni per le attività crocieristiche e 18,9 milioni per i servizi portuali per le navi da crociera.

Infatti, si stima che, grazie all'effetto del Deposito costiero, e quindi alla capacità di rifornire di Gnl le navi da crociera, il numero di crocieristi aggiuntivi che potrebbero affluire nel porto di Brindisi in un anno potrebbe essere pari ad oltre 79.000 unità nel 2035. Ipotizzando l'afflusso di 30 navi da crociera nel 2035, il totale cumulato di crocieristi aggiuntivi nel periodo 2026-2035 sarebbe pari ad oltre 491.000. In termini economici significherebbe (tab. 4):

- nel solo anno 2035, una spesa di crocieristi e personale degli equipaggi stimata in quasi 7 milioni di euro;
- un valore cumulato di spesa aggregata per il periodo 2026-2035 pari ad oltre 42 milioni di euro.

Si è dunque di fronte ad una cifra molto significativa, capace di attivare processi di crescita rilevanti per il territorio e una spinta economica prolungata, cumulativa e articolata nel territorio brindisino e in Puglia, grazie all'articolazione dei citati processi economici e produttivi attivati.

Tab. 3 - Fase a regime: valore della produzione diretta e indiretta attivata con il Deposito costiero Gnl, 2026-2035 (milioni di euro)

	2035 (milioni di euro)	2026-2035 (milioni di euro)
Trasporto pesante su strada		
Autobotti	7,9	50,8
Stazioni di servizio	14,2	123,1
Attività marittima		
Crociere	12,6	78,2
Servizi portuali per navi da crociera	3,0	18,9
Totale	38	271

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Edison, Clia, Asp del Mare Adriatico Centrale e Istat

Tab. 4 - Fase a regime: valore della produzione diretta e indiretta attivata nel traffico navi da crociera, 2026-2035 (v.a. e migliaia di euro)

	2035	2026-2035
Numero crocieristi aggiuntivi	79.281	491.545
Spesa di crocieristi ed equipaggio (migliaia di euro)	6.813	42.242
Valore produzione diretta e indiretta (migliaia di euro)	12.618	78.233

Fonte: elaborazione e stime Censis su dati Edison, Istat e Clia

5. IL SENSO DEI RISULTATI

Il Deposito costiero di Gnl ha caratteristiche virtuose, poiché già nella fase di cantiere genera domanda aggiuntiva per imprese di una molteplicità di settori, da quello manifatturiero propriamente detto a quello delle costruzioni, fino a quello dei servizi di vario tipo.

È poi nella fase a regime che la sua potenza diffusiva di opportunità economiche e relativa creazione di valore aggiuntivo si dispiega, poiché potenzia circuiti economici in essere e ne crea di nuovi, vere e proprie economie specifiche in grado di irradiare effetti diffusivi sull'intero sistema economico e sociale e sui vari territori coinvolti, da quello brindisino a quello regionale della Puglia, a tutto il Sud.

Tuttavia, quel che è più rilevante è l'effetto che si propaga dentro il circuito economico, all'interno e tramite le relazioni intersettoriali dell'economia locale, con un effetto di moltiplicazione diffusa della committenza.

La sfida prima è quindi per gli operatori locali, imprenditori, lavoratori e professionisti che dovranno essere in grado di rendere disponibili i beni e i servizi di cui ci sarà bisogno.

Da questa capacità poi discenderanno ulteriori conseguenze virtuose, con la generazione di una ulteriore domanda da parte delle imprese coinvolte che significherà creazione di nuova committenza per altri settori, con un effetto diffusivo che diventa cumulativo e prolungato nel tempo.

Inoltre, l'investimento nel Deposito costiero di Gnl consente alla struttura produttiva brindisina e alle comunità locali di collocarsi sulla frontiera più avanzata di questa fase, quella della transizione alla sostenibilità, poiché legato a processi di de-carbonizzazione, cioè a quei processi indispensabili per portare i trasporti pesanti su terra e quelli marittimi a una condizione di *compliance* rispetto agli obiettivi di progressivo avvicinamento alla *carbon neutrality*.

Come rilevato, tutto ciò potrà impattare positivamente sul mercato del lavoro, potenziando e qualificando la domanda di lavoro e moltiplicando gli sbocchi occupazionali locali rispetto alla situazione attuale. Sarà essenziale anche l'investimento sul sistema di istruzione e formativo ampiamente inteso, che dovrà tener dietro a un mercato del lavoro reso più dinamico.

Vista la collocazione geografica strategica dell'Italia nel Mediterraneo come *hub* energetico, il Deposito costiero di Gnl a Brindisi può essere considerato

anche come un tassello di un approccio sistemico al tema dell'energia, che ha l'obiettivo di restituire una certa autonomia al nostro Paese nella disponibilità di energia senza deviare dalla necessaria transizione energetica.

