



**AUTORITÀ PORTUALE  
DEL LEVANTE**

Porti di Bari, Barletta, Monopoli

# **Piano Operativo Triennale 2011 - 2013**





## *INDICE*

1. Premessa: il sistema portuale pugliese	pag. 1
2. L'assetto dei traffici marittimi nella crisi globale: il bisogno di nuove strategie	pag. 5
3. Il ruolo internazionale dei Porti del levante :	
"Porta dei Balcani e del sud est Europeo fino alle Repubbliche Caucasiche "	pag. 10
4. I Porti del Levante ed il territorio, tra crisi e possibilità di sviluppo :	
"L'Autorità portuale del Levante come Community Manager"	pag. 59
5. L'assetto e le prospettive dei traffici nei Porti del Levante	pag. 66
6. L'assetto delle infrastrutture dei Porti del Levante:	
"Programmazione , Interventi , Priorità	pag. 82
7. I finanziamenti per le Opere Infrastrutturali	pag.100
8. L'idea di un nuovo Piano regolatore.	pag.108
9. Il Piano di nivazione tecnologica: La costruzione del Port Community System.	pag.113
10. Per una nuova Politica energetica	pag.117
11. Il nuovo collegamento stradale del Porto di Bari con l'Autostradale e	
l'Interporto regionale della Puglia: "una strada dedicata al trasporto	pag.119
12.L'Amministrazione del Demanio nei Porti del Levante: "Regolazione	
e Tutela della funzione pubblica dei beni demaniali"	pag.123
13.I Servizi come fattori di competitività	pag.140
14.La progettazione comunitaria e la rete di relazioni internazionali	pag.146
15.Le risorse umane come priorità : "Produttività, sicurezza e formazione,	
le prospettive per l'impresa e lavoro portuale"	pag.147
16.Sintesi delle azione previste dal P.O.T.	pag.153



## ***PREMESSA: IL SISTEMA PORTUALE PUGLIESE (PREMESSA COMUNE DEI PORTI DI BARI, BRINDISI E TARANTO AL PIANO OPERATIVO TRIENNALE)***

### *1) Una lettura comune della crisi*

Per adottare strategie condivise è indispensabile che le tre Autorità Portuali condividano una lettura comune della crisi economica che coinvolge in maniera profonda anche il settore del trasporto marittimo e della portualità. I tratti essenziali di questa lettura sono così riassunti:

- permane uno squilibrio fra domanda ed offerta con una sovraccapacità di stiva non facilmente riassorbibile nel breve periodo; infatti, da una parte si è registrata la riduzione dei consumi nel mondo occidentale e dall'altra l'orientamento della Cina verso strategie di consumo interno;
- il mercato dei noli registra una contrazione in tutti i settori che molti osservatori, in particolare armatori, stimano genererà instabilità fino al 2014. Le cose potrebbe anche peggiorare per via delle strategie protezionistiche di Brasile e Cina che utilizzano proprie navi per le loro esportazioni;
- la situazione dei noli, riducendo i margini di redditività per l'armamento, rischia di scaricare sulle imprese e sui terminalisti portuali i costi maggiori della crisi;
- nel settore dei container, dove proseguono i programmi di nuove costruzioni, volte prevalentemente a preservare gli attuali equilibri fra le grandi major nello share del mercato globale, la reazione delle Compagnie è quella di ristrutturare i servizi in modo da migliorare il fattore di carico e ridurre i costi. Operazioni favorite dagli aiuti di complessi programmi di cooperazione attivati con alleanza fra operatori;
- i porti di transhipment italiani, in particolare Gioia Tauro, appaiono in crisi sotto i colpi degli incrementi dei porti nord africani, a partire da Tanger Med;
- nel settore ferry si assiste a fenomeni di concentrazione fra i grandi protagonisti del settore . L'entrata in vigore dello Stockholm Agreement ha messo fuori mercato molte navi e i margini di movimento degli "outsider" del settore ( in particolare l'armamento greco) ;
- nel settore crocieristico che, apparentemente non risente nell'immediato della crisi, si sono comunque rallentati i programmi di nuove costruzioni;

### *2) I mutamenti geopolitici nel mediterraneo e le nuove opportunità per l'Italia ed il suo sistema portuale*

Viviamo un tempo di straordinari mutamenti. Così come il crollo del socialismo reale, all'inizio degli anni novanta, ha decretato l'avvio di una nuova fase storica per l'Europa dell'Est e per i Balcani, anche se certamente non lineare ed esente da contraddizioni (guerra civile jugoslava, ritardi nella costruzione di istituzioni realmente democratiche etc.) anche la fine delle autocrazie nei paesi dei paesi arabi è foriera di un processo di maggiore integrazione economica e sociale con i paesi europei che si affacciano sul mediterraneo. L'Italia deve scommettere sia sul processo di democratizzazione di quei paesi, sia sulla prospettiva di un nuovo sviluppo economico e sulla crescita di quei mercati interni. La nuova prospettiva dell'Italia e del suo sistema portuale è quella di diventare interlocutore privilegiato di questo nuovo straordinario processo di integrazione economica. Proprio perché i processi storici non sono mai esenti da contraddizioni e conflitti, è indispensabile che l'Italia, assieme agli altri paesi europei mediterranei, adotti politiche di sostegno e cooperazione nei confronti di quei paesi tale anche da promuovere una politica di pace. Anche un'intensificazione della cooperazione e del sostegno nei confronti della Grecia, oggi in forte crisi, fa parte di delle scelte strategiche che abbiamo sintetizzato.

### *3) Le risposte dei porti alla crisi*

Occorre prendere atto che i tempi di risposta dei porti sul piano infrastrutturale, rispetto alle scelte del mercato dei traffici vivono una drammatica discrasia. Pertanto i porti dovranno dotarsi di strategie, sia a breve che a lungo termine, capaci di intercettare l'immediatezza delle repentine scelte dell'armamento e di impostare una politica di programmazione per costruire il futuro. Tuttavia i servizi sono per loro natura "flessibili" mentre le infrastrutture, al contrario, sono "rigide". Le amministrazioni dei porti devono operare le loro scelte entro questa ineliminabile dicotomia e non possono e non devono essere in competizione fra loro. La competizione viene svolta dalle imprese private (terminalisti, imprese portuali ed armatori). Al "pubblico" spetta creare le condizioni affinché la competizione possa svilupparsi e crescere, sia in termini di regolazione, di coordinamento e organizzazione, che di investimenti nelle manutenzioni e nelle infrastrutture, nei collegamenti e nel sistema logistico. La crisi propone nuove sfide, ad esempio circa il possibile sottoutilizzo dei terminal. Occorre allora la capacità di compiere scelte reversibili nelle concessioni, aprirsi all'uso di banchine pubbliche più flessibili, garantire il pluralismo delle imprese, promuovere nuovi traffici e maggiore competizione. Essere flessibili e nel contempo sapere guardare lontano: questa è la risposta che i porti devono dare in questi tempi difficili.

#### 4) *Il sistema portuale pugliese*

L'economia marittima è già oggi uno dei punti di eccellenza della Regione Puglia che movimentata circa 53 milioni di tonnellate di merci e 2,5 milioni di passeggeri. Oggi è richiesto una fase di innovazione. Il "laboratorio Puglia" deve saper produrre un salto di qualità nel proprio sistema marittimo-portuale, dove i punti di forza di ciascuno debbono essere messi a fattor comune ed i punti di debolezza debbono essere affrontati e risolti in modo sinergico. Allo sviluppo economico, civile e sociale della Regione serve "un porto lungo oltre 900 km". Questo risultato si può raggiungere attraverso un programma che veda protagoniste le A.P, la Regione e gli Enti Locali e del quale si delineano sinteticamente i principali elementi:

- **Riforma Amministrativa:** tutti i porti commerciali, anche di piccole e medie dimensioni, della Puglia, debbono trovare una forma di "governance" omogenea rientrando tutti nella circoscrizione territoriali delle diverse A.P. Questa forma di "governance" dovrà assicurare certezze di flussi di investimento, di programmazione delle opere e la revisione dei Piani Regolatori, regole comuni, ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture e piani di manutenzione;
- **Porti sostenibili:** i porti pugliesi agiranno in maniera congiunta per realizzare obiettivi finalizzati alla sostenibilità ambientale della loro attività, in particolare, sul piano delle politiche energetiche, promuovendo l'utilizzo e la produzione di energia rinnovabile, riducendo i fattori di inquinamento da CO<sub>2</sub> e della gestione del ciclo dei rifiuti;
- **Politiche di marketing :** le strategie di marketing dei Porti di Puglia si devono articolare su due livelli per ottenere il giusto bilanciamento tra l'esigenza di promuovere un marchio territoriale comune, abbinando così alla promozione degli scali la promozione dell'intero sistema portuale, dei trasporti e della logistica della regione, nonché quella di mettere a sistema e valorizzare le specificità e le punte di eccellenza di ciascuno scalo. Si tratterà di delineare un sistema integrato di servizi portuali della Regione Puglia, che dovrà porsi in modo unitario nel panorama internazionale e, al contempo, lasciare ampio spazio all'autonomia degli scali nel definire i settori, le categorie merceologiche e le aree geografiche sulle quali puntare strategicamente, in collaborazione o competizione con gli altri scali. L'obiettivo comune delle strategie di marketing deve comunque essere quello di far conoscere il "sistema dei Porti di Puglia" nel mondo, sia come singoli

nodii di una rete sia come sistema complesso di servizi di integrazione logistica e modale. La Puglia, nelle strategie di marketing condivise deve essere identificata come il "gateway" verso le destinazioni e i collegamenti principali, indipendentemente dal porto di transito. Ciò che conta sono il servizio, la rete, i tempi, la qualità, il tessuto imprenditoriale, i costi, l'affidabilità, ecc.. A tal fine, occorre affiancare ad azioni di commercializzazione più tradizionali (appuntamenti fieristici di settore, materiale informativo, ecc) iniziative di marketing innovativo volto a promuovere, per ciascun mercato di riferimento (geografico, modale o merceologico) il complesso infrastrutturale e di servizi più opportuno, sia esso intraportuale o interportuale. In questa ottica le strategie di marketing si devono inquadrare in un framework di azione più ampio sostanziato da un adeguato supporto scientifico-tecnologico. Occorre, infine, ricordare anche la promozione all'interno del proprio territorio, diretta a immettere nel sistema una domanda potenziale diffusa, ancora inespressa, anche attraverso una informazione più mirata e capillare sul territorio regionale.;

- **Politiche di integrazione territoriale:** ferma restando l'autonomia istituzionale di ciascun porto, debbono essere individuate, sotto la regia ed il coordinamento della Regione Puglia, alcune linee di indirizzo inerenti i Piani Regolatori, le zone di possibile espansione commerciale, le politiche di waterfront, le aree da dedicare al diporto, nel quadro di una più generale politica della costa. In questo contesto i porti dovranno partecipare come soggetto unitario alla definizione delle scelte di politica regionale della logistica e dei trasporti, in particolare per l'individuazione delle soluzioni ottimali per la costruzione delle reti di collegamento ferroviario, stradale e delle relazioni con gli interporti;
- **Standard di servizio omogenei:** una delle questioni cruciali per lo sviluppo dei porti è quello di mantenere un elevato standard di efficienza ed economicità dei servizi pubblici o svolti da privati in regime di concessione e che incidono direttamente sulla funzionalità dei porti. Ci riferiamo da un lato agli enti dello Stato: Agenzia delle Dogane, Sanità Marittima, Polizia di Frontiera, Controlli fitosanitari e Veterinari, Guardia di Finanza etc.; mentre dall'altro a tutto il mondo dei servizi tecnico nautici ( Rimorchiatori, Piloti ed Ormeggiatori ). Per i primi, la fase di ristrettezza della finanza pubblica incide direttamente sull'organizzazione comprimendo organici, impedendo straordinari ovvero attraverso altri vincoli che, talvolta producono disfunzioni nel funzionamento dell'attività portuale che, come si sa, si sviluppa senza soluzione di continuità h 24 per 365 giorni l'anno. Per i secondi, il cui contributo di professionalità alla sicurezza della navigazione è



assolutamente indispensabile, sono necessari interventi di riorganizzazione che aumentino l'efficienza e l'economicità aumentando gli stessi standard di sicurezza. Questi temi affrontati in modo coordinato fra tutti i porti pugliesi, con l'indispensabile interlocuzione con la Direzione Marittima della Puglia, potranno portare a soluzioni condivise anche qualora vi sia da coinvolgere interlocutori istituzionali di livello nazionale;

- **Politiche dell'innovazione tecnologica:** occorre sviluppare e stabilizzare le attività già intraprese negli anni scorsi, individuando i fabbisogni e le best practices presenti nei diversi porti, in modo tale da creare standard omogenei e potenzialmente un port community system a livello regionale;
- **Politiche della progettazione comunitaria :** sarà sviluppata una politica di coordinamento della partecipazione a bandi comunitari e di cooperazione internazionale, allo scopo di accrescere la rete di relazioni internazionali dei porti pugliesi ed accrescere la possibilità di accedere a fonti di finanziamento per sviluppare le infrastrutture, l'innovazione e gli studi e le ricerche;
- **Politiche di sviluppo dell'intermodalità:** le AP pugliesi agiranno in modo coordinato per lo sviluppo dell'intermodalità. A tal fine promuoveranno uno studio congiunto su tutte le potenzialità dell'intermodalità ferroviaria-marittima e sulla riduzione del traffico stradale promuovendo e partecipando congiuntamente a bandi nazionali e comunitari finalizzati allo sviluppo delle Autostrade del mare (MOS) e dell'intermodalità ferroviaria.

### ***L'ASSETTO DEI TRAFFICI MARITTIMI NELLA CRISI GLOBALE: IL BISOGNO DI NUOVE STRATEGIE***

La crisi ha modificato profondamente molti presupposti sui quali si era costruita, negli ultimi 25 anni, la politica dei trasporti e delle infrastrutture in Europa e nei paesi di tradizionale industrializzazione. Nel settore marittimo-portuale, se ieri era all'ordine del giorno, l'insufficienza delle infrastrutture portuali e c'era un'esplosione di nuove costruzioni navali, oggi la situazione propone temi quali il sottoutilizzo dei grandi terminal portuali e l'eccesso di offerta di stiva. Ne è testimonianza l'attuale depressione nel mercato dei noli. Tutti gli analisti concordano che saranno necessari alcuni anni per tornare ai livelli quantitativi di domanda di trasporto del 2007.

Rimangono tuttavia gli oneri derivanti dai programmi pluriennali di sviluppo adottati precedentemente all'esplosione della crisi mondiale. Resta il portafoglio ordini nei

cantieri, oneri di concessione cui fare fronte, esposizione finanziaria per compagnie di navigazione e terminalisti.

Per qualche tempo, almeno nella fase 2008/2009, si sono rovesciati i tradizionali parametri con i quali si misurava l'efficienza del trasporto marittimo. Laddove si cercava la massima velocità si è ricercata la lentezza. Ai transit time più brevi si sono sostituiti quelli più lunghi ma meno costosi. Il transito per Suez era diventato un costo poco sostenibile e una realtà del lontano passato, come i pirati ed i loro attacchi, sono improvvisamente tornati d'attualità. Le guerre commerciali si sono tramutate in accordi per non trasformare la caduta dei noli in un bagno di sangue. Su riaffaccia l'idea di dare vita a organizzazioni a protezione del mercato dei noli sul modello delle disciolte "conferences". Il bunker è tornato ad essere estremamente oneroso. L'idea di una fuoriuscita repentina dalla crisi si è rivelata illusoria e lo spettro di una crisi finanziaria di molte compagnie armatoriali, specie medio-piccole rischia sempre più di materializzarsi.

Le aspettative del FMI per il 2011 ed il 2012 sia per crescita del PIL che per tendenze dell'import e dell'export sono in calo, in termini generali sia per i paesi industrializzati che per quelli emergenti.

L'Italia ha cercato di rispondere a questo terremoto senza una strategia comune fra porti, industria armatoriale e logistica. Si è determinata una forte divaricazione fra porti di transshipment e regional port acuendo, in questo modo gli squilibri già presenti fra Nord e Sud del paese.

Questo dato è confermato dall'esame dei dati del traffico container nazionale del 2010. Questo ha visto una ripresa dei "regional port" del Nord Tirreno ( La Spezia + 22,8 %; Genova + 14,6 %, Livorno +6,09 % ), ed un rallentamento dei regional port del Sud, Napoli, infatti che pure ha mantenuto una lieve e costante crescita negli anni, è aumentato del 3,2 %, in modo quindi più contenuto rispetto al quadrante nord. Situazione molto peggiore a Salerno che ha perso il 12,8% ed è tornato ai livelli di traffico antecedenti all'anno 2000.

I porti del mezzogiorno, che tanto avevano fatto sperare come possibile volano di sviluppo di quest'area del paese, sembrano vivere un momento di difficoltà nel quadro internazionale.

Infatti, se i porti del Nord Italia sembrano beneficiare di alcuni sintomi di ripresa, connessi a qualche segnale di vitalità del nostro sistema industriale, il Sud nel suo complesso, appare fermo e non beneficia più delle fortune del transshipment.

Il tema della "forza economica" del retroterra portuale sembra avere riacquisito molta forza, laddove, in una fase precedente la distanza geografica sembrava essere

meno importante della distanza economica, intesa come complesso di efficienza logistica ed economie di scala.

E' questa la chiave di volta per comprendere le ottime performances economiche dei terminal di Amburgo, nei primi sei mesi del 2011, funzionale ad un'economia, come quella tedesca che, sotto il profilo industriale ha retto, meglio di chiunque altro in Europa, l'attacco della crisi.

Anche nel caso italiano la forza economica del retroterra sembra essere dunque fattore decisivo. L'80% dei container sbarcati a Genova è destinato a Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. Il restante 20% si suddivide fra Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta. Analoga la situazione degli altri "regional port" che servono un limitato "range" di aree geografiche contigue. L'analisi dei traffici nazionali indica, piuttosto chiaramente, che se il traffico container segue la geografia industriale, quello ro-ro, segue maggiormente la geografia demografica, essendo rivolto a servire maggiormente i consumatori finali e le famiglie. (*Isfort 2011- Il futuro dei porti e del lavoro portuale*)

Analogamente è il versante tirrenico ad assorbire nettamente la maggiore quantità di traffico, per il 67,5 % nel suo quadrante nord e per il 14% il quello centro-meridionale, da Civitavecchia a Salerno. L'adriatico nel suo complesso, fra tutti i porti considerati, movimentava poco meno di 1.000.000 di teus., il 16,8% del traffico nazionale. (*ibidem*)

La crisi continua dunque a colpire maggiormente i porti di transhipment, principalmente a causa della delocalizzazione dei traffici nei porti emergenti del nord-africa quali ad esempio Tanger Med . Il transhipment, in quanto tale, si dimostra piuttosto indifferente alle caratteristiche del retroterra portuale.

Nel 2010 Cagliari ha perso il 21,8%, Taranto il 24,7%, Gioia Tauro un ulteriore 2,1 % che si aggiunge al 18% perso nel 2009. In termini di volumi complessivi Gioia Tauro ha perso 10 anni, tornando ai volumi del 2000, Taranto torna al 2002 e Cagliari al 2007, anche se, in questo caso si tratta di un porto di più recente funzionamento in termini di attività di transhipment.

In altri termini questi porti, che rappresentano il grosso del movimento portuale del mezzogiorno, rischiano di tornare ai volumi di otto/dieci anni prima.

Questi elementi di analisi trovano conferma all'inizio del 2011.

La società terminalistica Contship Italia, ha chiuso i primi cinque mesi dell'anno con la movimentazione di 4,14 milioni di teu, con una crescita del 6% rispetto ai 3.94 milioni di teu dello stesso periodo dello scorso anno. Risultano in crescita tutti i porti di destinazione finale, mentre l'attività di trasbordo del Medcenter di Gioia Tauro è

invece in flessione costante, pur segnando ancora percentuali al rialzo prima dell'abbandono dello scalo da parte di Maersk line. Nel 2009 la quota mercato dei porti di trasbordo italiani era del 55%, mentre oggi è scesa al 41%.

Tuttavia, specie nel settore dei container, ove perdurano le tensioni sul mercato dei noli, proseguono i programmi di nuova costruzione. Il fenomeno del gigantismo non sembra arrestarsi. Presto, potremo arrivare al paradosso di terminal portuali sottoutilizzati di fronte a poche strutture in grado di accogliere le navi di nuova generazione congestionate.

I porti commerciali italiani, effettivamente funzionanti, sono 44.

L'elevato numero è determinato fondamentalmente dalle caratteristiche geografiche del nostro territorio ( peraltro ineliminabili) ma il traffico già oggi è concentrato in pochi porti.

Per i container l'80% dei teus movimentati è concentrato in 6 porti; analoga situazione per le rinfuse solide ove il 37% si movimenta in due porti ed 8 porti raggiungono l'80 % . Così è anche per le rinfuse liquide con il 71% concentrato in 6 porti.

Altro elemento da tenere bene in conto è l'articolazione dei traffici che si presenta come segue:

Container	16%
Ro-Ro	12%
Rinfuse Liquide	45%
Rinfuse solide	19%
Merci Varie non containerizzate	8%

*Elaborazione Autorità portuale del Levante*

Nella sostanza dunque, dedotte le rinfuse liquide, non esiste una tipologia di traffico decisamente dominante, anche se, secondo le stime dei principali "liners" la merce containerizzata rappresenta, in termini di "valore" il 52% dell'intero valore delle merci movimentate.

In assenza di una effettiva strategia "anticrisi" del cluster marittimo, si assiste ad una strategia di lungo termine dei porti che prevede, sempre nel traffico container, l'ampliamento delle dotazioni infrastrutturali esistenti, mediante la costruzione di nuovi terminal ( Savona Vado, Venezia e Monfalcone) anche con il coinvolgimento di

capitale privato, sia di origine bancaria (progetto Unicredit) che di operatori marittimi di caratura internazionale.

Il corollario di questa visione è una gestione delle concessioni ex.art.18 della legge 84/94 che trasferisce il comparto portuale e logistico il meccanismo delle attuali concessionarie autostradali. Il presupposto di questi progetti si basa sull'assentimento di concessioni di lungo termine e di ritorno dell'investimento basato sulla previsione di una crescita dei traffici marittima forte e costante sul lungo periodo.

Si è poi ricorso all'abbattimento delle tasse ancoraggio nei porti di transhipment per diminuire i costi portuali, finanziando questa misura con tagli a risorse all'insieme della portualità nazionale.

La crisi propone, non c'è dubbio, la necessità di cambiamenti profondi. Nulla sarà più come prima.

Serve una nuova strategia che passi dalla mera ricerca della maggior quantità di traffico ad una ricerca della maggior qualità delle attività portuali e logistica. Il business, in altri termini deve essere rivolto a valorizzare quegli aspetti che, nella fase precedente la crisi venivano ritenute di scarso valore rispetto alla quantità delle merci movimentate. Si pensi, ad esempio, ai temi della sicurezza delle persone e delle merci ed alla tutela ambientale. Si pensi alla qualità che viene offerta agli utenti dei servizi logistici e portuali che dovrebbe diventare il primo indicatore di redditività. Altro elemento portante di una nuova strategia deve essere quello della ricerca della massima pluralità di merceologie, di tipologie di traffico merci e passeggeri, di destinazioni. In questo contesto i flussi di traffico dovrebbero guardare sempre più a Sud.

Africa, Maghreb e Balcani debbono essere sempre di più riferimenti di un nuovo ciclo di interscambi e di nuova globalizzazione che deve scommettere sulla crescita dei mercati interni di questi paesi.

Si tratta di mercati interni immensi ed oggi poveri, ma che non potranno a lungo restare senza una prospettiva di crescita e di progresso. Lo stesso radicale cambiamento in corso nel Nord Africa deve preludere ad una fase di nuovo sviluppo di quei paesi, analogamente a quello che è avvenuto, pur tra mille contraddizioni, nei paesi dell'est europeo dopo il crollo del muro di Berlino.

La scommessa del nostro paese dovrebbe essere quella di contribuire, insieme all'Europa, a promuovere un rinascimento democratico di quei paesi, associato ad una nuova fase di sviluppo economico. Solo così si potrà evitare la catastrofe sociale

nel continente africano connesso a guerre, carestie e conseguenti flussi migratori incontrollati.

Forse non bisognerebbe temere Tanger Med ma pensare al nostro sistema portuale meridionale e ai porti del nord Africa come teste di ponte di una nuova fase di sviluppo economico.

Per fare ciò serve una maggiore flessibilità delle infrastrutture portuali, capaci di adattarsi con rapidità a nuove dinamiche di mercato e quindi una maggiore implementazione di terminal multipurpose, basate sull' esercizio privato delle operazioni portuali su banchina pubblica, ovvero su una maggiore capacità delle Autorità Portuali di incidere sui rapporti di concessione, laddove vi sia la necessità di mutamenti di strategia o di apertura del mercato verso nuovi operatori fautori di proposte innovative e nuovi traffici.

Per fare ciò serve l'ottimizzazione di tutto ciò che esiste, a partire da una grande campagna di manutenzione delle infrastrutture esistenti e dei fondali.

Si parla di manutenzione di fondali che spesso oggi non hanno più le profondità operative previste dai piani regolatori. *"Fare sistema"* aiuta certamente una simile visione strategica.

I sistemi, non possono che essere creati dall' aggregazione di forza attorno ad un progetto e devono basarsi sul consenso e l'integrazione dei territori.

Si dovrebbero anche basare sulla capacità di ciascun soggetto di esercitare le proprie competenze e prerogative al meglio, in un regime di leale collaborazione fra tutti i soggetti istituzionali e gli operatori interessati alla creazione di un sistema infrastrutturale e logistico integrato e sostenibile.

Questa è la cornice strategica della programmazione dell'Autorità portuale del Levante entro la premessa comune delle tre Autorità pugliesi.

## ***IL RUOLO INTERNAZIONALE DEI PORTI DEL LEVANTE : PORTA DEI BALCANI E DEL SUD EST EUROPEO FINO ALLE REPUBBLICHE CAUCASICHE***

### *L'assetto economico*

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

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

Il legame con la storia e le proprie radici serve sempre a rintracciare i percorsi di un possibile futuro e non vi è dubbio che il destino dei porti del levante sia segnato dalla relazione sempre più ampia e profonda con l'est geografico, con tutto ciò che inizia dalla sponda adriatica ma si propaga, per migliaia di chilometri verso un oriente che appare ogni giorno più vicino.

Certo, nel passato, il comune dominio veneziano sulle due sponde, facilitava i traffici e gli scambi mentre oggi, quella stessa esigenza di fluidità ed amicizia, può essere declinata attraverso i percorsi delle procedure di prossimità verso l'adesione all'Unione Europea ed al progressivo allentamento dei vincoli doganali e di frontiera.

La denominazione " del Levante" assunta dall'Autorità portuale di Bari vuole cogliere sia il significato dell'ampliamento territoriale che la proiezione verso Est, tradizionale di questo territorio, al servizio del quale questa Autorità opera.

L'esperienza di ricerca "sul campo", realizzata in questi anni dall'Autorità portuale, ci dimostra che la relazione commerciale fra i porti del levante ed il loro hinterland orientale ed occidentale, può essere strutturato come una serie di almeno tre cerchi concentrici che si allargano progressivamente raggiungendo paesi, fra loro, sempre più lontani.

In maniera semplificata si possono inserire nel primo cerchio sul versante Ovest, la Puglia, la Campania e più in generale le regioni del mezzogiorno d'Italia; sul versante Est i paesi di destinazione delle linee marittime ed i loro retroterra più prossimi vale a dire l'Albania con il Kosovo e la Macedonia, la Grecia, il Montenegro e la Croazia.

Il secondo livello di relazioni può comprendere, ad occidente, il centro nord Italia fino alla Svizzera, nuova patria della diaspora kosovara mentre ad oriente ci si spinge fino a Bosnia, Serbia, Bulgaria, Romania e Turchia.

La terza proiezione di flusso va ad oriente fino alle Repubbliche caucasiche e l'Iran mentre ad occidente comprende tutta l'Europa continentale, comprese Spagna e Portogallo ed il nord in genere con propaggini nella penisola scandinava.

L'analisi del traffico dei porti di Barletta e Monopoli, per origine/destinazione delle navi attraccate conferma la proiezione sud-orientale ed euro-mediterranea dei porti del Levante.

Come si vede nella successiva tabella, al netto delle rinfuse liquide movimentate (gasolio e benzina a Barletta e olii vegetali e biodiesel a Monopoli), traffici tipicamente di cabotaggio nazionale, sono le macro aree dell'Europa Sud orientale ed il Nord Africa a rappresentare le principali zone di riferimento dei nostri traffici.

<b>Porto di Barletta: quote di traffico per o/d in base al n. delle navi ( dati ad aprile 2011 )</b>	
Italia	45,25 %
Turchia	10,25 %
Grecia	7,26 %
Egitto	5,58 %
Francia	5,02 %
Croazia	3,90 %
Tunisia	3,35 %
Bulgaria	3,35 %
Georgia	1,94 %
Portogallo	1,94 %
Russia	1,38 %
Ucraina	1,38 %
Montenegro	1,38 %
Algeria	1,38 %
Siria	1,38 %
Brasile	0,78 %
Spagna	0,78 %
Malta	0,78 %
Belgio	0,78 %
Marocco	0,78 %
Albania	0,78 %
Libano	0,78 %

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati propri - 2011*

Escludendo dunque il traffico nazionale ed aggregando i dati in alcune macro aree si ottengono i seguenti risultati:



<b>Porto di Barletta: o/d delle merci per macro aree</b>	
Europa continentale	8,52 %
Europa Sud orientale/ Balcani	31,19 %
Nord Africa/Medio Oriente	11,87 %
Intercontinentale	0,78 %

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati propri - 2011*

Nel caso del porto di Monopoli, la componente di cabotaggio nazionale non è prevalente, mentre, date le tipologie di traffico principali ( sabbia per la lavorazione del vetro e olii vegetali) un ruolo preponderante viene giocato dai paesi del Nord Africa :

<b>Porto di Monopoli: quote di traffico per o/d in base al n. delle navi ( dati a luglio 2011)</b>	
Egitto	18,36 %
Tunisia	16,32 %
Italia	16,32 %
Spagna	14,28 %
Turchia	8,16 %
Ucraina	8,16 %
Grecia	6,16 %
Germania	4,08 %
Croazia	4,08 %
Portogallo	2,04 %
Marocco	2,04 %

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati propri - 2011*

Anche per Monopoli l'aggregazione per macro aree vede prevalere il levante ed l'area mediterranea rispetto all'Europa continentale, anche in questo caso al netto del traffico nazionale:

<b>Porto di Monopoli: o/d delle merci per macro aree</b>	
Europa continentale	20,04 %
Europa Sud orientale/ Balcani	18,03 %
Nord Africa/Medio Oriente	36,72%
Intercontinentale	//

*Elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati propri - 2011*

La propensione verso il levante è ben esemplificata dallo studio sulle tratte stradali di origine/destinazione dei veicoli pesanti che attraversano il porto di Bari in sbarco/imbarco sui traghetti Ro-Pax che scalano regolarmente il nostro porto.



*Mapa a cura Avvisatore del levante 2011*

Lo studio che pubblichiamo, realizzato dall'Avvisatore del Levante, per conto dell'Autorità Portuale ha individuato, sulla base di interviste agli autisti, documentazione reperita presso Capitaneria di Porto e Agenzia delle Dogane, un quadro realistico pur nei limiti di un'indagine campionaria, del flusso di merci trasportate a mezzo TIR, attraverso la via marittima delle linee con la Grecia e con l'Albania, per poi percorrere gli assi di penetrazione stradale lungo il Corridoi VIII e la via Egnazia.


Nelle schede che pubblichiamo il traffico analizzato è stato suddiviso fra le due vie marittime individuando le origini e destinazioni del viaggio stradale, che ovviamente non necessariamente coincide con l'origine/destinazione della merce.

**VIA ALBANIA  
SBARCO**

**Origine**

**Destinazione**

**Albania**

Austria	0,01%		Abruzzo	0,27%
Italia	94,11%		Campania	3,40%
Portogallo	0,03%		Emilia	
Spagna	1,10%		Romagna	1,52%
Svizzera	2,50%		Friuli	0,02%
Francia	0,24%		Lazio	1,48%
Germania	2,00%		Lombardia	1,73%
		Marche	2,53%	
		Molise	0,05%	
		Piemonte	0,02%	
		Puglia	82,32%	
		Sardegna	0,03%	
		Sicilia	0,16%	
		Toscana	0,26%	
		Umbria	0,25%	
		Veneto	0,07%	

In questa tabella viene analizzato la destinazione delle merci trasportate via traghetto sulla linea Durazzo – Bari, individuando la destinazione finale. Come si vede la quasi totalità delle merci è diretta in Italia. La maggiore quantità è destinata alla Puglia confermando il legame “strutturale” fra la nostra economia e l’Albania. Quote significative sono destinate alla Campania ed alle Marche. Il resto si distribuisce in piccole percentuali fra le altre regioni con qualche quota in più verso Lazio, Lombardia ed Emilia. Quanto all’Europa le maggiori quote si riferiscono a quelle nazioni ove più grande è stata la diaspora albanese e kosovara.

Le tabelle successive, analizzano, per ogni paese di destinazione, le principali merci rilevate in transito dall’Albania via porto di Bari:

**Origine Destinazione**

Albania Austria

Oleaginosi
Merce varia
Prodotti alimentari, bevande e tabacco

Italia

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Animali vivi
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
Container
cuoio e prodotti del cuoio, pelle e similari
Energia elettrica, gas e Acqua
Groupage
legno e sughero
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Materiale Sanitario e medicine
Merce varia
Metalli e prodotti del metallo
Mezzi di trasporto
Minerali energetici
Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio raffinato, pirite zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
Oleaginosi
Ortofrutta
Piante e fiori
Prodotti alimentari, bevande e tabacco
Prodotti della pesca e della piscicoltura
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e

manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Rifiuti
Rosari
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Vuoti

Francia	cuoio e prodotti del cuoio, pelle e similari
	Groupage
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Metalli e prodotti del metallo
	Mezzi di trasporto
	Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, pirite zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
	Ortofrutta
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali

Germania	Merce varia
	Ortofrutta
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere

Portogallo	Merce varia
	mezzi di trasporto
	Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, pirite zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.

	ortofrutta
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
Spagna	Groupage
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	metalli e prodotti del metallo
	mezzi di trasporto
	ortofrutta
	Prodotti alimentari, bevande e tabacco
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calce manufatti.
Svizzera	Merce varia

Nella successiva tabella viene invece analizzato il flusso di merce sulla direttrice Bari- Durazzo. Come si vede facilmente la concentrazione sull'Italia e sulla Puglia si riducono un poco dato che il flusso dell'import albanese fa riferimento a mercati più ampi del nostro mercato domestico. Ecco dunque Belgio, Germania, Francia e Svizzera assumere un peso maggiore e così avviene per le regioni, in particolare per le Marche, la Campania e l'Emilia. Occorre notare che la maggior competitività del porto di Bari rispetto ad Ancona per il traffico albanese ha fatto sì che flussi che naturalmente avrebbero dovuto gravitare sul porto dorico si sono invece localizzati su Bari. Tale considerazione, a maggior ragione, vale per il resto d'Europa. L'assenza di valide alternative a Nord ( la linea con Trieste è cessata nel 2010 ) e la regolarità e frequenza delle linee con Bari consegnano, nei fatti, al nostro porto una sorta di "monopolio " europeo nel traffico con l'Albania.

## VIA ALBANIA

### IMBARCO

#### Destinazione

#### Origine

#### Albania

Austria	0,50%
Belgio	3,64%
Danimarca	0,07%
Finlandia	0,01%
Francia	3,15%
Germania	5,16%
Gibilterra	0,04%
Inghilterra	0,25%
Irlanda	0,04%
Italia	75,40%
Norvegia	0,01%
Olanda	1,79%
Paesi Bassi	0,02%
Polonia	0,09%
R. S. Marino	0,05%
Rep. Ceca	0,03%
Slovenia	0,01%
Spagna	2,50%
Svezia	0,02%
Svizzera	7,20%
Ungheria	0,01%

Regioni



Abruzzo	0,65%
Basilicata	0,07%
Campania	4,80%
Emilia Romagna	3,83%
Friuli	0,05%
Lazio	0,17%
Liguria	0,04%
Lombardia	2,21%
Marche	6,55%
Molise	0,17%
Sicilia	0,10%
Toscana	0,70%
Trentino	0,27%
Umbria	0,13%
Veneto	0,52%
Puglia	55,15%

Nelle tabelle successive l'analisi delle merci trasportate sulle diverse direttrici, si precisa che nell'indagine non è stato possibile rilevare destinazioni finali quali Macedonia e Kosovo che pure sono evidentemente presenti sulla linea Bari – Durazzo. La costante degli aiuti umanitari, ad esempio dimostra che il flusso verso il Kosovo di questa tipologia particolare di merce è costante. Le tabelle fanno anche rilevare il valore "etnico" nei flussi merci al pari di ciò che avviene nel traffico passeggeri. Come dimostra il caso della Svizzera, sono gli albanesi ed i kosovari ad alimentare anche il commercio così come con le rimesse alle famiglie forniscono a quei paesi un sostegno fondamentale all'economia.

## Destinazione Origine

Albania

Austria

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
Legno e sughero
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Merce varia
Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, pirite e zolfo, pietre e minerali connessi ,gesso.
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati,



profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da ostruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Mezzi di trasporto

#### Belgio

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali the ,caffè.
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Merce varia
Mezzi di trasporto
ortofrutta
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali

#### Danimarca

cuoio, tessile, prodotti similiari
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
Merce varia
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.

Francia

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali ,the ,caffè.
Groupage
Mezzi di trasporto
Ortofrutta
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Animali vivi
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
Merce varia

Germania

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali ,the ,caffè.

Legno e sughero
Piante e fiori
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calce manufatti.
vuoti
Groupage
Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
Merce varia
Mezzi di trasporto

Gibilterra	Merce varia
------------	-------------

Inghilterra	Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
	Mezzi di trasporto
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calce manufatti.

Irlanda	Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per

animali ,the ,caffè.
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali

Italia

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Animali vivi
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
Cereali
Containers
Cuoio, tessile, prodotti similari
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
Groupage
Legno e sughero
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Materiale religioso
Merce varia
Mezzi di trasporto
Minerali energetici
Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
Oleaginosi
Ortofrutta
Piante e fiori
Prodotti carbochimici e catrami, benzoli, pece e altri prodotti greggi di carbone e gas naturali
Prodotti della pesca e della piscicoltura
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e

manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
vuoti

Norvegia	Macchine, motori ,apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
----------	--

Olanda	Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
	Groupage
	legno e sughero
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Mezzi di trasporto
	Oleaginosi
	ortofrutta
	piante e fiori
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali ,the, caffè.

	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calce manufatti.
Polonia	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Groupage
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
R. S. Marino	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Rep. Ceca	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Slovenia	Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
	Merce varia

Spagna

Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
cuoio, tessile, prodotti similari
Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
Merce varia
Mezzi di trasporto
piante e fiori
Prodotti della pesca e della piscicoltura
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.

Svizzera

Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
Animali vivi
Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali the,caffè.

Mezzi di trasporto
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Groupage
legno e sughero
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Merce varia
Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali ,the, caffè.
Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi ,gesso.
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.

Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
---

Svezia



	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Ungheria	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
Slovenia	Merce varia
Finlandia	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Paesi Bassi	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Irlanda	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.

Passiamo adesso ad analizzare i flussi attraverso la via marittima della Grecia. Per quanto riguarda il traffico in entrata, dai dati in nostro possesso non è stato possibile documentare l'origine " stradale " delle merci campionate. Tuttavia è possibile stimare che, dei circa 50.000 TIR che nel 2010 son sbarcati a Bari, via Grecia, almeno 6300 fossero originati dalla Turchia, circa 4000 dalla Bulgaria e almeno 2000 dall'Iran. I flussi censiti sono i seguenti:

**VIA GRECIA  
SBARCO**

**Origine**

**Destinazione**

**Grecia**



Italia	63,00%
Francia	7,02%
Germania	14,97%
Spagna	14,00%
Portogallo	1,01%

Abruzzo	1,71
Campania	16,49
Emilia Romagna	1,09
Lazio	4,35
Lombardia	2,98
Marche	2,95
Piemonte	0,93
Puglia	26,44
Sardegna	0,47
Sicilia	1,40
Toscana	3,11
Umbria	0,93
Veneto	0,16

Come si rileva è chiaramente l'Italia e segnatamente la Puglia e la Campania ad essere la principale destinazione dei flussi che affluiscono attraverso la Via Egnazia. Particolarmente interessante tuttavia è il flusso est – ovest verso la Spagna che è stimabile in 7000 TIR all'anno, circa 30 per giorno lavorativo. Una quota interessante per confluire nei flussi di traffico gestiti dalle linee tirreniche via Salerno o Civitavecchia verso la Spagna.

Dal punto di vista delle merci le risultanze acquisite dall'indagine sono le seguenti:

### Origine Destinazione

Grecia	Francia	Groupage
		Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.
		Prodotti della pesca e della piscicoltura
		Merce varia
Germania		Prodotti della pesca e della piscicoltura
		Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Italia		animali vivi
		Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
		Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base ,coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
		cuoio e prodotti del cuoio, pelle e similari
		Groupage
		legno e sughero
		Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
		Merce varia
		metalli e prodotti del metallo
		mezzi di trasporto
Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per		

usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
ortofrutta
Prodotti della pesca e della piscicoltura
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.

#### Spagna

Groupage
Mezzi di trasporto
Prodotti alimentari, bevande e tabacco
Prodotti della pesca e della piscicoltura
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Merce varia

#### Portogallo

Prodotti della pesca e della piscicoltura
---

La nostra indagine ci porta infine ad analizzare il flusso in uscita sulla via marittima della Grecia. Il flusso in uscita è maggiore del 14% di quello in entrata. La motivazione evidente è che l'occidente esporta di più di quello che importa nelle ragioni di scambio con i paesi del Levante. Data la complessità e l'articolazione dei flussi, abbiamo analizzato ogni singolo flusso origine/destino, individuando la quota di traffico destinata alla Grecia e quella destinata ad altri paesi. Nel flusso che riguarda l'Italia è interessante notare come Turchia e Bulgaria, insieme superino il flusso destinato alla Grecia. Questo fatto dimostra " plasticamente" la strategicità del collegamento da Bari verso la via Egnazia. Nell'export perde quota la Puglia ed accrescono il loro ruolo l'Emilia e la Lombardia, prime regioni manifatturiere del nostro paese. Altro aspetto di interesse è notare come alcuni flussi europei scelgano la via Egnazia, attraverso Bari, rispetto ad altre vie possibili attraverso il centro-europa, in particolare per raggiungere Turchia e Bulgaria. Si conferma anche sulla tratta ovest-est l'interessante flusso verso la Spagna (

circa 4200 TIR all'anno). E 'curioso infine rilevare, come siano stati censiti flussi davvero inediti come ad esempio Spagna- Qatar, piuttosto che Irlanda – Kazakhstan via Bari.

<b>Origine</b>	<b>Destinazione</b>	
Austria	Grecia	0,15%
	Turchia	0,04%
Belgio	Grecia	2,34%
	Turchia	2,02%
Danimarca	Grecia	0,11%
Slovacchia	Grecia	0,04%
Francia	Cipro	0,04%
	Bulgaria	3,03%
	Grecia	5,06%
	Iran	1,14%
	Turchia	1,11%
Germania	Bulgaria	3,20%
	Georgia	0,04%
	Grecia	1,09%
	Iran	2,04%
	Turchia	6,09%
Inghilterra	Grecia	0,23%
Irlanda	Kazakhstan	0,04%
Islanda	Grecia	0,04%
Italia	Afghanistan	0,04%
	Armenia	0,09%
	Azerbaijan	0,25%
	Bulgaria	8,52%
	Cipro	0,06%
	Georgia	0,46%
	Grecia	18,13%
	Iran	4,44%

Abruzzo	1,88%
Basilicata	0,08%
Calabria	0,16%
Campania	0,71%
Emilia Romagna	7,23%
Friuli	0,14%
Lazio	2,63%
Liguria	0,17%



	Moldavia	0,09%
	Romania	5,66%
	Tajikistan	0,04%
	Turchia	12,50%
	Turkmenistan	0,04%
	Uzbekistan	0,04%
Olanda	Bulgaria	0,04%
	Cipro	0,01%
	Grecia	0,60%
	Turchia	0,02%
Polonia	Grecia	0,02%
	Turchia	0,04%
Portogallo	Grecia	0,14%
	Iran	0,19%
	Turchia	0,03%
Rep. Ceca	Grecia	0,01%
Russia	Grecia	0,04%
Slovenia	Grecia	0,04%
Spagna	Bulgaria	3,20%
	Georgia	0,01%
	Grecia	7,32%
	Iran	3,13%
	Qatar	0,03%
	Turchia	4,44%
Svezia	Bulgaria	0,20%
	Grecia	0,06%
Svizzera	Georgia	0,04%
	Grecia	0,19%
	Turchia	2,04%
Ungheria	Grecia	0,01%

Lombardia	5,36%
Marche	4,93%
Molise	0,27%
Piemonte	0,37%
Puglia	23,53%
Sicilia	1,16%
Toscana	0,64%
Trentino	0,13%
Umbria	0,21%
Veneto	0,75%

In conclusione uno sguardo alle merci che, via Bari attraverso la Grecia raggiungono l'Est prossimo come quello più remoto:

## Origine

Austria	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the ,caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
	Merce varia
Belgio	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali the ,caffè.
	Groupage
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
	Ortofrutta
	piante e fiori
Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere	

	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Merce varia
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Slovacchia	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Danimarca	Animali vivi
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Ortofrutta
	Piante e fiori
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Francia	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Mezzi di trasporto
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
	Animali vivi
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Cereali
	Merce varia
	Ortofrutta
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali



	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati ,profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calce manufatti.
	Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	piante e fiori
Germania	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Animali vivi
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Merce varia
	Mezzi di trasporto
	Ortofrutta
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame

	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
	Ortofrutta
	Macchine, motori ,apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Inghilterra	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base ,coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Cuoio ,tessile, prodotti similari
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali ,the ,caffè.
	Groupage
	Macchine, motori ,apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Mezzi di trasporto
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
Irlanda	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
Italia	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
	Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia ,argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi ,gesso.

	Animali vivi
	cereali
	ortofrutta
	Oleaginosi
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Aiuti umanitari; forniture militari e NATO
	Minerali energetici
	legno e sughero
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta, cuoio, tessile, prodotti simili
	Groupage
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	Mezzi di trasporto
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio ,ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
	piante e fiori
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
Olanda	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi cibi per animali, the ,caffè.
	Ortofrutta
	Animali vivi

	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia
	piante e fiori
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati ,profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Polonia	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali ,the caffè.
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Portogallo	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
	Macchine, motori ,apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.

	Ortofrutta
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio ,ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
Rep. Ceca	Macchine, motori ,apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
Russia	Groupage
Slovenia	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
Spagna	Cuoio ,tessile, prodotti similiari
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali, the, caffè.
	Materiale religioso
	Mezzi di trasporto
	Ortofrutta
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Animali vivi
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni, cellulosa, pasta per la carta,
	Groupage
	Minerali greggi o manufatti, sabbia, ghiaia, argilla, terra per usi agricoli, sale greggio o raffinato, piriti e zolfo, pietre e minerali connessi, gesso.
	Macchine, motori ,apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Merce varia

	Prodotti delle industrie tessili, dell'abbigliamento e manifatturiere
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio ,ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame,
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calci manufatti.
Svezia	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami ,prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni ,cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi, cibi per animali ,the ,caffè.
	Mezzi di trasporto
	Prodotti della pesca e della piscicoltura
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali
Svizzera	Mezzi di trasporto
	Articoli di gomma naturale, prodotti chimici ad esclusione di carbochimici o catrami, prodotti chimici di base, coloranti, materie plastiche grezze e lavorate, medicinali prodotti farmaceutici e per profumeria, munizioni da caccia e per lo sport
	Carta, cartoni ,cellulosa, pasta per la carta,
	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali, the, caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici, cavi, materiale elettrico.
	Prodotti di altri servizi pubblici, sociali e personali

	Prodotti metallurgici, semi lavorati siderurgici, laminati e lamine d'acciaio, ghisa, acciaio grezzo e ferro - leghe, tubi e accessori, getti e pezzi forgiati di ferro e acciaio, laminati, profilati, filo di ferro, elementi per strade ferrate, zinco, rame
	Vetro vetrerie prodotti della ceramica, elementi da costruzione materiale edile, cementi calcei manufatti.
	Merce varia
Ungheria	Derrate alimentari, conserve, altri congelati, tabacchi ,cibi per animali ,the, caffè.
	Macchine, motori, apparecchi meccanici ,cavi, materiale elettrico.

Dati di sintesi : da questa indagine, in particolare dall'analisi delle merci trasportate in export, si evince che i mercati del sud est Europa, dei Balcani e delle repubbliche caucasiche sono molto permeabili alle esportazioni dell'Europa occidentale. Quindi, meramente sotto il profilo economico, dato che l'indagine chiarisce che " tutti trasportano tutto", sembrano esserci ancora grandi margini specie per l'industria italiana, per la penetrazione verso quei mercati, anche fruendo di una maggiore vicinanza, assicurata appunto, dalla posizione geografica del porto di Bari. In secondo luogo l'indagine pone delle domande serie sull'organizzazione logistica. E' possibile organizzare con il "tuttostrada" dei trasporti fra il Portogallo, piuttosto che l'Inghilterra o la Francia e la Turchia. Potrebbe l'area dei porti del Levante porsi come " magazzino Europa" per i trasporti verso le regioni anche più estreme che abbiamo individuato nei cerchi concentrici della nostra mappa. E' questa una sfida di innovazione che non può essere lasciata sulle spalle del porto ma che sicuramente merita l'attenzione più ampia del mondo economico e istituzionale.

Che le relazioni verso il quadrante orientale del mediterraneo stiano assumendo, anche a livello pan-europeo, sempre maggiore importanza, è testimoniato dalla preannunciata modifica della rete TEN-T che prefigura un nuovo corridoio Nord-Sud fra Helsinki e l'isola di Malta.

Tale corridoio, che nei fatti sopprime quello occidentale fra Palermo e Rotterdam, prevede un tracciato che dal Nord raggiunge Napoli, piegando ad est verso Bari e da qui sviluppa, verso oriente, nuove relazioni marittime fino a Malta.

Questa nuova visione, certamente segnata dalle difficoltà realizzative e dalla difficile sostenibilità economica del Ponte sullo Stretto di Messina, rileva da un lato l'interesse strategico, a livello europeo, delle relazioni economiche con il versante orientale e dall'altra sempre maggiore importanza assegnata alla via marittima, diventata ormai parte integrante delle rete pan-europea.

Si tratta di una visione strategica che riserva all'intero sistema portuale pugliese, a partire da Bari, un nuovo ruolo nel quadro dei corridoi plurimodali destinati ad essere l'ossatura infrastrutturale dell'Europa futura.

Le strategicità delle relazioni economiche con l'est possono essere racchiuse in pochi dati di sintesi: si tratta di un'area che considerando, l'insieme dei paesi che costituiscono l'hinterland "orientale" del porto di Bari raggiunge circa i 216 milioni di abitanti e dove, nel periodo immediatamente precedente la grande crisi i tassi di crescita del PIL marciavano a livelli superiori al 5% ed in alcuni casi a livelli " cinesi".

Anche nell'attuale fase, segnata da gravissime incertezze economiche, risultano sensibili le attese di crescita delle aree orientali.

La tabella successiva, di fonte FMI, rappresenta le attese di crescita per alcune macro-aree e, in questo quadro, anche quelle di alcune nazioni particolarmente significative per comprendere l'andamento economico mondiale e quello nazionale:

<b>Tassi di crescita PIL ( fonte FMI )</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Europa centrale ed orientale	5,3	3,2
Russia	4,8	4,5
Cina	9,6	9,5
India	8,2	7,8
Nord Africa	4,2	4,4
Africa sub-sahariana	5,5	5,9
Italia	1,0	1,3
Germania	3,2	2,0
Media UE	2,0	2,1
Media Mondo	3,4	3,7

La tabella mostra che le attese per il 2012 prevedono una decelerazione delle stesse economie emergenti ed una sostanziale stagnazione a livello UE e nazionale. Ciò che qui è importante rilevare è che se qualche dinamismo si manifesta a livello



internazionale, questo è nelle economie emergenti che si possono osservare guardando, dalla nostra prospettiva, verso est e verso sud .

Questo concetto è reso più evidente, sempre nelle previsioni FMI, guardando alle attese relative al commercio mondiale generato confrontando i paesi sviluppati e quelli emergenti, sempre in un contesto pessimistico relativo al 2012, che vede sostanzialmente tutti i paesi, contrarre produzione e consumi :

<b>Outlook Commercio Mondiale ( Fonte FMI)</b>		
<b><i>Imports</i></b>	2011	2012
OCSE	6,0	5,1
Emerging	12,1	9,0
<b><i>Exports</i></b>		
OCSE	6,8	6,1
Emerging	11,2	8,5

Per fornire una visione più compiuta di ciò che rappresentano in termini economici e sociali, l'insieme dei paesi che abbiamo denominato l'entroterra orientale dei porti del Levante, abbiamo predisposto una tabella sinottica che consente una sorta di "radiografia" comparata dei paesi considerati (Fonti C.I.A The world fact book e FMI). Si tenga presente che anche in questi paesi l'incidenza della crisi è stata molto forte, in particolare nel 2009 e ciò è avvenuto dopo anni nei quali, in molti casi, i tassi di sviluppo sono stati superiori al 10% :

<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<b><i>Armenia</i></b>	2.967	16,86	-14%	+5%	nd	7,1%	25,5%
<b>Export tot. mld \$:</b> <i>0,846</i>	<b>Partner :</b> Germany 16.5%, Russia 15.4%, US 9.6%, Bulgaria 8.6%, Georgia 7.6%, Netherlands 7.5%, Belgium 6.7%, Canada 4.9%	<b>Prodotti princ.:</b> Ferro, rame grezzo,mi nerali non ferrosi , diamanti, prodotti minerali alimentari , prodotti energetici	<b>Import tot. mld \$:</b> 2,9	<b>Partner :</b> Russia 24%, China 8.7%, Ukraine 6.1%, Turkey 5.4%, Germany 5.4%, Iran 4.1%		<b>Prodotti princ.:</b> gas naturale, petrolio, diamanti, alimentari, energia	

Paese	Pop. X 1000	Gdp mld \$	PIL 2009	PIL 2010	PIL 2011	Disocc.	Povertà
<i>Afghanistan</i>	29.835	15,61	+20,9%	+8,2%	nd	35%	36%
<b>Export tot. mld \$:</b> 0,547	<b>Partner :</b> USA 24,9%, India 24,2% Pakistan 23,9% Tajikistan 8,9 %	<b>Prodotti princ.:</b> oppio, frutta, tappeti, lana, cotone, gemme preziose	<b>Import tot. mld \$:</b> 5,3	<b>Partner :</b> US 24.9%, Pakistan 22.3%, India 7.7%, Germany 5.1%, Russia 4.			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, alimentari, petrolio
Paese	Pop. X 1000	Gdp mld \$	PIL 2009	PIL 2010	PIL 2011	Disocc.	Povertà
<i>Albania</i>	3.299	16,86	-6,1%	+3,3 %	+3,5%	13,5%	12,5%
<b>Export tot. mld \$:</b> 1,55	<b>Partner :</b> Italia 50%, Kosovo 6,2%, Turchia 5,9%, Grecia 5,4%, Cina 5,5 %	<b>Prodotti princ.:</b> tessili, scarpe, asfalto, metalli, crude oil, verdura, frutta, tabacco	<b>Import tot. mld \$:</b> 4,59	<b>Partner:</b> Italia 28 %, Grecia 13 %, Cina 6,3 %, Turchia 5, 6 %, Germania 5,6 %			<b>Prodotti princ.:</b> meccanica, alimentari, tessili, chimici
Paese	Pop. X 1000	Gdp mld \$	PIL 2009	PIL 2010	PIL 2011	Disocc.	Povertà
<i>Azerbaijan</i>	9.492	96,09	10,8%	+9,3 %	*5%	0,9%	11%
<b>Export tot. mld \$:</b> 28,07	<b>Partner :</b> Italia 25%, USA 11,9 %, Francia 9 %, Israele 8,4 %, Russia 5,1 %, Indonesia 4,5 %	<b>Prodotti princ.:</b> Petrolio ( 90 %), cotone, macchinari, alimentari	<b>Import tot. mld \$:</b> 7,03	<b>Partner:</b> Russia 17,5% , Turchia 14,8 %, Germania 9 %, Ucraina 8,4 %, Cina 7,9 %, UK 4,5 %, USA 4,3 %			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, prodotti della raffinazione, alimentari, metalli e chimici
Paese	Pop. X 1000	Gdp mld \$	PIL 2009	PIL 2010	PIL 2011	Disocc.	Povertà
<i>Bosnia – H.</i>	3.854	25,41	+5 %	-3,2%	+0,8%	18,6%	43,1%
<b>Export tot. mld \$:</b> 4,80	<b>Partner :</b> Croazia 19 %,	<b>Prodotti princ.:</b>	<b>Import tot.</b>	<b>Partner:</b> Croazia 22,1 %,			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari

	Slovenia 18,5 %, Italia 16,8 %, Germania 13,4 %, Austria 10,2 %	metalli, tessili, legname	<b>mld \$:</b> 9,22	Germania 14 %, Slovenia 13,4 %, Italia 11,8 %, Austria 6,6 %, Ungheria 5,7 %			i, chimici, combustibili, alimentari
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Bulgaria</i>	7.308	70,35	+6%	+5%	+0,2%	9,2%	11%
<b>Export tot. mld \$:</b> 19,33	<b>Partner :</b> Germania 11,3%, Grecia 9,6 %, Italia 9,3 %, Romania 8,6 %, Turchia 7,3 %, Belgio 5,7 %, Francia 4,5 %	<b>Prodotti princ.:</b> tessili, scarpe, prodotti siderurgici, macchinari, combustibili	<b>Import tot. mld \$:</b> 22,7	<b>Partner :</b> Russia 13,4 %, Germania 12,2 %, Italia 7,7 %, Grecia 6,1 %, Romania 5,6 %, Turchia 5,4 % Ucraina 4,8 %, Austria 4,1 %			<b>Prodotti princ.:</b> macchine, metalli e minerali, chimica e plastica, combustibili, materie prime
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Croazia</i>	4.416	82,71	+2,4%	-5,8%	-1,4%	17,6%	17%
<b>Export tot. mld \$:</b> 11,51	<b>Partner :</b> Italia 19,1%, Bosnia 13%, Germania 11,1%, Slovenia 7,5 %, Austria 5,4 %	<b>Prodotti princ.:</b> mezzi di trasporto, meccanica, tessili, chimici, alimentari, combustibili	<b>Import tot. mld \$:</b> 20,93	<b>Partner :</b> Italia 15,5 %, Germania 13,6 %, Russia 9,3 %, Cina 6,8 %, Slovenia 5,7 %, Austria 5 %			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, mat.elettrico, chimico, combustibili
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Georgia</i>	4.585	22,44	-3,8%	+6,3%	nd	16,4%	31%
<b>Export tot. mld \$:</b> 2,29	<b>Partner :</b> Turchia 20%, Azerbaijan 14,7 %, Canada 10,4 %, Armania 7,9 %, Ucraina 7,5 %, Bulgaria 7,3 %	<b>Prodotti princ.:</b> rottami ferro, vino, acqua minerale,	<b>Import tot. mld \$:</b> 4,8	<b>Partner:</b> Turchia 18,9 %, Ucraina 9,7 %, Azerbaijan 8,7 %, Germania 7%, Russia 6,7 %, USA 5,2%,			<b>Prodotti princ.:</b> combustibili, veicoli e parti di ricambio, farmaceutici, grano

		metalli, veicoli, frutta		Cina 4 %			
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Grecia</i>	11.231	347,73	-2,3%	-4,8%	-3,0 %	12%	20%
<b>Export tot. mld \$:</b> 21,4	<b>Partner :</b> Germania 11%, Italia 11 %, Cipro 7,3 %, Bulgaria 6,7 %, UK 4,9, Turchia 4,2%	<b>Prodotti princ.:</b> alimentari , manufatti , prodotti petroliferi , chimici, tessili	<b>Import tot. mld \$:</b> 44,9	<b>Partner:</b> Germania 13,7 %, Italia 12, 7 %, Cina 7,1%, Francia 6,1 %, Olanda 6 %, S. Korea 5,7 %, Belgio 4,3 %, Spagna 4,1 %			<b>Prodotti princ.:</b> veicoli, macchinari, combustibili, chimici
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Iran</i>	83.304	564,53	+6,5%	+1,5%	+1%	14,6%	18%
<b>Export tot. mld \$:</b> 78,6	<b>Partner :</b> Cina 16,3%, India 13,1%, Giappone11,5%, S.Korea 7,1%, Turchia 4,2 %	<b>Prodotti princ.:</b> petrolio ( 80%), chimici, petrolchimici, frutta, tappeti	<b>Import tot. mld \$:</b> 58,97	<b>Partner:</b> Emirati Arabi 15 %, Cina 14,5 %, Germania 9,7 %, S. Korea 7,3 %, Italia 5,2 %, Russia 5,1 %			<b>Prodotti princ.:</b> forniture industriali, alimentari, servizi
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Kazakhstan</i>	15.677	289,71	+2,4%	+1,2%	+7%	5,5%	8,1%
<b>Export tot. mld \$:</b> 59,23	<b>Partner :</b> Cina 15,6 %, Russia 8,9 %, Francia 8,5 %, Germania 7,8 %, Ucraina 5,1 %, Romania 4,8 %, Italia 4,7 % , USA 4 %	<b>Prodotti princ.:</b> metalli ferrosi, chimica, macchinari, grano, lana, carne, carbone	<b>Import tot. mld \$:</b> 30,11	<b>Partner :</b> Russia 29,6 %, Cina 26,1 %, Germania 6,2%, Italia 5,6 %, Ucraina 4,8 %			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, forniture industriali, prodotti metallurgici, alimentari
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Kirgyzhistan</i>	5.587	12,2	+2,3%	-3,5%	nd	18%	40%

<b>Export tot. mld \$:</b> 1,6	<b>Partner :</b> Russia 34%, Uzbekistan 21,2% Kazakhstan 16,8 %, Emirati Arabi 5 %, Cina 4,6 %, Afghanistan 4,2 %	<b>Prodotti princ.:</b> cotone, lana, carne, tabacco, oro, mercurio, uranio, energia elettrica, scarpe	<b>Import tot. mld \$:</b> 3,07	<b>Partner:</b> Cina 70,8%, Russia 12,3%, Kakakhstan 4,1%			<b>Prodotti princ.:</b> macchinar i, chimica, alimentari
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Kosovo</i>	1.825	11,97	-5%	-0,1%	+4,0%	45%	30%
<b>Export tot. mld \$:</b> 0,527	<b>Partner :</b> Bosnia 13%, Italia 10,9 %, Germania 9,9 %, Austria 5,4 %, Slovenia 5,4 %, Macedonia 5,1 %, Russia 4,6 %, Ungheria 4,3 %	<b>Prodotti princ.:</b> minerali, rottami di ferro, cuoio, macchine, utensiler a	<b>Import tot. mld \$:</b> 2,6	<b>Partner:</b> Germania 12,2 %, Italia 9,5 %, Ungheria 6,8 %, Slovenia 6,6 %, Austria 4,9 %, Romania 4%			<b>Prodotti princ.:</b> alimentari , legno, petrolio, chimica, veicoli, macchinari e attrezzature elettriche
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Macedonia</i>	2.076	13,8	+5,3%	-0,7%	+0,7	31,7%	28,7%
<b>Export tot. mld \$:</b> 3,1	<b>Partner :</b> Germania 16,7%, Grecia 20,8% Italia 8,7 %, Bulgaria 8,1%, Croazia 5,7%	<b>Prodotti princ.:</b> alimentari , tabacco, tessili, manufatti , ferro e acciaio	<b>Import tot. mld \$:</b> 5,1	<b>Partner:</b> Germania 10,3 %, Russia 9,8 %, Grecia 8,7 %, Italia 7,2 %, Cina 5,7 %, Turchia 5 %, Bulgaria 4,8 %			<b>Prodotti princ.:</b> meccanica , veicoli, chimica, combustibili, alimentari
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Moldova</i>	3.553	10,45	+7,2% %	-6,5%	+6,9%	6,5%	26,3%
<b>Export tot. mld \$:</b> 1,45	<b>Partner :</b> Russia 22,3 %, Romania 18,7 %, Italia 10,8 %,	<b>Prodotti princ.:</b> alimentari , tessili,	<b>Import tot. mld \$:</b> 3,66	<b>Partner:</b> Ucraina 14%, Russia 14,4%, Romania 9,5%,			<b>Prodotti princ.:</b> minerali, c ombustibili, macc hinari,

	Ucraina 6,3 %, Bielorussia 6,3%, UK 4,7 %	macchinari		Germania 7,7%, Cina 7,5 %, Turchia 5,3%, Kazakhstan 5,1%, Bielorussia 4,2%			chimica e tessile
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Montenegro</i>	0,661	6,72	+7,5%	-5,7%	+1,1 %	14,7%	7%
<b>Export tot. mld \$:</b> 0,17	<b>Partner :</b> Italia 27%, Grecia 21%, Slovenia 11,3%, Ungheria 8,5%, USA 7,6%, Egitto 4,8%	<b>Prodotti princ.:</b> metalli, materiali da costruzione, frutta	<b>Import tot. mld \$:</b> 0,60	<b>Partner:</b> Italia 17,2%, Slovenia 14,4%, Germania 9,9 %, Cina 7,8%, Austria 7,7%, Russi 6,1%, Grecia 4%, Ungheria 4%			<b>Prodotti princ.:</b> tessili, scarpe, macchine, chimica
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Romania</i>	21.160	280,91	+7,1%	-7,1%	-1,3%	8,2%	25%
<b>Export tot. mld \$:</b> 51,9	<b>Partner:</b> Germania 18,8%, Italia 15,4%, Francia 8,2%, Turchia 5%, Ungheria 4,3%	<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, tessili, metalli, minerali, chimica, prodotti agricoli	<b>Import tot. mld \$:</b> 59,84	<b>Partner:</b> Germania 17,3%, Italia 11,7%, Ungheria 8,5%, Cina 4,9 %, Austria 4,8%			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, minerali, combustibili, tessili, prodotti agricoli
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Serbia</i>	7.486	68,98	+5,4%	-3%	+1,8%	19,2%	8%
<b>Export tot. mld \$:</b> 9,7	<b>Partner :</b> Italia 11,5%, Bosnia 11,2%, Germania 10,5%, Montenegro 8,4%, Romania 6,3%, Russia 5,4%, Macedonia 4,9%, Slovenia 4,4%	<b>Prodotti princ.:</b> ferro e acciaio, gomma, vestiti, farine, frutta, metalli non ferrosi,	<b>Import tot. mld \$:</b> 15,7	<b>Partner:</b> Russia 12,8%, Germania 10,6%, Italia 8,5%, Cina 7,2%, Ungheria 4,9%			<b>Prodotti princ.:</b> autoveicoli, tessili, macchinari

		apparecchiature elettriche, armi e munizioni					
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Tajikistan</i>	8.580	12,28	+7,9%	+3,4%	+6,5%	2,2%	53%
<b>Export tot. mld \$:</b> 1,3	<b>Partner :</b> Cina 40,2%, Turchia 15,1% Russia 10,2%, Uzbekistan 7,1% Iran 4,8%	<b>Prodotti princ.:</b> alluminio, energia elettrica, tessili ortofrutta	<b>Import tot. mld \$:</b> 3,3	<b>Partner:</b> Russia 31.7%, Kazakhstan 11.1%, Cina 10.6%, Uzbekistan 5%, Ucraine 4.6%			<b>Prodotti princ.:</b> :petrolio, ossido di alluminio , alimentari
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Turchia</i>	76'356	1.159,2	+1,1%	-4,7%	+8,2%	12,4%	17,11%
<b>Export tot. mld \$:</b> 117,4	<b>Partner :</b> Germania 9,6%, Francia 6,1%, UK 5,8%, Italia 5,8%, Iraq 5%	<b>Prodotti princ.:</b> abbigliamento,alimenti, tessili, manufatti in metallo, mezzi di trasporto	<b>Import tot. mld \$:</b> 166,3	<b>Partner:</b> Russia 13,8%, Germania 10%, Cina 9%, Italia 5,4%, Francia 5 %			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, chimica, semilavorati, combustibili, mezzi di trasporto
<b>Paese</b>	<b>Pop. X 1000</b>	<b>Gdp mld \$</b>	<b>PIL 2009</b>	<b>PIL 2010</b>	<b>PIL 2011</b>	<b>Disocc.</b>	<b>Povertà</b>
<i>Turkmenistan</i>	4.977	36,9	+10,5%	+6,1%	+9,2%	60%	30%
<b>Export tot. mld \$:</b> 9,6	<b>Partner :</b> Ucraina 22%, Turchia 10%, Ungheria 6,7%, Emirati6,2% Polonia 6,1% Afghanistan5,8%, Iran 5,2%	<b>Prodotti princ.:</b> gas, crude oil, petrolchimico	<b>Import tot. mld \$:</b> 4,8	<b>Partner:</b> Turchia 16,1%, Russia 15,9%, Cina 15,6%, Ucraina 5,5%, USA 5,3%, Francia 4,2%			<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, chimici e alimentari

Paese	Pop. X 1000	Gdp mld \$	PIL 2009	PIL 2010	PIL 2011	Disocc.	Povert�
<b>Uzbekistan</b>	30.342	66,84	+9%%	+8,1%	+8,5%	1,1%	26%
<b>Export tot. mld \$: 13,1</b>	<b>Partner :</b> Ucraina 30,5%, Russia 15,8%, Turchia 7,7%, Kazakhstan 7,4%, Bangladesh 7%, Cina 6,5%	<b>Prodotti princ.:</b> combustibili, cotone, oro, minerali, fertilizzanti, ferro, tessili, alimentari, macchinari, automobili	<b>Import tot. mld \$: 9,44</b>	<b>Partner:</b> Russia 22,1%, Cina 20,3%, S. Korea 15%, Germania 6%, Ucraina 5,3%, Kazakhstan 4,6%		<b>Prodotti princ.:</b> macchinari, alimentari, chimica. ferro	

*Elaborazione Autorit  Portuale del Levante su dati C.I.A The world fact book, FMI e ICE*

Il quadro sinottico di analisi dei principali indicatori economici dell'entroterra orientale dei porti del levante ci induce ad alcune considerazioni di sintesi:

- c'  un paese che funge decisamente da traino e punto di riferimento di tutta l'area ed   quella che potremmo definire la "locomotiva Turchia";
- la crisi appare ancora profonda e le aspettative per il 2012 sono ancora molto incerte, tuttavia le economie di quest'area, quando ripartono, sembrano farlo ad una velocit  molto pi  sostenuta delle economie dell'area occidentale. Il solo metro quantitativo, tuttavia, non sembra essere pi  il solo con il quale valutare le prospettive dello sviluppo economico. La stessa Cina, infatti si interroga su uno sviluppo economico che distrugge sempre pi  risorse naturali e mina l'equilibrio fra uomo e natura, tanto che, proprio per ragioni di sostenibilit  ambientale, il piano economico quinquennale 2011-2015 prevede di rallentare la crescita del PIL dall'8% al 7 %;
- l'Italia appare partner commerciale di rilievo in tutta l'area, in particolare con l'Albania dove possiamo parlare di una vera e propria integrazione economica. Molto forti sono le presenze della Germania, della Russia e della Cina;
- i prodotti chimici, meccanici e alimentari appaiono quelli che registrano un maggiore rilievo sotto il profilo degli scambi e ci , come vedremo dovr  comportare



adeguate misure del nostro sistema portuale e dei trasporti, per conquistare nuove fette di mercato.

### *Le infrastrutture*

Per completare l'analisi ed individuare quindi una strategia di sviluppo dei traffici nei porti del Levante, diamo conto, in sintesi delle principali vie di comunicazione che si dipartono dai porti della sponda est dell'adriatico e, segnatamente, dai porti di Igoumenitsa, Bar e Durazzo, rappresentando i principali corridoi di penetrazione est-ovest del traffico generato dal nostro sistema portuale:

### *L'Autostrada Egnazia*

L'autostrada Egnazia è stata completata nel 2009 e rappresenta il principale asse di collegamento fra il porto di Bari ed il Levante. Con la realizzazione di questa straordinaria infrastruttura è possibile percorrere i 914 Km che separano Igoumenitsa da Istanbul in meno di 11 ore.

Nella successiva figura è disegnato il tracciato dell'autostrada.



L'Egnazia è lunga 670 Km in territorio greco, attraverso i territori delle prefetture di Thesprotia, Ioannina, Grevena, Kozani, Imathia, Salonicco, Kavala, Xanthi, Rodopi e Evros ( confine Greco-Turco).

Lungo il suo tracciato corrono i confini di Albania, Macedonia, Bulgaria e Turchia che la intersecano attraverso nove assi stradali principali. E' collegata con i porti di Igoumenitsa, Salonicco, Kavala e Alexandropoli.

L'autostrada Egnazia incrocia il Corridoio IV ( Berlino-Sofia- Salonicco); il Corridoio IX ( Helsinki – Alexandropoli ) e X ( Vienna – Belgrado – Salonicco). Naturalmente, oltre ad essere il principale collegamento verso la Turchia ed i Balcani, l'autostrada migliora l'accessibilità di alcune regioni della Grecia di minore accessibilità ma di forte interesse turistico e culturale.

A puro titolo esemplificativo forniamo alcuni esempi di itinerari che chiariscono la portata del completamento dell'autostrada sulle tratte Centro Europa/ Nord Italia – Sud Est europeo:

- Istanbul – Francoforte 2316 Km 27 h. ( *intese di guida continuativa*)
- Istanbul - Igoumenitsa – Bari - Francoforte 2837 km 32 h ( *comprehensive della tratta marittima*)
- Sofia – Milano 1422 km. 15 h ( *intese di guida continuativa* )
- Sofia – Igoumenitsa - Bari – Milano 1873 Km 23 h ( *comprehensive della tratta marittima*)

Appare chiaro che, specie sulla via della Turchia, e di tutti i paesi ancora più ad est, l'abbattimento del tempo di percorrenza fra Igoumenitsa ed Istanbul rende molto competitiva la via marittima attraverso Bari. Tale valutazione è meno netta su una tratta più breve come quella da Sofia a Milano anche se, tenendo conto del rispetto delle normative sui tempi di guida e di riposo degli autisti, il divario fra la modalità "tuttostrada" ed il "ferry" tende a ridursi.

Nel confronto con il Corridoio VIII, per raggiungere Sofia da Igoumenitsa, l'Egnazia, raggiunge un risultato sostanzialmente equivalente con una percorrenza di poco meno di 8 h per entrambe le vie. Tuttavia essendo la tratta via Igoumenitsa più lunga di 78 km rispetto alla via lungo Albania e Macedonia, è evidente la maggior velocità commerciale realizzabile attraverso l'Egnazia.

## *La ferrovia Bar-Belgrado*

La ferrovia Bar-Belgrado rappresenta un asse strategico di penetrazione attraverso i Balcani, fino ad intercettare il Corridoio X (Vienna – Belgrado – Salonicco) ed il Corridoio VII vale a dire la Via d'acqua del Danubio. E', nei fatti, l'unica ferrovia esistente e funzionante in tutta la regione e come tale rappresenta un "asset" di straordinaria importanza ai fini dello sviluppo degli scambi commerciali fra l'Ovest ed il levante.

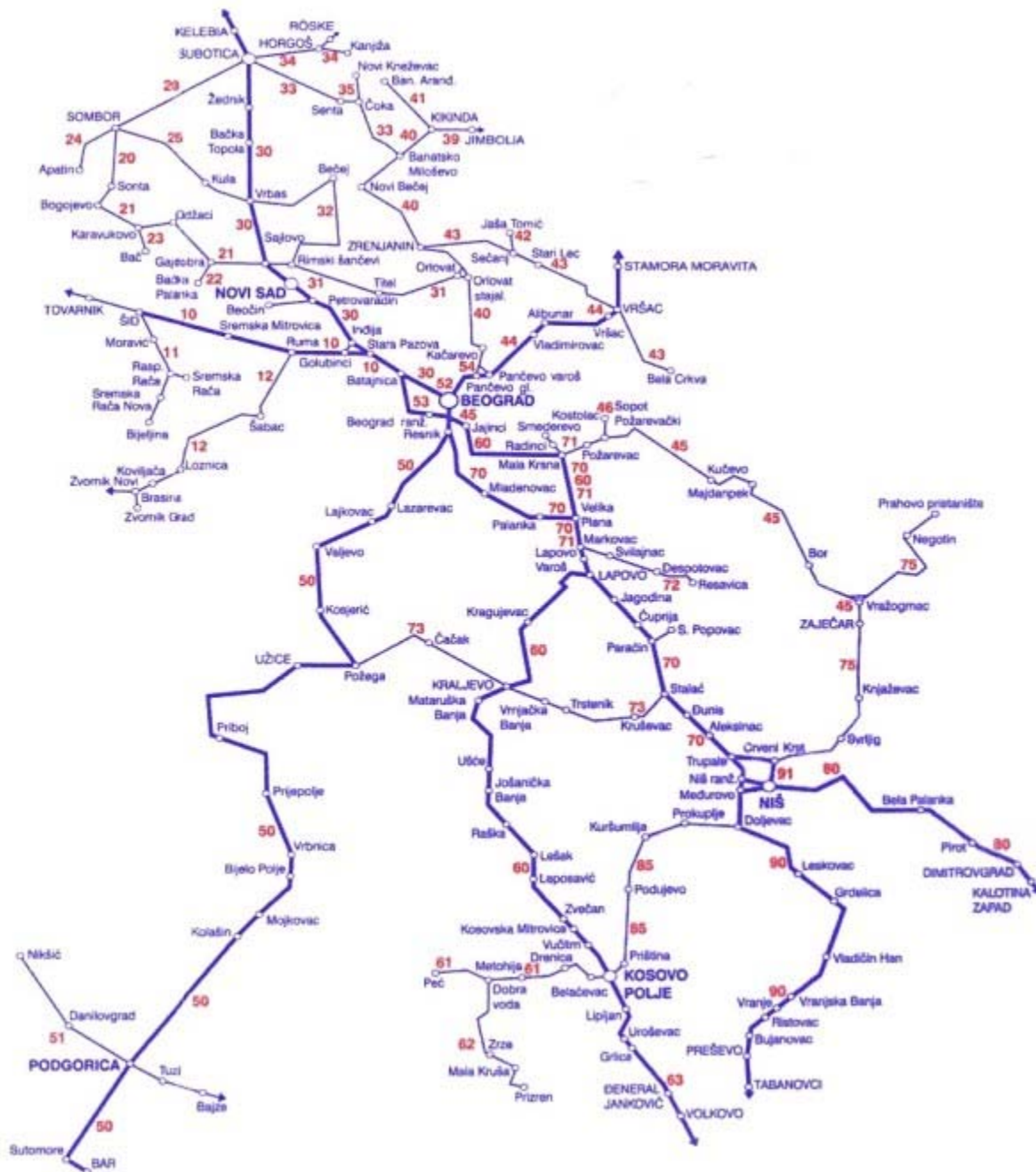
E' in questa cornice strategica che il CIPE ha allocato risorse a valere sui fondi FAS per affidare alla società ITALFERR<sup>1</sup> del gruppo Ferrovie dello Stato uno studio di fattibilità per la riabilitazione della tratta ferroviaria in modo da renderla commercialmente efficiente.

L'attenzione dell'Autorità portuale del Levante si era già concentrata, negli anni dal 2008 al 2010, sull'utilizzo dell'attuale ferrovia in modo da renderla funzionale allo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria/marittima utilizzando i porti di Bari e Bar, mediante una linea RO/RO dedicata ad unità di carico da convogliare, via ferrovia, sulle direttrici Bari – Bar – Belgrado – Arad (Timisoara) e Bari-Bar-Nis-Sofia. I due progetti, presentati nell'ambito del bando " Marco Polo", riuniti sotto l'acronimo IN.KA.TRA.SYS, furono ammessi al finanziamento comunitario. Purtroppo, per ragioni connesse soprattutto alla sopraggiunta crisi economica del 2009 ed alle difficoltà finanziarie del partenariato, costituito prevalentemente di piccole e medie imprese del territorio, il progetto non è riuscito a partire.

L'esito negativo del progetto IN.KA.TRA.SYS non toglie nulla alla strategicità della ferrovia Bar – Belgrado per il porto di Bari e, più in generale per il tessuto produttivo e commerciale del mezzogiorno che guarda ad oriente per lo sviluppo delle proprie ambizioni di crescita.

---

<sup>1</sup> I dati del presente paragrafo sono tratti dallo studio Italferr presentato a Roma il 28 novembre 2010



Per questi motivi, nel P.O.T 2011-2013, si prevede di riprendere la progettazione di un utilizzo intermodale della Bar-Belgrado con una linea dedicata ro/ro dal porto di Bari aprendo questo progetto a manifestazioni d'interesse sul piano quantomeno nazionale.

Nella precedente figura si può vedere l'intera rete ferroviaria serbo-montenegrina. La tratta Bar-Belgrado è, nella pianta, contrassegnata con il n.50.

L'attuale infrastruttura è lunga 457 Km, dei quali 277 in territorio serbo; 167 in territorio montenegrino e 10 di transito in Bosnia-Herzegovina. La tratta è a binario unico elettrificato, la velocità massima è 45 km ora, il minimo raggio di curvatura è 300 m. ed

una massima pendenza del 25% . Lo scenario previsto dalle attività di riabilitazione della linea prevedono, sul breve termine, di elevare la velocità a 65 Km mentre sul medio è previsto di salire a 85 Km. Per quanto attiene alle merci lo scenario previsto è di una crescita a 4.100.000 tonn. dalle attuali 1.800.000 per giungere a più lungo termine a 6.500.000.

Ciò che è interessante notare è che già la prima fase di riabilitazione sarebbe in grado di dare un impulso molto forte alla capacità di traffico. Stesso ragionamento per la capacità di transito di numero di treni passando dagli attuali 32 al giorno ai 54 nel breve termine, fino a 86 nel lungo termine.

### *Il Corridoio VIII*

Come ben noto il Corridoio VIII ha stentato ad affermarsi come priorità nel quadro delle politiche dei corridoi pan-europei. Nemmeno l'ipotesi di revisione prospettata dalla recente comunicazione " *Un bilancio per la strategia Europa 2020* " assume il Corridoio VIII come una priorità definendo un quadro finanziario di sostegno.



L'accesso al mar Nero, secondo quella prospettiva, si realizzerebbe con il "nuovo" Corridoio IV che da Amburgo taglierebbe per Budapest e poi la Romania, per giungere a Sofia e Burgas.

Vi è in questa impostazione l'idea di un aggancio esclusivo di quest'area di nuova Europa con il Nord e la Germania, trascurando in modo netto le relazioni sud-adriatiche verso l'Italia e soprattutto il ruolo dell'Albania.

Questa scelta appare tanto più criticabile nel momento in cui si prefigura un nuovo Corridoio V, Helsinki – La Valletta che scenderebbe verso il Sud Italia attraverso la trasversale Napoli-Bari, per approdare al terminale marittimo di Bari dal quale dipanare una nuova relazione marittima con Malta.

Questa visione, che riconosce il ruolo internazionale di Bari, non coglie tuttavia pienamente le prospettive di integrazione europea dell'Albania e della Macedonia che paiono, invece, una prospettiva politica non solo auspicata dai gruppi dirigenti di quei paesi ma sempre più a portata di mano.

Il Corridoio VIII, attraverso i passi da gigante compiuti dal Porto di Durazzo nel suo processo di adeguamento infrastrutturale e dei servizi offerti, appare già come una realtà concreta come quotidianamente verificabile dal traffico crescente da e per l'Albania, che in questi anni si è verificato nel Porto di Bari.

I programmi di investimento nel porto di Durazzo, con finanziamenti concessi dalla Banca mondiale e dall'OPEC, dalla BEI e dall'UE ed ancora dalla Trade and Development Agency stanno consentendo, molto rapidamente al porto di migliorare le proprie facilities, a partire da quelle dedicate ai passeggeri, l'accessibilità ed i sistemi di ICT e di security.

La connessione fra Durazzo e la capitale Tirana è di ottima qualità consentendo, nei fatti, una sorta di piena integrazione fra il porto e la capitale.

Il nuovo master plan del porto prevede, in particolare investimenti per oltre 60 mln di euro per il nuovo terminal container elevandone progressivamente la capacità fino a 200.000 teu.

Il nuovo ferry-terminal è praticamente completato e darà un impulso straordinario all'efficienza ed al comfort del transito dei passeggeri e dei veicoli nel porto.

Il progetto più complessivo prevede una nuova viabilità dedicata ai ferries, parcheggi per almeno 2000 auto, edifici per controlli e dogana oltre ad un collegamento diretto con la stazione ferroviaria.

Tuttavia gli straordinari progressi compiuti dal porto di Durazzo che hanno, nei fatti, consentito un intensificazione straordinaria dell'uso della via marittima fra l'Italia e l'Albania, con un immediato beneficio della Macedonia e del Kosovo, non possono colmare i ritardi presenti nel sistema stradale e ferroviario di penetrazione verso la Macedonia e poi la Bulgaria.

Gli studi di fattibilità e di monitoraggio portati a termine fra il 2008 ed il 2009 dal Segretariato del Corridoio VIII, sostenuto attivamente dalla Fiera del Levante, hanno messo in rilievo, sia per le strade che per le ferrovie la necessità di importanti interventi per la riabilitazione e la messa in sicurezza di queste infrastrutture.

La questione, vista con gli occhi del porto di Bari, appare concentrarsi sulla necessità di portare avanti una politica di integrazione dell'Albania e della Macedonia nell'Unione Europea e che guardi al nuovo Kosovo indipendente, entro un processo di stabilizzazione delle relazioni in tutto il quadrante Balcanico, ivi compresi la Serbia, il Montenegro e la Bosnia – Herzegovina.

Non può sfuggire a nessuno come il ruolo e l'influenza dell'Italia in questo processo di allargamento dell' UE e di stabile pacificazione dell'area siano determinanti.

L'interesse economico, politico e culturale per guardare a questa macro-area come ad un'area di prossimità, di scambi commerciali intensi e di amicizia fra i popoli appare, dalla nostra visuale, evidente e strategico.

Il Corridoio VIII va forse visto più che come un sistema " rigido" di tracciati e di itinerari, come un processo di integrazione infrastrutturale di quest'area nella nuova Europa, guardando all'insieme delle infrastrutture di quei paesi, migliorandone l'accessibilità e creando, nel tempo, anche le condizioni di nuovi assi di penetrazione est-ovest verso il Mar Nero. In altri termini una visione più "reticolare" che "lineare" a beneficio dell'accessibilità della Macedonia, del Kosovo e delle zone più periferiche dell'Albania a cui l'Italia dovrebbe guardare come parte di una strategia infrastrutturale di suo diretto interesse.

### ***I PORTI DEL LEVANTE ED IL TERRITORIO, TRA CRISI E POSSIBILITÀ DI SVILUPPO: L'AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE COME " COMMUNITY MANAGER "***

Le competenze istituzionali che la legge 84/94 assegna alle Autorità Portuali sono ben note e corrispondono, in qualche modo, ad un modello di amministrazione dei porti che, pur con diverse declinazioni, è quello che si è affermato in tutta l'Europa continentale. Sui tratta del modello basato sulle funzioni di " *landlord*" vale a dire l'amministrazione degli spazi demaniali e su quella di " *regulator* ", vale a dire quelle di controllo e regolazione esercitata nei confronti degli "attori" imprenditoriali che svolgono le operazioni portuali e le diverse attività di servizio.

Nello schema italiano non esiste una terza funzione che sussiste invece in alcuni modelli, specie nord europei, vale a dire quella di " *operator*", laddove l'Authority interviene direttamente nelle attività portuali assumendo anche una vero e proprio profilo imprenditoriale. Nella riforma italiana questa funzione, con particolare riferimento allo svolgimento delle operazioni portuali, è espressamente vietata. Vi è tuttavia una quarta



funzione che si va affermando nelle esperienze europee più avanzate, quella nota come "*Community manager*".

Si tratta di una funzione di amministrazione "attiva", esercitata attraverso un forte raccordo con il territorio, tenendo conto degli interessi che si esprimono all'interno del porto ma anche di ciò che ruota intorno ad esso.

Una funzione levatrice di consenso e di coesione sociale.

Questa idea "attiva" dell'amministrazione, non meramente notarile o sanzionatoria, si ritrova in realtà ben delineata anche fra le pieghe della legge 84/94 ed ha solo bisogno di essere ben letta ed interpretata.

Si tratta infatti, di dare un significato alle parole: "*coordinamento*", "*programmazione*" e "*promozione*" che formano il cuore dell'art. 6 della riforma portuale, un articolo cardine della legge che delinea l'identità delle Autorità Portuali.

Quelle parole, secondo l'Autorità Portuale del Levante, debbono essere interpretate nel senso che l'Authority deve qualificarsi come "*Community manager*", vale a dire un soggetto capace di contribuire all'identità ed al "divenire" del territorio.

Concretamente dunque un soggetto capace di promuovere la produzione di ricchezza, di lavoro, di sviluppo, di innovazione, di formazione, cultura e di "best practices" di sostenibilità ambientale.

In altre parole essere un soggetto attivo ai fine della promozione dell'interesse generale del territorio.

Per questo deve essere capace di proposte che compongano conflitti di interesse e promuovano la coesione sociale.

Esiste un dilemma nella pubblica amministrazione italiana: quello di saper correttamente interpretare la sintesi fra "formalità" e "burocrazia" che sole sono garanzia di terzietà e trasparenza e l'esigenza, altrettanto imprescindibile, di discendere al dinamismo del mercato e dell'economia, favorendo la crescita e la redistribuzione del reddito.

I rapporti della Banca Mondiale sulla convenienza degli investimenti nei vari paesi ci dicono che per ottenere un permesso di costruire un capannone in Italia ci vogliono 257 giorni, cinque volte di più ciò che necessita nel Regno Unito e tre volte la Spagna.

Nel nostro campo si pensi ai tempi, quasi biblici, per ottenere i permessi ambientali per effettuare dragaggi od altre attività di adeguamento infrastrutturale.

Ma il punto essenziale resta il modello di amministrazione, la modalità con la quale interpretare il proprio ruolo.

L'Autorità Portuale del Levante ha scelto e sempre di più attuerà il metodo di condividere con "gli utenti" del porto i processi decisionali, verificandone con gli stessi l'attuazione,



passando dal criterio gerarchico al criterio della vicinanza all'utenza, in virtù della costante verifica della reale efficienza delle scelte compiute.

La scelta strategica di essere " *Community Manager*" comporta una visione allargata dello stesso concetto di "utenza" non solo limitata agli operatori portuali, ma estesa agli attori del territorio portatori di interessi legittimi, istituzionali e non.

Il punto di partenza, tuttavia, per la costruzione di un rapporto armonico e sinergico fra porto e territorio è quello di riconoscere che, per un territorio, "avere" un porto rappresenta uno straordinario vantaggio competitivo.

Si veda in proposito la successiva tabella relativa agli indici di accessibilità locale alla rete di trasporto primaria relativa ai territori pugliesi ( Fonte Isfort 2006)

Il senso della tabella precedente non ha bisogno di molte spiegazioni. I territori che hanno un porto (ed un aeroporto) godono di un grande vantaggio. L'indice assegnato al territorio barese è di 16 punti superiore alla media nazionale e di oltre 30 punti alla media del mezzogiorno. L'accessibilità significa essere più vicini ai mercati di scambio delle merci e più aperti alla circolazione delle persone.

La localizzazione dei porti quindi, nata dalla sedimentazione della storia ed intrinsecamente connessa alle caratteristiche del territorio è dunque questione di grande importanza.

Come tale deve essere ponderata con grande attenzione. Infatti, le scelte di delocalizzazione che sono avvenute in molte città portuali, sono in genere il frutto dell'obsolescenza di infrastrutture portuali che, al pari di aree industriali dismesse, vengono riconvertite ad altre funzioni urbane.

I porti di Bari, Barletta e Monopoli ben lungi da essere strutture obsolete, vivono oggi una fase di grande vitalità e sviluppo.

I porti del Levante insistono dunque sul territorio ove insiste la più forte struttura economica della Regione Puglia.

<b><i>Aree</i></b>	<b><i>Indice di accessibilità</i></b>
Bari	116,0
Brindisi	104,2
Foggia	88,1
Lecce	80,1
Taranto	108,4
<b><i>Puglia</i></b>	<b><i>94,8</i></b>
<b><i>Mezzogiorno</i></b>	<b><i>85,6</i></b>
<b><i>Italia</i></b>	<b><i>100,00</i></b>

Le provincie di Bari e della BAT, sono un territorio di 3821 kmq. popolato da oltre 1.600.000 abitanti ove insistono 41 Comuni e rappresentano il 35 % dell'import ed il 50% dell'export regionale.

Il retroterra "nazionale" dei porti del Levante si estende in realtà a tutta la Puglia e la Lucania, come già notava il Volpe nel suo studio del 1939: " *il retroterra del porto di Bari è l'intera Puglia ed il materano con contatti e sovrapposizioni con i porti di Napoli e dell'Abruzzo meridionale* "

Secondo i dati dell'osservatorio sulle economie regionali della Banca d'Italia 2011, nella provincia di Bari, che nello studio comprende anche il territorio della BAT, sono collocate il 42% delle imprese totali censite nell'intera Regione.

La struttura del tessuto economico è piuttosto articolata e non si riscontra un settore nettamente prevalente su un altro pur se emerge una netta inclinazione verso il settore terziario. I primi sette settori dell'economia del territorio, per numero di imprese e di addetti, sono i seguenti:

Commercio	24,14 %
Manifatture	21,33%
Costruzioni	15,08 %
Attività Professionali	6,91 %
Servizi alle imprese	6,63 %
Alberghi e ristorazione	5,94 %
Trasporti	5,69 %

Per quanto attiene al settore manifatturiero, l'articolazione dei diversi comparti, in base alla quota percentuale del valore aggiunto prodotto è la seguente:

Macch./apparecchi mecc. Elettrici e ottici; mezzi di trasporto	21,2 %
Metalli e fabbricazione di prodotti in metallo	16,9 %
Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco	15,3%
Legno, gomma, plastica ed altri prodotti manifatturieri	11,9 %
Lavorazione di minerali non metalliferi	8,5 %
Cokerie, raffinerie, chimiche, farmaceutiche	5,6 %
Carta, stampa ed editoria	4,8 %
Industrie conciarie, cuoio, pelle e similari	4,4 %

I temi della "governance" e della competitività territoriale, debbono essere tuttavia agganciati alla situazione concreta dell'economia, ad una realtà nella quale la crisi

finanziaria si è presto piegata in recessione dando luogo a fenomeni di contrazione della domanda interna, della produzione manifatturiera, ed aumento della disoccupazione.

L'economia pugliese, nel 2010 è stata sostanzialmente trainata dalla domanda estera. Infatti l'export pugliese è cresciuto del 20% contro un aumento a livello nazionale del 15% e nel mezzogiorno, al netto dei prodotti petroliferi, del 16,9%.

Le esportazioni sono state ripartite in maniera sostanzialmente equivalente fra prodotti chimico-farmaceutici, meccanici, prodotti agricoli, pelli e calzature.

In particolare, queste tre ultime tipologie di merce, hanno visto un incremento considerevole dell'export in misura pari al 35 %. Si è trattato, in sostanza, di un forte balzo in avanti dei prodotti di qualità dell'industria olearia, vinicola e dell'ortofrutta assieme a quelli del "made in Italy".

Sul piano della partnership commerciale, l'export verso i paesi UE è cresciuto del 18% mentre verso i paesi non UE del 25%. Ancora scarso il posizionamento della produzione pugliese sui mercati emergenti dei paesi del B.R.I.C ( Brasile, Russia, India e Cina ).

Occorre rilevare come questo rilancio dell'export avvenga dopo che la crisi aveva duramente colpito il livello del commercio verso l' estero pugliese, sceso del 28% nel 2009. Questo avveniva dopo un decennio nel quale comunque le esportazioni pugliesi erano cresciute in misura minore rispetto alle altre aree del paese.

Il rilancio, come detto, è stato in buona parte affidato alle buone performances sui mercati esteri dei beni di consumo "non durevoli".

In questo contesto sembra definitivamente esaurita la spinta propulsiva dei distretti industriali che aveva segnato la dinamicità dell'economia pugliese, in particolare, negli anni '90.

Solo il distretto della calzatura di Barletta mantiene un peso significativo, rappresentando il 2% dell'occupazione nel comparto a livello nazionale.

Nel complesso, tuttavia, l'economia pugliese appare ancora chiusa ed esposta, specie in alcuni settori come il tessile ed il calzaturiero, alla concorrenza dei paesi con mano d'opera a basso costo e quindi poco attrattiva per gli investimenti esteri.

Vi sono tuttavia punte di eccellenza nel settore meccanico, nella produzione di energie alternative e nel settore chimico. In particolare la provincia di Bari è la prima in Italia per la produzione di energia da biomasse. Il porto di Monopoli, sito in prossimità dello stabilimento di uno dei più grandi produttori del settore, rappresenta, da questo punto di vista un asset fondamentale per lo sviluppo di questa attività.

Di grande rilievo per i traffici portuali è, nell'ambito della filiera agroalimentare, l'industria molitoria connessa alla lavorazione del grano duro. La Puglia con 21 molini,

(12 nelle provincie di Bari/BAT, 7 in quella di Foggia e 2 in quella di Lecce) è la prima regione d' Italia per questa specifica attività collegata alla produzione della pasta.

Altro settore di traino dell'economia è quello turistico, specialmente in termini di turismo domestico. Fra il 2001 ed il 2009 i pernottamenti di turisti italiani nelle strutture recettive della Regione sono aumentate del 36,7 % contro una media nazionale del 4,1% ed una media del mezzogiorno pari al 9,7 %.

A questa situazione largamente positiva sotto il profilo del turismo domestico, fa da contraltare una sostanziale stagnazione sul turismo estero con la significativa eccezione dei turisti provenienti dalla Germania, dalla Francia e soprattutto dall'Europa orientale.

Si è detto che alcuni elementi fondamentali della struttura economica pugliese continuano ad essere preoccupanti: vi è una riduzione dei terreni coltivati a pomodoro e frumento, gli investimenti nell'industria sono calati del 16%, il settore delle costruzioni è in forte flessione, il settore della Ricerca e Sviluppo, non più sostenuto dal settore pubblico ristagna pesantemente.

I riflessi di questa situazione ricadono soprattutto sul mercato del lavoro. Nel 2010 si sono perduti altri 15.000 posti di lavoro. Il totale dei posti di lavoro perduti dall'inizio della crisi è 64.000 unità. La Cassa Integrazione Straordinaria è aumentata del 75 %.

E' in questo complesso scenario, segnato dalla più grave crisi economica dagli anni '30 del secolo scorso, sotto la persistente pressione delle turbolenze dei mercati finanziari e della crisi dei debiti sovrani che occorre analizzare il contributo, in termini strettamente economici che i porti del Levante forniscono al territorio.

In sintesi, i porti della Levante, assumendo la scelta strategica di essere " Community Manager" , rappresentano sempre di più, un'opportunità competitiva del territorio, elevandone l'accessibilità ed essendo essi stessi, con il proprio tessuto di attività di movimentazione di merci e di persone nonché mediante la miriade di servizi che in essi vengono attivati, un importante strumento di produzione di reddito e di lavoro.

Secondo lo studio CENSIS di analisi dell'impatto economico ed occupazionale dei porti commerciali, pubblicato nel maggio 2008, il "moltiplicatore del reddito" del settore logistico portuale è pari a 2,757.

Vale a dire che per ogni 1000 euro di nuovo investimento o di domanda aggiuntiva di servizi in ambito portuale, vengono generati 2.757 euro di ricchezza nel complesso dell'economia.

Per quanto attiene invece al " moltiplicatore dell'occupazione", il CENSIS ha calcolato che, per ogni 1000 addetti attivati direttamente dal settore, le unità di lavoro che sono attivate complessivamente nel sistema sono 2.032.

E' molto difficile calcolare con certezza la ricchezza prodotta dal porto nelle sue attività dirette, tuttavia è possibile, con qualche approssimazione, tentare una quantificazione, assumendo per alcune grandezze i dati reali disponibili.

Tale "esercizio" è comunque utile per fornire un'indicazione di massima della massa di risorse economiche "movimentate" dai tre porti con le loro attività, per i passeggeri del porto di Bari i dati assunti per i calcoli sono quelli del 2010 :

<b>Stima della produzione di valore dei Porti dell'Autorità Portuale del Levante</b>		
<i>Descrizione</i>	<i>Modalità di calcolo</i>	<i>Importo complessivo stimato</i>
Valore prodotto dal settore ferry	1.395.821 pax x 100 E. ( stima AP)	139.582.100
Spesa dei croceristi	61 E ( stima ECC ) x 507.714 pax	30.970.554
Fatturato imprese portuali ex.art 16 e 17	Dato reale	9.000.000
Fatturato imprese di servizi generali	Stima AP	3.000.000
Fatturato esercizi commerciali in porto	Stima AP	1.500.000
Monte salari imprese + AP	Dato reale	7.000.000
Indotto traffico commerciale	Stima AP	5.000.000
<b>Totale</b>		<b>196.052.654</b>

Al di là dell'esattezza o meno delle stime proposte ( sicuramente prudenziali ) è possibile sostenere che i porti del Levante siano una fabbrica che "fattura" circa 200 milioni di euro all'anno. E' questo un dato economico di grande valore, specie se si prendono in considerazione gli effetti "moltiplicatori" evidenziati dal CENSIS.

A conclusioni non dissimili arrivava lo studio del Piano Strategico del Comune di Bari che calcolava un impatto di 133 milioni derivante dalle unità di lavoro dirette ed indotte ed un valore aggiunto di ulteriori 66 milioni. In totale 199 milioni di euro.

Lo scopo principale di questo Piano Operativo Triennale è dunque quello di definire le azioni affinché questo importante contributo che i porti forniscono all'economia del

territorio possa svilupparsi ed indurre ulteriori processi positivi nel tessuto economico e sociale di riferimento.

### ***L'ASSETTO E LE PROSPETTIVE DEI TRAFFICI NEI PORTI DEL LEVANTE***

#### *I porti del Levante come "polo marittimo" polifunzionale*

I porti come abbiamo visto nel precedente capitolo, sono uno dei principali elementi della competitività territoriale.

La capacità competitiva di un porto si misura, oggi, soprattutto con la sua capacità di produrre "innovazione" sul piano della cultura d'impresa e dello sviluppo del sistema dei trasporti, delle tecnologie, della tutela ambientale, e della crescita delle risorse umane.

Per questo è necessario vincere la sfida della qualità e dell'integrazione territoriale.

Riteniamo infatti il modello di "governance", nel nostro caso basato sulla cooperazione istituzionale e con le forze dell'impresa e della cultura, con quelle sociali e della società civile, un elemento stesso della politica competitiva la pari delle infrastrutture e dell'efficienza dei servizi.

E' questa la scommessa dell'Autorità Portuale del Levante e della nuova fase di programmazione che le è davanti.

Una fase che dovrà trovare l'equilibrio fra il ruolo di volano economico dei porti del Levante in grado di adeguare le infrastrutture in modo ambientalmente sostenibile e quello di essere anche aree aperte alle nuove esigenze del territorio, a quelle di un rinnovato rapporto con il mare, di un bisogno emergente di diportismo, di uso del mare turistico e ricreativo nonché alle aspettative della piccola pesca, comparto economico essenziale del nostro territorio.

E' chiaro, tuttavia, che un buon modello di "governance" non può supplire alle eventuali carenze strutturali di un porto che non sia in grado di raggiungere buoni risultati nel suo "core business" : fare arrivare e partire le navi, scaricare e caricare le merci, fare transitare persone e veicoli.

L'efficienza, la funzione e le prospettive di un porto si misurano prioritariamente dalla capacità dello stesso di rispondere, in termini di infrastrutture e servizi, alle esigenze del mercato dei traffici marittimi, dei servizi logistici e delle attività di natura turistica.

Senza questa capacità di sviluppo e di generare valore, un porto è destinato a morire, perdendo così ogni altra possibile funzione propulsiva verso l'integrazione fra il mare e la città.

Questa grande articolazione di opportunità è il senso più profondo della costruzione dell'Autorità Portuale del Levante che, dopo la fase iniziale, deve nell'immediato futuro, sapere cogliere pienamente tutte le proprie potenzialità.

Una politica di sviluppo della portualità deve sapere innanzitutto rispettare le vocazioni esistenti e su queste innestare processi evolutivi ed/o innovativi.

La specializzazione dei porti non è, di per se, un " dogma".

Come abbiamo sottolineato nel capitolo dedicato alla crisi economica, proprio la versatilità dei porti può rappresentare una strategia per rispondere adeguatamente a un periodo difficile come l'attuale.

In sostanza " *tutto si può fare purché si faccia bene*".

In altri termini varie tipologie di traffico possono convivere in una stessa struttura portuale purché siano rispettati i seguenti requisiti:

- condizioni tecnico-nautiche per l'approdo ( raggio di evoluzione della nave, pescaggio e lunghezza banchina);
- servizi tecnico –nautici adeguatamente organizzati ( piloti, ormeggiatori, rimorchiatori );
- spazi e strutture a terra adeguate alle necessità operative ed a garantire la sicurezza delle persone e dell'ambiente, senza commistioni pericolose;
- presenza organizzata degli Enti di Stato preposti a garantire le procedure ed i controlli necessarie a merci e persone per entrare/uscire dal territorio nazionale;
- fornitura delle utenze essenziali ( acqua, energia elettrica, reti telematiche );
- imprese portuali dotate di mezzi e personale adeguato;
- rete di servizi ( security, viabilità, pulizie degli ambiti comuni e degli specchi acquei, ritiro rifiuti etc.) atta ad assicurare l'efficienza e l'accessibilità degli spazi portuali;
- servizi di manutenzione delle infrastrutture e delle dotazioni esistenti;
- buoni collegamenti stradali e /o ferroviari con la rete nazionale;

Alla luce di questa impostazione si può definire l'Autorità portuale del Levante come " **un polo marittimo polifunzionale di area vasta** ", al servizio di un territorio pluri-regionale ampio che guarda ad Est ed all'area euro-mediterranea quale sbocco naturale dei propri scambi commerciali.

Nella polifunzionalità si individuano cinque diverse funzioni:

- a) transito transfrontaliero e "corridoio" logistico in riferimento al traffico ferries;
- b) commerciale al servizio del tessuto industriale dell'area vasta;
- c) turistica connessa allo sviluppo del traffico crocieristico;
- d) urbana, connessa alla fruizione turistico ricreativa del mare;

e) al servizio della pesca.

Ciascuna di queste funzioni ha bisogno di una particolare strategia di adeguamento delle infrastrutture e dei servizi, per consentire ai porti di essere costantemente all'altezza delle dinamiche del mercato.

E' su questa esigenza che si incontra una prima criticità nell'amministrazione di un porto in quanto la velocità degli adeguamenti infrastrutturali, in particolare quelli di una qualche rilevanza, marcia molto più lentamente rispetto alle dinamiche del mercato dei traffici marittimi.

Si pensi ai tempi necessari per il completamento di un iter progettuale ed amministrativo per la costruzione di una banchina ovvero per un intervento di dragaggio, confrontati con i tempi a disposizione di un armatore per decidere ed attuare le proprie strategie commerciali.

Così come, per la funzione urbana e per la pesca occorre fare i conti con le aspettative delle comunità locali e le scelte di pianificazione dei Comuni.

Fare i conti costantemente con queste esigenze, talvolta divergenti, rappresenta una delle principali sfide cui l'amministrazione di un porto è tenuta a rispondere.

Per cogliere positivamente questa sfida è indispensabile dotarsi di una strategia complessa ed articolata, capace di pianificare interventi sia a breve e che a medio termine, capace di cogliere obiettivi parziali senza perdere di vista gli obiettivi strategici di fondo che caratterizzano l'attività di pianificazione strategica essendo in grado di intervenire sia sugli aspetti "software" (servizi e governance del porto), sia su quelli propriamente "hardware" (le infrastrutture) e soprattutto capace di mantenere il necessario equilibrio fra lo sviluppo commerciale e l'uso urbano dei porti.

E' necessario quindi concepire i porti come un cantiere costantemente aperti, come un'attività nella quale si esercita un perenne "divenire", nel quale le scelte compiute difficilmente possono essere considerate definitive, dove sempre deve essere possibile creare alternative e soluzioni operative diversificate.

La programmazione deve dunque essere articolata e flessibile e contenere interventi di infrastrutturazione "leggera", di mera manutenzione sia delle banchine, delle aree comuni e dei fondali, così come lo sviluppo dei sistemi ICT, in un contesto che veda sempre più forte la partecipazione di tutti gli attori della comunità portuale e di quella locale alla formazione degli indirizzi di pianificazione strategica del porto.

Questa discrasia, fra i tempi dell'economia e quelli della pianificazione, è particolarmente evidente nel porto di Bari ove si stanno attuando ancora le opere previste dalla pianificazione della metà degli anni '70.



Nell'attuare tale pianificazione, tuttavia, l'Autorità Portuale e ha la necessità di introdurre correttivi e varianti, tali da rendere l'infrastrutturazione del porto adeguata alle esigenze dei traffici, per tipologia di navi e merceologie, per come si sono sviluppati nel corso degli anni.

Tutto ciò, come abbiamo rilevato, deve essere contestualizzato in una fase economica generale caratterizzato dalla più importante crisi economica degli ultimi cinquant'anni.

### *I traffici passeggeri in Adriatico nel periodo 2005 - 2010*

Nell'assetto dei traffici marittimi adriatici uno degli aspetti più significativi è determinato dal sempre crescente sviluppo del traffico passeggeri.

Nell'arco di cinque anni il traffico passeggeri in Adriatico è aumentato, complessivamente, del 25%, superando, ormai stabilmente, la quota di 6 milioni di passeggeri. In valori assoluti si tratta di un aumento di 1.226.148 passeggeri.

Il porto di Bari ha partecipato in veste di protagonista a questo vorticoso aumento con una quota di 448.587 unità, vale a dire il 36,5 % dell'intero incremento.

I traffici che hanno trainato questa crescita, sostanzialmente proseguita anche nella fase di crisi economica più acuta, sono stati le crociere ( a Bari cresciute ben dell' 82% ), i collegamenti con l'Albania incrementati del 32 % e quelli con la Croazia che, grazie al turismo religioso, sono cresciuti del 21%.

Molto lieve, nel corso del periodo considerato, l'incremento del traffico per la Grecia ( + 3,8 %) che come vedremo, ha sofferto maggiormente la crisi, anche in connessione con gli avvenimenti economici che hanno caratterizzato e ancora caratterizzano la vita di quel paese.

In crollo verticale invece i traffici con il Montenegro, frutto principalmente dell'inadeguatezza della flotta e delle migliori alternative ormai praticabili attraverso il porto di Durazzo.

I porti di Ancona, Bari e Venezia realizzano tutti insieme oltre il 90% dei traffici passeggeri adriatici, mentre Brindisi realizza il restante 10%.

Nel 2005 Ancona era il primo porto dell'adriatico data la forza preminente nei traffici con la Grecia. A partire dal 2006, con l'esplosione del fenomeno delle crociere, Venezia ha ripreso forza, spalmando sugli altri porti, in particolare, fino al 2009 verso Bari, i propri traffici come porto capolinea adriatico.

Il combinato disposto della crescita del traffico crocieristico con quello albanese, anche grazie alla nuova organizzazione di quel traffico da parte dell'Autorità Portuale ha portato Bari, negli anni 2007, 2008 e 2009, ad essere il primo porto adriatico per i passeggeri.

Nel 2010 lo spostamento ad Ancona di una nave della Compagnia MSC ha favorito il recupero di Venezia nel detenere il maggiore "share" della movimentazione di passeggeri in Adriatico.

Sarà sostanzialmente la capacità dei porti di accogliere le grandi navi da crociera di oltre 330 mt. che deciderà nei prossimi anni la sorte dei porti adriatici, ferma restando la primazia di Venezia come porto capolinea.

La competizione si svolgerà quindi in termini di capacità di banchine e di quei servizi a terra che possono qualificare un porto come "home port" assegnandogli quindi un traffico proprio e non di mero transito.

**Quote di mercato nel traffico passeggeri 2005 – 2010 nei principali porti  
adriatici  
( traghetti + crociere )**

Porto	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Movimentazio ne tot.</b>	<b>4.911.43 8</b>	<b>5.050.56 6</b>	<b>5.229.77 0</b>	<b>5.632.77 4</b>	<b>6.011.35 4</b>	<b>6.137.58 6</b>
Bari	30%	31%	34%	33%	33%	31%
Venezia	26%	27%	27%	28%	31%	33%
Ancona	31%	31%	29%	27%	26%	27%
Brindisi	12%	9%	8%	9%	9%	8%
Trieste	1%	2%	2%	2%	1%	n.d.
Ravenna	0%	0%	0%	0%	0%	n.d.

( elaborazione Autorità Portuale del Levante su dati Autorità portuale di Ancona )

### *Focus sul settore crocieristico*

#### *LO SCENARIO INTERNAZIONALE E L'AREA MEDITERRANEA*

Da una panoramica sull'andamento del turismo crocieristico a livello internazionale, si rileva che il trend di crescita del settore ha riguardato l'intero mercato mondiale.

Il movimento turistico mondiale generato dalle crociere riveste, anzi, un rilievo notevole proprio in considerazione della costante crescita del comparto e del conseguente impatto economico. Dai circa 700 mila crocieristi del 1970, si è passati ai 4,5 milioni degli anni Novanta, per arrivare infine ai 19 milioni nel 2010.

E secondo i dati di CLIA - *Cruise Line International Association* (la principale associazione mondiale di operatori di crociere con sede a Miami), il trend positivo continuerà perlomeno fino al 2015, quando i turisti delle crociere arriveranno a 25 milioni.

Attualmente, quello delle crociere è l'unico comparto della macro industria turistica a non aver fatto registrare mai battute d'arresto, anche negli ultimi anni investiti dalla perdurante crisi.

Il Nord America continua ad essere il principale mercato di origine dei passeggeri, tuttavia l'Europa sta guadagnando punti sia come mercato di origine che di destinazione. In particolare, l'area Mediterranea rappresenta il 18% del totale, mentre il primo bacino di destinazione delle navi da crociera rimane l'area caraibica (35%).

Secondo un'indagine condotta dall'ECC – European Cruise Council (associazione che riunisce 30 compagnie crocieristiche europee come membri e 34 associate) nel 2010, 1,2 milioni di passeggeri provenienti da altri continenti hanno scelto di trascorrere una vacanza in crociera in Europa.

Il rapporto mostra che il settore ha generato 35,2 miliardi di beni e servizi con un booking che è aumentato del 9,3% rispetto al 2009 in Europa restando driver del mercato globale con il 30%.

Il 2010 è stato, dunque, un anno record: sempre secondo tale rapporto, lo scorso anno 5,5 milioni di europei sono andati in crociera, con un beneficio su tutto il territorio sulle coste europee, dando impiego ad oltre 300.000 persone in tutta Europa.

Tra il 2011 ed il 2014 l'industria europea investirà 10,8 miliardi di euro in 23 nuove navi con una capacità di 60.630 passeggeri in più, costituendo un'importante fonte di impiego nel settore navale e dei servizi. La costruzione di queste nuove navi darà un ulteriore impulso a molte destinazioni europee, guidando lo sviluppo turistico, generando investimenti in infrastrutture e creando posti di lavoro diretto ed indiretto nelle regioni costiere e nelle isole.

Per quanto riguarda la tipologia delle imbarcazioni commissionate, si nota come, nonostante il trend generale sia costruire navi sempre più grandi e con maggiori capacità, gli ordini riguardano anche diverse imbarcazioni di dimensioni piccole e medie che contribuiscono a mantenere alto livello di diversità del prodotto-crociera.

### *Il contesto italiano*

Il trend positivo viene registrato dunque anche nei porti italiani e nel contesto europeo, all'Italia viene riconosciuto, un ruolo di traino del settore crocieristico, non solo per il movimento passeggeri che è in grado di generare grazie ai suoi numerosi porti che la

collocano in una posizione di tutto riguardo nell'area del Mediterraneo, ma anche per la consistente flotta di navi che possiede.

Sempre, secondo i dati dell'European Cruise Council (ECC), l'Italia detiene anche il primato, rispetto ai paesi europei, per la costruzione di navi (1 miliardo 350 milioni di euro spesi nel 2009), per spese dirette (4 miliardi 300 milioni di euro nel 2009) e per occupati (96 mila circa nel 2009).

Le stesse indagini dell'ECC rilevano, per l'intero mercato europeo, grandi potenzialità di crescita nel settore, il quale, con 5,45 milioni di crocieristi nel 2010, conferma il trend di sviluppo già avviato nel 2007, per il quarto anno consecutivo, infatti, si è assistito ad un incremento a due cifre nel numero di passeggeri che, nel 2010, è aumentato del 12% rispetto allo stesso periodo del 2009.

La crescita ha riguardato tutti i principali mercati europei di origine della domanda crocieristica; i primi due paesi, per numero di passeggeri, sono Regno Unito e Germania che hanno prodotto un incremento rispettivamente del 6% e del 19% rispetto al 2009.

L'Italia, con circa 880mila passeggeri, ha superato dell'11% il dato dell'anno precedente. Dall'analisi dell'andamento mensile del turismo crocieristico, si può notare che la domanda presenta una stagionalità meno accentuata rispetto ad altri prodotti turistici. Esiste comunque una crescita nei movimenti dei passeggeri nella stagione estiva, con picchi nel mese di agosto, ma, i dati nei porti considerati, evidenziano una buona tenuta anche nei mesi compresi tra maggio e novembre.

In Italia il traffico passeggeri si è concentrato principalmente in 5 regioni: il Lazio che ha coperto il 20% del totale, la Liguria (18%), il Veneto (17%), la Campania (14%) e la Sicilia (11%), anche se il settore ha coinvolto complessivamente quasi tutte le regioni affacciate sul mare con disponibilità di porti in grado di ospitare navi da crociera.

Nel 2010, Civitavecchia, con quasi 2 milioni di passeggeri, è stato il porto che ha rilevato il maggior traffico, vanno però segnalati anche gli ottimi risultati, in termini assoluti, registrati nei porti di Venezia (1.617.011), Napoli (1.139.319), Genova e Livorno.

Sempre in termini di tasso di crescita, nel decennio 2000-2010, l'incremento più consistente si è avuto nel porto di Bari (+737%) seguito da quelli di Savona, Catania, Civitavecchia e Venezia.

### *I traffici dei porti del Levante nella crisi economica*

Abbiamo già preliminarmente analizzato il quadro generale di crisi nel quale si sviluppa la prospettiva del presente P.O.T 2011-2013.

Il porti del Levante debbono fare tesoro di questi accadimenti e dotarsi di un assetto in grado di rispondere alle mutate condizioni generali del mercato.

In primo luogo occorre evidenziare come i porti del Levante non siano stati esenti dal risentire degli effetti della crisi globale.

Hanno pesato e pesano tuttora gli effetti della gravissima crisi greca, la contrazione della domanda interna e la flessione della produzione industriale.

Il traffico di mezzi pesanti sulla linea da e per la Grecia è quello più direttamente assimilabile al traffico container, al servizio diretto dell'industria e della grande distribuzione.

La flessione del 2009 è stata pari al 19,5 % simile, seppure leggermente inferiore a quella di Brindisi ( 22 %) e rappresenta un dato coerente con le tendenze generali. Il 2010 ha confermato, ancora in leggera flessione ( 0,8%).

Sono lontanissimi i dati del 2007, anno del record di traffico pesante nel porto di Bari.

Questa grave flessione è giunta dopo un incremento nel biennio 2006-2007 di oltre il 44 %, in una fase alta della crescita nei paesi dell'hinterland che dall'Anatolia giunge fino alle Repubbliche caucasiche ed all'Iran e che rappresenta, come abbiamo a lungo analizzato, l'asse di penetrazione verso est dei traffici stradali che attraversano il porto di Bari.

Anche le merci convenzionali hanno sofferto fortemente gli effetti della crisi.

Per Bari, in particolare il 2008, con 1.215.338 tonnellate movimentate, è stato un vero e proprio "Annus horribilis".

Sono state perse, rispetto al 2007 ben 486.000 tonn., oltre 1/3 delle rinfuse movimentate. Nel 2009 grazie soprattutto alla forte ripresa della movimentazione del grano si è registrato un incremento per taluni versi straordinari pari a 504.000 t. che hanno portato le rinfuse ad una crescita del 47 %.

Il recupero di Bari si è ben stabilizzato nel 2010 segnando un volume complessivo di traffico di poco inferiore al 2007, anno migliore degli ultimi cinque, con le rinfuse avanti di del 27% ed i cereali del 31 %.

E' stata dunque la domanda crescente dell'industria molitoria a trainare la ripresa.

Il porto di Monopoli, grazie anche alla piena entrata in funzione della nuova banchina di Tramontana, ha vissuto apparentemente meglio la stagione della crisi. Tuttavia se si scava oltre le cifre globali, molto positive, nel 2009 i traffici di sabbia per la lavorazione del vetro abbia ceduto quasi del 20% e le pur trascurabili, dal punto di vista quantitativo, merci varie sono pressoché scomparse.

E' stato il raddoppio del traffico collegato alla lavorazione del biodiesel, possibile grazie alla nuova infrastruttura, a compensare una situazione che altrimenti sarebbe stata preoccupante.

Nel 2010 è stata invece la ripresa della sabbia, segno di una maggior vitalità dell'industria manifatturiera, a trainare un nuovo risultato lusinghiero da parte di Monopoli che ha segnato un incremento del 13,26 %.

Ma è Barletta il porto più "industriale" fra quelli del Levante ad aver sofferto maggiormente. Non a caso si tratta di un porto attualmente senza traffici di "nicchia", come possono essere il biodiesel a Monopoli o il grano a Bari che riescono a compensare congiunture negative.

Nel 2009 Barletta è stata falciata, perdendo quasi il 30% sul totale con punte molto gravi come il traffico di cemento che, per effetto della crisi edilizia ha perso il 66 %.

Il 2010 è stato maggiormente positivo anche se i volumi totali son ancora lontani da quel milione di tonnellate che rappresenta il trend normale di traffico dello scalo ofantino.

Ma in particolare appare molto rilevante la ripresa di una maggiore varietà di tipologie di merce che fanno ben sperare circa segnali di ripresa dell'economia del territorio.

La ridefinizione degli spazi disponibili in banchina e lo spirito di collaborazione fra le imprese, promosso fortemente dall'Autorità portuale ha portato, a fine 2010, alla significativa novità dell'apertura di una nuova linea full container della MSC fra come feeder fra Bari e Gioia Tauro con precedentemente una rotazione nel porto di Durazzo. Dopo prime difficoltà dovute alla difficile operatività del terminal container di Durazzo la linea è stata cambiata con rotazione ad Ancona e ciò ha conferito alla linea una maggiore regolarità .

Delle prospettive di questa nuova linea e delle iniziative da adottare per consentirne il consolidamento parleremo in un successivo paragrafo.

Altro elemento decisivo è stato l'affermarsi di un'organizzazione del lavoro ad un tempo flessibile ed ordinata, basata sull'istituzione dell'impresa ex.art.17 e sull'irrobustimento e riqualificazione dell'impresa di servizi autorizzata.

Tutti questi fattori hanno consentito di dispiegare pienamente le potenzialità dell'area commerciale del porto di Bari.

Ma per comprendere la struttura dei traffici baresi e le scelte strategiche che discendono da tale analisi, occorre soffermarsi sul traffico di linea con l'Albania, traffico di nicchia per eccellenza del porto di Bari sul quale, come si evince dalla successiva tabella il nostro scalo gode di una posizione dominante su scala nazionale:

<b>Ripartizione traffico passeggeri con l'Albania – anno 2009</b>		
Bari	786.505	76 %
Brindisi	163.162	16 %
Ancona	48.600	4,7 %
Trieste	34.254	3,3 %
Fonte AP Ancona		

Il 2010 è stato un anno cruciale per il traffico con l'Albania, segnato da due fatti "storici" : in primo luogo l'entrata in vigore dello " Stockholm Agreement", l'emendamento alla convenzione SOLAS relativo alla compartimentazione dei traghetti che ha, nei fatti, collocato fuori mercato molte navi che operavano sulla tratta Bari – Durazzo; in secondo luogo, con la definitiva privatizzazione della Tirrenia, si è registrato l'abbandono della flotta pubblica della linea che l'Adriatica iniziò nel 1991 alla caduta del regime comunista albanese, contribuendo in maniera determinante ad aprire una fase nuova per il porto di Bari e per l'assetto dei traffici in Adriatico.

Questi fatti hanno profondamente modificato il panorama armatoriale e dei vettori sulla linea. L'acquisto del traghetto " Domiziana " da parte della Compagnia Adria Ferries, che fa capo a gruppo Frittelli di Ancona, ha conferito a questa società il maggior potenziale di stiva sulla linea ove la concorrenza rimane molto agguerrita. Si affacciano nuove società italiane (Adriatica Traghetti) o miste italo-albanesi (Albanian Ferries ), si consolidano i vettori greci come Ventouris e European Seaways e non mancano, nel periodo estivo, le presenze di vettori stagionali come Agoudimos Line.

L'aspetto principale di questo cambiamento è che le navi che hanno sostituito quelle che precedentemente erano sulla linea sono più capienti e di maggiori dimensioni.

Questo dato è ben esemplificato dai dati parziali disponibili di confronto fra giugno 2010 e 2011: nei primi sei mesi 2011 sono stati movimentati 270.767 passeggeri contro 240.694 del 2010, ciò è però avvenuto con una riduzione degli approdi che sono stati 495 nel 2011 contro i 590 del 2010. Ciò significa che, in media, per ogni viaggio sono stati trasportati 547 passeggeri contro i 497 del 2010.

Meno navi dunque ma più capienti.

Fino al 2010 questo traffico è stato distribuito, per quanto attiene a passeggeri ed auto, secondo quote pressoché costanti nel corso dell'anno da almeno 12 anni a questa parte: 14 % a luglio, 28 % ad agosto, 10% sia a settembre che a dicembre. In sostanza in quattro mesi viene movimentato il 62% dell'intero traffico annuale.

Nel 2011, anche per effetto dell'abolizione dei visti potrebbe registrarsi qualche leggero scostamento sul piano della distribuzione su base annuale.

Più costante l'andamento traffico pesante, con la sola eccezione del 2009 che, in Agosto, a causa della maggiore offerta di stiva ( anche fino a 15 partenze giornaliere ), ha visto aumentare del 16 % il numero dei TIR imbarcati e sbarcati .

Ancora più indicativo dell'evoluzione strutturale del traffico albanese è l'andamento della movimentazione dei bus.

Nel 2005 i bus movimentati erano 1224, nel 2010 sono stati 2816 si tratta di un incremento del 130%, quasi integralmente ad ascrivere alla nuova organizzazione del traffico sulla colmata di Marisabella oltre ovviamente alla maggiore offerta di stiva.

E' chiaro tuttavia che i due fattori vanno di pari passo: la migliore organizzazione a terra ha consentito più offerta di stiva la quale ha indotto una maggiore domanda di trasporto bus dall'intera Europa.

Se dunque il traffico si è sempre distribuito nell'anno secondo "picchi" omogenei nei quattro mesi di punta, bisogna rilevare come la capacità del porto di assorbire i picchi sia diventata eccezionale fra il 2007 ed il 2009. Considerando il picco di agosto, il porto è riuscito ad assorbire il 50,82 % di passeggeri in più rispetto al 2006, quando, con 155.000 il porto venne addirittura chiuso per eccesso di congestionamento.

Ad agosto 2009 sono transitati, in piene efficienza, 234.000 passeggeri. Il 2010 ha confermato tutte le potenzialità del traffico albanese/kosovaro con oltre 791.000 passeggeri ed un leggero incremento dello 0,5% sull'anno precedente.

Altro traffico di "nicchia" che deve essere seguito con la massima attenzione è quello relativo al turismo religioso verso la Croazia alimentato dalla diffusa devozione popolare verso la Madonna di Medjugorje.

Che il turismo religioso sia alla base del fortissimo incremento della domanda di trasporto via ferry verso la Croazia si può desumere facilmente dai dati relativi al traffico dei bus sulla linea Bari-Dubrovnik : nel biennio 2008/2010 il traffico è aumentato del 111,51%. Il traffico auto, legato al turismo vacanziero è incrementato solo dell'1,22%.

Anche in questo caso è fondamentale il fatto che il porto, grazie agli spazi di Marisabella ed all'organizzazione di viabilità sia in condizione di accogliere e smistare un grande numero di bus in imbarco e sbarco nella stessa serata.

Per quanto attiene il traffico crocieristico, come già detto, Bari ha visto in cinque anni (2005-2010) una crescita dell'82%. Questo incremento esponenziale è frutto della crescita dimensionale delle nuove unità che Costa e Msc hanno posizionato su Bari e della possibilità di ormeggiare contemporaneamente due unità di tali dimensioni grazie al completamento delle nuove banchine 10 e 11 ( Darsena di ponente ).



Il 2010 è stato un anno di transizione considerata la scelta Msc di posizionare, per motivi commerciali, un'unità su Ancona. L'ingresso di un nuovo vettore (Royal Caribbean Cruise Line) e le crociere invernali di Msc prospettano un 2011 fortemente positivo.

Per questo forte incremento della domanda nel settore crocieristico, l'Autorità portuale ha progettato il raddoppio dell'attuale Terminal Crociere e la costruzione di uno sporgente di 50 x 350 mt. lineari in grado di assicurare l'ormeggio in sicurezza di due unità da 330 metri. Il nuovo assetto del porto nell'area crociere garantirà il posizionamento contemporaneo anche di quattro unità di grandi dimensioni.

*Una strategia per lo sviluppo dei traffici, "i porti flessibili": fare meglio ciò che già si fa bene e nuovi traffici di "nicchia".*

Come abbiamo visto, in tempi di crisi occorre tentare di mantenere i propri punti di forza e saper diversificare per cogliere le nuove opportunità.

La possibilità di rispondere alla variabilità dei traffici è sostanzialmente da ricollegarsi al modello organizzativo di cui i porti si sono dotati che può, sostanzialmente riassumersi nel mantenimento della pubblicità delle banchine e delle aree in modo da assicurare la massima ottimizzazione degli spazi e degli ormeggi disponibili senza i vincoli che sorgono dalla concessione di banchine.

E' chiaro che tale scelta è connessa anche alle dimensioni limitate dei porti del Levante e tuttavia l'ottimizzazione e la flessibilità degli spazi non è mai un fatto scontato.

Il porto di Bari, nel 2007, ha assunto la decisione di aprire una nuova area attrezzata per i traffici Albania, Croazia e Montenegro sulla colmata di Marisabella con l'implementazione di un massiccio servizio di viabilità tale da assorbire con ordine il flusso imponente di mezzi e passeggeri.

Il completamento della darsena di Ponente nel 2008 ha consentito la separazione dei flussi di traffico e lo spostamento definitivo dei traghetti dall'area commerciale.

Il modello che l'Autorità portuale del Levante intende perseguire è quello di un porto pubblico e "modulare", capace cioè di adattarsi alle diverse necessità operative e del traffico senza i vincoli di concessioni di banchine e strutture tali da limitare il dispiegamento di un simile modello.

Al di là delle motivazioni di legittimità, che hanno peraltro già passato il vaglio di due gradi di giudizio amministrativo, l'annullamento della concessione ventennale alla società Bari Porto Mediterraneo, espressione di un coacervo di interessi privati eterogenei e prevalentemente estranei alle problematiche portuali, ha rappresentato una necessità strategica e programmatica, connessa alla possibilità di assicurare al porto la massima

duttività nell'utilizzo delle aree e delle strutture dedicate al traffico, consentendo pienamente all'Autorità Portuale di esercitare le proprie funzioni istituzionali di promozione, controllo e pianificazione.

Il modello organizzativo e gestionale che abbiamo denominato "*porto flessibile*", si basa su un adeguamento delle infrastrutture che coglie le evoluzioni del mercato sul **medio periodo**, su scelte organizzative nell'assetto della gestione degli spazi e banchine tali da assecondare le dinamiche di mercato sul **breve periodo**, sulla promozione di iniziative innovative in grado di cogliere traffici di "nicchia" o nuove potenzialità che, guardando al **futuro**, non hanno ancora trovato un'espressione compiuta.

Sul piano infrastrutturale, **dal punto di vista funzionale**, le scelte di fondo previste dal P.O.T 2011-2013 sono:

a) assicurare, attraverso il completamento di **Marisabella**, lo spostamento in quel sito del "terminal Grecia" ed il definitivo riassetto dell'area passeggeri "extra-Schengen" con strutture stabili e più accoglienti;

c) completare in tutti i porti un **piano di dragaggi** di manutenzione operativa in modo da realizzare, in primo luogo, l'opzione "*quota 8*". Ciò significherebbe in particolare per Barletta e Monopoli poter accogliere navi da 10.000 tsl oggi precluse al traffico in questi porti; il piano dovrà altresì, anche attraverso il completamento delle diverse opere previste, migliorare l'accessibilità delle banchine del porto di Bari;

d) realizzare **nuovo sporgente** di 350 mt presso la Darsena di Ponente per rispondere alle nuove esigenze del mercato crocieristico, adeguando altresì il Terminal Crociere per la contestuale operatività di più navi;

Sul piano dello sviluppo dei traffici commerciali la scelta proposta dal P.O.T è quella della "**diversificazione regolata**" dei traffici.

Ciò significa non escludere a priori alcuna tipologia di merce salvo quelle che, per nocività e/o pericolosità, siano oggettivamente incompatibili con la collocazione dei porti e l'eventuale commistione con traffici passeggeri. Per consentire questa strategia si individuano le seguenti azioni:

a) rafforzare l'attività di **vigilanza e regolazione** dell'Autorità portuale in materia di svolgimento delle operazioni portuali. Tali attività, che comportano prescrizioni e obblighi da parte delle imprese, devono essere correttamente intese come lo strumento che consente, nei nostri spazi ristretti, di gestire diverse tipologie di merce e la commistione con gli altri traffici. Soddisfare questa esigenza, vale a dire riuscire a movimentare varie merci in spazi ristretti, tutelando sicurezza delle persone e dell'ambiente. E' questo uno dei campi di azione più delicati dove si deve sperimentare l'efficacia di una "governance" cooperativa come quella che abbiamo delineato nei capitoli iniziali del P.O.T. Un esempio

di questa "regolazione-cooperativa" è l'attività di regolazione del traffico dei veicoli pesanti destinati al trasporto del grano nel porto di Bari. E' stata imposta la sosta obbligata agli autisti sullo sterrato di Marisabella ma contestualmente è stato fornito loro un servizio di scaglionamento "guidato" dell'accesso alla Darsena di Levante. Questa soluzione, di per se semplice e banale, ha consentito sia la minore congestione del porto che una maggiore fluidità delle operazioni commerciali. L'opzione della **flessibilità regolata** deve essere considerata la modalità di approccio per consentire in tutti i porti lo sviluppo dei nuovi traffici che già si prospettano ( sale, carbone, fertilizzanti, impiantistica, prodotti chimici ) , in modo sicuro ed efficiente;

b) **consolidare** il traffico container presente nel porto di Bari funzionale alle esigenze di ridurre i costi e migliorare l' import/export delle aziende del territorio. Per fare ciò occorre migliorare alcuni disservizi derivanti proprio dalla coesistenza dell'area container all'interno di un terminal " multipurpose" quale deve essere considerata la darsena di Levante. In particolare occorre modificare il Piano di security container avendo verificato, dopo la sperimentazione di otto mesi, l'esistenza di alcuni doppioni nei controlli che risultano appesantire il traffico. In secondo luogo, poiché il mercato manifesta grande interesse per la movimentazione di alcuni prodotti classificati come ADR ( vernici, detergenti) occorre individuare una area e le procedure per consentire lo stoccaggio di tali materiali;

c) qualora il mercato lo richieda e si sia in presenza di effettivi piani di sviluppo, consentire l'installazione di impianti di **stoccaggio**, compatibili con la tutela ambientale ed il mantenimento dei traffici già esistenti , che favoriscano la crescita dei traffici e l'occupazione;

d) il tema delle aree di **stoccaggio** deve essere affrontato anche a partire dalla sottoutilizzazione del Magazzino coperto già sito presso la Darsena commerciale del porto di Bari per il quale, ferma la tutela dell'investimento effettuato, deve essere promossa un'iniziativa da parte delle imprese già presenti ovvero promossa un'iniziativa rivolta al mercato che eviti la rimessa dell'area nel pristino stato con la conseguente demolizione di un bene in perfetta efficienza ma per il quale, ad oggi, non sono stati adempiuti gli obblighi di concessione;

Per quanto attiene invece lo sviluppo di nuove iniziative e/o il consolidamento di traffici di "nicchia" si propone che l'Autorità Portuale, nell'ambito della propria funzione di promozione dello sviluppo intraprenda le seguenti azioni:

a) attivare una linea ro/ro tuttomerchi o ro/pax con relative abilitazione che consenta il **trasporto di materiale ADR**, attesa la forte vitalità del settore chimico negli scambi commerciali con l'Est ed i Balcani;

- b) incentivare la diversificazione dei collegamenti con il Montenegro incrementando la linea Bar-Bari come **linea crocieristica dedicata ai turisti russi** ed al culto di S. Nicola;
- c) riprendere l'idea di sviluppo di traffico intermodale ferro/marittimo attraverso la direttrice ferroviaria **Bar-Belgrado**;
- d) sperimentare, utilizzando eventualmente la progettazione comunitaria per lo sviluppo delle relazioni inter-adriatiche, lo sviluppo di una **linea stagionale Monopoli-Ploce** per cogliere le opportunità, ancora ampie, del turismo religioso verso Medjugorje, attesa altresì la maggior vicinanza del porto croato al centro di culto bosniaco;
- e) promuovere, considerato il successo della linea Ravenna –Bari – Corinto, per il periodo nel quale fu attivata, l'attivazione di una **linea ro-ro longitudinale di cabotaggio**, dedicata in particolare ai pezzi speciali ed all'impiantistica fuori sagoma per i quali è dimostrata l'esistenza di un mercato;
- f) proseguire per il porto di **Monopoli** l'azione che lo ha già portato ad essere oggetto dell'interessamento di alcune compagnie armatrici, come scalo privilegiato per unità da crociera di piccola stazza ma ad alto valore aggiunto. L'obiettivo è quello di farne un **punto di transito per il segmento delle navi da crociera del lusso**, quelle afferenti le categorie premium e luxury che insieme coprono sul mercato globale, rispettivamente il 27 e 8% della flotta .

*Alcuni elementi previsionali : scenario 2015*

E' chiaro che, sulla base degli elementi di contesto testé delineati che rendono il quadro economico internazionale assai incerto è possibile soltanto indicare alcuni dati tendenziali che dovrebbero fare riferimento alle potenzialità dei porti una volta completati i programmi di infrastrutturazione e realizzate con successo le azioni di miglioramento dei traffici attuali e della promozione di nuovi servizi marittimi.

Ricordiamo, in sintesi i principali obiettivi previsti:

- a) completamento della colmata di Marisabella ( Bari)
- b) raddoppio terminal Crociere ( Bari )
- c) costruzione sporgente Darsena di Ponente ( Bari )
- d) dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Bari )
- e) prolungamento Molo di Tramontana ( Barletta )
- f) delocalizzazione depositi API ( Barletta )
- g) dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Barletta )
- h) riqualificazione radice Molo Tramontana ( Monopoli )

- i) acquisizione aree ex SICIE e riqualificazione aree Italcementi ( Monopoli)
- j) dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Monopoli )

Obiettivi 2015:

pax crociere ( Bari ) : 800.000

pax traghetti ( Bari) : 1.500.000

totale pax Bari : **2.300.000 unità**

Tir: 200.000 ( Bari )

Teus: 30.000 ( Bari )

Merci varie su rotabili: 3.800.000 tonn ( Bari )

Merci convenzionali e container: 2.300.000 ( Bari )

Totale merci Bari: **6.100.000 tonnellate**

Merci convenzionali Barletta : **1.400.000 tonnellate**

Merci convenzionali Monopoli : **500.000 tonnellate**

Totale pax crociere Monopoli: **3000 unità**

Totale pax traghetti Monopoli: **20.000 unità**

**Totale merci Autorità Portuale del Levante: 8.000.000 tonnellate**

## **L'ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE DEI PORTI DEL LEVANTE: PROGRAMMAZIONE, INTERVENTI, PRIORITÀ;**

Dopo la nascita dell'Autorità Portuale i traffici nel Porto di Bari hanno seguito un trend sempre positivo, soprattutto per il traffico passeggeri che lo ha fatto diventare leader nell'adriatico.

Gli incrementi di traffico sono stati dovuti sia all'aumento del numero delle navi, traghetti e passeggeri, che hanno scalato a Bari ma anche all'utilizzo di una flotta con navi di dimensioni sempre maggiori.

La risposta infrastrutturale con cui si è cercato di rispondere a queste sempre maggiori esigenze di banchine d'ormeggio e di aree di sosta è stata solo parzialmente tempestiva perché solo i lavori di ampliamento della Darsena di ponente sono stati portati a termine, fra l'altro con largo anticipo rispetto alle previsioni contrattuali.

La strategia avviata negli ultimi anni, pertanto, è stata disegnata tenendo conto della necessità di migliorare le condizioni di operatività portuale in presenza di una dotazione infrastrutturale ancora lontana dalla sufficienza.

Si tenga conto che la politica di sviluppo delle infrastrutture è uno dei pilastri sui quali è possibile costruire una nuova fase di sviluppo quando l'attuale fase depressiva sarà finalmente alle nostre spalle.

L'importanza di una politica di sviluppo infrastrutturale è ancora più forte nel Mezzogiorno. Secondo il documento comunitario " *Assessing the regional Economy Effects of E.U investments* " nel sud Italia, ogni euro investito in infrastrutture di trasporto genera un fattore moltiplicativo di 8 euro.

Nel porto di Bari, la messa in esercizio delle nuove banchine della Darsena di ponente, opportunamente attrezzate con tre sistemi di ancoraggio di tipo innovativo con boe a zattera dotate di ganci da 100 T, ha consentito di avviare un programma di riorganizzazione delle funzioni portuali delle varie darsene affidando destinazioni specifiche ed eliminando le commistioni tra il traffico merci e quello passeggeri.

La Darsena di Levante, con esclusione delle banchine immediatamente prossime al Terminal Crociere, è stata, quindi, destinata esclusivamente alle navi commerciali eliminando da un lato le limitazioni che la presenza dei traghetti comportavano ad alcune lavorazioni (vedasi la banchina adiacente ai silos granari) e dall'altro consentendo alle agenzie marittime di programmare in maniera ottimale l'arrivo delle navi senza più dover tener conto degli utilizzi "saltuari" ma "molto frequenti" di traghetti e navi da crociera.

La Darsena di ponente, poi, ha consentito di potenziare l'offerta di ormeggi per i traghetti comunitari ma soprattutto di aumentare, sia in termini di numero che di grandezza, la ricettività delle navi da crociera.

La Darsena interna, infine, con piccoli interventi di pulizia sui fondali, è stata resa più operativa in termini di ricettività di traghetti extra-Schengen potendo altresì contare, nei momenti di picco di traffico, delle banchine del Molo di ridosso, con l'adiacente Stazione Marittima ausiliaria.

Questa riorganizzazione delle funzioni delle banchine è stata poi associata ad una sempre più organizzata gestione del preimbarco sui traghetti che è stata sviluppata sulla porzione già disponibile della Colmata di Marisabella con la creazione di aree per il check-in, la sosta ed il ristoro.

I risultati del programma di riorganizzazione sinteticamente illustrato sono palesi e riconosciuti anche dagli scettici del primo momento che ritenevano impossibile modificare prassi ed abitudini consolidate. I benefici apportati al porto sia in termini di aumento della capacità di gestione di sempre maggiori flussi di persone e merci ma anche di vivibilità degli spazi operativi hanno fatto emergere in maniera generalizzata l'esigenza di portare a compimento questa riorganizzazione.

Fondamentale risulterà, a tal fine, il completamento della Colmata di Marisabella che consentirà:

1. di realizzare, prima con ormeggi provvisori e successivamente alla realizzazione di opportune opere di potenziamento infrastrutturale, una darsena per l'ormeggio di tre/quattro traghetti di nuova generazione da utilizzare per i collegamenti Schengen;
2. di migliorare, rendendole definitive, le infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri in fase di preimbarco attraverso la realizzazione di un nuovo Terminal Passeggeri;
3. di potenziare la viabilità interna al porto, dal varco di accesso sino al Varco Pizzoli, creando corsi distinte per mezzi in transito, mezzi utilizzati per il trasferimento delle merci al/dal porto, mezzi di servizio oltre che adeguate corsi di emergenza.

La creazione della nuova Darsena di Marisabella consentirà di specializzare la Darsena di ponente per il traffico crocieristico consentendo, anche grazie al potenziamento infrastrutturale già programmato per l'ampliamento del Terminal Crociere e la realizzazione di un nuovo dente di attracco, l'approdo contemporaneo fino a cinque navi da crociera con lunghezze dai 250 ai 350 metri di lunghezza.

L'auspicabile modificazione dei confini dell'U.E., con l'ingresso di Albania, Croazia, Montenegro e Turchia, renderebbe ancora più efficace l'azione di riorganizzazione programmata perché consentirebbe, superata la distinzione tra i flussi di traffico, di

disporre di 10/12 ormeggi per traghetti di varia lunghezza e pescaggio fra il Molo S.Vito e la futura Darsena Marisabella.

Un ulteriore significativo contributo al miglioramento dell'efficienza complessiva del porto di Bari sarebbe quello fornito dalla realizzazione dell'approdo turistico previsto presso il Molo S.Cataldo con la correlata creazione di una seconda imboccatura destinata esclusivamente alle imbarcazioni da diporto.

L'attuale funzione a supporto del diporto troverebbe da un lato un potenziamento dell'offerta in questo specifico segmento dell'attività portuale, con un incremento di 400/500 posti barca rispetto al migliaio già presenti all'interno del Porto di Bari, e dall'altro un aumento della sicurezza alla navigazione eliminando l'interferenza con le navi che sempre in numero maggiore entrano ed escono dall'imboccatura principale.

#### SCHEDA DEGLI INTERVENTI PREVISTI

**Intervento: Porto di Bari - Ristrutturazione ed ampliamento Terminal Crociere con creazione corridoi di collegamento con le banchine operative**

Importo totale: € 5.000.000,00

Previsione ultimazione lavori: Maggio 2013

#### Descrizione

Finalità del progetto è la costruzione di un nuovo edificio in ampliamento al Terminal Crociere esistente al fine di assecondare l'aumento dei traffici potenziando le infrastrutture dedicate all'accoglienza turistica con l'obiettivo di consolidare la presenza delle Compagnie che già scalano il porto e predisporre a ricevere nuove e sempre più prestigiose presenze.

Il nuovo edificio, avrà una estensione in pianta di circa m 27 x m 40 e gli stessi tre livelli principali dell'edificio che si amplia mantenendo le stesse quote, e ciò al fine di avere una continuità architettonica e funzionale dell'intero immobile.

Con la nuova costruzione si realizzano circa 4220 mq di nuove superfici utili che si aggiungono ai mq 3700 dell'edificio esistente e pertanto, ad intervento ultimato, l'immobile risultante avrà 8000 mq circa di superficie utile.

Il fattore di rilievo della proposta progettuale è il nuovo sistema di collegamenti verticali del nuovo edificio, in grado di movimentare un elevato numero di persone che, risolvendo le criticità dell'attuale terminal, amplierà la flessibilità d'uso dell'intero immobile.



La soluzione progettuale proposta razionalizza e potenzia le più importanti funzioni dell'immobile, relative al traffico crocieristico, prima fra tutte le operazioni di check in, riservando un'area capace di ospitare ordinatamente sino a quattro compagnie diverse in contemporanea attività.

Le superfici destinabili all'attesa permettono la disposizione di circa 550 posti a sedere al secondo piano ed ulteriori 100 posti al primo piano; queste superfici possono essere anche adibite, in particolari occasioni, ad usi diversi quali mostre, convegni.

I viaggiatori in partenza assolveranno alle procedure di sicurezza nell'area di imbarco posta al primo piano dell'edificio e da qui accederanno direttamente alle passerelle di collegamento con le navi.

Il sistema di passerelle realizza corridoi di viabilità pedonale, in andata e ritorno separate tra loro, viaggiante alla quota di circa m 5,50 dal piano stradale (che corrisponde appunto alla quota del primo piano del terminal); esso collegherà le banchine al Terminal e viceversa, ma servirà anche a dirigere i viaggiatori, ad esempio, verso i parcheggi dei pullman che accompagnano i turisti nelle escursioni organizzate. Esse consentiranno, inoltre, ai viaggiatori di spostarsi in maniera sicura, avendo eliminato ogni possibile interferenza con il traffico veicolare sottostante, e confortevole perché garantiranno protezione in caso di condizioni climatiche disagiati.

Risulta disponibile ed approvato il progetto preliminare mentre è in corso la progettazione esecutiva nella more dell'accertamento della conformità urbanistica con la procedura di cui al DPR n.383/1994, mediante apposita conferenza di servizi.

L'opera è conforme al Piano Regolatore Portuale vigente. Prima dell'appalto dovrà essere completato il progetto esecutivo che dovrà essere validato dal RUP, secondo le procedure previste dal Codice, ed approvato dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. di Puglia e Basilicata, oltre agli altri specifici pareri previsti da norme e regolamenti.

E' possibile prevedere che il progetto esecutivo potrebbe essere disponibile entro giugno 2011 e, in presenza di finanziamento i lavori potrebbero essere appaltati entro settembre 2011, avviati entro novembre 2011 per essere completati nei successivi 18 mesi e cioè entro maggio 2013.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 5.000.000,00 secondo il seguente Quadro Economico:

	<b>A - lavori:</b>			
<b>A1.1</b>	Terminal lavori		3.738.910,60	

<b>A1.2</b>	Terminal oneri della sicurezza		50.000,00	
<b>A2.1</b>	Passerella lavori		750.000,00	
<b>A2.2</b>	Passerella oneri della sicurezza		20.000,00	
	<b>totale A</b>			<b>4.558.910,60</b>
	<b><u>B - somme a disposizione:</u></b>			
<b>B1</b>	Imprevisti		60.000,00	
<b>B2</b>	lavori in economia di difficile valutazione preventiva		68.732,98	
<b>B3</b>	rilievi accertamenti ed indagini		20.000,00	
<b>B4</b>	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 5 - DLgs 163/06: 2%		91.178,21	
<b>B5</b>	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 7 e 7bis - DLgs 163/06: 2%		91.178,21	
<b>B6</b>	attività di supporto al RUP		40.000,00	
<b>B7</b>	spese per commissioni giudicatrici		10.000,00	
<b>B8</b>	Collaudo		60.000,00	
<b>B9</b>	iva sui lavori			
	<b>totale B</b>			<b>441.089,40</b>
	<b>Totale generale</b>			<b>5.000.000,00</b>

Intervento: **Porto di Monopoli - Lavori di sistemazione della radice e del 1<sup>o</sup> braccio del Molo di Tramontana con pulizia dei fondali**

Importo totale: € 1.000.000,00

Previsione ultimazione lavori: Agosto 2014

Descrizione

L'intervento è finalizzato a completare l'intervento di prolungamento della diga foranea realizzato dalla Regione Puglia nell'ambito del PIC INTERREG Italia-Albania.

Si tratta di intervenire sulla radice di detta diga, denominata "Molo di tramontana", per operare una riconfigurazione del filo banchina, la pulizia dei fondali e la sistemazione della banchina stessa con arredi al fine di consentirne l'operatività per l'ormeggio di navi commerciali e passeggeri.

Al momento è in corso la caratterizzazione dei sedimenti di fondo per valutarne la natura e stabilire le modalità di smaltimento a seguito del dragaggio di approfondimento.

L'intervento non è previsto nel Piano Regolatore Portuale vigente ma non costituendo una variante sostanziale, in presenza della conferma della destinazione d'uso della banchina, potrà essere richiesta l'approvazione al Consiglio Superiore dei LL.PP. quale Adeguamento Tecnico Funzionale al P.R.P.

Prima dell'appalto dovrà essere redatto il progetto esecutivo che dovrà essere validato dal RUP, secondo le procedure previste dal Codice, ed approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.. L'intervento non è soggetto a VIA ma occorre acquisire le autorizzazioni ambientali per l'esecuzione dei dragaggi.

E' possibile prevedere che l'adeguamento tecnico funzionale potrebbe essere approvato entro dicembre 2011, il progetto esecutivo potrebbe essere disponibile entro giugno 2012 e, in presenza di finanziamento, i lavori potrebbero essere appaltati entro dicembre 2012, avviati entro febbraio 2013 per essere completati nei successivi 18 mesi e cioè entro agosto 2014.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 1.000.000,00 secondo il seguente Quadro Economico:

	<b><u>A - lavori:</u></b>			
A	Lavori a base d'asta		665.000,00	
	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso		35.000,00	
	<b>totale A</b>			<b>700.000,00</b>
	<b><u>B - somme a disposizione:</u></b>			
B1	Imprevisti		170.000,00	
B2	lavori in economia di difficile valutazione preventiva		50.000,00	
B3	rilievi accertamenti ed indagini		20.000,00	
B4	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 5 - DLgs		20.000,00	

	163/06			
B5	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 7 e 7bis - DLgs 163/06		20.000,00	
B6	Collaudo		20.000,00	
B7	iva sui lavori			
	<b>totale B</b>			<b>300.000,00</b>
	<b>Totale generale</b>			<b>1.000.000,00</b>

Intervento: **Porto di Bari - Attività di monitoraggio e controllo a supporto dell'intervento di completamento delle infrastrutture nell'area Pizzoli-Marisabella relativamente all'attuazione delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente**

Importo totale: € 3.500.000,00

Previsione ultimazione attività: Aprile 2015

#### Descrizione

La Commissione per la Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, nell'ambito della procedura di esclusione dalla VIA del progetto in questione ebbe modo di esprimere un parere favorevole con condizioni e prescrizioni (nota n.DSA-2006-0028391 del 7/11/2006) indicando l'Autorità Portuale di Bari come soggetto che avrebbe dovuto farsi carico delle attività di monitoraggio e non il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale alla OO.PP. per Puglia e Basilicata che è Ufficio progettista e Stazione appaltante dell'intervento.

L'appalto dei lavori venne avviato nel 2009; a tutt'oggi sono ancora in corso le procedure per formalizzare l'affidamento al soggetto incaricato dell'esecuzione dei lavori per effetto di un contenzioso amministrativo fra i concorrenti che, appare, concluso.

Il programma di monitoraggi richiesto dovrà essere avviato prima dell'avvio dell'esecuzione dei lavori, seguire lo svolgimento dei lavori medesimi e continuare anche dopo la loro ultimazione per un periodo temporale sufficiente a valutare gli impatti prodotti dall'opera ultimata e dalla sua utilizzazione.

Le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente, il cui mancato rispetto comporta l'impossibilità di procedere all'esecuzione dei lavori da parte della Stazione Appaltante, comportano delle azioni che si possono raggruppare nei seguenti obiettivi:

- a) Elaborazione ed attuazione di un programma di monitoraggio della qualità dell'ambiente marino ai sensi del D.Lgs. n.152/99 in tutte le sue componenti biotiche ed abiotiche comprese nelle matrici acqua, sedimenti, benthos, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio. Il monitoraggio dovrà essere effettuato nel bacino portuale, nel canale di deflusso in mare delle acque pluviali cittadine che sfociano nell'ansa di Marisabella e nelle acque costiere esterne al bacino portuale e sarà finalizzato ad individuare eventuali alterazioni a breve e lungo termine sugli ecosistemi marini e le possibili conseguenze per la salute pubblica ed a mitigare le stesse mediante adeguate azioni correttive da attuare in corso d'opera e in fase di esercizio.
- b) Elaborazione ed attuazione di un programma di monitoraggio delle componenti ambientali atmosfera, rumore e vibrazioni, riferito sia alla fase di costruzione delle opere che di gestione delle stesse, ai fini dell'adozione di eventuali misure di mitigazione degli effetti o di contenimento delle emissioni.
- c) Predisposizione di un piano di sicurezza finalizzato alla prevenzione di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti quali carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc. utilizzate nelle aree destinate alla cantieristica e nelle altre aree portuali.
- d) Predisposizione di un programma di controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione.
- e) Predisposizione di un programma di interventi d'emergenza per affrontare eventi incidentali che comportino la dispersione nelle acque e nel suolo di sostanze inquinanti, ivi inclusa la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi.

Nel citato provvedimento di esclusione dalla procedura di VIA adottato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale sono stati indicati i principali attori istituzionali delle fasi di predisposizione, attuazione e controllo dei piani di monitoraggio e cioè l'ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (in cui è confluito l'ICRAM) e l'ARPA PUGLIA Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale della Puglia.

A detti soggetti si è deciso di affiancare il Politecnico di Bari e l'Università degli Studi di Bari – Dipartimento di Zoologia quali strutture didattiche e di ricerca presenti sul

territorio ben in grado di fornire competenza e consulenza soprattutto nelle fasi di attuazione degli interventi programmati.

La strategia di monitoraggio che verrà proposta sarà finalizzata a prevenire qualunque impatto negativo sull'ambiente marino e terrestre per effetto delle operazioni di dragaggio e di creazione della colmata.

Obiettivo primario del monitoraggio sarà quello di consentire il controllo di tutti i processi rilevanti in atto, fino alla loro completa comprensione, includendo le possibili fluttuazioni naturali o quelle collegate ad eventi estranei alle attività di costruzione e di dragaggio, nonché gli eventuali imprevisti e/o anomalie.

La strategia di monitoraggio proposta potrà essere migliorata in funzione delle campagne di indagine previste quale "bianco" del sistema, preliminarmente alle attività di costruzione, nonché in corso d'opera sulla base dei risultati parziali del monitoraggio stesso.

Tutti i dati rilevati andranno ad alimentare una banca dati specifica, facilmente consultabile da parte di soggetti terzi quali enti di controllo e dai singoli cittadini, con politiche di autorizzazione e tempistica differenziate che saranno stabilite sulla scorta delle indicazioni dell'ARPA. In linea di principio i dati dei monitoraggi saranno finalizzati a fornire agli esecutori degli interventi costruttivi e dei dragaggi informazioni sulle perturbazioni prodotte sulle varie matrici ambientali al fine di consentire l'adozione di adeguate misure di riduzione e/o mitigazione.

Per il campionamento dei vari elementi da monitorare sarà necessario posizionare attrezzature e sensoristica particolare, sia a terra che in mare, che registrino ed inviino in maniera programmata i dati al database previa validazione da parte dei singoli responsabili scientifici del monitoraggio.

La banca dati dovrà essere uniformemente georeferenziata e dettagliatamente documentata per la creazione di un unico Sistema Informativo Territoriale che permetterà di elaborare e rappresentare i dati.

Il sistema di monitoraggio dovrà restare attivo anche nella fase di *post operam* per controllare gli impatti conseguenti all'utilizzo dell'infrastruttura.

Tutte le attività avranno come output reportistica con valutazione dei singoli eventi oltre che di periodi di osservazione predeterminati.

Le attività sono già state avviate relativamente alla fase ante-operam che è quasi conclusa. Sulla base delle notizie in nostro possesso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti potrebbe procedere alla consegna dei lavori entro il mese di giugno 2011, che dovrebbero durare trentaquattro mesi e quindi concludersi entro aprile 2014.

Le restanti fasi del monitoraggio dovrebbero avere la seguente programmazione temporale:

- a) conclusione monitoraggi ante operam: 1,5 mesi - maggio/giugno 2011;
- b) monitoraggi in corso d'opera: 34 mesi - giugno 2011 / aprile 2014;
- c) monitoraggi post operam: 12 mesi - maggio 2014 / aprile 2015.

**Quadro Economico:**

A) Piano di monitoraggio ambiente marino	€.	1.633.680,00
B) Piano di monitoraggio ambiente terrestre (atmosfera, rumore, vibrazioni)	€.	1.029.600,00
C) Piani sicurezza	€.	252.000,00
D) Gestione progetto	€.	584.720,00
Totale IVA compresa		<b>€. 3.500.000,00</b>

**Intervento: Porto di Bari - Potenziamento della sede dei posti di controllo di frontiera e servizi ai passeggeri nelle aree di imbarco della Stazione Marittima del Molo S.Vito.**

Importo totale: € 750.000,00      Previsione ultimazione lavori: Dicembre 2012

Descrizione

Il progetto prevede il potenziamento della sede dei posti di controllo di frontiera e dei servizi ai passeggeri nelle aree di imbarco della Stazione Marittima del Molo S. Vito. Interventi necessari per adeguare la struttura alle osservazioni della Commissione Schengen in materia di attuazione del trattato a seguito della visita ispettiva del 15/16 giugno 2010.

L'intervento consiste nella ristrutturazione edilizia, mediante opere edili di riorganizzazione degli spazi interni con formazione di locali destinati alle Istituzioni operanti nell'edificio e zone comuni di passaggio dei utenti e degli operatori portuali, e nell'adeguamento tecnico-funzionale degli impianti tecnologici e dei servizi igienico-sanitari esistenti e da realizzare.

L'intervento prevede la realizzazione di spazi autonomi dedicati e destinati alle Amministrazioni statali interessate, provvisti di servizi igienico-sanitari, divisi per sesso. E' prevista la realizzazione di servizi igienici comuni, direttamente collegati con l'area sterile esterna dell'impianto portuale oggetto dell'intervento, sempre divisi per sesso, oltre che di servizi per i portatori di handicap.

La struttura a faccia continua viene adeguata mediante la sostituzione degli infissi, delle parti vetrate e dei pannelli ciechi secondo le calcolazioni della legge 10/91 e s.m.i., nel rispetto di una scelta legata alla conservazione della struttura esistente ed alla esteticità del fabbricato, con l'introduzioni di profili a taglio termico e vetro camera.

La progettazione dei servizi igienico-sanitari ha previsto anche in questo caso l'abbattimento delle barriere architettoniche dal punto di vista dell'accessibilità e visitabilità delle strutture in oggetto, in quanto è prevista l'ampliamento del marciapiede esterno sito nella zona sterile dell'impianto portuale con la formazione di uno scivolo per il superamento del dislivello, secondo le prescrizioni imposte dalla norma relativa.

Il progetto prevede lo spostamento della recinzione di security in funzione della nuova distribuzione interna, compreso le opere di scavi e formazione di fondazioni per l'alloggiamento della struttura di perimetrazione costituita da elementi tubolari in ferro e vetro di sicurezza antisfondamento.

La nuova distribuzione interna delle aree comuni e degli uffici per le Istituzioni presenti nella parte del corpo edilizio oggetto dell'intervento è garantita oltre dalla fornitura e posa in opera delle pareti mobili dalla realizzazione di serramenti in metallo e vetro di sicurezza che garantiscono la ripartizione e la delimitazione dell'area sterile da quella non sterile, attraverso anche l'installazione di sistemi antintrusione del tipo badge.

Allo stato risulta già definita la progettazione esecutiva per cui, per poter procedere all'appalto e la successiva cantierizzazione occorre individuare il finanziamento, accertare la conformità urbanistica mediante la procedura dell' "Intesa Stato-Regione", acquisire il parere del CTA del Provveditorato alle OO.PP. regionale.

I lavori potrebbero essere avviati entro settembre 2011 per essere completati nei successivi 15 mesi e cioè entro dicembre 2012.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 750.000,00 secondo il seguente Quadro economico:

<b>QUADRO ECONOMICO</b>				
<b>Art.</b>	<b>Descrizione</b>	<b>prezzo</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
A	Somme per lavori:			
A1	Lavori edili	€ 213 748,87		
A2	Lavori impiantistici	€ 195 340,83		
A3	Importo totale lavori a base d'asta	€ 409 089,70		



A4	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 14 999,70		
<b>A5</b>	<b>Importo toale lavori</b>	<b>€ 424 089,40</b>	<b>€ 424 089,40</b>	<b>63,30%</b>
<b>Somme a disposizione Amm.ne:</b>				
B	<b>Somme a disposizione dell'Amm.ne</b>			
B1	IVA sui lavori: non imponibile art. 9, co. 1, D.P.R. 633/72	€ -		
B2	Spese tecniche e generali, collaudi e verifiche (IVA compresa)	€ 50 000,00		
B3	Acquisto pareti mobili	€ 140 000,00		
B4	Fondo ex-art.92 D.Lgs. N.163/06 e accantonamenti di legge	€ 30 000,00		
B5	Imprevisti e revisione prezzi	€ 105 910,60		
<b>B6</b>	<b>Importo totale somme a disposizione dell'Amm.ne</b>	<b>€ 325 910,60</b>	<b>€ 325 910,60</b>	<b>36,70%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>			<b>€ 750 000,00</b>	<b>100,00%</b>

Intervento: **Porto di Barletta - Lavori di costruzione della Stazione Marittima passeggeri e di aree di sosta attrezzate.**

Importo totale: € 2.500.000,00

Previsione ultimazione lavori: Marzo 2014

#### Descrizione

Il progetto prevede la creazione di una struttura dedicata e specializzata per il controllo e la sosta dei passeggeri a supporto del traffico traghetti. La disponibilità di una struttura definitiva rispetto a quella provvisoria esistente renderebbe più concreta la possibilità di avviare nuove linee con la Grecia e con l'Albania con particolare riferimento al traffico merci su trailers.

L'obiettivo è quello di realizzare un fabbricato, su più livelli, per una superficie coperta di circa 1.000 mq ed una volumetria di circa 3.000 mc con destinazione stazione marittima passeggeri ed uffici per i controlli di polizia e sanitari.

L'opera è conforme al Piano Regolatore Portuale vigente e necessita dell'accertamento di conformità urbanistica con la procedura di cui al DPR n.383/1994 mediante conferenza di servizi. L'intervento non è soggetto a VIA.

Prima dell'appalto dovrà essere redatto il progetto esecutivo che dovrà essere validato dal RUP secondo le procedure previste dal Codice ed approvato dal Comitato Tecnico Amministrativo del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. di Puglia e Basilicata. Dovranno essere acquisiti i seguenti pareri: sanitario, da parte dell'AUSL Bari, e di prevenzione incendi, da parte del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

La progettazione potrebbe essere disponibile entro dicembre 2011; i lavori potrebbero essere avviati entro giugno 2012 per essere completati nei successivi 21 mesi e cioè entro marzo 2014.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 2.500.000,00 secondo il seguente Quadro economico:

<b>QUADRO ECONOMICO</b>				
<b>Art.</b>	<b>Descrizione</b>	<b>prezzo</b>	<b>Totale</b>	<b>%</b>
A	Somme per lavori:			
A1	Lavori edili	€ 1.000.000,00		
A2	Lavori impiantistici	€ 600.000,00		
A3	Importo totale lavori a base d'asta	€ 1.600.000,00		
A4	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	€ 25.000,00		
<b>A5</b>	<b>Importo totale lavori</b>	<b>€ 1.625.000,00</b>	<b>€ 1.625.000,00</b>	<b>65,00%</b>
<b>Somme a disposizione Amm.ne:</b>				
B	<b>Somme a disposizione dell'Amm.ne</b>			
B1	IVA sui lavori: non imponibile art. 9, co. 1, D.P.R. 633/72	€ -		
B2	Spese tecniche e generali, collaudi e verifiche (IVA compresa)	€ 150 000,00		
B3	Fondo ex-art.92 D.Lgs. N.163/06 e accantonamenti	€ 32 500,00		

	di legge			
B5	Lavori di finitura, sistemazioni esterne ed arredi	€ 500.000,00		
B6	Imprevisti e revisione prezzi	€ 192 500,00		
<b>B7</b>	<b>Importo totale somme a disposizione dell'Amm.ne</b>	<b>€ 875 000,00</b>	<b>€ 875 000,00</b>	<b>35,00%</b>
<b>TOTALE COMPLESSIVO</b>			<b>€ 2 500 000,00</b>	<b>100,00%</b>

Intervento: **Porto di Bari - Realizzazione di un impianto di segnaletica stradale a messaggistica variabile per le aree interessate dal transito e dalla sosta dei mezzi destinati all'imbarco/sbarco dei traghetti.**

Importo totale: € 500.000,00

Previsione ultimazione lavori: Marzo 2012

#### Descrizione

Obiettivo del progetto è creare un sistema per la gestione delle informazioni a supporto dei passeggeri mediante pannelli a messaggio variabile con tecnologia LED di ultima generazione

I pannelli, di varie dimensioni e formati, saranno posizionati nei punti strategici del porto per fornire, in tempo reale, al passeggero notizie utili al proprio viaggio mentre si trova in sosta nelle aree di preimbarco o nelle stazioni marittime oppure per fornire le indicazioni per raggiungere la banchina di imbarco partendo dalle aree di sosta e parcheggio.

Sarà sviluppato un software centrale per la gestione delle comunicazioni via web che consentirà di gestire in remoto sia la messaggi sta informativa che l'integrazione con gli altri applicativi operanti in porto che forniscono notizie sugli orari, sulle posizioni delle navi e sullo stato dell'imbarco.

E' previsto, altresì, lo sviluppo di postazioni stradali e/o da interno intelligenti che consentano l'interazione con il sistema informativo portuale e lo svolgimento in remoto di operazioni quali check-in o richiesta di permesso per l'accesso in porto.

Il sistema utilizzerà in parte l'infrastruttura telematica esistente nell'ambito portuale che dovrà essere adeguatamente estesa, sia con rete in fibra ottica che con wi-fi, per assicurare facilità di trasmissione dei dati.

Gli applicativi da sviluppare dovranno integrarsi con la piattaforma GAIA attiva nel Porto di Bari al fine di consentire la gestione integrata del sistema con l'obiettivo accessorio di rendere le funzionalità scalabili con facilità per l'estensione successiva ai Porti di Monopoli e Barletta.

La progettazione potrebbe essere disponibile entro luglio 2011; i lavori potrebbero essere avviati entro settembre 2011 per essere completati nei successivi 6 mesi e cioè entro marzo 2012.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 500.000,00 secondo il seguente Quadro Economico:

A)Acquisizione di attrezzature hardware	€ 350.000,00
B)Realizzazione rete telematica in fibra e wi-fi	€ 50.000,00
C)Acquisizione software ed integrazione sistemistica	€ 60.000,00
D)Spese tecniche di gestione progetto	€ <u>40.000,00</u>
Totale Iva compresa	€ 500.000,00

Intervento: **Porti di Bari, Barletta e Monopoli - Lavori di dragaggio finalizzati al mantenimento e ripristino delle profondità operative esistenti**

Importo totale: € 7.000.000,00

Previsione ultimazione lavori: Agosto 2013

#### Descrizione

Fra i compiti delle Autorità Portuali vi sono anche quelli, previsti dall'art.6 comma 1 lettera b) della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 di provvedere alla "*manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni dell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali*".

L'Autorità Portuale del Levante ha avviato nell'anno 2008 le attività propedeutiche necessarie al complesso procedimento di dragaggio dei fondali realizzando le rilevazioni batimetriche-morfologiche dei fondali dei tre Porti, poste alla base degli studi per programmare tempi e modi di intervento considerando la vasta scala interessata da questa attività e l'impianto normativo che ne regola la materia.

Dopo aver elaborato il Piano di caratterizzazione dei sedimenti, con la collaborazione di ISPRA, sono allo stato in corso i prelievi e le analisi a cura di ARPA Puglia a cui potrà far seguito la redazione del piano di gestione dei sedimenti per l'individuazione delle modalità di smaltimento.

Le aree interessate dai lavori saranno quelle che nel corso degli anni sono state oggetto di imbonimento a seguito del trasporto del sedimento fine provocato dal movimento delle navi all'interno del bacino portuale ed in particolare le aree ai piedi delle banchine. Così facendo sarà possibile recuperare le profondità operative preesistenti con un immediato vantaggio sulla tipologia di navi che potranno riprendere ad utilizzare gli scali amministrati.

A seguito della redazione del citato Piano di gestione dei sedimenti sarà possibile determinare le dimensioni delle vasche di colmata che dovranno essere costruite per confinare i sedimenti. Dette vasche verranno localizzate all'interno dei porti stessi tombando specchi acquei non utilizzati e cercando, nel contempo, di ricavarne piazzali impiegabili nei traffici commerciali.

L'intervento è conforme al Piano Regolatore Portuale vigente nei porti in quanto non verranno superate le profondità preesistenti. Per le vasche di colmata, non costituendo varianti sostanziali al P.R.P., in presenza della conferma della destinazione d'uso delle adiacenti banchine, potrà essere richiesta l'approvazione al Consiglio Superiore dei LL.PP. quale Adeguamento Tecnico Funzionale al P.R.P.

Prima dell'appalto dovrà essere redatto il progetto esecutivo che dovrà essere validato dal RUP, secondo le procedure previste dal Codice, ed approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.. L'intervento non è soggetto a VIA ma occorre acquisire le autorizzazioni ambientali per l'esecuzione dei dragaggi.

E' possibile prevedere che gli adeguamenti tecnico funzionale potrebbero essere approvati entro dicembre 2011, il progetto esecutivo potrebbe essere disponibile entro febbraio 2012 e, in presenza di finanziamento, i lavori potrebbero essere appaltati entro giugno 2012, avviati entro settembre 2012 per essere completati nei successivi 12 mesi e cioè entro agosto 2013.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 7.000.000,00 secondo il seguente Quadro Economico:

	<b><u>A - lavori:</u></b>			
A	Lavori a base d'asta		4.810.000,00	
	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso		90.000,00	
	<b>totale A</b>			<b>4.900.000,00</b>

	<b><u>B - somme a disposizione:</u></b>			
B1	Imprevisti		1.100.000,00	
B2	lavori in economia di difficile valutazione preventiva		50.000,00	
B3	rilievi accertamenti ed indagini		650.000,00	
B4	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 5 - DLgs 163/06		100.000,00	
B5	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 7 e 7bis - DLgs 163/06		100.000,00	
B6	Collaudo		100.000,00	
B7	iva sui lavori			
	<b>totale B</b>			<b>2.100.000,00</b>
	<b>Totale generale</b>			<b>7.000.000,00</b>

Intervento: **Porto di Bari - Riqualificazione banchine e fondali della Darsena vecchia e della Darsena interna**

Importo totale: € 7.500.000,00

Previsione ultimazione lavori: Giugno 2013

#### Descrizione

Le banchine site nella Darsena interna del porto di Bari, più precisamente le banchine a levante del molo S.Vito, la banchina Dogana e la banchina Capitaneria attualmente sono interessate da un inteso traffico passeggeri, in continuo aumento.

La configurazione planimetrica e le estensioni delle suddette banchine, tuttavia, non consentono un utilizzo ottimale delle stesse.

In particolare:

- i due accosti traghetti esistenti sul lato di levante del molo S. Vito, rispettivamente lunghi circa 100 m e 150 m, non sono più aderenti, per estensione, alle esigenze attuali;

- la configurazione del raccordo tra le banchine Dogana e Capitaneria, a linea spezzata e ad angoli ottusi, in luogo della usuale configurazione ad angoli retti (tipica delle banchine portuali), impedisce l'attracco di eventuali navi traghetto, limitando il numero degli accosti e sottraendo spazio utile all'operatività portuale. Pertanto, per assicurare ulteriori accosti, si deve realizzare un avanzamento di tre fronti delle banchine della Darsena Interna di m. 20 dall'attuale filo banchina.

L'avanzamento dei piazzali così come descritto, per una superficie di circa 9.000 mq, permetterà di avere una infrastruttura di banchina con quota finita di +2,00 m sul l.m.m., con impiego di massi in calcestruzzo cementizio a pile indipendenti, ed in particolare imbasata a quota -7,50 m dal l.m.m., permettendo l'approfondimento dei fondali necessario per adeguarsi alle navi attuali di maggiore pescaggio, riducendo gli oneri di dragaggio per l'imbasamento delle nuove opere, ed eliminando i rischi di scalzamento di quelle esistenti.

L'avanzamento dal lato della banchina capitaneria, oltre a consentire la dismissione del pontone attualmente utilizzato per lo sbarco delle navi ro-pax che vi ormeggiano (condizionato dalle variazioni di maree e, pertanto, soggetto a giorni di non operatività), consentirà l'attracco di navi più moderne con portelloni di carico e scarico di maggiore larghezza.

L'avanzamento della banchina inoltre gioverà alle operazioni a terra per effetto dell'aumento delle superfici utili di piazzale, necessarie per convogliare il traffico in imbarco mantenendo la viabilità fluida ed ordinata.

L'intervento non è previsto nel Piano Regolatore Portuale vigente ma non costituendo una variante sostanziale, in presenza della conferma della destinazione d'uso della banchina, potrà essere richiesta l'approvazione al Consiglio Superiore dei LL.PP. quale Adeguamento Tecnico Funzionale al P.R.P.

Prima dell'appalto dovrà essere redatto il progetto esecutivo che dovrà essere validato dal RUP, secondo le procedure previste dal Codice, ed approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.. L'intervento non è soggetto a VIA ma occorre acquisire le autorizzazioni ambientali per l'esecuzione dei dragaggi.

E' possibile prevedere che l'adeguamento tecnico funzionale potrebbe essere approvato entro dicembre 2011, il progetto esecutivo potrebbe essere disponibile entro febbraio 2012 e, in presenza di finanziamento, i lavori potrebbero essere appaltati entro giugno 2012, avviati entro settembre 2012 per essere completati nei successivi 12 mesi e cioè entro agosto 2013.

Il costo globale dell'intervento è stimato in € 7.500.000,00 secondo il seguente Quadro Economico:

	<b><u>A - lavori:</u></b>			
A	Lavori a base d'asta		6.420.000,00	
	Oneri sicurezza non soggetti a ribasso		80.000,00	
	<b>totale A</b>			<b>6.500.000,00</b>
	<b><u>B - somme a disposizione:</u></b>			
B1	Imprevisti		600.000,00	
B2	lavori in economia di difficile valutazione preventiva		80.000,00	
B3	rilievi accertamenti ed indagini		60.000,00	
B4	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 5 - DLgs 163/06		100.000,00	
B5	spese tecniche di progettazione ex art. 92 comma 7 e 7bis - DLgs 163/06		100.000,00	
B6	Collaudo		60.000,00	
B7	iva sui lavori			
	<b>totale B</b>			<b>1.000.000,00</b>
	<b>Totale generale</b>			<b>7.500.000,00</b>

### ***I FINANZIAMENTI PER LE OPERE INFRASTRUTTURALI***

La questione delle risorse a disposizione per il finanziamento delle opere previste dal Piano triennale delle opere deve essere valutata alla luce dei più recenti provvedimenti legislativi approvati dal Parlamento.

A seguito di tali norme è in corso una ricognizione, a seguito della pubblicazione sulla G.U del 26/02/2011, n. 47, serie generale, della legge 10 ( conversione del c.d. "Milleproroghe" ) , delle risorse assegnate o trasferite alle Autorità portuali.



Tale ricognizione dovrebbe tenere conto, almeno per quanto attiene all'Autorità Portuale di Bari, ( Autorità portuale del Levante ), di alcuni aspetti peculiari, che debbono essere oggetto, di attenta valutazione.

In primo luogo occorre fare riferimento al DM 19 novembre 2007 n. 183, che ha disposto l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale ai porti di Barletta e Monopoli.

Si deve rilevare che, a differenza di quanto avvenuto in analoghe situazioni, l'ampliamento della circoscrizione non ha inteso aggregare, nell'ambito di un'unica amministrazione, realtà portuali di dimensioni radicalmente diverse, ove vi sono porti minori che ruotano attorno ad una realtà principale di soverchiante dimensioni infrastrutturali e di traffico, quanto piuttosto l'aggregazione di realtà simili, almeno per quanto attiene ai traffici di merci convenzionali, quantomeno per il porto di Barletta.

Tale considerazione ha portato il Comitato Portuale, già nella seduta del 29 maggio 2007, a decidere il cambiamento di "logo" dell'Autorità portuale assumendo quello di " Autorità portuale del Levante".

Tale evento ancorché privo di effetti giuridici, segnala una netta soluzione di continuità, dal punto di vista della programmazione e dello svolgimento delle competenze istituzionali dell'Autorità fra la fase precedente l'ampliamento e quella successiva.

L'ampliamento giunse a seguito di un complesso iter di intese istituzionali che ha coinvolto i Comuni interessati e la Regione Puglia ed al termine del quale il Ministero emanò il decreto di ampliamento della circoscrizione.

Tale evento, che potrebbe essere definito una vera e propria " novazione" della vita amministrativa e programmatica dell'Autorità portuale, è ben rappresentato, sotto il profilo amministrativo, dalle modificazioni profonde intervenute nei bilanci approvati a partire dall'esercizio 2008, dalla mutata composizione del Comitato Portuale e dalla revisione della pianta organica, solo per segnalare gli aspetti più evidenti.

Un evento quale quello dell'ampliamento della circoscrizione, tale da segnare radicalmente la vita dell'Ente, non poteva non incidere profondamente sulla programmazione delle risorse disponibili, tenuto anche conto delle diverse caratteristiche dei due principali canali di finanziamento della programmazione infrastrutturale previsti per le Autorità Portuali: la legge 413/98 rifinanziata dalle leggi 388/99 e 388/2000 e successivamente la legge 166/2002.

Nel primo caso si trattava di leggi che finanziavano programmi di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti sulla base delle richieste delle Autorità portuali, in base ai programmi predisposti mediante i piani triennali delle opere trasmessi ai sensi dell'art.14 della legge 109 del 1994. I limiti di impegno assunti dallo Stato per

l'ammortamento dei finanziamenti in questione erano suddivisi in tre periodi: 2001-2015; 2002-2016; 2003-2017.

Inoltre, una quota dei suddetti finanziamenti erano rivolti alla promozione di progetti "*da individuare*", relativi allo sviluppo dei traghetti ro-ro e ro-pax, di piazzali atti a facilitare la movimentazione dei mezzi pesanti e degli autoveicoli e più in generale, di interventi sulla viabilità portuale.

La programmazione definita dall'Autorità Portuale del Levante, sia per gli interventi completati, per quelli in fase di attuazione e quelli di nuovo inserimento è pienamente coerente con i criteri indicati dal DM 2 maggio 2001, pubblicato nella G.U 28 agosto 2001, n.199.

A seguito dell'ampliamento della circoscrizione è stato necessario rivedere la programmazione delle opere in ragione della possibilità di riutilizzare, almeno in parte, i fondi di detto programma anche a beneficio di altri porti in cui esistono esigenze infrastrutturali impellenti.

Pertanto dunque, oltre agli interventi in corso di attuazione altri ne sono stati inseriti, a partire dal piano triennale 2010/2012 allegato a far parte del Bilancio di previsione 2010, approvato con deliberazione del Comitato Portuale n. 8 in data 30/10/2009.

I finanziamenti di cui alla legge 413/98 e successive norme di rifinanziamento, sono stati realizzati mediante operazioni finanziarie di mutuo con oneri di ammortamento a carico dello Stato e sono ad oggi nella disponibilità dell'Ente per l'utilizzazione ai fini della realizzazione delle opere previste nel Piano Triennale e non già ancora disponibili presso il soggetto finanziatore.

Nel caso invece della legge 166/2000 l'eventuale rimodulazione avrebbe dovuto essere oggetto di una Delibera CIPE di approvazione della nuova programmazione.

Il finanziamento previsto dalla legge 166/02, pari a 64.000.005,00 era stato assegnato all'Autorità Portuale per l'ampliamento dell'area banchinata a ridosso del terzo e quarto braccio molo foraneo. L'idea dell'Amministrazione di allora, era quella di realizzare, in una zona del porto con alti fondali naturali, piazzali e banchine per il terminal containers che non si riusciva a realizzare su Marisabella.

Per attuare questo intervento si rivelò subito necessaria una variante generale del Piano regolatore portuale, che in quell'area prevede solo la realizzazione di un intervento di consolidamento della diga foranea, per la modifica dell'attuale destinazione d'uso delle banchine che è quella di ormeggio di navi in sosta non operativa.

La prefattibilità tecnica dell'intervento, operata dal Servizio Tecnico dell'Ente all'esito dell'aggiornamento delle carte batimetriche dell'area oggetto di intervento, rilevò la necessità di operare su alti fondali (dai 14 ai 18 metri), in regime di mare aperto, con

elevati costi per opere provvisorie dovendo anche intervenire sullo spostamento, sia pur parziale, della diga e comunque la necessità di aggiornare anche gli studi meteo marini con riferimento alla specifica opera.

Il cambio di strategie sui tipi di traffici da privilegiare operato dalla presente Amministrazione (passeggeri e merci convenzionali rispetto ai containers) e l'allargamento della circoscrizione dell'Autorità portuale, decisa nel novembre 2007, con l'inserimento dei porti di Barletta e Monopoli, portò a considerare non più strategica l'opera ed a valutare più opportuno programmare il riutilizzo di quei fondi per opere, come l'ampliamento del Molo di Tramontana ed i dragaggi nel Porto di Barletta per cui esistevano progettazioni in corso ma senza alcuna copertura finanziaria.

In tale quadro venne avanzata richiesta di rimodulazione del programma al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sin dal gennaio del 2009. La rimodulazione non venne negata ma fu condizionata alla necessità di proporre interventi con iter avanzato tale da consentire l'immediato appalto delle opere; con ciò introducendo una novità nella gestione dei finanziamenti ministeriali che passava dalla visione per *programmi* a quella per *opere*.

Preso atto del nuovo scenario, dopo l'aggiornamento del Piano Operativo Triennale e del Piano Triennale delle Opere Pubbliche nell'ambito del Bilancio di previsione 2010 (approvato a fine ottobre 2009), sono state attivate le procedure per pervenire al completamento delle progettazioni e l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni, tra cui quelle urbanistiche ed ambientali, dei seguenti interventi sostitutivi: 1) Prolungamento del Molo di Tramontana nel Porto di Barletta (€17.000.000); 2) Realizzazione del nuovo sporgente per le grandi navi da crociera nella Darsena di ponente nel Porto di Bari (€8.000.000); 3) Realizzazione della riqualificazione del Molo Pizzoli nel Porto di Bari (€30.000.000).

Per quest'ultima opera, precedentemente inserita nei piani di utilizzo dei mutui di cui alla legge 413/98 e successive leggi di rifinanziamento, occorre segnalare che il rallentamento nella redazione del progetto definitivo è stato dovuto alla mancata intesa con l'Amministrazione delle Dogane destinataria della maggior parte dell'intervento che prevede lo spostamento dell'attuale collocazione ma, soprattutto, a causa dei ritardi nel completamento della colmata di Marisabella di cui, la riqualificazione del Molo Pizzoli rappresenta parte inscindibile.

Queste attività, superate le criticità segnalate, sono tutte regolarmente in corso al fine di pervenire al più presto alle dichiarazioni di immediata cantierabilità.

Il quadro delle risorse utilizzate per il finanziamento dei Programmi Triennali delle Opere dell'Autorità Portuale del Levante risulta il seguente:

Elenco degli interventi	Attività concluse e/o avviate sulla scorta di atti deliberativi d'impegno della spesa				Attività programmate da avviare	
	Importo speso (A)	Impegni già assunti contrattualmente (B)	Importo speso/impegnato (C=A+B)	% di avanzamento della spesa (P=A/C)	Importo (D)	Motivazione
<b>Legge 488/99 - 388/00</b> <b>Importo lordo:</b> <b>€.39.199.078,64</b> <b>Importo netto:</b> <b>€.33.400.588,62</b>						
Costruzione posto di ispezione frontaliero	550.016,35	0,00	550.016,35	100,0 %	0,00	
Lavori di ristrutturazione ex stazione marittima edificio in area demaniale	508.896,82	7.040,19	515.937,01	98,6 %	0,00	
Lavori per la realizzazione dell'impianto di illuminazione e relativi servizi nell'area di Marisabella	531.689,42	10.135,90	541.825,32	98,1 %	0,00	
Manutenzione straordinaria dei piazzali e della viabilità della Darsena di Levante	1.218.794,54	24.169,98	1.242.964,52	98,0 %	0,00	
Lavori di prolungamento della bretella stradale di collegamento dell'area di Marisabella	752.425,06	13.176,35	765.601,41	98,3 %	0,00	
Lavori di funzionalizzazione dell'Area di Marisabella per l'accoglienza dei passeggeri in partenza	1.024.127,67	21.872,33	1.046.000,00	85,3 %	154.000,00	Lavori adeguamento Port security prescritti dal Piano di sicurezza portuale
Lavori di ristrutturazione Stazione Marittima Ausiliaria	210.383,52	3.585,07	213.968,59	98,3 %	0,00	
Lavori di sopraelevazione posto di ispezione frontaliero	895.328,17	12.638,33	907.966,50	98,6 %	0,00	
Riqualificazione funzionale e strutturale del Molo Pizzoli	686.237,00	908.117,31	1.594.354,31	43,0 %	0,00	
Lavori di escavazione Darsena interna e Darsena di levante	629.477,03	0,00	629.477,03	100,0 %	0,00	
Recinzione metallica Marisabella	231.382,16	4.021,18	235.403,34	98,3 %	0,00	
Realizzazione campo boe nella Darsena di ponente (cofinanziamento intervento finanziato con PON Trasporti)	373.000,00	138.714,41	511.714,41	72,9 %	0,00	
Attività di monitoraggio e controllo a supporto dell'intervento di completamento delle infrastrutture nell'area Pizzoli-Marisabella relativamente all'attuazione delle prescrizioni del Ministero dell'Ambiente	208.000,00	446.000,00	654.000,00	6,0 %	2.846.000,00	Prescrizioni Ministero Ambiente. In assenza non potranno essere eseguiti i lavori già appaltati dal Provveditorato

(monitoraggio ante-operam)						OO.PP. Puglia per il completamento della Colmata di Marisabella. Lo scarso avanzamento è dovuto al blocco della procedura di appalto.
Costruzione Terminal Traghetti e Crociere (arbitrato SO.CO. - procedimento esecutivo n.6070/05) (confinanziamento intervento finanziato Regione Puglia nell'ambito del PIC INTERREG Italia-Albania)	5.521.080,00	0,00	5.521.080,00	100,0 %	0,00	
Porti di Bari, Barletta e Monopoli- Lavori di dragaggio finalizzati al mantenimento e ripristino delle profondità operative esistenti	13.860,00	450.038,40	463.898,40	0,2 %	7.000.000,00	Attività di analisi dei sedimenti dei fondali in corso a cura di ARPA PUGLIA sulla base del Piano di caratterizzazione predisposto da ISPRA. Progettazioni in corso; successivamente al rilascio da parte di ISPRA del Piano di gestione dei sedimenti le progettazioni potranno essere completate ed i lavori avviati. Gli interventi sono indispensabili per eseguire la manutenzione straordinaria dei fondali e delle banchine, queste ultime interessate da significativi dissesti strutturali.
Riqualificazione banchine e fondali della Darsena vecchia e della Darsena interna del Porto di Bari	5.940,00	192.873,60	198.813,60	0,1%	7.500.000,00	
Potenziamento della sede dei posti di controllo di frontiera e servizi ai passeggeri nelle aree di imbarco della Stazione Marittima del Molo S.Vito nel Porto di Bari. (confinanziamento intervento	19.156,79	6.361,34	25.518,13		282.049,70	Progettazione esecutiva disponibile. Interventi necessari per adeguare la struttura alle

finanziato Regione Puglia nell'ambito del PIC INTERREG Italia-Albania)						osservazioni della Commissione Schengen in materia di attuazione del trattato. In corso la pratica per l'ottenimento delle autorizzazioni edilizie e esame CTA Prov. OO.PP. Puglia)
Totale €.	13.379.794,53	2.238.744,39	15.618.538,92		17.782.049,70	
<b>Totale complessivo utilizzato (C+D)</b>						<b>€. 33.400.588,62</b>
Elenco degli interventi	Attività concluse e/o avviate sulla scorta di atti deliberativi d'impegno della spesa				Attività programmate da avviare	
	Importo speso (A)	Impegni già assunti contrattualmente (B)	Importo speso/impegnato (C=A+B)	% di avanzamento della spesa (P=A/C)	Importo (D)	Motivazione
<b>Legge 413/98 Security</b> <b>Importo netto:</b> <b>€ 5.000.000,00</b>						
Realizzazione impianto di videosorveglianza, antintrusione e monitoraggio delle aree soggette a controlli di security previa realizzazione dell'infrastruttura tecnologica per il trasferimento dei dati	567.997,99	12.002,01	580.000,00	16,0 %	2.970.000,00	Il Piano di Sicurezza Portuale approvato dall'Autorità Marittima e dalla Prefettura prevede il completamento degli interventi entro il 2012. La realizzazione degli interventi in fasi successive è stata programmata per non interferire con le attività del traffico. Allo stato risulta da completare l'impianto di video sorveglianza per il quale già esiste il disciplinare tecnico elaborato a seguito di apposita sperimentazione condiziata con le forze di polizia per l'individuazione dei requisiti funzionali di progetto.
Realizzazione opere di delimitazione delle aree soggette a controlli di security	614.657,48	5.342,52	620.000,00	76,8 %	180.000,00	
Acquisto ed installazione apparecchiature per il controllo di passeggeri e delle merci	313.959,79	6.040,21	320.000,00	69,8 %	130.000,00	
Spese per progettazione piani di security ed interventi	76.590,00	3.410,00	80.000,00	38,3 %	120.000,00	
Totale €.	1.573.205,26	26.794,74	1.600.000,00		3.400.000,00	
<b>Totale complessivo utilizzato (C+D)</b>						<b>€. 5.000.000,00</b>

Elenco degli interventi	Attività concluse e/o avviate sulla scorta di atti deliberativi d'impegno della spesa				Attività programmate da avviare	
	Importo speso (A)	Impegni già assunti contrattualmente (B)	Importo speso/impegnato (C=A+B)	% di avanzamento della spesa (P=A/C)	Importo (D)	Motivazione
<b>Legge 388/00 art.145</b> <b>Importo netto:</b> <b>€.1.084.559,00</b>						
Lavori di ristrutturazione dell'immobile demaniale "Casa del Portuale" utilizzato come sede dell'Autorità Portuale	1.084.559,00	0,00	1.084.559,00	100,0 %	0,00	'-
<b>Totale complessivo utilizzato (C+D)</b>					<b>€. 1.084.559,00</b>	

Elenco degli interventi	Attività concluse e/o avviate sulla scorta di atti deliberativi d'impegno della spesa				Attività programmate da avviare	
	Importo speso (A)	Impegni già assunti contrattualmente (B)	Importo speso/impegnato (C=A+B)	% di avanzamento della spesa (P=A/C)	Importo (D) (compresivi degli oneri finanziari per il mutuo)	Motivazione
<b>Legge 166/02</b> <b>Importo lordo:</b> <b>€.64.000.005,00</b>						
Porto di Bari - Realizzazione dente di attracco nella Darsena di ponente	0,00	0,00	0,00	0,0 %	9.000.000,00	In corso il progetto di adeguamento tecnico funzionale al P.R.P.. Intervento necessario per consentire l'ormeggio di navi da crociera di ultima generazione
Porto di Barletta - Prolungamento Molo di Tramontana secondo le previsioni del P.R.P.	0,00	0,00	0,00	0,0 %	20.000.000,00	Progettazione definitiva redatta dal Provveditorato OO.PP. Puglia prima dell'entrata del porto di Barletta nella circoscrizione dell'A.P.Levante. In corso le caratterizzazioni dei fondali per la redazione del progetto esecutivo

Porto di Bari - Realizzazione edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali ed a depositi portuali nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli (intervento collegato a quello denominato "Riqualificazione funzionale e strutturale del Molo Pizzoli" finanziato con i mutui di cui alla Legge 413/98 e riportato nel riquadro apposito)	0,00	0,00	0,00	0,0 %	35.000.000,00	Progettazione definitiva esistente. Intervento conforme al P.R.P.. In corso la pratica per l'accertamento della conformità urbanistica. Superata la criticità del mancato accordo con l'Agenzia delle dogane che aveva rallentato l'iter.
Totale €.	0,00	0,00	0,00	0,0 %	64.000.000,00	
<b>Totale complessivo utilizzato (C+D)</b>						<b>€. 64.000.000,00</b>

### ***L'IDEA DI UN NUOVO PIANO REGOLATORE***

La Legge n.84/1994 ha profondamente mutato il quadro normativo e culturale della pianificazione delle aree portuali, nella consapevolezza dell'importanza da questa assunta per uno sviluppo coerente delle dinamiche complessive dei porti, delle azioni imprenditoriali che in essi si sviluppano e del rinnovato rapporto con la città.

Il piano regolatore portuale non viene assunto più come semplice programma di opere marittime e infrastrutturali, ma va inteso come articolato e complesso processo di pianificazione e gestione; delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto (comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie) e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate; il tutto, ovviamente, senza contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

La richiesta di uno strumento diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi, si è collocata del resto in una fase di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo e, di conseguenza, dei porti. Da un lato, da mare: una progressiva crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto; lo sviluppo del traffico container; l'incremento dimensionale delle navi. Dall'altro lato, da terra: un porto inteso non più come scalo terminale, ma nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

Attualmente l'area portuale è sempre più un anello di una catena trasportistica continua, rispetto ad un passato in cui il porto era anche emporio oltre che sosta per lo scarico e il



carico delle merci. La competizione non avviene soltanto tra i singoli porti, ma con loro entra in gioco l'intero territorio

che li circonda, con il suo potenziale intermodale e di servizio.

In questa prospettiva i porti non solo tendono ad adeguarsi fisicamente alle nuove esigenze del ciclo trasportistico, con piazzali sempre più ampi, bacini più profondi e interconnessioni più efficienti, ma debbono costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni. Da qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente.

L'esigenza di avere a disposizione spazi sempre maggiori per la movimentazione delle merci, l'efficiente sviluppo dei flussi del traffico interno, insieme a ragioni di sicurezza e di controllo doganale portano da un lato ad isolare alcune aree portuali, dall'altro a decentrare molte attività.

Il considerare il porto come macchina autonoma, senza interferenze con l'esterno, come infrastruttura settoriale e specialistica, rappresenta ancora l'orientamento prevalente nella pianificazione portuale, che vede il territorio e la città circostanti come semplici spazi di attraversamento per le necessarie connessioni con gli altri nodi trasportistici.

Le amministrazioni municipali e locali, dal canto loro, anche in concomitanza con i processi di dismissione e di sottoutilizzazione delle aree portuali più a ridosso della città, hanno riscoperto gli antichi legami tra il territorio urbano e il porto, promuovendo una pluralità di iniziative tese al recupero del fronte a mare. In molti casi, tuttavia, questo finisce per comportare nuovi vincoli e limitazioni alle esigenze funzionali del porto.

Questo nuovo approccio alla pianificazione portuale non è stato affrontato in maniera compiuta in alcuno dei porti amministrati dall'Autorità Portuale del Levante per ragioni differenti. Per i porti di Monopoli e Barletta, inseriti nella circoscrizione sono a fine del 2007, gli anni recenti sono stati impegnati per acquisire una conoscenza compiuta delle infrastrutture e del contesto esistente assicurando, nel contempo, un immediato intervento sul fronte della loro manutenzione e prima valorizzazione. Per quello di Bari, invece, i ritardi nell'attuazione dell'intervento di completamento della Colmata di Marisabella hanno condizionato in maniera decisiva l'iter riguardando una scelta tanto importante quanto vincolante, per qualsiasi ragionamento di sviluppo successivo.

In tutti e tre i casi, ormai, anche per le scelte di pianificazione urbanistica generale avviate da parte delle Amministrazioni Comunali, i tempi sono maturi per affrontare concretamente questa importante fase di programmazione anche al fine di dare una risposta sistematica alle strategie di sviluppo consolidate negli anni che vengono declinate all'interno di questo Piano Operativo.

L'approccio tecnico di preparazione alla formazione dei PRP che è stato seguito ci consegna per ognuno dei porti una approfondita conoscenza dello stato dei luoghi a terra ed a mare, una ricognizione esaustiva della vincolistica di varia natura presente e delle criticità ambientali con cui confrontarsi.

L'impegnativo programma di caratterizzazione dei fondali che è in corso di ultimazione con la collaborazione di ISPRA ed ARPA Puglia, poi, consentirà di completare le conoscenze di contesto e supportare con elementi attuali e concreti - in parte già presenti nel primo Piano di gestione dei sedimenti che è in corso di elaborazione per affrontare la problematica della manutenzione dei fondali - anche le future scelte infrastrutturali.

Dal punto di vista dell'utilizzo delle aree demaniali portuali è stato introdotto un nuovo strumento di gestione, per il Porto di Bari già approvato dal Comitato Portuale mentre per gli altri porti è in via di formazione, costituito dal Piano di Utilizzo che, di concerto con l'Amministrazione Comunale, definisce le attuali e consolidate destinazioni d'uso degli spazi oltre che le regole per la realizzazione di interventi edilizi da parte dei privati. Circa il coordinamento con la pianificazione urbanistica comunale appare utile segnalare che solo il Comune di Monopoli è già dotato di un nuovo strumento urbanistico (PUG) conforme alla normativa regionale mentre per Bari e Barletta sono state avviate le procedure per la formazione.

Per quanto attiene il Porto di Bari, l'idea di base per il nuovo PRP dovrà seguire le strategie di riorganizzazione degli spazi e delle funzioni già avviata ma risentirà in maniera decisiva delle scelte di pianificazione generale che il Comune intenderà adottare circa la gestione dell'interfaccia "città-porto", la realizzazione della "camionale" di raccordo con la viabilità extra-urbana ma, soprattutto, sulla prospettiva, avanzata da alcuni, di delocalizzare alcune funzioni portuali in un nuovo insediamento da realizzare in località S.Girolamo.

Come contributo di idee al Comune che sta definendo i contenuti del Documento Preliminare per il nuovo PUG l'Autorità Portuale, nel 2010, ha elaborato e consegnato un proprio studio di prospettiva che, traguardando come scenario temporale il 2050, evidenzia come ci siano le condizioni per sostenere lo sviluppo dei traffici marittimi, assicurando nel contempo soluzioni alle richieste di "apertura alla città" nelle aree di interfaccia, potenziando l'attuale infrastruttura e migliorando il collegamento viario sia all'interno del porto che tra il porto e l'esterno. Il tutto senza impatti eccessivi ed ulteriori sull'ambiente circostante (ottenendo fondali sino a 22/26 metri senza interventi di dragaggio ma sfruttando le profondità naturali) e preservando, in particolare, le praterie di Poseidonia presenti lungo l'intera costa cittadina.

Gli interventi previsti, inoltre, sono modulabili nel tempo con alcuni già avviabili sin dal prossimo PRP in assoluta coerenza con le scelte di riorganizzazione degli spazi già pianificate.

Al di là dello scenario di lungo periodo si ritiene che, restando coerenti con esso ma senza necessariamente ad esso vincolandosi, gli obiettivi principali del redigendo PRP potrebbero essere i seguenti:

- realizzazione di un approdo turistico a ridosso del molo di sottoflutto (Molo S.Cataldo) nell'ambito di una riqualificazione complessiva dell'adiacente area per il diporto con la creazione di una imboccatura portuale autonoma e riservata per i natanti di piccole dimensione;
- realizzazione di una Darsena traghetti nell'area Pizzoli-Marisabella con sistemazione delle aree a terra ai fini dell'accoglienza dei passeggeri in partenza;
- ampliamento delle banchine a ridosso del terzo e quarto braccio del molo di sopraflutto (Molo foraneo) per la creazione di nuovi ormeggi per navi commerciali e ro-ro;
- consolidamento della diga foranea con la creazione di un terrapieno, da utilizzare anche come aree per depositi portuali, all'esterno del bacino in corrispondenza al raccordo tra il terzo ed il quarto braccio;
- realizzazione del quinto braccio della diga foranea per migliorare la protezione del bacino interno ridisegnando l'imboccatura primaria;
- dragaggio generalizzato del bacino portuale per assicurare uniformemente profondità operative non inferiori a 11-12 metri;
- rilocalizzazione dei silos granari esistenti nella Darsena di Levante per migliorare l'impatto visivo da mare verso la città e per completare la dotazione di servizi a supporto del Terminal Crociere;
- realizzazione di una darsena per servizi tecnico-nautici ed istituzionali;
- riqualificazione delle aree tra il Molo S.Vito ed il Molo Pizzoli, destinate principalmente a cantieristica e ad usi militari, per il miglioramento della viabilità interna portuale e l'integrazione tra l'adiacente area servizi del Molo Pizzoli e la città.

Per quanto attiene il Porto di Barletta, invece, l'idea base per il nuovo PRP dovrà essere quello di ottenere una migliore separazione delle funzioni portuali con lo scopo di limitare le interferenze e favorire ulteriormente la crescita di alcune attività tipiche del porto promuovendo, nel contempo, le condizioni per l'insediamento di linee traghetti ro-pax.

Molto importante, a tal fine, risulterà il completamento degli iter già avviati per lo spostamento dei depositi costieri API e per la realizzazione dell'approdo turistico ma

soprattutto la realizzazione dei programmati interventi di prolungamento del molo di sottoflutto e di quello di sopraflutto per limitare gli ingressi solidi nel bacino portuale.

Gli obiettivi principali del redigendo PRP potrebbero essere i seguenti:

- riqualificazione delle aree lasciate libere dallo spostamento dei depositi API per la creazione di ormeggi dedicati al traffico ro-pax e sistemazione delle aree a terra ai fini dell'accoglienza dei passeggeri in partenza;
- realizzazione della darsena pescatori;
- dragaggio generalizzato del bacino portuale per assicurare uniformemente profondità operative non inferiori a 9-10 metri;
- miglioramento degli spazi destinati all'accesso ed ai controlli con creazione di un edificio per servizi istituzionali che svolga anche funzioni a supporto del traffico passeggeri;
- miglioramento del raccordo tra la viabilità portuale e quella extra-urbana.

Per quanto attiene, infine, il Porto di Monopoli l'idea base per il nuovo PRP dovrà essere quella di individuare spazi per consentire il consolidamento e lo sviluppo del traffico commerciale convenzionale e delle attività cantieristiche assicurando, nel contempo, una prospettiva di tipo turistico, anche grazie al traffico crocieristico di nicchia, che appare utile perseguire vista l'integrazione di parti del porto con la città e le sollecitazioni del territorio.

Da non trascurare, altresì, la funzione peschereccia del porto che meriterebbe di essere potenziata e valorizzata in sinergia con quella turistica ed urbana di cui si è detto.

Lo studio di fattibilità redatto dall'Autorità Portuale per la realizzazione di un punto di ormeggio presso il Molo Margherita ha dimostrato come ci siano tutti i presupposti, anche e soprattutto per l'integrazione con l'adiacente area urbana, per la riqualificazione ai fini turistici di quell'area salvaguardando gli ormeggi delle imbarcazioni da pesca e le funzioni accessorie.

Gli interventi di riqualificazione delle aree ex SICIE ed ex ITALCEMENTI, poi, impongono una revisione complessiva delle funzioni portuali nelle aree limitrofe al fine da un lato di utilizzare i nuovi spazi resisi disponibili e dall'altro di assicurare un idoneo raccordo con le nuove funzioni urbane insediate.

Gli obiettivi principali del redigendo PRP potrebbero essere i seguenti:

- miglioramento del raccordo tra la viabilità portuale e quella extra-urbana;
- miglioramento degli spazi destinati all'accesso ed ai controlli con creazione di un edificio per servizi istituzionali che svolga anche funzioni a supporto del traffico passeggeri;

- riqualificazione delle aree di radice del Molo di tramontana e parziale tombamento di Cala Curatori per il potenziamento dell'offerta di accosti per funzioni commerciali convenzionali;
- dragaggio generalizzato del bacino portuale destinato al traffico commerciale per assicurare uniformemente profondità operative non inferiori a 9-10 metri;
- riqualificazione delle banchine di riva per la rilocalizzazione funzionale della flotta peschereccia e la migliore integrazione con la destinazione a punto di ormeggio del Molo Margherita;
- studio dell'interfaccia porto-città per la rilocalizzazione di funzioni portuali non compatibili con l'uso urbano delle aree adiacenti.

### ***IL PIANO DI INNOVAZIONE TECNOLOGICA: LA COSTRUZIONE DEL PORT COMMUNITY SYSTEM.***

E' fuor di dubbio che il valore di un porto, che sin dall'antichità era essenzialmente un luogo di partenza verso terre lontane o di arrivo da altre, è cambiato negli ultimi anni perdendo molto in termini di fascino e mistero e connotandosi sempre più come nodo di una rete più complessa che è quella che consente la circolazione delle persone e delle merci.

Come per molti altri settori produttivi la *moderna rivoluzione industriale* collegata allo sviluppo dei computer sta accelerando questa trasformazione tanto velocemente che, in maniera sempre più evidente, viene allo scoperto il conflitto tra tradizione, con abitudini stratificatesi nei secoli e spesso tramandate di padre in figlio, e innovazione, necessaria in un mondo sempre più globalizzato.

Il cambiamento è oggettivamente più difficile da realizzare per luoghi e funzioni che nascono con l'uomo, quali un porto o la navigazione via mare, mentre in ambiti simili, qual è un aeroporto od una stazione ferroviaria, le nuove regole sono più facilmente accettate.

Ma il futuro incalza e la globalizzazione verso cui proprio internet ci spinge porta sempre più all'aumento dei flussi di persone, di merci, di informazioni tra luoghi lontani anche migliaia di chilometri. La scommessa dei prossimi anni sarà di gestire questi flussi e soprattutto le loro interferenze, i nodi di scambio, in quella che sarà una grande ed unica rete mondiale.

Il porto che, per definizione, è proprio il nodo tra la terra ed il mare ha la necessità oggi e sempre più domani di trasformarsi in elemento di integrazione capace di unire il proprio territorio di riferimento, con tutte le sue specificità culturali, lavorative e sociali, con il resto del mondo.

Pensiamo a quello che avviene oggi nella produzione industriale con materie prime e semilavorati che vengono spostati anche per centinaia di chilometri da uno stabilimento all'altro prima di diventare bene di consumo da mettere a disposizione poi di un mercato di clienti che è quello mondiale che, oltre tutto, condiziona le stesse produzioni e non le subisce come una volta.

E' lo scenario della gestione della catena di distribuzione (*supply chain management*) che porta a coordinare le tradizionali funzioni aziendali, tipicamente svolte all'interno di ogni azienda, con tutti gli altri membri della catena di distribuzione sino all'utilizzatore finale che, come dicevo, spesso è anche quello che ha innescato il processo produttivo.

Per diventare parte integrante di questo sistema e non costituire un collo di bottiglia (perché comunque in molti casi non si può far e a meno di far transitare le merci da un porto) è necessario diventare un interlocutore moderno che scambia informazioni con il mondo esterno contribuendo a dare valore, con la propria attività, al raggiungimento dell'obiettivo complessivo che è quello di soddisfare l'esigenza di disporre di un bene da parte di qualcuno anche a migliaia di chilometri di distanza.

Analogo ragionamento si può fare per il passeggero che si muove per lavoro, per vacanza, per necessità e che deve poter trovare un'interazione moderna con ogni luogo che attraversa e quindi anche con il porto.

Queste ragioni da sole sono sufficienti per comprendere come sia indispensabile che un porto diventi un luogo moderno di produzione e gestione di informazioni da scambiare con i soggetti che lo utilizzano o da mettere a disposizione dei passeggeri che vi transitano.

A questa esigenza si può rispondere avviando in maniera definitiva la costituzione del "PCS - *Port Community System*" cioè di un ambiente portuale informatizzato unico che si preoccupi di gestire gli eventi che si verificano in un porto per l'azione congiunta dei vari attori privati ed istituzionali che vi operano trasformandoli in **dati** e come tali valorizzandoli e mettendoli a disposizione di tutti coloro che ne possono trarre benefici per il proprio **uso** del porto.

La caratteristica primaria del sistema è che sia "**comunitario**" cioè che sia in grado di scambiare informazioni con i sistemi proprietari dei singoli attori portuali, che non vanno abbandonati né sostituiti, ed a sua volta di poter interagire in maniera semplice ed automatica con analoghi sistemi sia di realtà simili che di tutti quei soggetti che appartengono al settore della logistica delle merci e delle persone.

Il sistema poi deve essere "**terzo**" al fine di assicurare la massima certezza di riservatezza nella gestione dei dati, necessaria per salvaguardare le attività commerciali

private che vi si svolgono e rispettare il diritto alla privacy dei passeggeri e degli operatori.

Inoltre deve essere **"integrato"** per dialogare con quelli delle altre Pubbliche Amministrazioni operanti in porto (Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, Ministero della Salute, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, ecc.) senza sovrapposizioni o appesantimenti dei processi e quindi non finalizzato alla costituzione di un canale di accesso per gli operatori ma per l'acquisizione/fornitura di tutte quelle informazioni di carattere generale che, opportunamente filtrate ed organizzate, possono migliorare l'efficienza complessiva delle attività sia pubbliche che private.

Infine deve essere **"scalabile"** per adeguarsi alle specificità dei singoli porti garantendo nel contempo la creazione di standard condivisi che consentano di conservare l'univocità dei processi portuali semplificandoli al massimo e rendendo effettiva e celere la circolazione di merci, mezzi e persone all'interno dei porti e fra gli stessi porti.

L'obiettivo generale di *governance* da perseguire sarà quello di ottenere, nell'ambito della procedura di revisione della Legge n.84/1994, la trasformazione dei servizi info-telematici da servizi di carattere generale a servizi istituzionali né più né meno di quello che oggi avviene per la gestione delle infrastrutture marittime sulla falsariga di quanto accaduto negli ultimi mesi per le attività di security.

Dal punto di vista della infrastrutturazione fisica si tratterà di supportare le sempre maggiori esigenze di "strade telematiche" all'interno delle aree portuali per lo scambio "ad alta velocità" e "ad alta capacità" di dati tra i vari attori. In tal senso appare indispensabile dotare i porti di una efficiente copertura wi-fi, integrata con una rete fisica in fibra ottica, che assicuri, in qualsiasi punto ed a qualsiasi soggetto interessato, la possibilità di una connessione a banda larga per l'accesso sia ai servizi portuali che al mondo di internet. Il sistema dei server, inoltre, dovrà essere adeguatamente strutturato per assicurare continuità di esercizio e per preservare i dati dal rischio di distruzione, cancellazione o manomissione.

Per quanto riguarda la parte software dovranno essere utilizzate e/o sviluppate applicazioni di proprietà, preferibilmente basate su tecnologie *open source*, e comunque dovrà essere assicurato il pieno controllo e governo di tutti i servizi attivati.

Il programma di informatizzazione già avviato dal 2006 con l'attuazione dei progetti GIPSY, STP, MAP, ADRION e INTRARADAR e con la creazione della rete intranet dell'Autorità Portuale (REA) per la gestione dei documenti dell'Ente, dovrà essere sviluppato puntando decisamente alla creazione di GAIA (rete extranet per l'erogazione di servizi alla comunità portuale) che costituirà il nucleo base del PCS dei Porti del Levante.

Ai già funzionanti moduli GATE (per il controllo accessi ai varchi portuali e delle port facilities sia dei mezzi che degli operatori e dei passeggeri), SHIPS (per il monitoraggio del movimento delle navi all'interno e nei pressi dei bacini portuali) ed IRIS (per l'informazione integrata sia stradale che via web per il supporto ai passeggeri) si affiancherà il modulo in fase di test EVENTS (per la gestione degli eventi in ambito portuale e la creazione della sala virtuale di controllo), quello in fase di sviluppo COBRA (per lo scambio di dati con il porto di Durazzo) e quelli programmati DATACOM (per la gestione del processo di comunicazione dei dati di passeggeri e merci da parte delle Agenzie), AUTHORE (per il rilascio dei permessi di accesso in porto e nelle port facilities), EYES (per la gestione delle immagini provenienti dal sistema di videosorveglianza), ECO (per la gestione dei monitoraggi ambientali in ambito portuale).

Proseguiranno, inoltre, le attività già in corso o programmate come sperimentatori nell'ambito di progetti nazionali quali SLIMSAFE (per il miglioramento della sicurezza sul lavoro in ambito portuale mediante la creazione di un sistema di monitoraggio e supporto alle decisioni, da parte delle imprese portuali, in attuazione dei piani di sicurezza aziendali) e UIRNET (per l'interconnessione con il sistema informativo dell'autotrasporto e degli Interporti).

Verrà avviata, inoltre, nell'ambito della nuova programmazione comunitaria INTERREG Grecia-Italia l'attuazione del progetto GAIA per la creazione di un nodo di scambio di informazioni sui traffici portuali nel bacino del Mediterraneo mediante la formazione e gestione di repository per l'interconnessione con enti terzi e la connessione a banche dati esterne per funzioni di automazione.

Un obiettivo da perseguire al più presto, infine, dovrà essere quello di rendere disponibili i servizi offerti da GAIA anche ai Porti di Barletta e Monopoli in maniera da rendere uniforme l'erogazione di questo tipo di servizi nell'ambito delle aree amministrative.

Il Port Community System così avviato, la cui gestione si immagina direttamente dipendente dall'Autorità Portuale al fine di assicurare un totale controllo pubblico che sia garanzia della terzietà di gestione prima enunciata, potrà integrarsi facilmente con qualsiasi sistema esterno analogo o, comunque, aperto e comunitario e quindi costituire un ulteriore forte contributo alla creazione del network dei porti di Puglia.

A tal fine appare molto utile la creazione di un organismo di coordinamento tra le tre Autorità portuali, sotto la guida della Regione Puglia, che nello specifico settore costituisca un punto di alta competenza a supporto della standardizzazione e dell'individuazione delle tecnologie più efficaci e più sostenibili, soprattutto dal punto di vista economico, per lo sviluppo dei singoli PCS.



Il sistema SITIP, realizzato dalla Regione Puglia con finanziamenti statali e comunitari, potrebbe costituire, la base per la creazione di una piattaforma condivisa di scambio informativo e documentale tra tutti i porti pugliesi oltre che assicurare l'erogazione di alcuni servizi di interesse sovraterritoriale ed intermodale, tipo quella del monitoraggio del transito delle merci pericolose o della informazione integrata ai passeggeri.

### ***PER UNA NUOVA POLITICA ENERGETICA.***

L'Autorità Portuale ha posto in questi anni una grande attenzione al tema della sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, a partire dalla scelta di abbandonare l'utilizzo di Marisabella per la creazione di un terminal container, di non realizzare sul Molo di San Cataldo un nuovo approdo per traghetti e di sospendere ogni determinazione sul tratto terminale dell'Asse Nord-Sud.

In questo quadro, il P.O.T 2011-2013 intende affrontare il tema dell' energia e della sua fondamentale importanza per lo sviluppo dei porti, ma al tempo stesso, della necessità che questi siano il più possibile "sostenibili", anche dal punto di vista dell'intera catena della logistica.

Oggi più che mai, infatti, si conferma la necessità di pensare a programmi di sviluppo "sostenibili", sia dal punto di vista economico che ambientale e sociale, salvaguardando l'ambiente ma anche il futuro occupazionale di lavoratori ed imprese.

Occorrono modelli di effettiva collaborazione e cooperazione tra tutti gli operatori per l'ottimizzazione delle attività di porti e terminali e per il miglioramento della loro efficienza e produttività.

Tutto questo può avvenire in maniera più semplice con l'applicazione delle nuove tecnologie e con le risorse energetiche ottimizzate e provenienti da fonti pulite, capaci di ridurre l'intensità delle emissioni di carbonio delle varie attività portuali.

Queste modalità di ottimizzazione dovrebbero essere integrate nell'intero sistema logistico, ma anche messe nelle condizioni di incontrare le necessità degli armatori delle navi sia mercantili che passeggeri.

Alcune esperienze pilota dimostrano come le innovazioni tecnologiche, se intelligentemente applicate ai porti, consentono di raggiungere livelli significativi di risparmio energetico senza ridurre l'efficienza delle attività operative.

Collegate allo sviluppo di tali innovazioni si presentano, ovviamente, nuove opportunità che, tuttavia, trovano una forte limitazione nella scarsa disponibilità di investimenti in questo settore dove rimane ancora molto soprattutto per rintracciare tecnologie efficienti e a basso costo.

Qualche esempio su tutti potrebbe essere quello dello sviluppo di soluzioni relative alla fornitura di energia alle navi da terra e al metano o all'energia elettrica come carburante pulito per i veicoli ed i mezzi operanti nei porti.

Le opportunità date ai porti per un nuovo ruolo nella generazione di energia a basso impatto per uso proprio e per la fornitura ai territori di competenza sono da valutare oltre che per gli evidenti benefici ambientali per le aree urbane adiacenti anche come nuovo flusso di guadagni per i porti stessi.

Da qui l'idea di avviare un percorso di grande trasformazione del modo di consumare energia nei porti di Bari, Barletta e Monopoli volto inizialmente:

- ad incrementare l'utilizzo di fonti rinnovabili per lo svolgimento delle attività portuali;
- a studiare come procedere all'elettificazione delle banchine portuali destinate a traffico commerciale e passeggeri (traghetti e crociere);
- a promuovere una mobilità "verde" interna ai porti con la diffusione di auto elettriche o a metano;
- a migliorare l'efficienza energetica degli impianti di illuminazione delle banchine, dei piazzali e della viabilità interna;
- a sostenere ed indirizzare i concessionari e gli operatori ad avviare analoghe politiche di efficientamento energetico delle proprie attività ed attrezzature.

Lo strumento che si intende utilizzare è anche quello della predisposizione, con la collaborazione scientifica del Politecnico di Bari, del primo "Piano Energetico dei Porti del Levante (P.E.P.E.)" con il quale:

- da un lato individuare un percorso di riduzione dei consumi di energia (in primis degli sprechi) e di valorizzazione delle opportunità di produzione di energia da fonti rinnovabili relativamente all'aree portuali;
- dall'altro sensibilizzare gli operatori portuali sui benefici indotti da una gestione intelligente dell'energia e sulle opportunità che essi possono cogliere, con importanti vantaggi dal punto di vista economico ed ambientale.

Il P.E.P.E. sarà uno strumento per orientare e promuovere l'uso delle fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nelle aree portuali. Uno strumento concreto di pianificazione ed intervento, che dovrà fornire all'Autorità Portuale gli strumenti necessari alla realizzazione di azioni concrete per una regolamentazione di indirizzo degli interventi attuabili nelle aree demaniali amministrare, e agli operatori privati uno strumento operativo per cogliere significative opportunità di investimento, capaci di generare ritorni economici sia sotto forma di risparmi che di nuovi ricavi.

L'accordo sottoscritto con ENEL - per il quale è stato insediato il Comitato di Coordinamento paritetico costituito per l'Autorità Portuale dall'Ing. Mario Mega (Dirigente

del Servizio Infrastrutture, Innovazione Tecnologica e Pianificazione Strategica), dall'Avv. Fulvio Mezzina (Dirigente del Servizio Istituzionale) e dal Prof. Ing. Michele Trovato (Professore Ordinario presso il Dipartimento di Elettrotecnica ed Elettronica del Politecnico di Bari) e per l'ENEL dall'Ing. Vincenzo Di Luozzo, dall'Ing. Massimiliano Tarantino e dalla Dott.ssa Francesca Tagliaferro - è un passo importante verso questo obiettivo perché consentirà di avviare una fase di ricognizione e studio sia degli impianti esistenti nei porti che delle varie soluzioni esistenti sul mercato per il miglioramento energetico delle attività, la riduzione dei consumi e l'avvio della produzione di energia da fonti rinnovabili nei porti.

Tale accordo è nato con l'obiettivo di raggiungere risultati concreti come testimonia la prima iniziativa già avviata consistente nell'individuazione nell'area di Marisabella nel Porto di Bari di un'area dove ENEL potrà realizzare una cabina primaria di trasformazione AT/MT 150/20 kV/kV che consentirà da un lato di soddisfare le necessità di crescita del porto (compresa quella di disporre nel breve termine di 40/60 MW per rendere possibile la fornitura di energia delle navi da terra) e dall'altro di assicurare il miglioramento e potenziamento della rete cittadina e della zona centro-occidentale in particolare.

L'esperienza di ENEL nel settore sarà di grande aiuto per la ricerca delle migliori soluzioni nella certezza che questo programma di revisione della politica energetica dei porti del Levante porterà grandi benefici ai nostri porti ed ai territori adiacenti.

***IL NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE DEL PORTO DI BARI CON L'AUTOSTRADA E L'INTERPORTO REGIONALE DELLA PUGLIA: UNA STRADA DEDICATA AL TRASPORTO MERCI PER MIGLIORARE L'INTERMODALITÀ, I SERVIZI LOGISTICI E L'AMBIENTE (\*)***

Il Porto di Bari ha una importante funzione intermodale tra il trasporto stradale e il trasporto marittimo. Le due modalità di trasporto vengono integrati nell'area balcanica e nel Sud-Est-Europa dal trasporto ferroviario. Per i Paesi balcanici è uno dei porti più importanti (ad esempio per l'Albania). Il suo ruolo per il Mediterraneo Orientale sta crescendo.

L'Interporto Regionale della Puglia ha funzioni della raccolta e distribuzione merci, del magazzinaggio e di altri servizi logistici. L'importante funzione intermodale può sviluppare notevoli traffici (soprattutto Nord-Sud e viceversa: Nord-Italia, Europa Centrale) tramite trasporto ferroviario.

L'Interporto attualmente non svolge ancora appieno le sue funzioni:

- i servizi di logistica a valore aggiunto (oltre magazzinaggio, raccolta e distribuzione a livello territoriale prevalentemente locale) sono molto limitati;
- l'intermodalità non è attualmente pienamente operativo (due strutture: Interporto Regionale della Puglia e, accanto, Scalo Ferruccio);
- i servizi doganali sono in fase di attivazione.

-

Attualmente il Porto di Bari non ha la connessione ferroviaria. Collegare il Porto e l'Interporto/Scalo Ferruccio tramite ferrovia richiederebbe interventi di passaggio, quali sottopasso (molto difficile e costoso) oppure sopraelevato (costoso) oppure passaggi livelli (con tempi d'attesa per la mobilità urbana).

Mettere in rete tramite collegamento il Porto di Bari, l'Interporto Regionale della Puglia (e lo Scalo Ferruccio), la zona industriale, l'Aeroporto di Bari, la tangenziale e l'autostrada porta a un grande potenziale di sviluppo dei servizi logistici.

Una specifica strada dedicata soltanto al trasporto merci ("camionabile") è una alternativa meno costoso e più veloce rispetto ad un collegamento ferroviario e porta a benefici logistici, nonché ambientali.

Esempi, anche a livello internazionale, per questo tipo di strada sono piuttosto rari, in quanto la maggior parte dei porti moderni (e non storici) è circondata/collegata con infrastrutture autostradali e ferroviari. Come esempio di collegamento dedicato si può citare il Porto di Valparaiso in Cile con l'Interporto/la sua zona logistica nell'Hinterland. Il Porto di Ancona invece ha creato una bretella (non limitato al trasporto merci) per evitare l'impatto del trasporto sull'area urbana.

La strada dedicata deve avere il numero minimo di intersezioni con la mobilità urbana. Sarebbe addirittura auspicabile una strada chiusa di collegamento diretto tra Porto ed Interporto: permetterebbe un facile spostamento delle formalità doganali, ecc. nell'interporto (comunque difficilmente realizzabile e non creerebbe direttamente la rete con le altre infrastrutture).

Agli incroci sarebbe auspicabile la precedenza del flusso di trasporto merci (tramite sistemi di rilevamento, *trasponder*, ecc. e regolazione conseguente dei semafori).

Un collegamento stradale riservato ai mezzi di trasporto merci:

- riduce gli effetti ambientali del trasporto merci (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, consumo di carburante) sulla città e l'area metropolitana di Bari,
- accelera i processi logistici (aumento della velocità commerciale),

- offre la possibilità di creare nuovi servizi logistici (che sfruttano i punti di forza delle due grandi piattaforme, Porto ed Interporto, e che integrano soluzioni del trasporto multimodale).

Attualmente, i flussi tra le due infrastrutture, Porto ed Interporto, sono piuttosto limitati e si concentrano su casse mobili ed un numero limitato di container. Cause sono probabilmente strategie diverse, mancanza di servizi e mancanza di coordinamento. Considerare il Porto di Bari e l'Interporto Regionale della Puglia (incluso lo Scalo Ferruccio) come un'unica struttura "virtuale" al servizio della logistica e del trasporto intermodale, uniti da una connessione stradale esclusiva, porta a numerosi vantaggi. Sarebbe auspicabile, dare all'Interporto anche una funzione retro-portuale. Sarebbe inoltre auspicabile, di conseguenza, una maggiore coincidenza delle merci tra Porto ed Interporto. Con la piena realizzazione delle funzioni intermodali e logistici, con un coordinamento ed una collaborazione aumenteranno notevolmente i flussi tra le due infrastrutture.

In certi orari (ad esempio dopo lo sbarco dalle 8.00 alle 11.00) c'è una notevole congestione in uscita dal Porto: spostare alcuni servizi doganali nell'Interporto potrebbe ridurla.

Per quanto riguarda i servizi logistici bisogna considerare le vocazioni del territorio (agroalimentare, automotive, ecc.), ma anche le possibilità di esportazione (ad esempio chimico, alimentare e prodotti di largo consumo/GDO in Albania, Grecia e Turchia) e di importazione (con servizi di logistica a valore aggiunto svolti dalla grande piattaforma "virtuale" e successiva spedizione in direzione Nord tramite ferrovia). Per il settore agroalimentare, ad esempio, servono una maggiore offerta di magazzini frigo e servizi specifici di logistica a valore aggiunto, ma anche trasporti ferroviari (anche refrigerati) efficienti.

La strada dedicata al trasporto merci è un tassello importante nella strategia di sviluppo del trasporto intermodale e della logistica a Bari e porta notevoli benefici in termini di accelerazione (tramite l'aumento della velocità commerciale e l'eventuale spostamento di pratiche doganali nell'Interporto), di riduzione dell'impatto ambientale (riduzione del consumo carburante e dell'inquinamento atmosferico e acustico) e di facilitazione della creazione e offerta di servizi logistici integrati di valore aggiunto e di trasporto intermodale.

Per una visione, dall'autostrada al Porto di Bari con i collegamenti stradali, vedi sotto:



*Contributo a cura di Bernd Beck – ricercatore*

**(\*) Si tratta di una sintesi dello studio "A road to improve intermodal transport, logistic services and environment" (WP5.2 Prefeasibility studies for the improvement of the sustainable transport solutions between ports and hinterland logistic facilities or transport infrastructures. Watermode-Project – EU SEE-Programme).**

**L'AMMINISTRAZIONE DEL DEMANIO NEI PORTI DEL LEVANTE:  
REGOLAZIONE E TUTELA DELLA FUNZIONE PUBBLICA DEI BENI  
DEMANIALI**

Il tema dell'amministrazione del demanio marittimo in generale e, in particolare, del demanio portuale si pone come uno degli aspetti cruciali della funzione di regolazione il cui esercizio è dalla legge attribuito all'Autorità portuale. L'argomento racchiude in sé aspetti particolarmente rilevati sotto il profilo giuridico, programmatico e pianificatorio, che ruotano attorno alla fondamentale questione di come i beni del demanio portuale possano essere "*utilizzati*" o, se si vuole, "*valorizzati*" come risorsa per lo sviluppo economico di un territorio. È agevole percepire, con immediatezza, la complessità e la delicatezza del tema, ove si ponga mente alla profonda evoluzione della nozione del bene-porto che, da semplice "*approdo*" per lo scarico e il carico delle merci, è concepito, nelle più recenti accezioni, nella triplice dimensione di:

- a) infrastruttura di proprietà pubblica, ossia quale insieme di opere, impianti, attrezzature e simili necessari per svolgere un complesso di attività economiche;
- b) mercato, ossia quale *spazio economico* ove determinati servizi/prestazioni vengono rispettivamente chiesti ed offerti, secondo le regole proprie dell'economia di mercato;
- c) nodo di una rete intermodale complessa estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative ed ambientali del sistema urbano.

In primo luogo, viene in rilievo la "**natura pubblica**" del bene-porto che, non a caso, è collocato, sia dall'art.822 del cod. civ. sia dall'art.28 del codice della navigazione nell'ambito dei beni facenti parte del demanio necessario, quei beni cioè la cui demanialità discende dalla loro intrinseca natura. Tale natura pubblica è, in modo emblematico, scolpita nel regime giuridico a cui detti beni sono assoggettati dall'ordinamento, laddove si prevede espressamente (art.823 cod. civ.) che essi sono "*inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi, se non nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi che li riguardano*", il che vuol dire che essi non possono costituire oggetto di negozi giuridici di diritto privato, né possono essere usucapiti o soggetti ad esecuzione forzata, in quanto **sono del tutto non commerciabili, ma sono esclusivamente suscettibili di sfruttamento e di utilizzo attraverso il rilascio di provvedimenti amministrativi che postulano l'esercizio di potestà**

**pubblicistiche.** E' evidente la netta distinzione dei beni demaniali dalle altre categorie di beni pubblici, ossia i **beni patrimoniali indisponibili** che pur non potendosi considerare *res extra commercium*, sono gravati da uno specifico vincolo di destinazione all'uso pubblico, potendo comunque formare oggetto di negozi traslativi di diritto privato, ed i **beni patrimoniali disponibili**, ai quali invece non si applica né il regime dei beni demaniali né quello dei beni patrimoniali indisponibili ma quello ordinario del codice civile; questi ultimi, proprio in quanto beni di diritto privato, sono commerciabili, alienabili, usucapibili e soggetti ad esecuzione forzata. Si tratta, in altre parole, di beni che possono appartenere allo Stato e agli enti pubblici allo stesso modo in cui possono appartenere a soggetti privati, ossia di beni per i quali non ha senso parlare di vincolo di destinazione. Ma per comprendere appieno il contenuto ed il significato del requisito della demanialità ed in generale della funzione pubblica dei beni non è più possibile limitarsi all'esame della sola normativa codicistica del 42, risultando indispensabile integrare la stessa con le varie fonti dell'ordinamento e specificamente con le (successive) norme costituzionali.

A tale scopo, la Suprema Corte di Cassazione, con le recentissime pronunce delle Sezioni Unite del febbraio 2011, ha operato una rilettura, in via interpretativa del sistema normativo vigente, con particolare riferimento ai dati costituzionali. La Costituzione, com'è noto, non contiene un'espressa definizione dei beni pubblici, né una loro classificazione, ma si limita a stabilire alcuni richiami che sono, comunque, assai importanti per la definizione del sistema normativo. Tuttavia, la Corte, dagli *artt. 2, 9 e 42 Cost.*, e stante la loro diretta applicabilità, ha ricavato il principio della tutela della umana personalità e del suo corretto svolgimento nell'ambito dello Stato sociale, anche nell'ambito del "paesaggio", con specifico riferimento non solo ai beni costituenti, per classificazione legislativa - codicistica, il demanio e il patrimonio oggetto della "proprietà" dello Stato **ma anche riguardo a quei beni che, indipendentemente da una preventiva individuazione da parte del legislatore, per loro intrinseca natura o finalizzazione risultino, sulla base di una compiuta interpretazione dell'intero sistema normativo, funzionali al perseguimento e al soddisfacimento degli interessi della collettività.** A sua volta *l'art. 42 Cost.*, pur essendo centrato prevalentemente sulla proprietà privata, esordisce sulla significativa affermazione secondo cui la proprietà "è pubblica o privata", il che costituisce un implicito riconoscimento di una **diversità di fondo tra i due tipi di proprietà.** Da rilevare che lo stesso art.42 nell'affermare che "la proprietà privata è riconosciuta e garantita dalla legge", demanda alla stessa legge ordinaria la determinazione dei modi di acquisto, di godimento e dei limiti allo scopo di **assicurarne la funzione sociale** e di renderla



accessibile a tutti. Più di recente, ancora, la riforma attuata con la *Legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3*, che ha modificato il titolo V della parte seconda della Costituzione, ha ricondotto alla competenza legislativa esclusiva dello Stato la tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali (art. 117, comma 2), mentre ha stabilito la competenza concorrente dello Stato e delle Regioni per ciò che riguarda la valorizzazione dei beni culturali e ambientali e per quanto concerne la materia dei porti ed aeroporti civili (art. 117, comma 3); l'*art. 118 Cost.*, comma 3, inoltre, dispone che la legge statale disciplina "forme di intesa e coordinamento nella materia della tutela dei beni culturali".

Da tale quadro normativo - costituzionale, e fermo restando il dato "essenziale" della centralità della persona (e dei relativi interessi), da rendere effettiva, oltre che con il riconoscimento di diritti inviolabili (dell'uomo sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la propria personalità, v. art. 2 Cost.), anche mediante l'"adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà politica, economica e sociale" (art. 2 Cost. ult. parte), **emerge l'esigenza interpretativa di "guardare" al tema dei beni pubblici oltre una visione prettamente patrimoniale - proprietaria per approdare ad una prospettiva personale - collettivistica.**

Ciò comporta che, **in relazione al tema della proprietà pubblica dei beni, più che allo Stato-apparato** (o agli altri enti territoriali), quale persona giuridica pubblica individualmente intesa, debba farsi riferimento **allo Stato-collettività, quale ente esponenziale e rappresentativo degli interessi della cittadinanza (collettività) e quale ente preposto alla effettiva realizzazione di questi ultimi.**

**Di tal ché disquisire in termini di sola dicotomia beni pubblici (o demaniali) - privati significa, in modo parziale, limitarsi alla mera individuazione della titolarità dei beni, tralasciando l'ineludibile dato della classificazione degli stessi in virtù della relativa funzione e dei relativi interessi a tali beni collegati.**

Ne deriva quindi che, là dove un bene immobile, indipendentemente dalla titolarità, risulti per le sue intrinseche connotazioni, anche di tipo ambientale e paesaggistico, destinato alla realizzazione dello Stato sociale come sopra delineato, **detto bene è da ritenersi**, al di fuori dell'ormai datata prospettiva del *dominium* romanistico e della proprietà codicistica, **"comune" vale a dire** - prescindendo dal titolo di proprietà - **strumentalmente collegato alla realizzazione degli interessi di tutti i cittadini.**

Del resto, già da tempo, la dottrina ma anche la stessa giurisprudenza hanno fatta propria l'idea di una necessaria funzionalità dei beni pubblici, con la conseguente convinzione che **il bene è pubblico non tanto per la circostanza di rientrare in una**

**delle astratte categorie del codice quanto piuttosto per essere fonte di un beneficio per la collettività, sino ad ipotizzare casi di gestione patrimoniale dei beni pubblici (come la loro alienazione e cartolarizzazione).**

In proposito, vale la pena ricordare che già il codice prevede espressamente, all'art. 825, la figura giuridica dei diritti demaniali su beni altrui; osserva questa norma che il regime del demanio pubblico si estende ai diritti reali che spettano allo Stato, alle province e ai comuni quando essi "sono costituiti per l'utilità di alcuno dei beni indicati negli articoli precedenti o per il conseguimento di fini di pubblico interesse corrispondenti a quelli a cui servono i beni medesimi".

Se quindi, da un lato, sono già ipotizzabili nel nostro ordinamento norme caratterizzanti il godimento e la fruizione, a vario titolo, di beni da parte della collettività, dall'altro lato, altre norme risultano destinate a scindere il binomio bene pubblico demaniale - indisponibilità, nel senso che prevedono il trasferimento, sulla base di determinati presupposti e in relazione a specifici fini, di beni dello Stato.

Pertanto, la regola della non commerciabilità di detti beni, originariamente prevista dal legislatore in modo assoluto, incontra sempre più eccezioni, con la conseguenza, lungi però dal diventare "sistematica" nella normativa civilistica ed anzi configurando una diversità di enunciati tra codice civile e leggi ordinarie, che in alcune ipotesi la proprietà "pubblica" del bene e la destinazione dello stesso ad usi e finalità pubbliche (della collettività) diventano aspetti scindibili.

L'attenuazione ed, in alcuni casi, il superamento del binomio "bene pubblico-indisponibilità" ha seguito diverse linee di sviluppo.

Da un lato, si colloca l'ampia produzione legislativa che ha previsto la trasformazione degli enti pubblici economici in società per azioni, tra cui il *D.L. n. 386 del 1991*, convertito nella *L. n. 35 del 1992*, e le norme riguardanti la privatizzazione di enti proprietari in maniera rilevante di beni pubblici (come l'Enel, ex *L. n. 359 del 1992*, e le Ferrovie dello Stato, mediante delibera Cipe del 92). In quest'ultimo caso, l'obiettivo tendenziale era quello di accrescere sempre più la partecipazione dei privati e la libera concorrenza. Questo passaggio dello Stato da ente-proprietario a ente-regolatore dei servizi pubblici ha coinvolto necessariamente anche la titolarità dei beni pubblici passata ai nuovi soggetti (si v. ad es. art.15 L. 210/1985, istitutiva dell'Ente Ferrovie dello Stato).

D'altro canto, la necessità di fronteggiare il grave deficit di finanza pubblica ha indotto il legislatore negli anni novanta a perseguire – sia pure in modo piuttosto frammentario e

talvolta caotico - la finalità del risanamento del debito pubblico attraverso la dismissione dei beni dello Stato.

In tale quadro, si collocano il *D.Lgs. n. 267 del 2000*, che ha consentito il trasferimento a società di capitali di beni pubblici da parte degli enti locali (con riferimento a "i comuni, le province, le città metropolitane, le comunità montane, le comunità isolate e le unioni di comuni"), il *D.L. n. 63 del 2002* (convertito nella *L. n. 112 del 2002*) che, tra l'altro, ha dato luogo alla costituzione di un'apposita società per azioni (la Infrastrutture s.p.a.), sotto la vigilanza del Ministro dell'Economia e delle Finanze) cui possono essere trasferiti beni pubblici, sino alla *L. n. 326 del 2003*, con particolare riferimento all'art. 30 (che, tra l'altro, statuisce che "ai fini della valorizzazione, trasformazione, commercializzazione e gestione del patrimonio immobiliare dello Stato e con le procedure di cui al *D.L. 25 settembre 2001, n. 351, art. 3, comma 15*, secondo periodo convertito, con modificazioni, dalla *L. 23 novembre 2001, n. 410*, vengono promosse le società di trasformazione urbana secondo quanto disposto dall'art. 120 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al *D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267*, che includano nel proprio ambito di intervento immobili di proprietà dello Stato, anche con la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze, attraverso l'Agenzia del demanio, delle regioni, delle province, e delle società interamente controllate dallo stesso Ministero..... "), e la *L. n. 112 del 2002* che all'art. 7 prevede ai commi 1 e 10 che "per la valorizzazione, gestione ed alienazione del patrimonio dello Stato è istituita una società per azioni, che assume la denominazione di "Patrimonio dello Stato s.p.a." e che "alla Patrimonio dello Stato s.p.a. possono essere trasferiti diritti pieni o parziali sui beni immobili facenti parte del patrimonio disponibile e indisponibile dello Stato, sui beni immobili facenti parte del demanio dello Stato e comunque sugli altri beni compresi nel conto generale del patrimonio dello Stato di cui al *D.Lgs. 7 agosto 1997, n. 279, art. 14* ovvero ogni altro diritto costituito a favore dello Stato....".

Ultimo approdo di tale tendenza legislativa è il fenomeno comunemente designato come *federalismo demaniale* di cui alla disciplina introdotta dal Decreto legislativo n.85 del 28 maggio 2010 (entrato in vigore il 26 giugno 2010), che costituisce il primo decreto di attuazione della Legge 5 maggio 2009, n.42 , recante Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art.119 Cost. , disposizione quest'ultima che prevede che gli enti locali e le Regioni hanno un proprio patrimonio, attribuito secondo i principi generali determinati dalla legge dello Stato.

Il procedimento di trasferimento prevede un doppio binario:

- a) il passaggio dei beni dallo Stato alle Regioni, alle Province ed ai Comuni avviene mediante l'adozione di uno o più d.p.c.m. che avrebbe dovuto essere emanato entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto (ma i termini non sono perentori. Tale ipotesi di trasferimento non dà luogo a particolari problematiche, atteso che comunque i beni trasferiti rimangono soggetti al regime demaniale;
- b) il trasferimento gratuito dei beni immobili dello Stato agli Enti territoriali, con passaggio al patrimonio disponibile e la possibilità di alienazione (le risorse nette derivanti all'ente locale dall'alienazione sono destinate alla riduzione del debito dell'ente e solo in assenza di debito possono essere destinate a spese di investimento, cfr. art. 9, comma 5, d. lgs.vo n.85/2010). In tale ipotesi, occorre in base alla normativa individuare i beni esclusi dal trasferimento che comprendono quei beni in uso per comprovate ed effettive finalità istituzionali", in tal senso le PP.AA. devono fare motivata richiesta di esclusione all'Agenzia del Demanio che compila gli elenchi dei beni esclusi previo parere della Conferenza Unificata Stato Regioni. Successivamente sempre con d.p.c.m. si provvede a redigere gli elenchi dei beni da trasferire (a richiesta da inoltrare nel termine di 60 gg. dalla pubblicazione) ed il trasferimento avviene con ulteriore/i d.p.c.m di attribuzione. Si tratta di trasferimento gratuito e secondo un criterio di sussidiarietà verticale.

Sia detto per inciso, che non si è mancato di rilevare da parte dei più avveduti commentatori come la disciplina appare ispirata a due criteri tendenzialmente in conflitto fra di loro: da una parte quello di massima valorizzazione funzionale e ambientale, dall'alto quello di semplificazione significativamente intesa come possibilità di alienazione. In realtà – si è fatto notare - laddove è scritto "semplificazione" si deve leggere "facoltà di dismissione", nell'ottica dell'alienazione dei beni pubblici come misura di risanamento finanziario degli enti destinatari. Il che tuttavia non sembra collimare pienamente con la essenziale vocazione dei beni pubblici al perseguimento e al soddisfacimento degli interessi della collettività.

**In ogni caso, il complesso delle considerazioni che precedono induce a ritenere che il solo aspetto della "demianialità" non appare esaustivo per individuare beni che, per loro intrinseca natura, o sono caratterizzati da un godimento collettivo o, indipendentemente dal titolo di proprietà pubblico o privato, risultano funzionali ad interessi della stessa collettività.**

In tal modo, risultando la collettività costituita da persone fisiche e da formazioni sociali ove si svolge la personalità dell'individuo, l'aspetto dominicale della tipologia del bene in questione cede il passo alla realizzazione di interessi fondamentali indispensabili per il compiuto svolgimento dell'umana personalità.

**Dunque, la "demanialità" esprime una duplice appartenenza alla collettività ed al suo ente esponenziale, dove la seconda (titolarità del bene in senso stretto) si presenta, per così dire, come appartenenza di servizio che è necessaria, perchè è questo ente che può e deve assicurare il mantenimento delle specifiche rilevanti caratteristiche del bene e la loro fruizione.**

**Sicchè, la demanialità deve tener conto in modo specifico del duplice aspetto finalistico e funzionale che connota la categoria dei beni in questione.**

**Ne consegue ancora che la titolarità dello Stato (come Stato - collettività, vale a dire come ente espositivo degli interessi di tutti) non è fine a se stessa e non rileva solo sul piano proprietario ma comporta per lo stesso gli oneri di una *governance* che renda effettive le varie forme di godimento e di uso pubblico del bene.**

**Si è giunti così al punto nodale.**

**La centralità della funzione pubblica del bene-porto e la sua vocazione al soddisfacimento di bisogni collettivi correlati all'esercizio di libertà fondamentali (quali, a mero titolo di esempio, la libera circolazione delle persone e delle merci) costituiscono "le radici forti",** anche sotto il profilo del fondamento normativo, sulle quali si deve fondare ed alle quali deve essere imprescindibilmente ispirata qualsivoglia azione di *governance* e di regolazione.

Nell'intitolazione del presente paragrafo, si è preferito utilizzare il termine "amministrazione" in luogo di "gestione", non già per un vuoto (ed acritico) ossequio al dato testuale della legge di riordino della legislazione portuale (n.84 del 1994, che pure all'art. 8, comma 3, lett. h), attribuisce al Presidente dell'Autorità portuale **l'amministrazione** – per l'appunto - delle aree e dei beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il comitato portuale, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione), quanto per il fatto che detto termine evoca il rispetto di principi fondamentali, anche di rango costituzionale, quali l'imparzialità, la trasparenza, la pubblicità ed il buon andamento dell'azione amministrativa, i criteri di efficacia, efficienza e di economicità ed

i principi dell'ordinamento comunitario (concorrenza, non discriminazione, libertà di circolazione delle persone e delle merci, libera prestazione dei servizi, etc.).

Tali principi che costituiscono i cardini dell'azione amministrativa in generale, assumono ancor più rilevante pregnanza con specifico riferimento all'attività dell'Autorità portuale, il cui compito principale e caratterizzante è costituito essenzialmente dalla attività di regolazione, che si attua attraverso la selezione delle imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali, l'amministrazione delle aree e beni del demanio marittimo, il coordinamento delle attività svolte nel porto dalle Pubbliche Amministrazioni, nonché il coordinamento e controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, l'affidamento dei servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale.

Con specifico riferimento all'amministrazione del demanio portuale, l'azione di regolazione e *governance* deve muovere dalla rinnovata consapevolezza (e percezione) della necessità di tutelare la funzione pubblica dei beni: il codice della navigazione, con la mirabile chiarezza e precisione che caratterizzava la tecnica legislativa del passato, proprio affrontando il tema del rilascio delle concessioni demaniali pone l'accento sulla **valutazione della "compatibilità con l'uso pubblico"** (art.36 ) e **sul concetto di "più rilevante interesse pubblico"** (art.37).

Avendo presente tali canoni, la selezione dei soggetti beneficiari di concessione ( imprese portuali a cui rilasciare concessioni di aree per l'esercizio di operazioni portuali - quali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale, imprese della cantieristica, Enti, sodalizi e altre figure associative che si propongono la realizzazione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, all'attività sportivo-dilettantistica o turistico-ricreativa), non potrà che essere orientata nel senso di privilegiare quelle iniziative che garantiscano il calibrato perseguimento di concreti obiettivi di sviluppo del sistema portuale, con benefici ritorni di carattere economico-sociale in ambito locale e regionale.

Così occorrerà guardare alla capacità e idoneità dei concessionari di produrre programmi di sviluppo che garantiscano crescita occupazionale, accessibilità delle aree e la fruibilità dei relativi servizi alle migliori condizioni possibili e da parte del maggior numero di utenti interessati. Il tema, in particolare, dell'accessibilità delle aree e della fruibilità dei servizi che deve essere aperta al maggior numero di operatori possibile, investe la figura e la responsabilità dei terminalisti (imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali concessionarie di aree o banchine) o semi- terminalisti (che, come accade nella realtà dell'Autorità del Levante, hanno in concessione aree e non anche banchine che restano sempre pubbliche). Troppo spesso vi è stata la tendenza di tali soggetti ad costruire

posizioni di monopolio di fatto che escludono l'accesso e la fruibilità delle strutture portuali ad altri operatori interessati. Il che, in tempi di forte contrazione dei traffici dovuta alla crisi economica internazionale, ha rappresentato un ulteriore fattore penalizzante per molte realtà portuali italiane.

E' agevole intendere che in presenza di simili presupposti, l'intervento dell'Autorità portuale dovrà essere finalizzato a rimuovere eventuali ostacoli all'utilizzo delle aree portuali nel precipuo interesse dello sviluppo dei traffici, evitando l'instaurarsi o il perpetuarsi di pratiche che possano condurre allo sfruttamento abusivo della posizione dominante, connessa alla titolarità della concessione esclusiva di spazi demaniali.

Va da sé che l'esercizio dei poteri di intervento (revoca, revoca parziale, decadenza), in presenza di condotte che integrino violazioni alla normativa di legge o ai principi di diritto comunitario ovvero agli obblighi imposti dalla concessione e la tutela, anche penale, apprestata dall'ordinamento contro indebiti accaparramenti (che, in modo subdolo, possono essere conseguiti anche attraverso surrettizie modificazioni degli scopi della concessione), è ben vero che attiene alla fase patologica del rapporto, ma si rivela, in presenza degli anzidetti presupposti, necessario qualora l'Autorità portuale non intenda abdicare al proprio ruolo fondamentale.

La titolarità di una concessione demaniale, proprio per la richiamata compatibilità con i pubblici usi del mare e con la tutela degli interessi pubblici anche dell'ambito territoriale in cui il porto è inserito, non può tramutarsi nella tutela indiscriminata di indebite rendite di posizione egoistiche o, peggio, parassitarie.

In linea generale, la funzione di *Community management* intesa quale amministrazione "attiva" che si realizza attraverso un forte raccordo con il territorio (tenendo conto degli interessi che si esprimono all'interno del porto ma anche di ciò che ruota intorno ad esso), dovrà essere declinata, con specifico riferimento ai beni demaniali, in termini di selezione delle iniziative migliori che offrano le più idonee garanzie per la proficua utilizzazione dei beni, generando "buona" occupazione, innovazione tecnologica applicata ai processi produttivi, maggiore produttività e fruibilità degli spazi portuali, sempre nel precipuo interesse dello sviluppo dei traffici portuali ed a beneficio anche dei territori d'ambito e delle comunità locali.

E' importante tuttavia che l'Autorità portuale nella sua funzione regolatrice conservi la sua posizione di terzietà e di imparzialità rispetto al coacervo di (formidabili) interessi contrapposti, non di rado in conflitto, che caratterizzano il sistema portuale.

Terzietà ed imparzialità che non debbono significare "distanza" da , o peggio "disinteresse" per gli interessi e i bisogni collettivi della comunità portuale e dell' ambito

territoriale nel quale il porto (i porti) è (sono) inserito(i), ma che debbono essere intese come l'indispensabile presupposto per l'esplicazione, con autorevolezza, della propria azione regolatrice, di promozione, di coordinamento e di sviluppo.

Amministrazione infatti vuol dire essenzialmente, bilanciamento, ponderazione e, perché no, composizione di interessi contrapposti.

Amministrazione condivisa è l'amministrazione che, senza cedere a forme di *"collateralismo o neo-consociativismo"* con l'utenza ed i privati in generale, attua le scelte attraverso i moduli del consenso degli amministrati, il che presuppone un'interazione fra amministrazione e soggetti interessati fondata sui principi di buona fede, lealtà e correttezza.

Condivisione dunque ma delle iniziative che si propongano di realizzare in modo più compiuto la funzione pubblica del bene-porto, comunque e sempre all'interno delle regole, che la funzione regolatrice assume ancor maggiore rilevanza soprattutto nei periodi di crisi (ne è testimonianza e riprova l'impegno, di questi mesi, delle istituzioni comunitarie ed internazionali proprio per addivenire ad una credibile azione di regolazione dell'economia continentale ed internazionale fronteggiando i rischi della crisi economica globale).

Circa la questione della tutela della concorrenza, in ambito demaniale, il richiamo alla necessità di ricorrere alle sequenze procedurali "dell'evidenza pubblica", non può significare l'automatica ed integrale estensione alla materia delle concessioni di beni demaniali della disciplina dettata in tema di appalti di forniture, servizi e lavori, il cui ambito di applicazione è precisamente delimitato dalle direttive comunitarie (2004/17/CE e 2004/18/CE) e dalla normativa nazionale di recepimento adottata nell'ordinamento italiano (D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e successive modifiche ed integrazioni).

Il che trova un autorevole conforto nell'orientamento assolutamente prevalente del Consiglio di Stato per cui la valutazione comparativa delle istanze integra un meccanismo perfettamente idoneo a garantire il rispetto dei canoni di trasparenza, imparzialità e concorrenza.

Chiarito dunque che la valutazione comparativa costituisce un istituto perfettamente compatibile con le esigenze di tutela della trasparenza e concorrenza, il problema si sposta sulla idoneità delle forme di pubblicità che possano assicurare il corretto esplicarsi del confronto concorrenziale, in conformità dei principi generali di derivazione comunitaria (quali quelli di non discriminazione, parità di trattamento, mutuo riconoscimento, proporzionalità).

Il dato da cui muovere è quello dell'assenza di una normativa specifica che disciplini tali profili, particolarmente rilevanti ove si consideri che i maggiori costi connessi alla



pubblicazione della istanza (atto prodromico all'avvio della fase di comparazione e al successivo espletamento della procedura di gara fra gli aspiranti concessionari, sempre che non sussistano ragioni di preferenza) potrebbero rilevarsi esorbitanti rispetto all'importo complessivo esigibile in rapporto all'oggetto della concessione.

Tra l'altro, la lacuna normativa innanzi segnalata è acuita dalla mancata adozione del provvedimento ministeriale che, in materia di concessioni di aree o banchine alle imprese esercenti operazioni portuali (art. 18, comma 1, legge 28 gennaio 1994, n.84), avrebbe dovuto stabilire le idonee forme di pubblicità, la durata delle concessione, i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti, le modalità di rinnovo della concessione ovvero di cessione degli impianti al nuovo concessionario, oltre che i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare.

Detto provvedimento attuativo del richiamato art. 18 della legge n. 84/94, sarebbe stato sicuramente un paradigma più adeguato e perspicuo del D.P.R. 13 settembre 2005, n.296 che, al di là della indubbia specificità costituita dal fatto che esso è applicabile ai beni gestiti dall'Agenzia del demanio e del generico richiamo alla procedura del pubblico incanto, sembra trascurare un dato fondamentale e che costituisce invece una essenziale caratteristica dei beni demaniali marittimi siti in ambito portuale: ossia la peculiare vocazione di detti beni a svolgere funzione strumentale all'esercizio di attività di impresa. Condividendo appieno dunque l'auspicio di una specifica regolamentazione delle procedure per l'affidamento in concessione di beni demaniali marittimi (ed in particolare in ambito portuale), può sicuramente convenirsi che l'idonea pubblicizzazione della procedura relativa al rilascio od al rinnovo di concessioni demaniali costituisca una esigenza ineludibile (cfr. Consiglio Stato, sez. VI, 25 gennaio 2005, n. 168).

Non può trascurarsi tuttavia che la ipotesi del rinnovo di concessioni di rilevante entità è la più problematica, posto che accanto alla esigenza di assicurare la effettiva equipollenza delle condizioni offerte dal precedente concessionario rispetto agli altri aspiranti nonché alla necessità di depurare la procedura dai fattori di vantaggio derivanti in capo al precedente concessionario dalla pregressa titolarità della concessione o di altro rapporto concessorio funzionalmente collegato al primo vi è la necessità di assicurare comunque la tutela del diritto di iniziativa economica privata, contemplato dall'art. 41 della Cost., del precedente concessionario.

Quest'ultimo infatti qualora, come nell'ipotesi che ricorre più di frequente, esercita un'attività economica in forma imprenditoriale, di norma avrà sostenuto investimenti anche rilevanti, impiega manodopera e gode di un avviamento, sia di carattere oggettivo (legato cioè al coordinamento funzionale dei beni aziendali che può essere fonte di un aumento di valore dei medesimi rispetto all'utilità che avrebbero singolarmente

considerati) sia in termini soggettivi correlati alla capacità dell'imprenditore di accrescere e conservare la clientela.

E' agevole intendere che l'Amministrazione concedente, all'atto della pubblicazione delle istanze di rinnovo, sarà chiamata a compiere delicate valutazioni al fine di contemperare adeguatamente le anzidette esigenze legate alla necessità di garantire l'equipollenza delle condizioni fra i potenziali aspiranti alla concessione e la tutela del diritto, di rango costituzionale, di libero esercizio della iniziativa economica privata ( a tacere della tutela dell'occupazione e della necessità di evitare che il rinnovo della concessione si trasformi nella penalizzante espropriazione, di fatto, dell'esercizio di un'attività economica).

Per le considerazioni esposte è quanto mai avvertita la necessità di un intervento legislativo chiarificatore che regolamenti in modo adeguato le procedure di rilascio e di rinnovo delle concessioni, in particolare in ambito portuale, in quanto lo schema procedimentale previsto dal codice della navigazione, non appare rispondere appieno al progressivo affermarsi della concezione dinamica del demanio marittimo, secondo la quale quest'ultimo ha assunto il ruolo di risorsa per lo sviluppo economico del territorio.

Passando a trattare di un altro profilo ed avendo presente la dimensione del porto come snodo logistico intermodale, risultano, evidenti i nessi strettissimi che legano l'amministrazione del demanio portuale alla pianificazione territoriale ed urbanistica.

Il porto è un nodo complesso e, in special modo negli scali a vocazione tendenzialmente polifunzionale come quelli ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità del Levante, nei quali coesistono destinazioni di diversa natura (commerciale, traghetti ro-ro merci e passeggeri, crociere, pesca, cantieristica, turistica e diporto nautico, etc.), esso si presenta articolato al suo interno, oltre che, a sua volta, connesso con altri nodi: con le città stesse in cui è inserito, con i nodi trasportistici distribuiti sul territorio e con le aree produttive.

Sotto tale profilo si impone una stretta collaborazione e cooperazione con le amministrazioni comunali e territoriali affinché attraverso l'utilizzo degli strumenti di pianificazione consentiti dall'ordinamento (Piani Regolatori Generali, Programmi di riqualificazione urbana sostenibile del territorio PRUSST, Piano Regolatore portuale, ), si perseguano azioni concertate in grado di conciliare le esigenze funzionali connesse allo sviluppo del porto con gli assetti e le necessità del territorio urbano.

Non sempre gli strumenti di piano territoriali ed urbanistici hanno fornito indirizzi soddisfacenti per la pianificazione dei nodi portuali e la causa di tale carenza va probabilmente rintracciata nella radicata frattura tra le politiche infrastrutturali e quelle più propriamente urbane e territoriali.

Per superare tali problematiche è necessario, dunque, confrontarsi con il sistema infrastrutturale, e ancor più, con la sua sfera economica, ragionare in termini di flessibilità, di integrazione ma anche di selezione degli ambiti di intervento in poche aree e direttrici strategiche.

Occorre riconoscere a ciascun porto la sua identità ed autonomia. E' compito della pianificazione ricomporre il senso e l'efficacia della rete, connettendo e nello stesso tempo, distinguendo, integrando ma anche esaltando le singole identità.

Appare dunque muoversi nella direzione giusta così come illustrato nella premessa sul sistema portuale pugliese, l'azione della Regione Puglia tendente ad attuare **Politiche di integrazione territoriale per le quali** ferma restando l'autonomia istituzionale di ciascun porto, debbono essere individuate, sotto la regia ed il coordinamento dell'Ente Regionale (che in materia di porti civili esercita potestà legislativa concorrente, cfr. art. 117 Cost.), alcune linee di indirizzo inerenti i Piani Regolatori, le zone di possibile espansione commerciale, le politiche di waterfront, le aree da dedicare al diporto nel quadro di una più generale politica della costa.

Occorre tenere presente che tra città e porto, vi sono aree in cui le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane. Tali aree, pur facendo parte del sistema portuale e del demanio marittimo, sono oggettivamente zone di grande attrattività per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero, sono spazi di interazione e di integrazione per le comunità che vivono nel territorio.

Proprio avendo presente tale considerazione, l'Autorità portuale in tutti i porti della propria circoscrizione ha individuato aree in cui è possibile favorire detta interazione ed integrazione con il territorio urbano adiacente, attraverso la previsione:

- 1) per il porto di Bari, di un approdo turistico a ridosso del molo di sottoflutto (Molo S.Cataldo) nell'ambito di una riqualificazione complessiva dell'adiacente area per il diporto con la creazione di una imboccatura portuale autonoma e riservata per i natanti di piccole dimensioni; da valutare, compatibilmente con la normativa in materia di security portuale, la possibilità di apertura delle aree destinate alle stazioni marittime ed al Terminal Crociere;
- 2) per il porto di Barletta, attraverso la realizzazione di una darsena per la nautica da diporto situata all'interno del porto, molo di levante. La darsena avrà un totale di 732 posti barca per imbarcazioni fino a 33 mt e uno specchio acqueo interno inferiore a 10 ha. Detta opera sarà servita da due aree a terra situate una a sud della darsena ed una a nord della stessa. Dette aree ospiteranno sia servizi commerciali quali bar, negozi e ristoranti sia servizi tecnici-amministrativi e servizi

per i soci e la comunità (inclusi servizi di parcheggio e sanitari). Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un molo di sopraflutto della lunghezza di 288 mt.;

- 3) per il porto di Monopoli, realizzazione presso il Molo Margherita di un approdo turistico destinato a rendere disponibili 135 posti barca. Le opere necessarie per la realizzazione dell'intervento, relative localizzazioni, caratteristiche tecniche funzionali risultano essere, dallo studio di fattibilità commissionato dall'AP: - bonifica e pulizia dei fondali prospicienti il molo Margherita, - regolarizzazione dei fondali rapportati alle dimensioni dei posti barca, - rettifica e regolarizzazione della banchina esistente, - ristrutturazione dei locali esistenti sul molo in prossimità del Castello di Carlo V, - realizzazione di locali destinati a servizi igienici, di locali destinati al ristoro (bar , tavola calda), rivendita tabacchi e quotidiani, postazione di informazione turistica prestazione di pronto soccorso, dotazione di connessioni internet, telefoniche e video-satellitari per utenti all'approdo, deposito bagagli, - pannelli solari per la produzione di energia fotovoltaica, - realizzazione di reti tecnologiche asservite ai locali e a servizio delle imbarcazioni.

E' evidente che simili iniziative mirano a coniugare nuove opportunità di sviluppo (con i correlativi benefici di natura socio-economica) e di valorizzazione del territorio con la valenza storico-ambientale dei luoghi, valenza che trova in ogni città e nel territorio retrostante fertile campo di sperimentazione per promuovere una competitività in chiave turistica destinata a crescere nel tempo.

Fra gli obiettivi strategici dell'Autorità portuale per quanto attiene all'amministrazione dei beni demaniali, vi sono:

### **Porto di Bari**

- valutazione comparativa di tutte le istanze pervenute a seguito delle recenti procedure competitive avviate (box, locali commerciali, area di parcheggio, bar, impianti pubblicitari ecc.); in particolare:

- 1) area demaniale marittima di 5.050 mq sita di fronte alla Banchina massi allo scopo di adibirla a parcheggio delle auto al seguito dei crocieristi;
- 2) spazio di 248 mq sito al primo piano della stazione marittima San Vito allo scopo di destinarlo all'attività di Bar Tavola calda;

3) aree demaniali marittime site nell'ambito del porto di Bari, per l'esercizio della pubblicità mediante fornitura e posa in opera di impianti luminosi e non, di proprietà del futuro aggiudicatari;

4) manufatto porzione di manufatto demaniale marittimo ed area antistante all'esterno del porto nei pressi del varco dogana allo scopo di esercitare l'attività di bar paninoteca;

5) area demaniale marittima sul terrapieno di Marisabella di 80 mq allo scopo di svolgervi l'attività di ristoro e rivendita generi alimentari;

- questione trasferimento provveditorie Work System con riacquisizione delle aree e dei manufatti siti in adiacenza al Termina Crociere;

- rilascio concessione di un'area di circa 3.000 mq per la realizzazione di una cabina primaria AT/MT di 150/20 Kv finalizzata anche alla elettrificazione delle banchine portuali destinate a traffico commerciale e passeggeri, mediante l'utilizzo di energia prodotta da anche fonti rinnovabili

Ovviamente per quanto concerne il Porto di Bari il completamento della colmata di Marisabella, i lavori di riqualificazione delle aree tra il Molo S.Vito ed il Molo Pizzoli, destinate principalmente a cantieristica e la realizzazione dell'edificio destinato ad attività terziarie e direzionali sul Molo Pizzoli, consentiranno il rilascio di nuove concessioni.

### **Porto di Barletta**

1) Concessione Terminal Cereali S.r.l. Silos Barletta

Stipulato Atto di sottomissione, nelle more rilascio dell'atto formale il rinnovo ventennale della concessione dei SILOS.

Autorizzata la ristrutturazione dello stabilimento esistente e l'occupazione di un'ulteriore area di 625m<sup>2</sup>, allo scopo di realizzarvi un magazzino di stoccaggio dei cereali in pellets, per un investimento complessivi di € 4.650.000,00 circa;

con aumento di entrate per L'A.P. sia in ordine al canone di concessione (€73.503,05 dal 2011) sia correlato, in prospettiva, all'incremento delle tasse sulle merci movimentate

- Trasferimento ed ampliamento deposito costiero API;

Acquisiti i pareri di Agenzia del Demanio: FAVOREVOLE (Ricevuto il 20/01/2010)

Comune di Barletta: FAVOREVOLE (sotto il sotto il profilo urbanistico);

Provincia di Bari: (Procedura non assoggettabile alla V.I.A. – con prescrizione)  
FAVOREVOLE;

Agenzia delle Dogane: FAVOREVOLE (con prescrizioni)

Vigili del Fuoco (direz. reg.le VF Puglia) : APPROVATO.

(rapporto di sicurezza NOF)

ANCHE IN TAL CASO, L'AP E' PRONTA AL RILASCIO DELL'ATTO DI SOTTOMISSIONE CHE PUO' GARANTIRE AL PRIVATO LA DISPONIBILITA' DELL'AREA ANCHE NELLE MORE DELL' ITER DI APPROVAZIONE DELL'ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE.

INVESTIMENTO PRIVATO PRESUNTO € 15.000.000,00

Anche in tal caso con aumento di entrate per L'A.P. sia in ordine al canone di concessione sia correlato, in prospettiva, all'incremento delle tasse sulle merci movimentate

- Ampliamento deposito TIMAC;
- Realizzazione approdo turistico;
- Questione Cantieri Navali Barletta per i quali è stata avviata la procedura di decadenza per mancato esercizio della concessione .

### **Porto di Monopoli**

- destinazione Molo Margherita alla realizzazione approdo turistico in conformità dello studio di fattibilità già redatto, previa pubblicazione di avviso diretto a sollecitare la presentazione di progetti preliminari da sottoporre alla procedura di cui al D.P.R. n.509 del 1997;
- Concessione area Polifunzionale di Punta del Tonno;

- Gestione aree e manufatti realizzati su banchina Solfatarà;
- Concessione di area demaniale marittima di circa 2.000 mq sita sul Molo di Tramontana allo scopo di svolgervi attività di stoccaggio per le merci da imbarcare o sbarcare dalle navi.

Si evidenzia che, complessivamente per i tre porti, sono in corso n. 70 istruttorie circa, con n.40 atti circa da emettere per rinnovi e nuove concessioni.

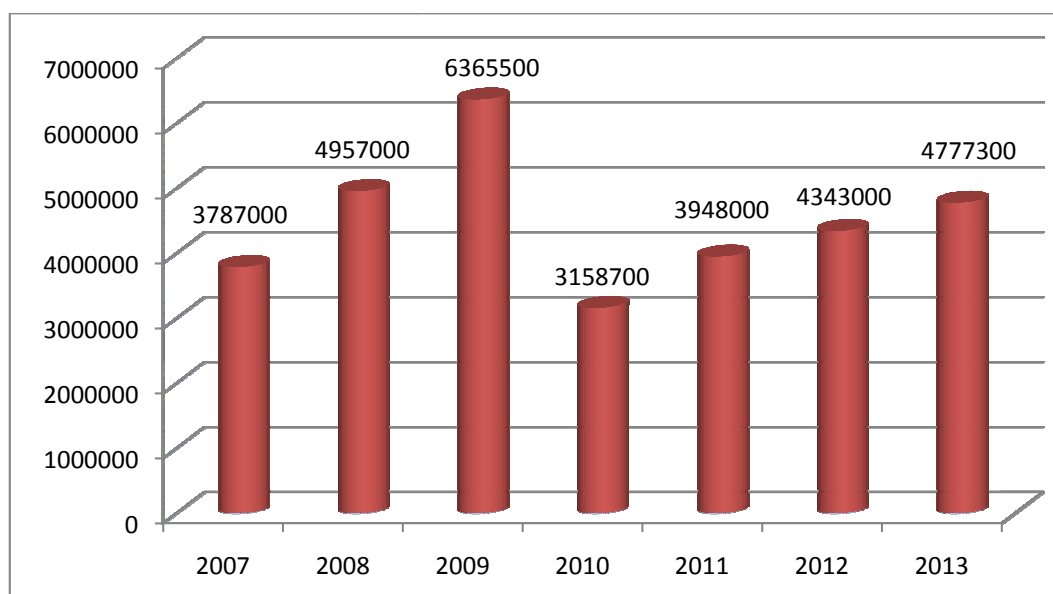
Per i tre porti, dovrà inoltre provvedersi alle seguenti attività:

- Frazionamento e accatastamento beni, realizzati dall'AP e/o da terzi, ed incameramento degli stessi;
- Rilevamento e controllo dello stato di conservazione dei beni di proprietà erariale con conseguente imposizione ai singoli concessionari degli interventi necessari al ripristino ed all'adeguamento alle norme vigenti sull'igiene e la salute dei lavoratori ed ambientali);
- Controllo dell'attività esercitata dai concessionari e verifica della rispondenza delle opere realizzate con quelle autorizzate con l'atto concessorio;
- Controllo delle occupazioni autorizzate alle imprese portuali.

Infine, fra gli obiettivi strategici dell'Ap rientra l'adozione del provvedimento riguardante i nuovi criteri di determinazione dei canoni nei tre porti facenti parte della circoscrizione territoriale dell'AP.

Il provvedimento, articolato su tre parti, la prima a carattere normativo generale, la seconda recante i prospetti dei criteri per la determinazione dei canoni per i tre porti (Bari, Barletta e Monopoli), la terza dedicata alla disciplina dell'occupazione di aree di sosta temporanea delle merci e dei beni ad opera delle imprese portuali. Su di esso si sono già pronunciati favorevolmente i Comitati territoriali di Barletta e Monopoli.

Sulla base degli obiettivi delineati, è possibile effettuare realistiche previsioni di crescita delle entrate per canoni demaniali (si veda grafico) che dovrebbero registrare un tendenziale incremento, al termine del periodo di riferimento, di circa il 25/30%.



Una precisazione è d'obbligo. La flessione dell'entrata per canoni demaniali per l'anno 2010 è stata determinata sia dall'Indice Istat, pari a -3,40%, sia dalla nuova gestione delle stazioni marittime, affidata dal 22 maggio 2010 ad un nuovo soggetto (G.S.A. di Roma), in sostituzione della Bari Porto Mediterraneo, che, al contrario di questa, non ha in concessione alcun bene demaniale, se non i locali funzionali all'attività svolta, ma gestisce esclusivamente il servizio di supporto ai passeggeri nelle parti comuni di detti edifici.

A fronte dell'affidamento del suddetto servizio di interesse generale, la G.S.A ha pagato un corrispettivo annuo di € 365.339,00, mentre l'Autorità Portuale ha incamerato diritti sui passeggeri, e sugli autoveicoli al loro seguito, per complessivi € 4.082.066,70.

E' evidente la convenienza economica delle nuove modalità di gestione poiché sommando l'introito per canoni a quello riscosso per diritti si ottiene un saldo notevolmente superiore all'introito dell'anno precedente.

### ***I SERVIZI COME FATTORE DI COMPETITIVITÀ***

Un porto, esattamente come una qualunque piattaforma tecnologica, funziona sulla base della piena compatibilità fra un " hardware" nel nostro caso le infrastrutture ( banchine, piazzali, viabilità, magazzini, strutture di accoglienza ) e " software" vale a dire il complesso delle attività volte a perfezionare la "mission" del porto, ovvero l'arrivo e la partenza delle navi con il conseguente svolgimento delle operazioni commerciali rivolte alle merci ed alle persone.



In questo capitolo ci occuperemo delle problematiche inerenti a tre diversi ambiti di quello che potremmo definire il "software" del porto, vale a dire:

1. I controlli nell'interesse dello Stato;
2. I servizi tecnico – nautici;
3. I servizi d'interesse generale;

### *I controlli nell' interesse dello Stato*

Come abbiamo più volte ricordato, l'ambito portuale è confine di Stato e cinta doganale. E' nel porto che lo Stato deve svolgere, attraverso gli organi preposti secondo le specifiche competenze, le attività di controllo e prevenzione a tutela di supremi interessi pubblici quali, a mero titolo esemplificativo: la tutela delle frontiere nazionali, la tutela degli interessi erariali e tributari, la tutela della salute, la tutela e la salvaguardia della sicurezza e della vita umana in mare, la tutela contro le contraffazioni delle merci, le frodi alimentari, i controlli sugli animali vivi, i controlli di security portuale.

Questo insieme di attività, essenziali per la tutela dell'interesse pubblico vengono svolti nell'ambito

portuale da vari enti quali: la Polizia di frontiera, la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, l'U.S.M.A.F e l'U.V.A.C.

L'Autorità Portuale svolge, nell'interesse diretto dello Stato i compiti di amministrazione del Demanio e le funzioni di vigilanza di tutte le attività commerciali che si svolgono in porto.

La legge 84/94 ( art. 8, comma 3 , lettera f ) assegna al Presidente dell'Autorità portuale, il compito di " *provvedere al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni*" . Il legislatore, nel prevedere una norma di questo tipo, prendeva atto della complessità del funzionamento di un porto, della necessità di dover fronteggiare casistiche e problematiche sempre nuove o situazioni che sorgono al momento, il tutto nella coscienza che interesse pubblico meritevole di tutela è ovviamente anche diritto dell'utenza alla mobilità e del diritto delle merci alla loro libera circolazione.

L'azione di tutte le amministrazioni interessate, sia singolarmente che nel lavoro coordinato, è sempre stata rivolta a contemperare l'efficacia dei controlli con l'efficienza e la fluidità dei traffici.

Misure organizzative, adottate di concerto e procedure telematiche che riescano a far viaggiare prima le informazioni che le merci e le persone, possono essere di grande aiuto per migliorare le attività degli enti preposti ai controlli nell'interesse dello Stato.

L'Autorità Portuale del Levante ritiene utile tuttavia, fra le azioni proposte nel presente Piano Operativo, quella di istituire presso la Regione, assieme alle altre Autorità portuali della Puglia un **tavolo permanente di confronto con le diverse Amministrazioni**, capace soprattutto di interloquire a livello centrale per affrontare tematiche non risolvibili localmente quali ad esempio le dotazioni organiche assegnate ai porti, chiarimenti interpretativi di norme nazionali ovvero problematiche inerenti le relazioni internazionali.

### *I servizi – tecnico nautici*

I servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio sono stati individuati dall'art.14 della legge 84/94 " per la sicurezza della navigazione e dell'approdo". La disciplina di detti servizi fa parte della competenza diretta dell'Autorità Marittima, nei porti sede di Autorità portuale la disciplina e l'organizzazione di tali servizi avviene " d'intesa con l'Autorità portuale".

Richiamato brevemente il quadro normativo di riferimento, occorre rilevare come detti servizi siano fondamentali ai fini della sicurezza delle manovre delle navi in porto e rappresentano un anello essenziale della catena di attività che consente alla fine al porto di svolgere le sue funzioni.

Proprio per la loro delicatezza e strategicità occorre che anche questi servizi siano oggetto di attenzione all'interno del Piano e che vengano proposte azioni per migliorare la loro attività in funzione della maggior sicurezza e della maggiore fluidità dei traffici.

In particolare la costituzione dell'Autorità portuale del Levante non può non influire anche sul funzionamento di questi servizi per i quali si richiede uno **standard** comune per i tre porti.

Il Corpo Piloti di Bari, sotto l'egida della Capitaneria di Porto ha esteso la propria competenza sul Porto di Monopoli, lo stesso già opera su Molfetta ma non sul porto di Barletta.

L'azione proposta dal Piano Operativo prevede che il Corpo Piloti di Bari operi anche sul porto di Barletta riconducendo così il funzionamento di quel porto ad uno standard organizzativo e tariffario comune.

In questo quadro è però indispensabile, almeno a Bari, un'organizzazione del lavoro che assicuri la presenza, almeno per i mesi di luglio e agosto di **due piloti nelle ore notturne** dalle 23.00 alle 02.00.

Analogamente si dovrebbe procedere per il gruppo ormeggiatori atteso che, nel porto di Monopoli tale servizio è fuori dallo standard che si vorrebbe comune a tutti i tre porti. Pertanto l'azione proposta prevede di attivare, nelle sedi competenti, la richiesta che il Gruppo ormeggiatori di Bari operi almeno sul porto di Monopoli. Per quanto attiene Barletta gli ormeggiatori già operano anche sul porto di Manfredonia per cui in realtà nulla osterebbe ad un funzionamento congiunto su quattro porti, tuttavia è oggi prioritaria l'estensione almeno al porto di Monopoli.

Un ragionamento a parte occorre fare per il servizio di rimorchio. L'Autorità portuale ritiene, per le esigenze di un porto che movimentata un così grande numero di passeggeri, indispensabile la presenza di un efficiente servizio di rimorchio, anche nelle ore notturne. E' chiaro a tutti qual è il problema che ha fino ad oggi impedito una migliore organizzazione del servizio: il rimorchio viene utilizzato solo dalle navi commerciali e non dai traghetti o navi da crociera se non in situazioni di condizioni meteo estreme.

La scarsa remuneratività del servizio impedisce nuovi investimenti e un'organizzazione adeguata alle esigenze del porto. L'Autorità Portuale intravede la sola soluzione dell'adozione di un sistema tariffario ( **tariffa di prontezza operativa**) che consideri la peculiarità del traffico barese e nello stesso tempo l'esigenza di tutela della sicurezza. L'azione proposta è quella di richiedere nuovamente la convocazione di un tavolo, eventualmente assistito dalle parti a livello nazionale ovvero in sede ministeriale per ricercare un'adeguata soluzione.

### *I servizi d'interesse generale*

La tematica dei servizi d'interesse generale investe per Bari, principalmente una grande importanza, data la rilevante presenza di traffico passeggeri e data l'assenza di concessioni ex.art.18 su ampie zone del porto. Il carattere pubblico del porto, almeno nelle zone operative commerciali, comporta la prevalenza delle aree comuni e conseguentemente carica l'autorità portuale di responsabilità e di oneri.

In particolare di grande evidenza è stato il tema della gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri dopo l'annullamento in autotutela della concessione ventennale, senza gara alla società BPM.

L'affidamento di queste attività, comprese nel novero dei servizi di interesse generale di cui al DM 14 novembre 1994 e precisamente alla lettera e) del comma 1, deve avvenire, secondo quanto previsto dall'art.6 comma 5 della legge 84/94 mediante gara pubblica.

Le modalità di affidamento hanno previsto innanzi tutto l'esatta definizione delle due nozioni. Si è stabilito con precisione cosa si intendesse per " *gestione delle stazioni*

*marittime*” e cosa per “ *servizi di supporto ai passeggeri*”, ciò con l’intendimento di evidenziare che l’eventuale concessione di un bene demaniale sia strettamente necessaria e strumentale allo svolgimento dei servizi in questione.

L’affidamento della “ *gestione delle stazioni marittime*” rientra nella previsione, stabilita dalla legge 84/94 dell’ esercizio di servizi di interesse generale da parte di terzi sotto il controllo e la vigilanza dell’Autorità Portuale.

L’Autorità Portuale svolge le funzioni istituzionali previste dalla legge e segnatamente quelle connesse all’amministrazione del demanio, alla manutenzione delle parti comuni e dei fondali, la programmazione, pianificazione e promozione del porto nonché, appunto, l’affidamento dei servizi di interesse generale da fornire, a titolo oneroso agli utenti portuali.

Per l’affidamento di tali servizi occorre distinguere fra quelli a “ domanda individuale” per il quale l’utente finale paga direttamente al fornitore del servizio il corrispettivo del servizio medesimo e quelli “ a domanda indivisa e indifferenziata “ per i quali non è possibile individuare il contributo diretto del singolo utilizzatore del servizio e che debbono necessariamente avere il carattere della continuità e dell’universalità.

Per i primi, per lo svolgimento dei quali è indispensabile la fruizione di un bene demaniale sito nell’ambito portuale, si è proceduto all’assentimento di concessioni secondo l’iter e le procedure previste all’art.36 del Codice della Navigazione, che prevedono adeguate forme di pubblicità e l’esame di eventuali domande concorrenti ovvero, come nel caso di attività particolarmente ampie e complesse come i parcheggi per i croceristi, la concessione delle aree e del servizio mediante gara pubblica .

Fra i servizi a domanda individuale possono essere annoverati: le attività di Agenzia Marittima peraltro già regolamentate nel Porto di Bari dall’Ordinanza n 4 del 2009, l’esercizio di attività commerciali, l’attività di portabagagli.

I servizi di interesse generale a domanda indifferenziata e indivisibile sono stati così essere così identificati, per quanto attiene la voce “ *Gestione delle stazioni marittime*” , nelle seguenti attività :

- a) servizio di portierato;
- b) manutenzione di alcuni impianti, direttamente connessi con l’efficienza operativa dei terminal ( ascensori, finger, impianti elettrici, impianti idrico-fognari, impianti di trasmissione dati, impianti video e TV CC, impianti telefonici, ecc. );
- c) gestione operativa finger e pontili di collegamento alle navi da crociera;
- d) pulizie;
- e) gestione e manutenzione impianti di comunicazione interna e messaggistica multimediale per i passeggeri in transito nei terminal;

Per quanto riguarda invece la voce " *Servizi di supporto ai passeggeri* ", gli stessi sono stati così identificati:

- a) assistenza e gestione dei flussi passeggeri nella stazione marittima e nel terminal crociere;
- b) informazione multilingua ai passeggeri;
- c) servizi navetta nell'ambito portuale;

Vi è poi una terza tipologia di servizi, sempre a domanda indifferenziata, dei quali beneficiano gli utenti del porto di Bari che sono stati identificati come " *altri servizi generali*", che sono generalmente già oggetto di fornitura da parte dell'Autorità Portuale, mediante appalti di servizio ma che non vedono ad oggi alcun contributo da parte dei passeggeri con o senza auto al seguito, dei bus e dei veicoli commerciali che utilizzano l'infrastruttura portuale.

Tale questione rileva, come vedremo in seguito, sulla determinazione delle tariffe/diritti portuali che le Compagnie di Navigazione saranno tenute a corrispondere per ogni passeggero, auto, camion o bus imbarcato.

Tali servizi sono: illuminazione strade, piazzali e ambiti comuni esterni; manutenzione rete primaria fognatura nera e pluviale ; manutenzioni ordinarie e straordinarie delle infrastrutture marittime, dei fabbricati destinati ad attività istituzionali di altre Amministrazioni dello Stato, delle strade e dei piazzali; pulizia degli spazi comuni e degli specchi acquei; servizi informatici e di telecomunicazione;

Una particolare attenzione deve essere posta al servizio di viabilità, oggetto di un recente affidamento mediante gara pubblica. Tale servizio non è compreso nel DM 14 novembre 1994 ma è per il porto di Bari assolutamente essenziale in quanto la disciplina di un così grande numero di auto e camion in una viabilità così ristretta è stata la principale soluzione organizzativa che ha consentito al porto di sviluppare i traffici nella misura così ingente come avvenuto in questi anni.

Per i porti di Monopoli e Barletta la problematica dei servizi di interesse generale deve portare, nel mentre che i vecchi affidamenti vengono portati a conclusione a nuovi affidamenti realizzati secondo procedure competitive con l'obiettivo di realizzare la migliore efficienza ai costi minori.

L'azione proposta nel piano è di completare la ristrutturazione dei servizi generali nei vari porti giungendo, in tempi brevi a rinnovare gli affidamenti secondo le procedure di legge, riducendo, se possibile gli oneri per l'amministrazione.

Per quanto attiene le attività di security, queste sono da considerarsi attività di tipo istituzionale e come tali saranno svolte dalla società "in house" Porti Levante Security s.r.l.

## ***LA PROGETTAZIONE COMUNITARIA E LA RETE DI RELAZIONI INTERNAZIONALI***

Come abbiamo analizzato nei precedenti capitoli, i porti del Levante sono al centro di un mercato straordinariamente ampio e prospettano il proprio presente ed il proprio futuro all'interno di un tessuto di relazioni euro-mediterranee praticamente sconfinato.

La necessità di tessere una rete ampia di relazioni istituzionali, con altre Autorità Portuali, con Università e centri di ricerca, con associazioni di categoria, ha portato l'Autorità portuale a svolgere un'intensa azione di partenariato che è sfociato talvolta nella comune partecipazione a progetti di cooperazione e in altri casi alla stipula di patti di collaborazione su specifici argomenti.

Intese di questo tipo sono state siglate con il Montenegro, con il porto di Durazzo, con la Croazia, con i porti di Burgas e Costanza.

Le attività di relazione hanno altresì coinvolto la Bosnia, l'Ucraina e le regioni danubiane. La strategia di costruzione di una rete di relazioni internazionali si è particolarmente arricchita nello svolgimento di attività dei progetti ITALBALK e ITALMED che hanno consentito di estendere il patrimonio di relazioni alla Serbia ed all'Egitto.

Le attività di cooperazione internazionale dell'Autorità del Levante hanno seguito due filoni: uno volto alla creazione di piattaforme tecnologiche, con standard comuni inter-adriatici, sotto la direzione del servizio infrastrutture e innovazione tecnologica e l'altro rivolto all'implementazione di nuove linee marittime, alla ricerca nel campo economico e della formazione sotto la direzione del segretario generale.

Molto intenso è stato altresì il rapporto con il Corpo Consolare della città di Bari che ha voluto anche conferire un premio all'amministrazione dell'Autorità quale riconoscimento per l'attività svolta in favore dell'internazionalizzazione.

L'Autorità Portuale del Levante è stata spesso oggetto di visite istituzionali internazionali, ricordiamo quella del Console degli Stati Uniti, del Ministro dei Trasporti Australiano

La nuova fase di azione unitaria da parte delle tre Autorità pugliesi ( Bari, Brindisi e Taranto ) potrebbe portare alla definizione di strumenti congiunti con i quali sviluppare la politica internazionale assumendo che il ragionamento fatto per Bari circa il rapporto con il Levante vale analogamente per Brindisi e per Taranto è ulteriormente arricchito dalle numerose relazioni "feeder" che congiungono il Far East con il Mediterraneo orientale.

In attesa di verificare congiuntamente assieme alla Regione le politiche, anche organizzative da adottare nel campo della cooperazione, l'Autorità Portuale del Levante propone l'azione di proseguire i programmi di cooperazione intrapresi considerando che i risultati conseguiti sia in termini di implementazione delle nuove tecnologie che

nell'acquisizione di know how in materia di trasporti marittimi e logistica rappresentano assets strategici per l'azione dell'APL.

***LE RISORSE UMANE COME PRIORITÀ: PRODUTTIVITÀ, SICUREZZA E FORMAZIONE, LE  
PROSPETTIVE PER IMPRESE E LAVORO PORTUALE***

La funzione istituzionale di "promozione" prevista all'art. 6 della legge 84/94, deve essere, come abbiamo visto, declinata secondo l'Autorità Portuale del Levante, nell'accezione più ampia della parola. Questo significa certamente la "promozione" dei porti del Levante sui mercati internazionali ma anche la "promozione" di processi interni all'organizzazione del porto volti, in generale, all'accrescimento qualitativo delle attività che all'interno di esso si svolgono.

Le attività che si svolgono in porto mantengono una loro forte peculiarità determinata dalle caratteristiche intrinseche di questa specifica infrastruttura.

Il porto non si ferma mai. La sua caratteristica è la variabilità, determinata dal lavorare a contatto con le navi e con il mare.

Le attività del porto sono soggette alle variabili meteo, alle diverse tipologie di navi e di merci, ai vari eventi che condizionano la vita dei mezzi nautici, nel caso del traffico traghetti alla variabilità dei flussi dei mezzi e dei passeggeri.

L'attività portuale non potrà mai essere ricondotta alla standardizzazione di un ciclo industriale. Essa richiede in ogni momento l'adattabilità delle risorse umane e la capacità di risolvere problematiche che si presentano al momento.

Inoltre, le attività portuali si svolgono in aree che sono ad un tempo: confine di Stato, circuito doganale e soggette alle norme di security dell'ISPS code.

Per questo le risorse umane che operano nel porto devono essere particolarmente consapevoli di muoversi in un "territorio" soggetto a particolari norme e restrizioni, debbono conoscere i loro obblighi, ciò che si può fare e ciò che non si deve fare.

Nel porto di Bari convivono due realtà che, dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro sono rigidamente separati : il porto commerciale ed il porto passeggeri.

I porti di Barletta e Monopoli sono al momento porti commerciali con modelli organizzativi fra loro diversi.

Nel complesso, nei registri dei lavoratori portuali dei porti del Levante sono iscritte 171 unità. Specificatamente 100 a Bari; 43 a Barletta , 28 a Monopoli.

A Bari ed a Barletta è stato costituito l'art.17 per la fornitura di lavoro temporaneo portuale, mentre a Monopoli tale struttura non è presente.

Tale struttura, ben calibrata dal punto di vista degli organici, rende molto flessibile l'utilizzo della manodopera nei due porti. L'impresa art.17 di Barletta opera altresì nel porto di Molfetta.

Assumendo come indice "grezzo" di **produttività** il rapporto fra tonnellate movimentate ( al netto delle rinfuse liquide e dei rotabili accompagnati ) ed il numero di lavoratori impiegati si può rilevare che a Bari, nel 2010, sono state movimentate 19.756,55 ton/addetto; a Barletta 14.027,41 ton/addetto ed a Monopoli 6.241,21 ton/addetto.

A titolo esemplificativo a Genova tale indice è 15.041,62 ton/addetto.

I margini di recupero di Barletta sono tutti nella ripresa del traffico, infatti una produttività pari a quella di Bari, fermi restando gli attuali organici si raggiungerebbe movimentando 850.000 ton., volume ampiamente alla portata di tale porto in una fase di ripresa.

Le conclusioni che si possono trarre sono che, al di là dei volumi di traffico di Monopoli ancora limitati, pur se in forte crescita anche negli anni di crisi, il modello per così dire " informale" di quel porto non è un modello organizzativo efficiente.

La scelta del P.O.T dell' Autorità Portuale del Levante sulla questione, è quella di **promuovere una razionalizzazione dell'organizzazione delle imprese di Monopoli** per favorire un salto di qualità nei traffici ed una crescita della produttività.

Le imprese che svolgono i servizi " collaterali, accessori e specialistici" alle operazioni portuali sono in numero limitato nei tre porti, secondo l'effettiva necessità. La pesatura delle merci e la pulizia delle banchine dai residui del carico ( classificati come rifiuti ), sono le voci più importanti di queste attività. L'indirizzo dell'Autorità Portuale è stato quello di far corrispondere le autorizzazioni per tali attività alle effettive necessità consentendo a tali imprese una crescita organizzativa adeguata ai volumi di traffico. Qualora le strutture attuali non fossero adeguate, in particolare per nuove esigenze di tipo specialistico che potrebbero sorgere con nuovi traffici già in previsione, si provvederebbe ad autorizzare ulteriori soggetti per corrispondere alle necessità.

Un altro ambito al quale porre la massima attenzione è quello relativo alle attività delle imprese che svolgono, al momento nel solo porto di Bari, la movimentazione " orizzontale" dei trailers mediante tug-master.

Il traffico non accompagnato ha subito nel 2009 una drastica contrazione, con un andamento univoco fra la linea Grecia e quella Albania, pur se la prima calava e la seconda cresceva. La quota percentuale del non accompagnato si è contratta in ambedue i casi.

Oggi la movimentazione dei trailers si attesta intorno ai 26.000 pezzi all'anno. Un'incidenza complessiva attorno al 15% del movimento dei mezzi pesanti.



L'indirizzo dell'Autorità portuale è quello di aumentare l'incidenza del non accompagnato almeno al 20% del trasportato. A tal fine l'Autorità intende promuovere, con il concorso della Regione un tavolo di confronto con gli operatori ( Autotrasportatori, operatori logistici, spedizionieri, agenti ed armatori ) per individuare eventuali azioni positive volte ad incrementare il trasporto non accompagnato.

Sotto il profilo dell'organizzazione delle imprese, l'Autorità, mediante la propria funzione di vigilanza, ha lavorato molto affinché nello svolgimento di tale attività, ai fini di una maggior sicurezza, cessasse l'uso di trattori stradali in favore dell'utilizzo esclusivo dei trattori portuali.

Allo scopo di accrescere il livello di sicurezza in un'attività svolta in condizione di rischio elevato, l'Autorità Portuale, con il concorso delle imprese e delle Compagnie di Navigazione, intende promuovere l'utilizzo di segnalatori, adeguatamente formati, forniti dall'impresa art. 17, individuando se del caso eventuali incentivazioni di carattere economico indirizzati allo sviluppo di " best practices" in materia di sicurezza sul lavoro.

La problematica delle operazioni portuali di imbarco/sbarco dei semi-rimorchi è anche presente all'interno del progetto pilota " SLIM – SAFETY" che si propone l'utilizzo di prototipi di apparati tecnologici in grado di ridurre il rischio per le persone nell'ambito di tali attività.

Migliorare la produttività, la sicurezza e la qualità della prestazione sono gli obiettivi dell'azione che il P.O.T 2011-2013 propone in materia di formazione professionale.

L'Autorità Portuale che tale azione debba svolgersi in concorso con le imprese e la Regione Puglia, utilizzando tutti gli strumenti disponibili: dai fondi Interprofessionali, al fondo sociale a singole iniziative progettuali nel quadro dei Bandi di cooperazione internazionali nonché mediante la collaborazione con Enti ed imprese specializzate nel settore.

L'Autorità Portuale è in grado di fornire prime indicazioni di massima sui fabbisogni formativi nell'ambito del ciclo di attività dirette, indotte ed in qualche modo concatenate con l'ambito portuale per individuare prime linee di intervento degli strumenti di intervento regionale in materia di formazione professionale.

Il sistema logistico ed il settore marittimo-portuale rappresentano segmenti della nostra economia che, pur soffrendo in questi anni una perdita di competitività rispetto ad altri paesi europei, hanno comunque mantenuto tassi di crescita accettabili, sia in termini di occupazione che di produzione di valore aggiunto.

Nella nostra Regione, il sistema marittimo portuale può rappresentare uno dei fattori di eccellenza, sui quali fondare un progetto di rilancio di competitività territoriale e quindi di sviluppo economico e sociale.

Questo progetto può contare su alcuni forti elementi di radicamento e tradizione, come quelli legati al lavoro marittimo, su un sistema portuale di grande rilievo nel quadro internazionale, su alcune esperienze di eccellenza ed innovazione nel campo degli operatori della logistica e dell'autotrasporto, specie se viste in ambito meridionale.

Su questi punti di forza occorre innestare forme di intervento pubblico tese a qualificare le risorse umane indispensabili a dare vita e sostenere un simile progetto.

Una prima considerazione riguarda la necessità di distinguere due aree di intervento: quella legata alla necessità di formare figure di carattere manageriale e quella di formare figure tecniche di elevata qualificazione e specializzazione.

In questa prima fase, scontando il fatto che la formazione di figure di tipo manageriale si basa sul presupposto di una formazione universitaria che tuttavia potrebbe avere necessità di specifiche implementazioni, riteniamo sia utile concentrarsi su alcuni fabbisogni, collocati nell'area della qualificazione e della specializzazione che rivestono oggi carattere di urgenza.

Ferma restando altresì l'esigenza di professionalità, non solo di spessore manageriale, di tipo "orizzontale", capaci quindi di interagire e di connettere fra loro i vari segmenti del settore logistico e marittimo portuale, vogliamo indicare prioritariamente alcune necessità settoriali oggi prioritarie.

In termini generali, potremmo dire, trasversali a tutti i settori, gli ambiti prioritari della formazione appaiono i seguenti:

- a) Ambiente, Sicurezza e innovazione organizzativa;
- b) Sviluppo organizzativo;
- c) Innovazione tecnologica;
- d) Competenze tecnico-professionali;
- e) Competenze gestionali e di processo;
- f) Qualificazione e/o riqualificazione.

Tutto ciò all'interno di un quadro di politiche istituzionali ed aziendali che favoriscano le seguenti scelte strategiche:

- Una formazione professionale diffusa, professionalizzante e permanente;
- Il perseguimento della polivalenza professionale;
- politiche che favoriscano la mobilità "verso l'alto" delle risorse umane;

- politiche di incentivazione alla flessibilità, coniugata con maggiore libertà individuale ed autodeterminazione, ( si è più disponibili alla flessibilità tanto più di è liberi );
- politiche che incentivino la motivazione al lavoro e lo spirito di "team";
- politiche organizzative/aziendali che valorizzino l'esperienza, la conoscenza e le soluzioni maturate nell'esperienza lavorativa;

A titolo meramente esemplificativo, solo alcune prime priorità si indicano, alcuni temi specifici che potrebbero essere oggetto di ulteriori approfondimenti

### *Imprese portuali*

Nell'ambito della portualità pugliese, con la sola eccezione di Taranto, dove è presente un grande terminalista di caratura internazionale, il tessuto imprenditoriale è debole e frammentario.

Pur esistendo, nelle piccole imprese portuali presenti nel territorio, una sedimentazione professionale di rilievo, si deve evidenziare l'assenza generale di una politica delle risorse umane che corrisponde anche ad una povertà di investimenti nell'innovazione e nelle tecnologie informatiche.

**Le esigenze principali appaiono quelle di investire in termini formativi sul tema della sicurezza sul lavoro e sulle patenti necessarie per condurre gru e macchine operatrici complesse**, nonché le questioni legate alla security portuale .

In collaborazione con le Autorità Portuali pugliesi, atteso anche che la normativa sul lavoro portuale prevede la registrazione dei lavoratori delle imprese in appositi registri tenuti a cura delle stesse Autorità, potrebbero essere individuati degli standard formativi minimi, quali requisito all'accesso al lavoro portuale, tali da costituire il presupposto di una vera e propria **certificazione** del lavoratore portuale.

Fondamentale appaiono corso di base e di perfezionamento della lingua inglese.

### *Imprese armatoriali*

L'attività marittima, con i tradizionali bacini di Molfetta e Mola di Bari, rappresenta una grande tradizione della Puglia oggi in forte decadenza.

A discapito, tuttavia, della disaffezione mostrata dai giovani per il lavoro marittimo, il mercato del lavoro nazionale ed internazionale mostra una fortissima carenza di ufficiali di marina mercantile.

Uno degli elementi da rimuovere per favorire l'accesso alla professione è che il titolo di studio acquisito con il diploma dell'istituto nautico è praticamente inutilizzabile senza un percorso che prevede un periodo di navigazione come Allievo Ufficiale, sempre di difficile realizzazione e soprattutto, senza l'**acquisizione dei titoli professionali previsti dalla Convenzione internazionale STCW '95** e successive modificazioni che devono essere acquisiti dai singoli a costi esorbitanti.

Un intervento statale, di alcuni anni fa di rimborso dei corsi professionali non è più stato finanziato lasciando gli aspiranti alla professione marittima in balia di se stessi.

L'intervento della Regione sulla materia sarebbe fattore di rilancio di un lavoro di alta specializzazione, nel quadro della grande tradizione marinara pugliese.

### *Imprese di autotrasporto*

Pur in presenza, in Puglia, di alcune imprese di eccellenza, il settore soffre di frammentazione e fragilità.

Il lavoro degli autisti è oggi sottoposto ad importanti interventi normativi, in particolare sul piano della disciplina degli **orari di lavoro**, del **trasporto di sostanze pericolose** e, per quanto riguarda gli autotrasportatori collegati all'attività portuali, le **procedure di security** .

La questione del **patentino ADR**, per le sue implicazioni con i temi della tutela ambientale e della sicurezza stradale è questione di grande rilevanza.

Per i suoi costi e per il fatto di rappresentare una barriera per l'accesso al lavoro, la problematica è simile a quella che abbiamo individuato in relazione al lavoro marittimo

### *Imprese di servizi/security*

In particolare nel porto di Bari, attesa la forte incidenza, del traffico passeggeri, ma tale problematica è presente anche nel porto di Brindisi, occorre prestare particolare attenzione alla formazione degli addetti inseriti in quelle attività quali security, viabilità, servizi di supporto ai passeggeri, portabagagli, parcheggi, ove più diretto è il contatto con i passeggeri.

Le esigenze primarie sono una elementare familiarizzazione con la lingua inglese, un approfondimento dell'ISPS code e delle tecniche di security per gli addetti interessati e una specifica formazione mirata al "front-line" con i passeggeri e norme comportamentali.

## ***SINTESI DELLE AZIONI PREVISTE DAL P.O.T 2011-2013***

### Asse strategico

- Azione comune, unitaria e coordinata fra le Autorità portuali di Bari, Brindisi e Taranto, con la supervisione ed il coordinamento dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia;
- I porti del levante si muovono in uno scenario generale segnato dalla crisi;
- I porti del levante sono al centro di una rete di scambi che coinvolge tutta l'Europa continentale e l'Est fino alle repubbliche caucasiche. E' un "hinterland" di 216 milioni di abitanti trainato economicamente dalla Turchia. Questa rete di scambi propone nuove sfide di innovazioni logistiche per superare l'unica modalità "tuttostrada" quali lo sviluppo dell'intermodalità e l'organizzazione di "magazzini sud-est Europa" sul nostro territorio;
- Rilanciare l'utilizzo della linea ferroviaria Bar- Belgrado;
- Guardare al Corridoio VIII, non come ad un rigido itinerario, ma piuttosto come ad una "rete" di infrastrutture che, a partire dal porto di Durazzo sono in grado di creare una vera e propria integrazione economica e socio-culturale con l'Albania, il Kosovo e la Macedonia. Aree per le quali l'Italia ha un interesse geo-politico immediato e diretto;
- Il modello di "governance" prescelto dall'Autorità Portuale del Levante è quello del "Community Manager" che punta all'integrazione con il territorio e si propone di passare da un modello gerarchico ad un modello di vicinanza all'utenza, praticando il metodo della condivisione;
- I porti sono un'opportunità competitiva del territorio. Il loro impatto economico, in termini di creazione di valore è stimabile in circa 200 milioni di euro;
- Proseguire la politica di internazionalizzazione e di progettazione in ambito comunitario e transfrontaliero nei campi dell'innovazione tecnologica, della logistica, della ricerca, dello sviluppo di nuove linee marittime e della formazione. Tale politica dovrà essere perseguita anche nell'ambito del coordinamento fra le tre Autorità portuali pugliesi;
- Sviluppare un programma diffuso di formazione professionale a beneficio dell'Autorità Portuale, delle imprese portuali e di servizio. Tale scelta andrà perseguita attivando tutte le risorse disponibili: dal Fondo sociale europeo ai Fondi interprofessionali ad altre risorse disponibili in sede di progettazione comunitaria;
- accordo ENEL- Autorità Portuale per una politica energetica sostenibile ( cold ironing )

### Adeguamenti infrastrutturali prioritari finalizzati ai traffici

- completamento della colmata di Marisabella ( Bari )
- raddoppio terminal Crociere ( Bari )
- costruzione sporgente Darsena di Ponente ( Bari )
- dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Bari )
- prolungamento Molo di Tramontana ( Barletta )
- delocalizzazione depositi API ( Barletta )
- dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Barletta )
- riqualificazione radice Molo Tramontana ( Monopoli )
- acquisizione aree ex SICIE e riqualificazione aree Italcementi ( Monopoli )
- dragaggio per mantenimento funzionalità operativa ( Monopoli )

### Azioni previste per lo sviluppo dei traffici

- I Porti del Levante devono essere considerati come un " polo marittimo polifunzionale di area vasta" , nei quali potenzialmente tutte le tipologie di traffico possono essere svolte secondo una "diversificazione regolata", ovvero adottando tutte le prescrizioni previste dall'Autorità Portuale per rendere compatibili e sicure le diverse attività;
- Si conferma la scelta del mantenimento delle banchine pubbliche e dell'ottimizzazione degli spazi;
- Per il consolidamento del traffico container dovranno essere evitati doppioni nei controlli di security ed individuate aree per le merci ADR;
- Per lo sviluppo di nuovi traffici dovrà essere consentita l'installazione di impianti di stoccaggio compatibili con la tutela ambientale e lo svolgimento degli altri traffici;

### Ipotesi di sviluppo di nuovi traffici

- Linea ro/ro ovvero ro/pax ( con abilitazioni ) per il trasporto di materiali ADR su trailer o rotabili ( Bari, Barletta, Monopoli);
- Sviluppo del turismo crocieristico russo legato al culto di S. Nicola ( Bari )
- Linea intermodale ferro/mare lungo la direttrice Bari-Bar-Belgrado
- Linea stagionale ferry Monopoli – Ploce ( turismo religioso)
- Linea Ro/Ro – Ro/Pax longitudinale Nord- Sud ( Bari, Barletta, Monopoli verso Ravenna/Chioggia/ Monfalcone)
- Turismo crocieristico segmento " premium " e " luxury " a Monopoli