

AUTORITÀ PORTUALE
DEL LEVANTE

Porti di Bari, Barletta e Monopoli

**RELAZIONE SULL'ATTIVITA' PROMOZIONALE,
ORGANIZZATIVA ED OPERATIVA**

2010

Bari, ottobre 2011



* * * * *

INDICE

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI	PAG. 3
1.1 Notizie di carattere generale.	
1.2 Consistenza dell'Organico in relazione alla dotazione organica approvata.	
1.3 Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future.	
1.4 Strumenti informatici disponibili e analisi di costi e benefici dell'automazione.	
2. ATTIVITA' OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO.....	PAG. 11
2.1 Notizie di carattere generale.	
2.2 Informazioni sul Piano Regolatore Portuale.	
2.3 Valutazioni sull'attualità del P.R.P. ed eventuali esigenze di aggiornamento.	
2.4 Informazioni sul Piano Operativo Triennale.	
2.5 Analisi dei dati relativi al traffico di passeggeri e merci e previsioni di sviluppo per il futuro.	
3. ATTIVITA' PROMOZIONALE	PAG. 41
3.1 Notizie di carattere generale.	
3.2 Partecipazione a eventi espositivi e promozionali.	
3.3 Pubblicazioni e inserzioni su organi di stampa.	
3.4 Uso delle moderne tecnologie con particolare riferimento all'ampiezza e tempi di aggiornamento dei siti internet.	
4. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE	PAG. 48
4.1 Notizie di carattere generale.	
4.2 Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari, decorrenza e termine dell'affidamento.	
4.3 Eventuali problematiche insorte in fase di gara per l'affidamento dei servizi.	
4.4 Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza.	
4.5 Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi.	
5. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	PAG. 54
5.1 Notizie di carattere generale.	
5.2 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate.	
5.3 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate.	

- 5.4 Grande infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.
- 5.5 Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza, finanziamenti disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future.
- 5.7 Principali contenziosi relativi ad opere di grande infrastrutturazione.

6. GESTIONE DEL DEMANIO PAG. 78

- 6.1 Notizie di carattere generale.
- 6.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione e eventuali azioni di recupero di morosità.
- 6.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari attività intraprese per la normalizzazione.
- 6.4 Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate.
- 6.5 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.18 della legge n.84 del 1994 distinti per funzioni e categorie.
- 6.6 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.36 cod. nav. distinti per funzioni e categorie

7. TASSE PORTUALIPAG. 88

- 7.1 Notizie di carattere generale.
- 7.2 Andamento delle entrate per tasse e previsioni per il futuro anche alla luce dell'introito al 100% delle stesse dal 1.1.2006.
- 7.3 Eventuali anomalie nella riscossione.

8. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI - LAVORO PORTUALE TEMPORANEO - AUTORIZZAZIONI PAG. 92

- 8.1 Notizie di carattere generale.
- 8.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali i sensi dell'art.16 della legge n.84 del 1994.
- 8.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art.16 della legge n.84 del 1994.
- 8.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art.17 (commi 2 o 5) e dell'art.21, comma 1, lett. b) della legge n.84 del 1994.
- 8.5 Elenco degli operatori autorizzati ai sensi dell'art.68 cod. nav. e tipo di attività svolta.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale

Nell'anno 2010 ha preso avvio il processo di rinnovo di tutti gli organi di vertice dell'Autorità portuale.

In conseguenza della scadenza del mandato dei componenti dell'Organo deliberativo collegiale dell'Autorità, con decreto presidenziale n. 5 del 6 maggio 2010 si è provveduto alla indizione delle elezioni dei rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali di cui agli artt. 16, 17, 18 ad esclusione dei lavoratori delle Imprese indicate al comma 9-bis, e 21 della citata legge n. 84 del 1994, e dei dipendenti delle autorità portuali in seno al comitato portuale. Nel contempo, sono state avviate le procedure volte a raccogliere le designazioni da parte delle altre categorie produttive rappresentate in detto Organo.

Successivamente, giusta decreti presidenziali in data 2 e 20 luglio 2010, si è provveduto alla formalizzazione delle nomine, il che ha consentito l'insediamento del Comitato portuale il 30 luglio 2010.

Nel mese di dicembre 2010 è venuto a scadenza il mandato presidenziale, con applicazione dell'istituto della *prorogatio ex lege* protrattasi fino alla nomina del Commissario, avvenuta con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 18 in data 19 gennaio 2011.

Espletata la prescritta procedura ed acquisita l'intesa della Regione Puglia nel mese di aprile 2011, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 7 giugno 2011 è stato confermato nella carica di Presidente F. MARIANI.

Infine, il Comitato portuale con deliberazione n.5 in data 21 giugno 2011 ha provveduto alla nomina del Segretario Generale, completando l'assetto di vertice dell'Autorità.

1.2 Consistenza dell'Organico in relazione alla dotazione organica approvata.

La dotazione organica della Segreteria Tecnico-operativa per l'anno 2010 è quella prevista dalla deliberazione n. 7 del Comitato Portuale del 30 luglio 2010.

La struttura della Segreteria tecnico-operativa risultante dopo il suddetto provvedimento risulta essere così articolata:

□ STAFF PRESIDENZA E SEGRETERIA GENERALE

- Segreteria di Direzione;
- Protocollo;
- Servizi Ausiliari;
- Ricerca e Sviluppo in materia di traffici marittimi e intermodalità;
- Gestione delle risorse umane;
- Formazione professionale;
- Unità Locali dei porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli;
- Promozione, relazioni pubbliche, informazione e comunicazione;
- Coordinamento del settore Security;
- Attuazione progetti comunitari di contenuto economico e formativo.

Dotazione organica: Dirigenza affidata al Segretario generale - 2 funzionari quadro - 5 addetti di primo livello - 2 addetti di secondo livello - 2 addetti di terzo livello.

□ SERVIZIO AMMINISTRATIVO

- Ragioneria;

- Paghe e contributi;
- Adempimenti fiscali;
- Economato;
- Cassa;
- Monitoraggio entrate e statistiche.

Dotazione organica: 1 dirigente - 5 funzionari quadro - 1 addetto di terzo livello.

□ **SERVIZIO ISTITUZIONALE**

- Amministrazione demanio;
- Affari legali;
- Gare e Appalti.

Dotazione organica: 1 dirigente - 1 funzionario quadro - 2 addetti di primo/secondo livello.

□ **SERVIZIO INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE TECNOLOGICA E PIANIFICAZIONE STRATEGICA**

- Pianificazione strategica e integrazione territoriale;
- Progettazione e costruzione opere marittime e grandi infrastrutture;
- Manutenzione fondali;
- Tutela ambientale;
- Innovazione tecnologica;

Dotazione organica: 1 dirigente - 1 funzionario quadro - 1 addetto di primo/secondo livello.

□ **SERVIZIO ATTIVITA' PORTUALI**

- Autorizzazioni e controllo operazioni, servizi e lavoro portuale;
- Servizi di interesse generale;
- Sicurezza sul lavoro;
- Ispezioni e monitoraggio operativo;
- Manutenzione infrastrutture ed impianti;
- Realizzazione opere di infrastrutturazione leggera;
- Viabilità e segnaletica;
- Ausilio tecnico all'area Demanio per opere che non incidano sugli strumenti di pianificazione.

Dotazione organica: 1 dirigente - 3 funzionari quadro - 3 addetti di primo/secondo livello.

1.2.1 Personale in organico

L'organico è risultato, pertanto, così composto:

PIANTA ORGANICA AL 31/12/2009

Posizioni	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Personale in esubero (ovvero in distacco)
DIRIGENTI	4	4	//
QUADRI	13	12	//

IMPIEGATI	18	16	//
OPERAI	0	0	//
Totali	35	32	//

N.B. Il Segretario Generale non è stato incluso nella tabella sopra riportata, in conformità delle indicazioni ministeriali.

Nel corso dell'anno 2010 sono stati avviati contratti di somministrazione di lavoro a tempo determinato (n. 2 impiegati) e si è provveduto all'assunzione di sei unità mentre si è riscontrato il collocamento a riposo del dirigente dell'ex Servizio Tecnico Operativo accorpato al Servizio Attività Portuali.

1.2.2 Stato di completamento della pianta organica.

Dal prospetto di inquadramento del personale, sopra riportato, risulta che i posti in organico non ancora ricoperti sono 3 sui complessivi 35 previsti.

E' in corso di completamento la procedura di copertura dei posti in pianta organica tenendo conto delle compatibilità finanziarie, di una verifica dell'organizzazione della struttura nel quadro dell'ampliamento delle competenze dell'Autorità Portuale nonché dei processi di innovazione tecnologica.

1.2.3 Incidenza del costo del personale per l'anno 2010:

Voce costo personale	Importo in Euro
Personale in servizio	3.128.781,03
Personale in distacco	
Importo complessivo TFR	171.169,77
Importo complessivo Irap	212.646,07

Totale	3.512.596,87
Importo entrate correnti	10.838.017,05

L'importo del costo complessivo del personale rappresenta il 32,00% del totale delle entrate correnti.

1.3 Razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future.

Nel processo di riassetto della Segreteria Tecnico-operativa, nel corso dei primi mesi dell'anno 2011, per far fronte alle priorità organizzative del Servizio Amministrativo (la dirigente del Servizio in congedo per maternità) si è provveduto, mediante l'utilizzo e la valorizzazione di risorse interne aventi professionalità ed esperienza più confacenti alle esigenze d'ufficio, a rivedere la posizione di alcuni funzionari Quadro per una migliore implementazione del Servizio e una più equilibrata distribuzione dei carichi di lavoro.

A fronte di volumi di attività che sono incrementati notevolmente, la risposta organizzativa proposta si incentra sulla riorganizzazione delle risorse esistenti e su un contenuto incremento dell'organico, che passerebbe complessivamente, dalle attuali 33 unità compreso il Segretario Generale, alle 35 unità a regime.

Altre finalità della riorganizzazione sono l'adeguamento della struttura ad alcuni nuovi obiettivi che l'Autorità Portuale si propone di raggiungere in coerenza con il POT 2007-2009, una migliore ripartizione delle funzioni fra i vari servizi ed il rafforzamento degli stessi a seguito dei maggiori carichi di lavoro derivanti dall'allargamento della circoscrizione.

Per altre funzioni sono stati attivati rapporti di lavoro temporaneo connessi a specifici progetti ed obiettivi, senza un appesantimento strutturale della Segreteria Tecnico Operativa, tenuto conto che il costo di quasi tutti i progetti rientra nelle spese di rendicontazione degli stessi, finanziati con fondi comunitari.

1.4 Strumenti informatici disponibili.

Nell'anno di riferimento è proseguito il programma di informatizzazione avviato nel corso del 2006, con fondi sia dei Programmi dell'U.E. INTERREG III Grecia-Italia, Italia-Albania e Transadriatico, per la creazione di una infrastruttura telematica a servizio del porto di Bari e per lo sviluppo del sistema informativo portuale denominato GAIA (Gestione Automatizzata Informazioni d'Area).

Tale sistema, che nella fase di attivazione riguarda solo il Porto di Bari, è scalabile e modulare per poterlo estendere facilmente agli altri porti inseriti nella circoscrizione di competenza e viene sviluppato per consentire l'integrazione con i sistemi della Dogana, della Capitaneria di porto, degli Interporti e simili.

L'integrazione si sta realizzando utilizzando le funzioni base sviluppate con i progetti ADRION, GIPSY, STP e MAP ma con interfacce operatori appositamente studiate per meglio soddisfare alle esigenze degli utilizzatori.

L'attività si è sviluppata da un lato nel consolidamento degli applicativi già in uso e nello sviluppo di nuovi sempre finalizzati la gestione dei documenti dell'Ente e resi disponibili mediante la rete intranet dell'Autorità Portuale (REA).

Parallelamente si è avviata la creazione della rete extranet dell'Autorità Portuale (GAIA) finalizzata all'erogazione di servizi alla comunità portuale che costituirà il nucleo base del PCS dei Porti del Levante.

I moduli già attivati su GAIA sono i seguenti:

- SHIPS, per il monitoraggio del movimento delle navi all'interno e nei pressi dei bacini portuali, basato sulla elaborazione dei dati trasmessi dalla navi con il sistema AIS e ricevuti dall'Autorità Portuale con una propria stazione ricevente ed un proprio interfaccia; l'applicativo ha una sezione per il controllo in "real time" dei dati ed una seconda in cui è visionabile il "timetable" delle partenze di navi traghetto e da crociera.
- GATE, per il controllo accessi ai varchi portuali e delle port facilities sia dei mezzi che degli operatori e dei passeggeri.

In collaborazione con la ditta fornitrice, nell'ambito delle attività di manutenzione gratuita post contratto, è stata messa a punto la nuova versione del sistema di

controllo accessi (ex GIPSY ora ridenominato GATE) che, opportunamente testata anche preso gli operatori, è prossima all'entrata in piena operatività sia per il controllo dei varchi di accesso portuali che per la gestione, ai fini di security, delle liste passeggeri e mezzi in partenza dal Porto di Bari con i traghetti.

Analogamente, da qualche mese, infine, è stata avviata, sempre con la stessa ditta fornitrice, la revisione del nuovo sistema di gestione degli eventi e degli allarmi in ambito portuale (ex STP ora ridenominato EVENTS).

Per la completa implementazione del Piano di Security del Porto di Bari, inoltre, è proseguita la progettazione del sistema di videosorveglianza delle aree sterili e di security con lo svolgimento di un fase sperimentale, mediante l'installazione di diverse tipologie di telecamere, che ha consentito, d'intesa con la Capitaneria di Porto, la Polizia di Frontiera e la Guardia di Finanza, di stabilire l'esatto quadro esigenziale.

Dal punto di vista infrastrutturale sono stati ulteriormente migliorati e potenziato il CED della sede centrale e quello di porto (c/o locali banchina Massi) con il miglioramento del sistema di emergenza UPS e la installazione e personalizzazione di un applicativo di gestione e controllo degli utilizzatori delle risorse di rete.

Si è proceduto, inoltre, all'attivazione di un sistema di protezione FIREWALL con PROXY Server che, coerentemente con le previsioni del DPS approvato, inibisce usi impropri delle risorse aziendali da parte degli utenti oltre ad assicurare adeguati livelli di sicurezza contro gli accessi dall'esterno.

Per proseguire nell'azione di conservazione dei documenti aziendali si è proceduto all'installazione di un server interno di posta elettronica che ha consentito di eliminare la gestione a cura di un provider esterno assicurando, nel contempo, l'attivazione di una serie di funzionalità accessorie in modalità smtp con costi ridottissimi ed alte performance.

Dal punto di vista delle parco tecnologico sono installati n. 18 server di ultima generazione mentre le postazioni client sono aumentate di ulteriori 10 unità rispetto all'anno precedente, in un'ottica di "groupware" nella quale le risorse di rete (documenti, disegni, ma anche dispositivi come plotter, scanner, stampanti) sono messe a disposizione degli utenti in un contesto di autenticazione e sicurezza, implementato attraverso l'adozione del sistema operativo Windows Server 2008 come supervisore dei criteri di sicurezza dell'intera rete.

Il riconoscimento dell'utente dalla propria postazione assegna automaticamente i diritti necessari ad accedere solamente alle risorse che competono l'utente e l'ufficio di appartenenza, consentendo lo scambio di informazioni, la loro archiviazione e la protezione attraverso sistemi di backup per garantire la conservazione dei dati, e sistemi RAID per garantire la continua disponibilità dei dati.

Le sedi secondarie dell'Ente, sia nel Porto di Bari che in quelli di Monopoli e Barletta, sono tutte dotate di collegamenti stabili in VPN che consentono l'accesso sicuro alle risorse disponibili presso il CED della sede centrale.

Per quanto attiene l'aspetto software, ogni PC è corredato di un sistema operativo "Microsoft", del pacchetto "Microsoft Office" e di un Antivirus di rete, "Kaspersky Enterprise Edition", dotati di licenza d'uso, per garantirne la normale operatività. Inoltre, pacchetti software specifici (CAD, MAP3D, GIS) sono stati installati su alcune postazioni lavorative utilizzate per mansioni più specialistiche del Servizio Tecnico.

2. ATTIVITÀ OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Notizie di carattere generale.

Il Comitato portuale, nel febbraio 2007, aveva provveduto ad adottare il nuovo Piano Operativo Triennale 2007/2009 che fissa, per il periodo di riferimento considerato, gli obiettivi dello scalo barese. Tale documento ha visto una prima integrazione o in considerazione dell'intervenuto ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale.

Nella seduta del 30 ottobre 2009 l'Organo collegiale ha approvato le Linee di indirizzo che saranno alla base della elaborazione del prossimo Piano Operativo Triennale 2010/2012.

Esse si possono così sintetizzare. I porti sono uno dei principali elementi della competitività territoriale. Essi sono fattore di crescita economica e produzione di valore, ma anche di arricchimento sociale e culturale.

La competitività 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, affermando nuovi modelli di "governance" basati sulla cooperazione fra le istituzioni e quella con le forze dell'impresa, della cultura, della rappresentanza sociale e della società civile.

E' questa la scommessa dell'Autorità Portuale del Levante e della nuova fase di programmazione che le è davanti. Una fase che dovrà trovare un equilibrio nuovo fra il ruolo di volano economico dei porti del Levante, in grado di adeguare costantemente servizi e infrastrutture in modo ambientalmente sostenibile e quello di essere aree "aperte" alle nuove esigenze del territorio.

Si tratta quindi di promuovere un rinnovato rapporto della cittadinanza con il mare, il bisogno emergente di diportismo e rispondere alle aspettative della piccola pesca che rappresenta un tassello fondamentale del tessuto economico e sociale del territorio dei porti del levante.

L'efficienza, la funzione e le prospettive di un porto, tuttavia, 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 il continuo sviluppo di queste capacità, un porto è destinato a morire, perdendo così ogni altra possibile funzione propulsiva verso l'integrazione fra il mare e la città. Non è possibile, in altri termini svolgere funzioni di integrazione territoriale senza valorizzare la funzione economica dei porti.

La marcata polifunzionalità del sistema portuale del Levante riferita al concetto di "area vasta", si è ulteriormente consolidata con la creazione del network portuale "del Levante" a partire dal 2008, con l'amministrazione integrata dei porti di Barletta e Monopoli.

Per cogliere positivamente la sfida che lo sviluppo di tale sistema portuale pone 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).

2.2. Informazioni sul Piano regolatore portuale.

Per quanto attiene il **Porto di Bari**, l'attuale configurazione è il frutto di una serie di interventi che si sono succeduti nel tempo man mano che si manifestavano nuove necessità o si evidenziavano particolari tendenze nel settore del trasporto marittimo.

Il porto di Bari, la cui realizzazione venne avviata nella seconda metà dell'800, ha assunto la sua configurazione completa nel 1972 con la realizzazione del primo tratto del V braccio del Molo foraneo.

Il P. R. P. originario fu modificato, in modo marginale, nel 13/06/1938 (voto n°717 del Consiglio Superiore LL.PP.) ed in modo sostanziale nel 1963 (voto n°2019 del 18/11/1963 Consiglio Superiore dei LL.PP.), introducendo il riempimento dell'ansa di Marisabella, che doveva dare al Porto le aree a terra di cui esso era carente.

È da notare che la colmata di Marisabella, proposta nel 1963, con il voto n°151/1969 del Consiglio Superiore dei LL.PP. veniva recepita come elemento indispensabile per lo sviluppo delle attività del Porto di Bari per la evidente carenza di aree a terra da destinare alle attività portuali.

Tale progetto è stato successivamente integrato con successivi voti del consiglio superiore dei LL.PP. e si articola nei seguenti lavori:

- a) allargamento a ponente del molo Pizzoli;
- b) costruzione della colmata di Marisabella;
- c) allargamento del fronte banchinato di levante del molo Pizzoli;
- d) scavo del canale di accesso delle nuove banchine portuali a ponente del molo Pizzoli sino a quota -12,00 m, per un tratto di circa 250 m;
- e) scavo del fondale a levante del molo Pizzoli sino a quota -6,00 m (dagli attuali -3,00 m s.l.m.).

Una successiva variante del P.R.P. (voto n°60 del 16/02/1972 del Consiglio Superiore dei LL.PP.) si pose l'obiettivo di potenziare il ruolo industriale del Porto di Bari con la costruzione di un terrapieno, a margine ed all'esterno del molo di S. Cataldo, di circa 7 ettari. Sul terrapieno dovevano essere installate opere aventi carattere di pubblico interesse ed impianti industriali (serbatoi di prodotti petroliferi per rifornire l'area di sviluppo industriale della "Stanic"). Con la costruzione del terrapieno si intendeva annullare anche la sensibile risacca all'imboccatura del Porto dovuta alla interferenza

ondosa causata dai moti riflessi delle due pareti verticali costituenti i moli Foranei di sopraflutto e sottoflutto.

Questa variante al P.R.P. non è stata mai attuata per le mutate esigenze di traffico portuale; infatti le attività di raffinazione dei prodotti petroliferi nella zona "Stanic" di Bari sono state dimesse, tanto da rendere superflue le infrastrutture programmate per il traffico di idrocarburi.

In tempi recenti, fra i principali interventi oggetto di variante al P.R.P. occorre ricordare:

- i lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nella Darsena di Ponente del Porto di Bari (voto n° 215, il Consiglio Superiore dei LL.PP. del 24/05/2000);
- adeguamento tecnico-funzionale del molo S. Cataldo (voto n. 299, il Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002).

Il **Porto di Barletta** si struttura in un bacino totalmente artificiale, racchiuso tra due moli foranei asimmetrici (molo di Ponente e molo di Levante) convergenti e distanti tra loro 450 m all'imboccatura e 1.000 m alla radice.

Il Molo di Ponente è articolato su quattro bracci così identificati:

- Braccio molo di Ponente e sporgente (banchine 3, 4 e 5)
- Braccio molo Centrale (banchine 6, 7 e 8)
- 1° braccio molo di Tramontana (banchine 9 e 10)
- 2° braccio di Tramontana (attracco unità da pesca)

Il vigente PRP del Porto di Barletta è stato approvato con Decreto Ministro LL.PP. n.173 in data 04/02/1978 sulla scorta del voto n.497 in data 20/07/1977 del Consiglio Superiore LL.PP. .

Successivamente, sono stati adottati i seguenti ulteriori provvedimenti integrativi/modificativi:

- variante al PRP, relativamente alla previsione di un approdo turistico all'interno del porto, approvato con Decreto Ministro LL.PP. n.888 in data 22/03/1982 sulla scorta del voto n.591 del 18/11/1981 del Consiglio Superiore LL.PP.;
- adeguamento tecnico-funzionale, relativamente alla sistemazione della Darsena pescatori, approvato con voto n.70 in data 19/03/2003 del Consiglio Superiore LL.PP.;

- adeguamento tecnico-funzionale, relativamente al prolungamento dei due moli foranei ed all'ampliamento della parte di bacino da dragare sino alla profondità di 9,50 m, approvato con voto n.198 del 27/07/2007.

Non tutte le opere previste nel PRP vigente sono state eseguite e nello specifico non risulta eseguito né il prolungamento del molo di ponente, né il successivo prolungamento dello stesso molo di ponente unitamente al prolungamento di quello di levante, né l'approfondimento dei fondali.

Il **Porto di Monopoli** è un porto a bacino totalmente artificiale delimitato da un molo sopraflutto, denominato Molo di Tramontana, e da un molo sottoflutto denominato Molo Margherita.

All'interno del bacino si articola quattro cale (procedendo dal sopraflutto verso il sottoflutto):

- Cala Porto vecchio;
- Cala Batteria;
- Cala delle fontanelle;
- Cala Curatori.

Il vigente PRP del Porto di Monopoli è stato approvato con Decreto Ministro LL.PP. n.3268 in data 7/07/1966 sulla scorta di voto n.657 in data 22/04/1966 del Consiglio Superiore LL.PP..

Successivamente risultano realizzati lavori di ristrutturazione e di adeguamento, che hanno determinato l'attuale conformazione, a cura della Regione Puglia sulla scorta di un progetto esecutivo approvato con provvedimento del Dirigente del Settore LL.: n.943 del 24/09/1999 previo parere favorevole del C.R.T.A. con voto n.69 del 27/07/1999.

2.3 Valutazioni sull'attualità del P. R. P. ed eventuali esigenze di aggiornamento.

Come è agevole desumere da quanto esposto nel paragrafo che precede, in passato i documenti denominati "Piano Regolatore Portuale" consistevano essenzialmente nella cartografia mediante la quale, con l'uso dei colori, si distinguevano le opere esistenti da quelle da realizzare, a cui era aggiunta una relazione tecnica com-

prendente i calcoli sommari delle opere a farsi, un piano economico dei traffici previsti (distinti per caratteristiche delle merci e per passeggeri) ed un Piano di finanziamento.

Detti piani venivano, in occasione dell'inserimento di nuove opere, sottoposti all'esame del Consiglio Superiore dei LL.PP. e, ottenuto il parere favorevole, erano approvati con decreto ministeriale.

Con la legge di riforma n. 84 il Piano Regolatore Portuale è passato da strumento di programmazione di opere pubbliche a strumento di pianificazione territoriale avente ad oggetto quello che, con espressione ampia e generica, viene definito nella stessa legge all'art.5 «*l'ambito e l'assetto complessivo del porto*». Con espresso e specifico riferimento alle aree «*destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie*».

L'obiettivo del P.R.P. è quello d'individuare «*le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate*» come espressamente indicato nell'art.5, comma 1.

Il Piano delinea, infatti, il riferimento essenziale per la progettazione degli interventi da realizzare e, secondo lo spirito della legge e le intese con gli altri Enti coinvolti in tale progettualità, anche per le destinazioni funzionali non strettamente portuali. Esso rappresenta, inoltre, il quadro di riferimento territoriale e funzionale per l'attuazione degli indirizzi strategici dell'Autorità Portuale e definisce i criteri di trasformazione legate ai parametri edilizio - urbanistici cui devono conformarsi strutture e infrastrutture portuali.

Il legislatore ha così voluto prevedere un documento di pianificazione territoriale con contenuto analogo al piano regolatore generale, sia pure riferito ad un ambito spaziale più ristretto, e che, per espressa previsione dell'art.5, comma 2, non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti.

Per pervenire alla redazione del nuovo P.R.P. del **Porto di Bari** l'Autorità portuale si è dotata di un Master Plan, elaborato dal Politecnico di Bari - Laboratorio di Ricerca e Sperimentazione per la Difesa delle Coste ed dall'Università degli Studi di Bari - Dipartimento di Scienze Economiche, che è stato ultimato nell'ottobre del 2004.

Lo studio delineava uno scenario e proponeva delle scelte infrastrutturali che meritano ulteriori approfondimenti alla luce delle nuove strategie urbanistiche e di sviluppo del territorio perseguite dal Comune di Bari nell'ambito della programmazione di area vasta (Piano Strategico Metropolitano Terra di Bari) e di sviluppo del settore dei trasporti e della logistica impostate dalla Regione Puglia e dalla stessa Autorità portuale.

le.

In tal senso appare utile ed opportuno avviare un confronto con il Comune di Bari che, partendo dagli studi sviluppati nel Master Plan, consenta di pervenire alla sottoscrizione di un Documento Preliminare di Copianificazione (DPC) contenente le strategie generali per lo sviluppo del porto da utilizzare - previo confronto con le parti sociali, le istituzioni e gli operatori - come base per la formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Nel corso dell'anno scorso si è iniziato il percorso sopra indicato con una serie di incontri con l'Amministrazione Comunale, sia nell'ambito della pianificazione d'area vasta (Piano Strategico Area Metropolitana di Bari) che per la elaborazione del Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) del nuovo PUG della Città di Bari, in cui sono state esaminate le principali problematiche ed avviato il confronto sulle possibili soluzioni.

Come contributo alla discussione è stato predisposto, a cura del Servizio competente, uno studio preliminare con un'ipotesi di riorganizzazione degli spazi che tenga conto delle sempre più pressanti richieste del territorio di consentire l'utilizzo di aree portuali prossime al centro cittadino. Nello studio, consegnato formalmente all'Amministrazione Comunale, è altresì stata ipotizzata la realizzazione di una nuova Darsena di tramontana, da realizzarsi oltre l'attuale diga foranea, in una zona con fondali naturali da 18/24 metri dove potrebbero essere trasferite, ma soprattutto incrementate, tutte le attività di movimentazione e deposito delle merci attualmente svolte nella Darsena di Levante che, a quel punto, potrebbe essere dedicata al potenziamento del traffico ro-pax.

Analogamente, sia per il **Porto di Barletta** che per il **Porto di Monopoli**, è stato avviato lo stesso percorso di consultazione analizzando i possibili scenari di sviluppo, con riferimento in maniera particolare al ruolo dei porti all'interno delle rispettive pianificazioni di area vasta, e cercando di individuare gli obiettivi strategici principali al fine di poter procedere con celerità all'aggiornamento dei rispettivi PRP.

In questo caso la necessità dell'aggiornamento è ancora più pressante in quanto gli attuali PRP appaiono datati e senza una visione organica ed unitaria delle diverse funzioni operative che il porto assolve. E' manifesta, soprattutto, la necessità di avviare una ricognizione delle effettive destinazioni delle diverse aree demaniali portuali per

individuare funzioni compatibili e verificarne le possibilità di sviluppo soprattutto con riferimento all'impatto sui territori cittadini contermini ed agli impatti ambientali prodotti.

Per il Porto di Monopoli, in particolare, anche alla luce dell'intervenuta approvazione definitiva del PUG cittadino, si è avviata una fase più intensa di valutazioni dello scenario per poter avviare la revisione del P.R.P.. D'intesa con l'Amministrazione Comunale, infatti, è stato stipulato un accordo, ex art.11 Legge n.241/90 e ss.mm., con ITALCEMENTI per la predisposizione di uno Schema di assetto dell'ambito attuativo P1 del nuovo PUG che prevede la demolizione di un vecchio insediamento industriale non utilizzato, in parte insistente su area demaniale marittima, e la cessione di aree private al demanio marittimo portuale per l'ampliamento degli spazi operativi a ridosso della banchina commerciale. Con procedura differente, area limitrofa, verranno cedute al demanio marittimo portuale altre aree (ex SICIE). Tali attività consentiranno, sempre d'intesa con l'Amministrazione Comunale, di elaborare un piano di utilizzo delle aree demaniali che costituirà la base per l'avvio del nuovo PRP.

Per il Porto di Barletta, invece, è in via di ultimazione la redazione di una richiesta di adeguamento tecnico-funzionale al vigente P.R.P. per la realizzazione dell'ampliamento del deposito costiero di carburanti API. L'adeguamento in questione consentirà di avviare lo spostamento dell'attuale insediamento API ubicato nella parte più interna del porto e la riqualificazione di detta area. La elaborazione di un piano di utilizzo delle aree demaniali, con l'esatta individuazione delle destinazioni funzionali più consone agli attuali programmi di sviluppo del porto, consentirà, sempre d'intesa con l'Amministrazione Comunale, di porre le basi per l'avvio della revisione del P.R.P. coerente con il nuovo PUG comunale in via di formazione.

2.4 Informazioni sul piano operativo triennale vigente e suo stato di attuazione.

A seguito della attuazione dei principali obiettivi programmati nel precedente Piano Operativo Triennale, si sta provvedendo alla elaborazione del nuovo documento di pianificazione per il triennio 2011-2014.

Si stima di poter procedere all'approvazione del nuovo Piano Operativo Triennale entro il prossimo mese di settembre.

Nella predisposizione del documento occorre fare i conti con la mutata congiuntura economica internazionale, con l'avvenuto allargamento della circoscrizione e con la prospettiva di costruzione di un sistema portuale più strutturato, a livello regionale, che è obiettivo strategico dell'assessorato ai trasporti.

L'aspetto di indirizzo più importante è quello per cui occorre orientarsi verso un modello di "governance" individuato dagli istituti di ricerca a livello europeo denominato "Community Manager", vale a dire di un'amministrazione del porto che, senza limitarsi a svolgere le funzioni "landlord" o meramente autoritative, si colloca come punto di riferimento e promotrice di azioni mirate allo sviluppo territoriale integrando sempre di più il porto con la realtà sociale circostante. In realtà tutto ciò è ben presente nella stessa legge 84/94.

Sotto il profilo strategico, nel mutato contesto geo-politico che sta caratterizzando i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo ed in particolare con la fine delle autocrazie nei paesi dei paesi arabi, sembra potersi avviare un processo di maggiore integrazione economica e sociale con i paesi europei che si affacciano sul Mare Nostrum.

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.

Per tali ragioni, le tre Autorità portuali pugliesi, Bari, Brindisi e Taranto, che hanno visto nello scorso mese di giugno la nomina degli Organi di vertice, hanno provveduto, con il coordinamento della Regione Puglia alla elaborazione di un documento che costituisce la premessa comune per la redazione dei Piani Operativi Triennali dei tre scali pugliesi.

L'idea di fondo è quella di dare vita ad un sistema portuale pugliese che 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;

2.5.2 Il porto di Bari.

- L'analisi dei movimenti di traffico relativi al periodo 2010, dello scalo barese evidenzia molteplici aspetti positivi. Un trend che negli ultimi anni registra una crescita costante, eccezione fatta per l'anno 2008, nel quale, si era registrata una brusca battuta di arresto a causa della crisi economica.

- In particolare, il risultato del traffico merci nel 2010, torna a far registrare un movimento complessivo superiore ai 5 milioni di tonnellate (5.302.912 tonn.), con una crescita del 6,33% sostenuta, essenzialmente, dalle importazioni dei cereali e dei fertilizzanti.

- In calo di quasi il 3% (circa 60.000 unità) il traffico passeggeri, che fa registrare per l'anno 2010 un movimento complessivo di 1.900.000 unità. Tale calo è del tutto imputabile al traffico cruise, che paga la crisi generale del settore turistico, e il calo nel numero di approdi delle navi da crociera per la stagione 2010 con una unita navale in meno della compagnia MSC.

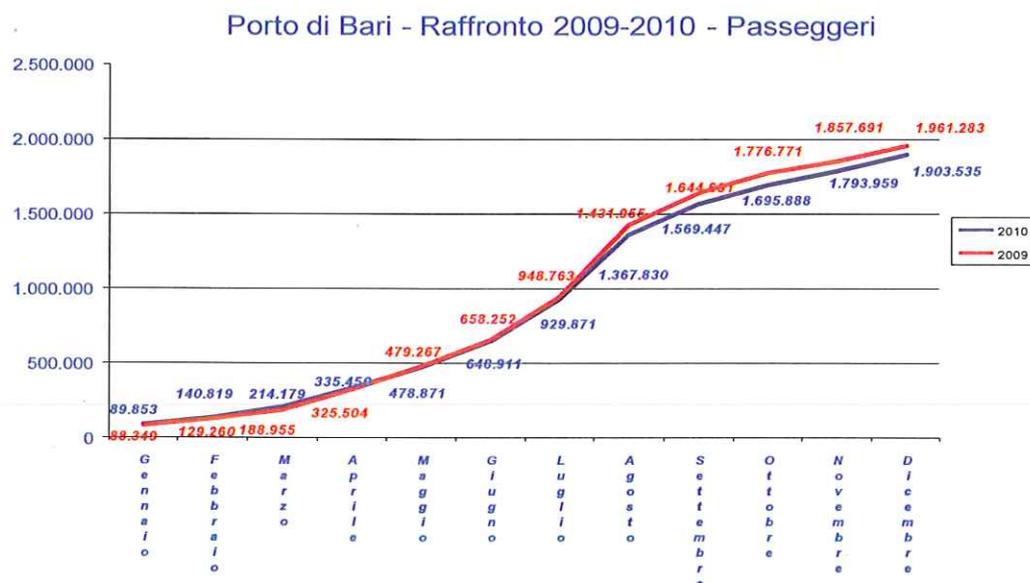
Un approfondimento sulle prospettive di sviluppo future e un esame più puntuale dei risultati fin qui raggiunti, impone un'analisi più particolareggiata dei dati relativi alle varie tipologie dei movimenti di traffico.

Analisi del Movimento Passeggeri

Nel anno 2010, con poco più 1,9 milioni unità transitate (1.903.535), quello passeggeri si è confermato il traffico *di punta* del Porto di Bari.

L'analisi mensile del dato dell'ultimo anno mostra un andamento costante negli anni, con picchi di traffico che si concentrano in estate e in occasione dei lunghi periodi di festività, nei quali tradizionalmente si concentra il maggior numero di partenze. La netta caratterizzazione del porto, quale scalo di transito di flussi di natura turistico -

frontaliero, viene ben evidenziata dal grafico di raffronto 2009-2010. L'analisi dello schema sottostante evidenzia una crescita progressiva che ha invertito il dato negativo segnato nei primi mesi dell'anno, consolidando un dato che, a fine anno, è risultato nettamente positivo.

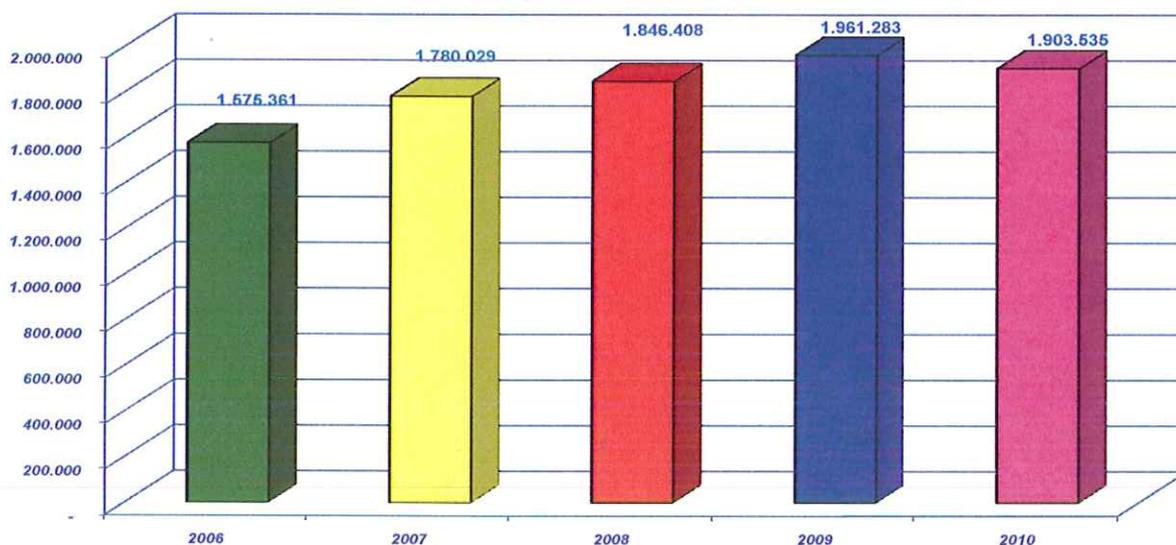


Le ragioni di tale inversione di tendenza sono legate sia al prolungarsi della stagione crocieristica, sia a fattori legati alla ripresa economica che ha registrato una maggior spinta nella seconda metà del 2010.

L'istogramma dell'andamento di tale traffico negli ultimi anni evidenzia che a fronte di una crescita importante fatta registrare inizialmente, il traffico complessivo annuale dei passeggeri è andato stabilizzandosi tra valori che oscillano tra le 1.800.000 e 2.000.000 di unità; dei numeri, questi, che pongono lo scalo barese tra i

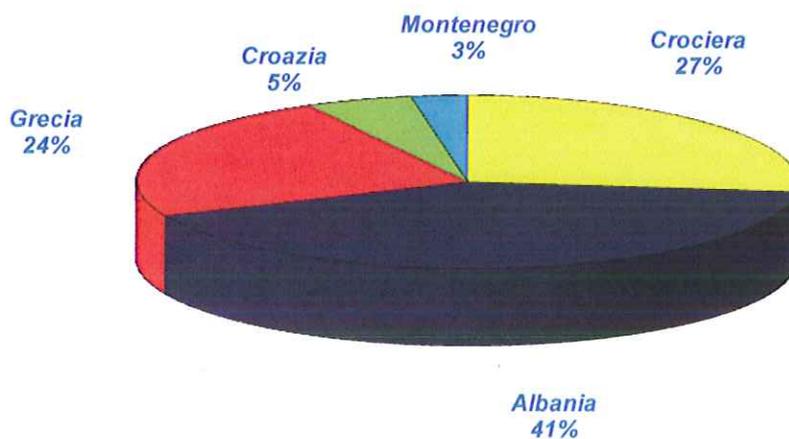
più importanti porti passeggeri Italiani e del bacino Adriatico - Mediterraneo.

Porto di Bari - Passeggeri 2006 - 2010



Un' ulteriore approfondimento ci viene offerto dall'analisi del movimento passeggeri riportato dal grafico "a torta" sottostante, relativo alla composizione del dato complessivo del movimento passeggeri. Come è ben visibile, il traffico con l' Albania rappresenta, con il 41%, il movimento dominante dello scalo barese, e come tale ne condiziona in gran parte l'andamento; certamente è da sottolineare il dato delle Crociere, che con una porzione di traffico pari al 27% si conferma il secondo traffico in ordine di volumi; il movimento della Grecia 24% che negli ultimi anni ha perso grosse quote di traffico dovute principalmente alla crisi che ha colpito lo stato; il restante 5% è rappresentato dal movimento della Croazia e dal 3% del Montenegro.

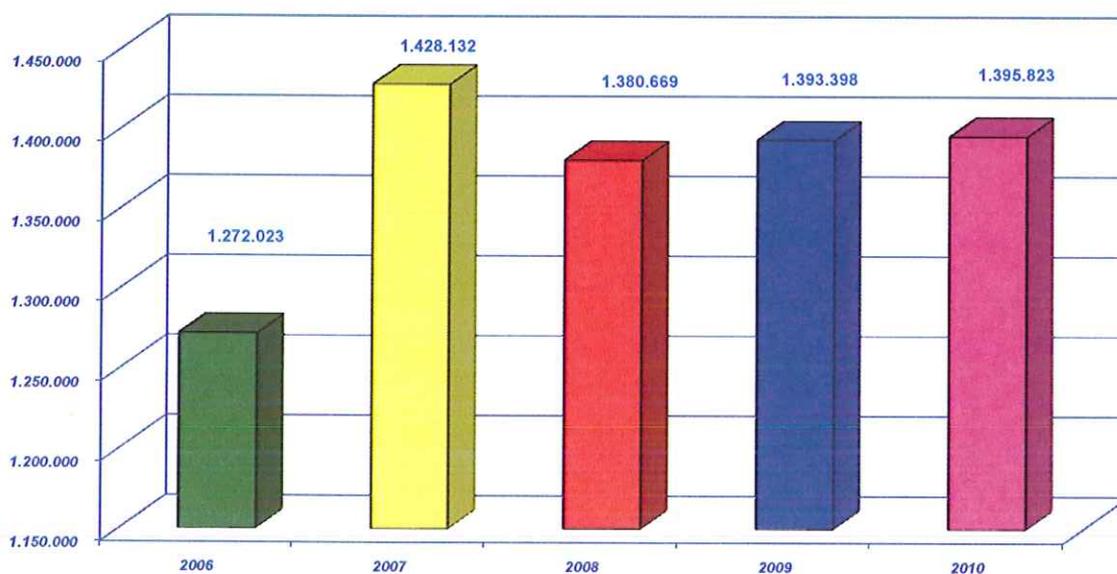
Porto di Bari - Anno 2010 - Percentuali di Traffico Passeggeri



Analisi Traffico Traghetto

Il movimento passeggeri legato al traffico ferry rappresenta più del 70 % di quello complessivo, con un transito di quasi 1.400.000 unità conferma sostanzialmente il dato per il 2010 e il dato fatto registrare nel 2009.

Porto di Bari - Passeggeri Traghetti 2006-2010



In ulteriore crescita il dato delle auto al seguito, i veicoli transitati dal porto nel corso del 2010 sono cresciuti di un ulteriore 3,5%, confermandosi con più di 280.000 unità il miglior dato di sempre. Tale dato ha nuovamente confermato le scelte infrastrutturali e di servizio compiute dall'Amministrazione, con la messa in funzione, dell'area di Marisabella per i traffici veicolari. In calo del -4,6 %, il traffico relativo ai bus nel 2010 con 5.413 mezzi transitati, quest' ultimo imputabile alla perdita sulla tratta greca.

Sempre di grande interesse risulta lo studio del traffico dei tir e dei trailer; tale traffico, per sua natura, pur essendo legato alla modalità di trasporto su navi "ro-pax", rappresenta la principale tipologia di traffico mercantile del porto.

Come già noto, il traffico dei traghetti misti, si distribuisce su quattro distinte direttrici, ognuna delle quali, per propria natura e storia, si propone con caratteristiche e aspettative di sviluppo diverse, e pertanto richiede un esame specifico e dettagliato.

Albania

Il movimento da/per l'Albania, è sempre più quello di maggior rilevanza nell'ambito del traffico passeggeri per il porto di Bari; traffico con caratteristiche tipi-

camente frontaliere, risulta legato alle dinamiche proprie dell'immigrazione delle popolazioni meridionali del area balcanica.

Dallo scalo barese, nel corso 2010, è transitato la quasi totalità del traffico marittimo passeggeri sviluppato tra l'Italia e il "Paese delle Aquile"; considerando che, l'immigrazione del popolo albanese, kosovaro e macedone, che usufruiscono tutti della stessa rotta, è sviluppata in tutta l'Europa continentale, lo scalo di Bari si pone come principale punto di riferimento europeo per questo tipo di collegamento.

Sono almeno 14 i paesi europei di provenienza censiti nel porto di Bari, compresi i più lontani fra i quali l'Islanda, la Finlandia, la Svezia e la Norvegia; la Svizzera e l'Italia, rappresentano il principale bacino di traffico passeggeri che grava sullo scalo barese.

Con 791.846 passeggeri del 2010, Bari registra una ulteriore crescita dello 0,7% rispetto all'anno precedente; nel solo periodo estivo si sono ampiamente superate le 450.000 unità in transito.

Il dato delle autovetture movimentate cresce nuovamente più del dato passeggeri, superando ampiamente le 175.000 unità transitate con una percentuale di crescita di 4,3 punti; in lieve rialzo il dato dei bus +2,3% con un movimento complessivo di 2.816 mezzi.

Questi dati risultano positivi, giungendo in un periodo in cui, la crisi economica ha fortemente minato le finanze delle fasce più deboli; una crescita supportata dall'azione dell'Autorità Portuale che ha provveduto a migliorare ed ampliare gli spazi e i servizi destinati alla sosta e al pre-imbarco dei passeggeri; anche le scelte strategiche di mercato, messe in atto dagli armatori e dagli agenti marittimi, tese a una riduzione dei prezzi a fronte di un miglior servizio reso con nuove e più ampie unità navali, hanno attratto nuove fette di traffico.

Grecia

Dal 2008 la tratta ellenica riscontra una evidente flessione nei traffici, una contrazione del movimento che, nell'ultimo triennio, ha fatto registrare una perdita netta di 135.000 passeggeri e 36.300 mezzi pesanti. Numerose sono le ragioni che hanno contribuito a questa pesante crollo di traffico: la crisi economica che ha duramente colpito lo stato Greco; lo spostamento di alcune fette di traffico sulla tratta Albanese;

la diminuzione degli approdi (-20%) imputabile al riposizionamento di alcune navi sugli scali concorrenti e infine la forte concorrenza attuata dalle maggiori compagnie operanti in altri scali su tempi, qualità e prezzi.

Nel dettaglio il movimento passeggeri da/per la Grecia ha fatto registrare nell'ultimo anno, una perdita dell' 1,1 % rispetto al 2009 con 453.480 transiti complessivi; in perdita netta, anche il traffico dei bus che con 1538 mezzi transitati, ha fatto segnare un calo pari al 31%.

In netta controtendenza invece risulta il movimento auto che risente di un forte transito di auto dirette in Bulgaria e Romania con una percentuale di incremento superiore al 6% e un movimento complessivo che supera le 80.000 unità.

Croazia

Nel 2010, a fronte dello stesso numero di approdi, il traffico di linea con la Croazia che con 98. 711 passeggeri transitati, miglior risultato di sempre, fa registrare un ulteriore incremento del 12,5%. Cresce se pur lievemente anche il movimento degli autoveicoli +1% con 11.961 unità transitate e dato ancor più rilevante il movimento bus ,+63% e 993 unità , chiaro indice di una forte ripresa del turismo religioso verso questo paese

Montenegro

Come già detto per il traffico Grecia, anche la tratta con il Montenegro, collegamento storico dello scalo barese, risulta in forte calo. I passeggeri con un movimento di 52.600 transiti nel 2010 registrano una flessione del 15% rif. al 2009 e del 30% rispetto al 2008; le auto, con un movimento complessivo pari a 12.427, registrano un calo ancor maggiore -16,5%, pessimo il risultato dei bus un calo del 26,7% e un movimento complessivo di appena 66 veicoli.

Una flessione netta nonostante le grandi potenzialità del Montenegro, che stenta ad affermarsi sul fronte del traffico turistico, data anche la non elevata qualità degli standard del naviglio utilizzato sulla tratta.

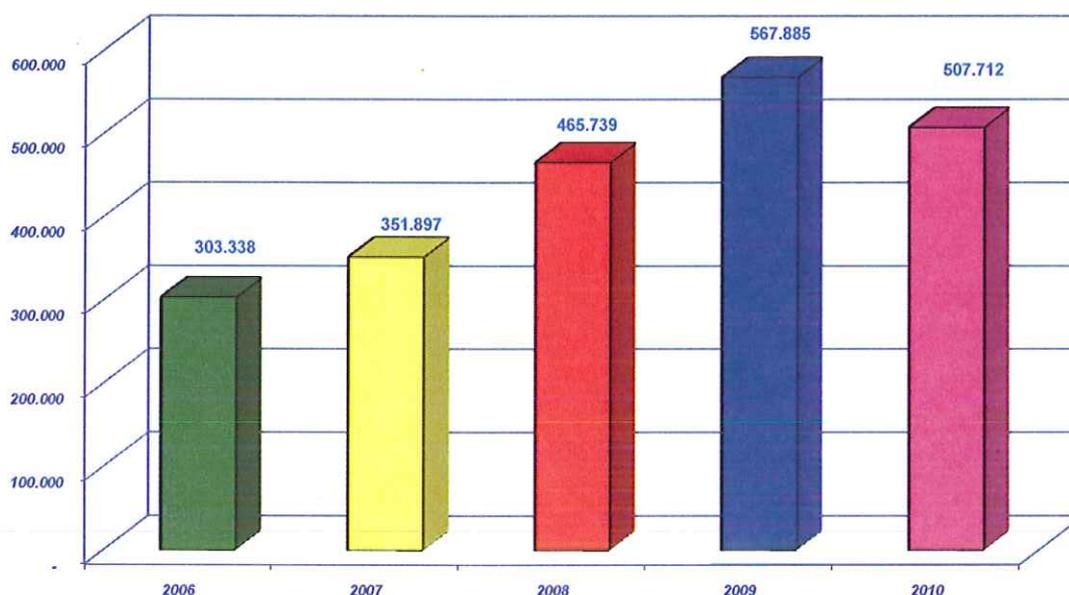
Analisi Traffico Crocieristico

Sebbene ci sia stato da parte di una importante compagnia il prolungamento della stagione crocieristica all'intero anno, in forte calo risulta il transito crocieristico nel porto di Bari. Viene così interrotto un trend positivo durato 5 anni e che ha portato a raddoppiare il traffico complessivo. Il venir meno della terza unità navale di una delle due grosse compagnie che scalano Bari ha fatto registrare una perdita di 31 approdi pari a un calo del 17% che inevitabilmente si è riflesso sul movimento complessivo. Tale perdita, che nelle previsioni 2011 sarà ampiamente recuperata, non ha di certo svilto il ruolo importante svolto dall'Autorità Portuale che ha messo in campo da un lato una politica di investimenti rilevanti per migliorare le infrastrutture dedicate al "cruise" e dall'altro una fattiva politica di collaborazioni con gli enti locali, mirata a potenziare l'organizzazione turistica del territorio.

La sinergia di tutti questi fattori, unitamente all'iniziativa delle Compagnie da Crociera, che da sempre hanno creduto nella potenzialità del nostro scalo, ha fatto sì che nella stagione in corso si possa registrare un notevole aumento del numero delle unità e degli approdi, portando nello scalo pugliese navi più grandi, più moderne e innovative in grado di soddisfare la maggior richiesta di servizi dei passeggeri.

L'insieme di tutto ciò hanno fatto sì che Bari sia oggi considerato, uno dei più grandi e meglio attrezzati scali crociera dell'Adriatico e del Mediterraneo Orientale.

Porto di Bari - Crocieristi 2006-2010



Come già anticipato l'analisi attenta dei dati del movimento complessivo, crociere evidenzia una perdita rispetto all'anno 2010 del 10,6%, con un movimento complessivo pari a 507.712 crocieristi transitati; un dato, che comunque non desta particolari preoccupazioni se analizzato nel contesto più ampio del ultimo quinquennio: + 67,4% rif. al 2006, +44,6% rif. al 2007 e + 9% rif. al 2008.

L'analisi più puntuale del dato crociere rivela un diverso andamento del dato dei passeggeri "home-port" rispetto al dato dei passeggeri in transito.

Il movimento dei crocieristi che scelgono Bari quale porto di Imbarco/Sbarco registra un indice di flessione leggermente maggiore rispetto al dato di transito. Nell'anno 2009, infatti, si era registrato un movimento di 228.000 unità rispetto al 2010 che è stato di 203.000, con una flessione del 11%. Il dato dei transiti è passato, da 340.000 unità nel 2009 a 305.000 unità nel 2010, con una flessione del 10%.

La flessione del traffico home-port, è frutto, come già detto, al venir meno della terza unità, un dato che nelle previsioni 2011 dovrebbe nuovamente modificarsi a favore di una maggior crescita del traffico.

Le merci

Gli effetti negativi della crisi globale del mercato economico che nel corso del 2008 avevano fortemente colpito il settore mercantile e che avevano fatto sentire le loro

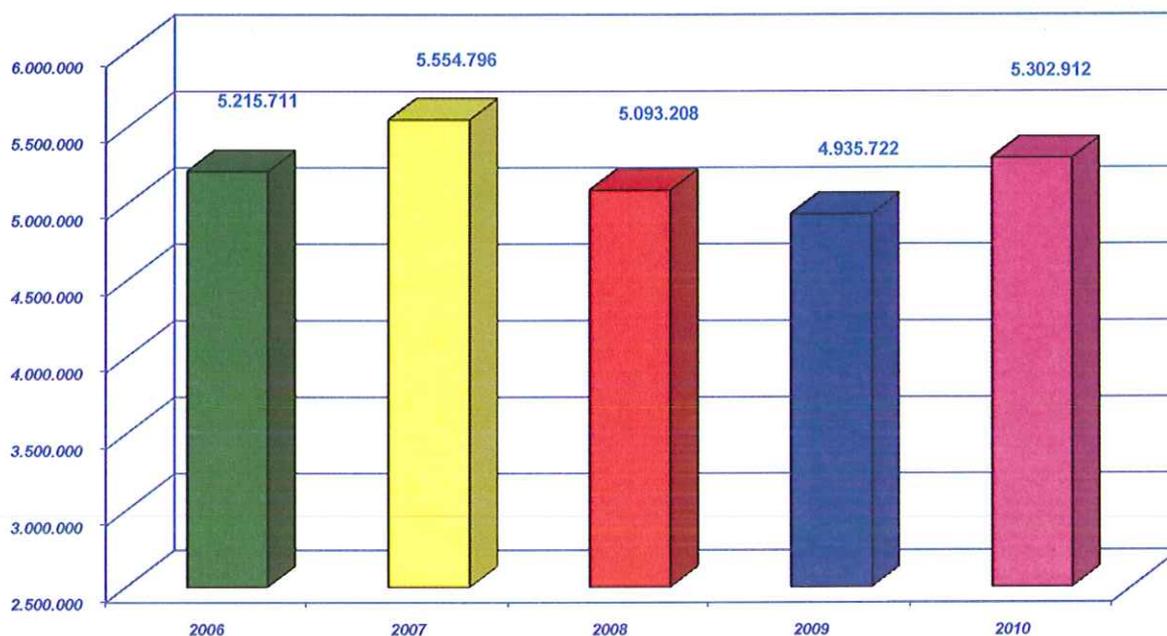
conseguenze anche nell'anno 2009 , nell'anno 2010 si sono nettamente attenuati favorendo così una buona ripresa.

Porto di Bari - Raffronto 2009-2010 - Merci



Dal grafico di raffronto degli anni 2009-2010 si evidenzia una alternanza di crescite e decrescite, segnale di un mercato commerciale fortemente instabile che si muove inseguendo la maggior economicità dei prezzi delle materie prime.

Porto di Bari - Merci - Anni 2006-2010



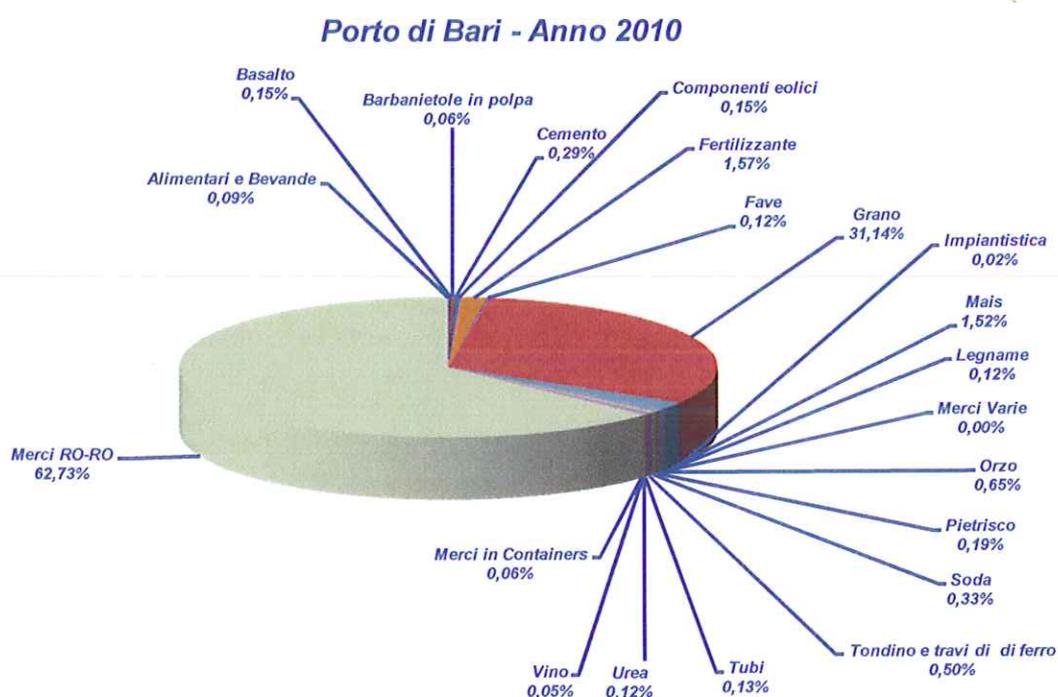
Il dato complessivo delle tonnellate merci movimentate nel 2010, pari a 5.302.912 tonn. , ha riportato il porto di Bari abbondantemente sopra i 5 milioni di tonnellate. Lo scorso anno con una crescita del 7,5% risulta essere seconda solo alla stupenda performance registrata nel 2007.

La comparazione dei flussi tra le operazioni di sbarco e quelle di imbarco evidenziano anche per l'anno 2010 un forte sbilanciamento delle importazioni, 61,3% rispetto alle esportazioni 39,7%.

Nel procedere in una più scrupolosa analisi delle singole voci merceologiche, riferite nell'anno 2010, si evidenzia chiaramente che il dato delle "merci varie", nonostante l'ulteriore significativa flessione, con 3.381.760 tonnellate rappresenta il traffico dominante del settore merci, mentre in forte ripresa risulta quello delle rinfusa secche, con 1.921.760 tonn.

Dall'osservazione del grafico "a torta" relativo alle distribuzioni delle merci, si evidenzia che nonostante un significativo calo fatto registrare anche nel 2010 dalle merci varie movimentate via ro-ro, questo traffico rappresenta singolarmente ben il 63% del traffico commerciale complessivo, rilevante anche la percentuale delle granaglie movimentate, pari al 31% del dato complessivo; il restante 6% del traffico è diviso in

percentuali minime tra tutte le altre voci merceologiche. Come vedremo, tuttavia, il traffico ha visto una sua riconversione verso tipologie di merci a basso impatto di tonnellaggio e ad alto impatto in termini di creazione di valore e di impiego di manodopera; tale dato trova un riscontro nel sostanziale equilibrio dell'impiego dei lavoratori portuali delle imprese ex. art.16 e art.17 che non ha visto alcuna impennata nell'erogazione delle giornate di mancato avviamento.



Rinfusa

Nel 2010, con 1.918.357 tonn., il transito delle rinfuse, ha registrato una forte ripresa, pari a 27% rispetto all'anno 2009; tale dato rappresenta per il porto di Bari, il dato più elevato fatto registrare per la categoria delle rinfuse negli ultimi 20 anni. Il trend del traffico, che negli ultimi anni è stato alquanto altalenante, con un ripetersi di incrementi e decrementi di lieve entità e che nel 2008 ha risentito pesantemente della peculiare situazione del mercato del grano e dei cereali, torna a riallinearsi al periodo pre-crisi. Per assurdo la crisi economica, abbassando enormemente i costi dei noli, ha giovato alla ripresa di tale traffico; il minor costo all'estero di questo alimento primario, unito alle ormai influenti spese legate al trasporto, hanno fatto sì che i grandi

“mulini locali” dessero maggior spazio alle importazioni rispetto alla produzione nazionale, comunque non in grado di soddisfare la domanda interna.

Rinfusa Liquide

Il dato di questa categoria merceologica è quasi nullo nel 2010 si è movimentato un sola nave di Vino di 2.750 tonn.

Rinfusa Secche

Netta la crescita della movimentazione delle rinfusa solide, che, in linea con quanto appuntato già nel 2009 recupera pienamente la forte perdita registrata nel 2008 e fa segnare nell'anno 2010 il miglior risultato di sempre; tale traffico cresce del 27% rispetto al dato 2009, con un movimento che si attesta nel 2010 a 1.918.000 tonnellate e un incremento in valore assoluto superiore a 407.000 tonn .

Come già in precedenza accennato, tale segmento di traffico, ha beneficiato nel 2010 della ripresa delle importazioni di tutto il settore cerealicolo e del grano in particolare, si registra, un incremento di ben 426.000 tonn con oltre il 31%, in termini di valori assoluti, si è passati da 1.339.000 tonn. dell' anno 2009 alle 1.765.000 tonn dell'anno 2010.

In leggera ripresa anche la movimentazione dei fertilizzanti con 90.000 tonn. movimentate, registrando una crescita del 42% rispetto all' anno precedente. Restano in calo, tutte le altre voci delle rinfusa solide: -50% delle altre rinfusa agricole e -40 % le altre rinfuse; inoltre, come già avvenuto nel 2009, non vi è stato nessuna movimentazione di minerali in genere e di carbone.

Merci Varie

Il traffico “General Cargo”, e nello specifico il traffico dei ro-pax è, come già evidenziato, il traffico predominante nello scalo barese e pertanto ne influenza l'andamento complessivo; con un calo pari all' 1,25% registrato nel 2010 non ha comunque azzerato l'ottima performance delle rinfusa solide. Una perdita se pur leggera in valori asso-

luti di quasi 50.000 tonnellate con un movimento complessivo di 3.381.000 T. ha fatto sì che il dato 2010 fosse il peggiore registrato negli ultimi 5 anni.

Merci su gomma / Ro-Ro Ferry

Nel 2009 il numero di camion/trailer transitati nel porto di Bari rimane al di sotto del valore delle duecentomila unità con 174.800 mezzi movimentati; un dato che arretra rispetto agli eccellenti risultati raggiunti nel 2007(203.620) e nel 2008 (203.988) e che perde, se anche in misura minima, anche rispetto all' anno 2009, facendo registrare un ulteriore lieve decremento poco superiore all' 1%; ovviamente al calo di tale dato è seguito anche il calo del tonnellaggio delle merci trasportate, con una perdita dell' 1% per un valore complessivo di 3.324.000 tonn. L' analisi minuziosa delle singole tratte ro-ro ferry evidenzia che il traffico da/per la Grecia con un movimento pari a 117.144 veicoli registra un calo percentuale pari al 2% (2.500 unità in meno) in ulteriore crescita, risulta il dato relativo all'Albania (53.510 veicoli +0,65%), cresce inoltre il traffico nazionale che passa dai 79 mezzi del 2009 a 533 nel 2010 e il movimento da/per la Croazia passato da 269 del 2009 a 702 nel 2010. Resta in calo il dato Montenegro che con 2.911 mezzi transitati perde il 18% .

Le percentuali di distribuzione dei traffici sulle varie tratte, evidenzia che, il 67% della movimentazione totale ha come provenienza/destinazione la Grecia, seguita dal 31% dell'Albania, dal Montenegro con l' 1,5% e dallo 0,5% della Croazia.

Altre merci

Con 54.155 tonn nel 2010 in ulteriore frenata (-19,4 %) rispetto agli anni precedenti risulta essere il traffico legato alle merci varie che, nel 2008, con 139.442 tonn. movimentate, aveva fatto registrare il miglior risultato di sempre. Tale traffico più che altri, ha risentito della forte crisi che ha colpito pesantemente il settore industriale negli anni scorsi e che nel 2010 ha stentato a riprendersi.

Il traffico container

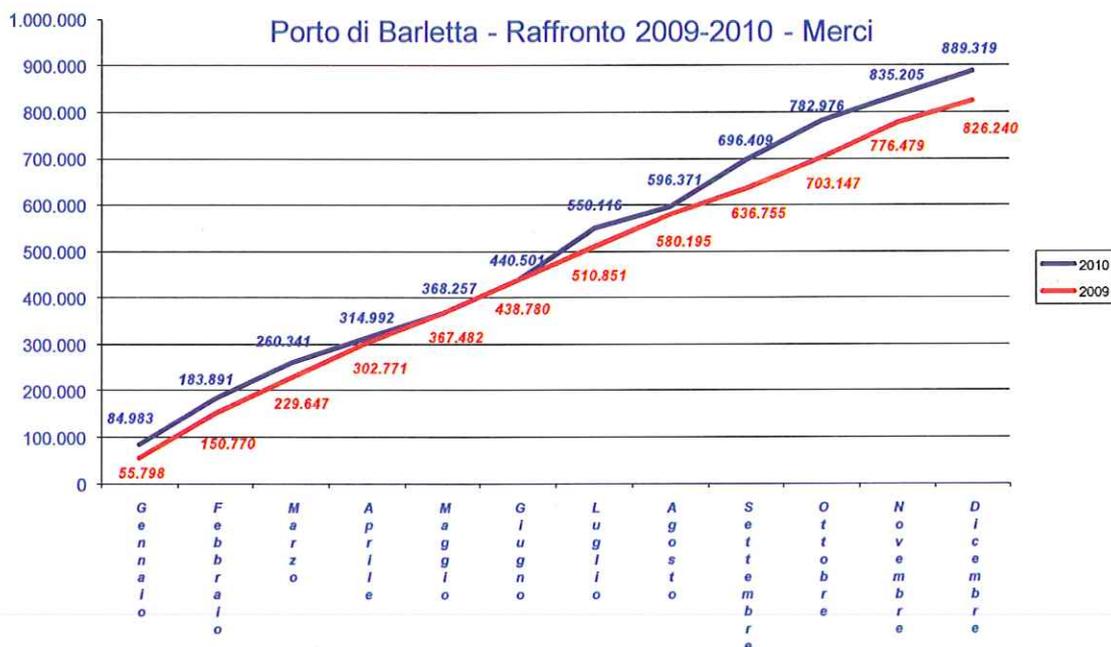
Buone notizie arrivano invece da questo traffico che dopo anni di fermo ha ripreso nuovamente a scalare il porto di Bari, infatti dallo scorso mese di dicembre è operante nel porto una nuova linea feeder. La linea fortemente voluta da un'importante compagnia, collegherà con cadenza periodica, i porti di Durazzo e Gioia Tauro. Un collegamento, che nei primi mesi di operatività, ha fatto registrare ottimi risultati e che si pone come valida alternativa al trasporto su gomma a bordo dei traghetti misti. Il 2010 registra comunque un dato di 680 .TEU con 3150 tonn. movimentate un risultato comunque importante a fronte del breve periodo di inizio operatività.

2.5.2 Porto di Barletta

A far data dal novembre 2007, a seguito del decreto ministeriale, il porto di Barletta è rientrato nella circoscrizione di competenza di questa Autorità Portuale; un triennio di gestione, segnato negativamente dagli effetti della crisi economica globale, che hanno reso nulle le risorse messe in campo dalla Autorità Portuale.

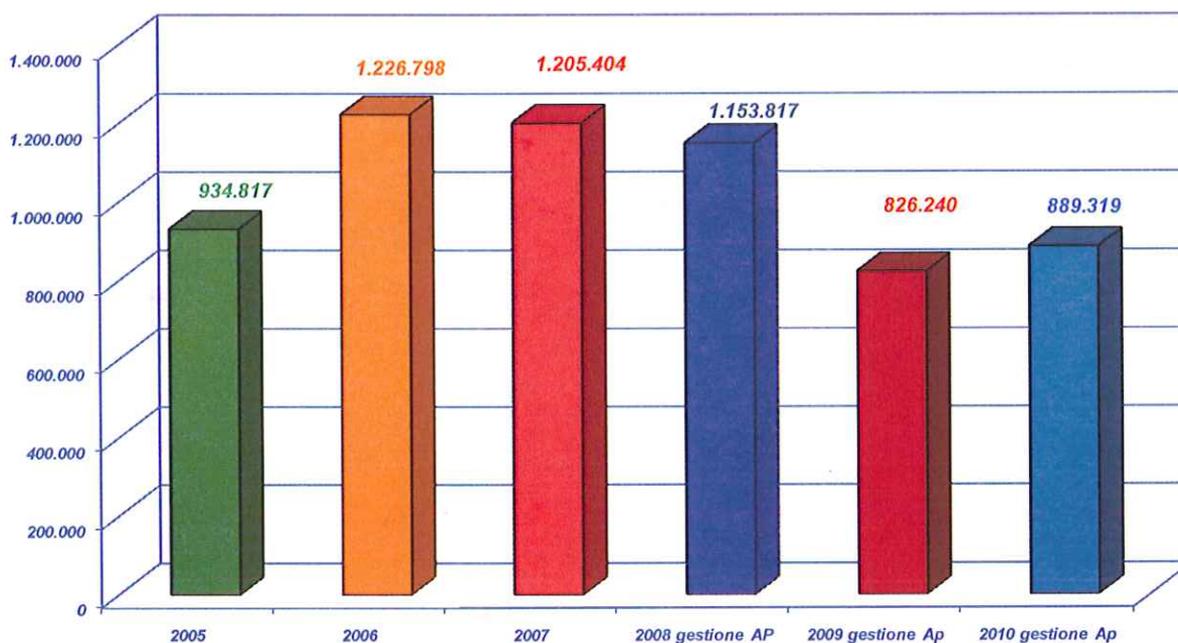
L'analisi del dato di traffico merci registrato nel 2010 ha ribadito la natura fortemente commerciale dello scalo portuale di Barletta, legato alla vicina area industriale ricca di numerose piccole e medie imprese.

Dall'analisi del dato si evidenzia che, nel corso del 2010, vi è stata una timida ripresa che sconta gli effetti negativi della crisi che ha particolarmente colpito il settore industriale, e quindi anche dei traffici portuali ad essa collegati. La movimentazione delle merci nel corso del 2010 ha fatto registrare una crescita pari a 7,6% con un traffico di 889.319 tonnellate, una lieve crescita che in valori assoluti ha di poco superato le 63.000 tonn.



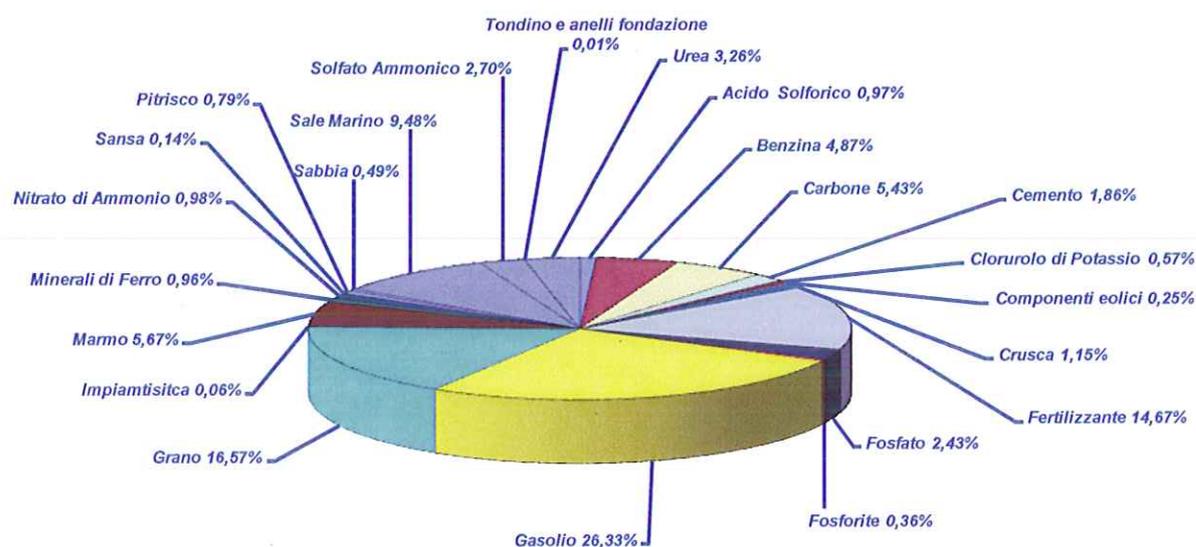
Come si rileva dal grafico su riportato, la crescita che si è evidenziata già dai primi mesi del anno 2010 è cresciuta costantemente nel corso dell'anno.

Porto di Barletta - Merci



Come è raffigurato dal grafico della distribuzione del traffico nello scalo di Barletta, a differenza di quanto osservato per il porto di Bari, non vi sono voci merceologiche dominanti che ne influenzano l'andamento. Porto con vocazione industriale vede primeggiare il traffico degli idrocarburi il Gasolio con 26,33 % e la Benzina con il 4,87%, il traffico delle granaglie con il 16,57% e quello dei fertilizzanti con il 14,67%.

Porto di Barletta - Anno 2010 - Percentuali di Traffico Merci



Rinfusa

La quasi totalità della merce movimentata nello scalo è riconducibile a questa larga categoria di traffico. Nel 2010 il movimento delle rifuse è stato pari a 836.004 tonnellate con un calo del - 8,85% rispetto al 2009.

Un'analisi più articolata nelle singole componenti di tale traffico meglio aiuteranno a comprendere le dinamiche dello scalo.

Rinfusa Liquide

Diversamente da quanto accade nello scalo barese le rifuse liquide nel porto di Barletta rivestono una significativa importanza, con un movimento che, nel 2010 è

stato pari a 286.140 tonnellate (8 % rif. 2009). Ben sviluppato è il traffico degli idrocarburi con 277.491 tonnellate movimentate nell' ultimo anno, traffico destinato a svilupparsi quando sarà terminata la nuova collocazione del deposito costiero presente in porto.

Rinfusa Secche

Buona la ripresa fatta registrare nel 2010 dal traffico delle rinfuse secche con una crescita di 7,64 punti percentuali che in valore assoluto si traducono in un +40.000 tonnellate riferite al 2009. Un movimento complessivo di 549.864 tonnellate che risente comunque della forte perdita dei cereali 157.572 tonn., che registra una perdita secca del 36%. In netta ripresa tutte le altre voci merceologiche appartenenti a questa categoria, il carbone (48.285 tonn.) +16,5%, i minerali (8.000 tonn.) +100% i fertilizzanti 64% (135.488 tonn.) e altre rinfusa +47,5% (200.009 tonn.) .

Merci Varie

Il traffico "General Cargo" rappresenta per il porto di Barletta una voce secondaria. Nel 2010 con 53.315 tonnellate movimentate tale traffico a fatto segnare un calo dell' 8,5% . A tale calo ha sicuramente contribuito la perdita del traffico ro-ro ma anche il calo delle commesse di marmo grezzo e semilavorato.

2.5.3 Porto di Monopoli

Dei tre porti della Autorità Portuale del Levante, quello di Monopoli è sicuramente il porto più piccolo per estensione e movimento di traffico. Tale situazione però, non rende questo scalo secondario rispetto agli altri; in realtà, la sua collocazione geografica e la sua struttura polivalente, collocano Monopoli al centro di una serie di programmi di sviluppo che, questa Autorità Portuale, sta mettendo in capo per il futuro, relativo sia al traffico passeggeri crociere, sia all' acquisizione di nuovi traffici merci.

Nel 2010, il porto di Monopoli, per quanto attiene il settore passeggeri ha accolto quattro navi crociera spot di medie dimensione, che hanno movimentato complessivamente 523 passeggeri. Se pur minimo, il movimento fatto registrare da questi approdi di navi crociere, hanno rappresentato un nuovo tassello nel programma di svi-

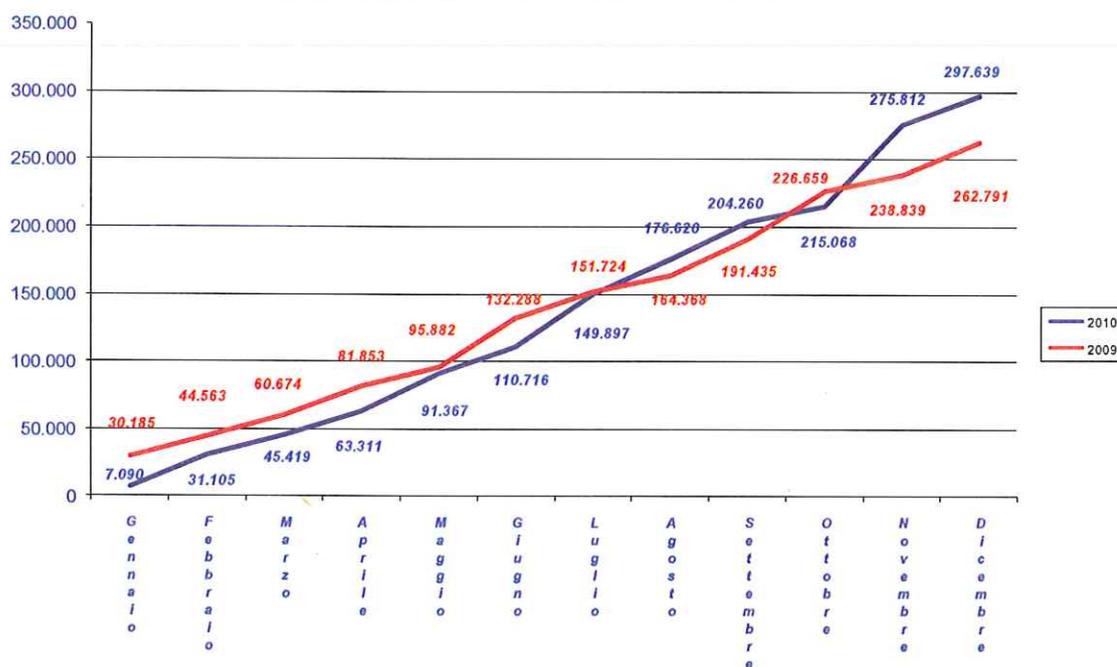
luppo che, questa Autorità Portuale, sta promuovendo per il porto di Monopoli, o come è stato ribattezzato, per il "porto della Valle d'Itria".

Per quanto attiene il traffico mercantile, nel 2010, Monopoli con 297.639 tonnellate ha fatto segnare un risultato molto positivo con una crescita del 13,25%.

Un risultato importante che si è concretizzato in un periodo di stagnazione generalizzata dei traffici marittimi.

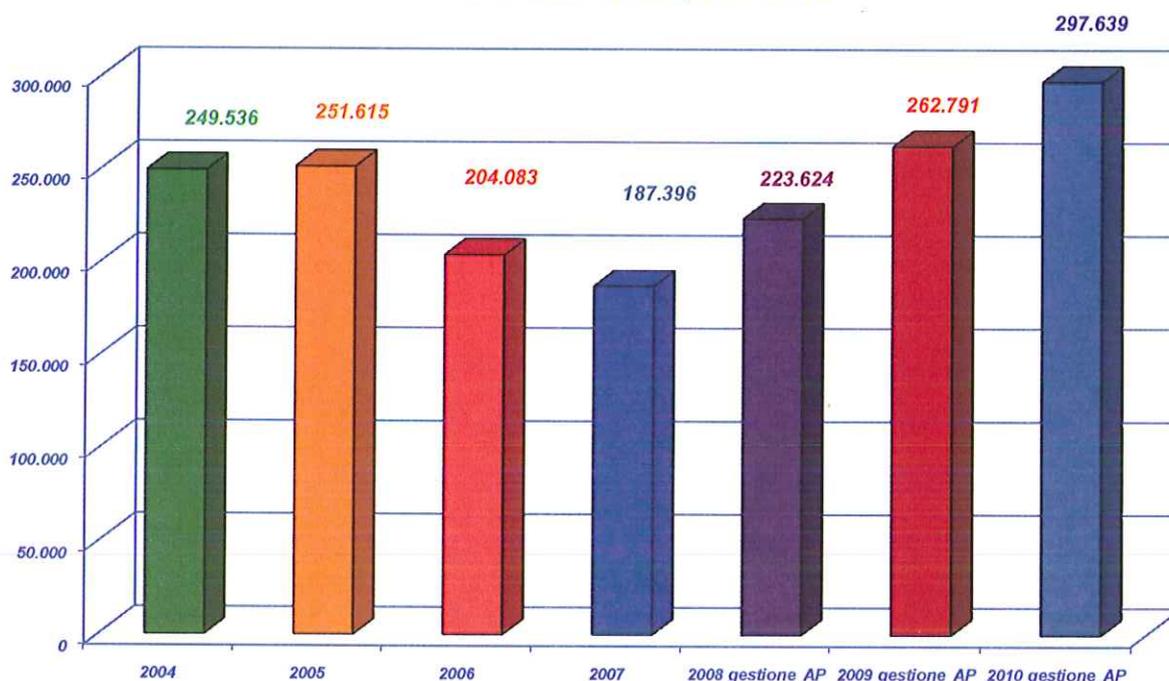
Il grafico di raffronto sottostante, evidenzia, come la movimentazione delle merci nel corso 2010 abbia avuto un andamento di crescita altalenante riferito all'anno 2009, con periodi di stallo, che si sono alternati a periodi di intenso traffico .

Porto di Monopoli - Raffronto 2009-2010



L'analisi degli ultimi anni mette in evidenza l'importanza del buon risultato raggiunto nell'ultimo esercizio, infatti il 2010 registra il maggior volume di traffico, un risultato che premia l'attività di promozione ed investimento messa in campo dalla Autorità Portuale.

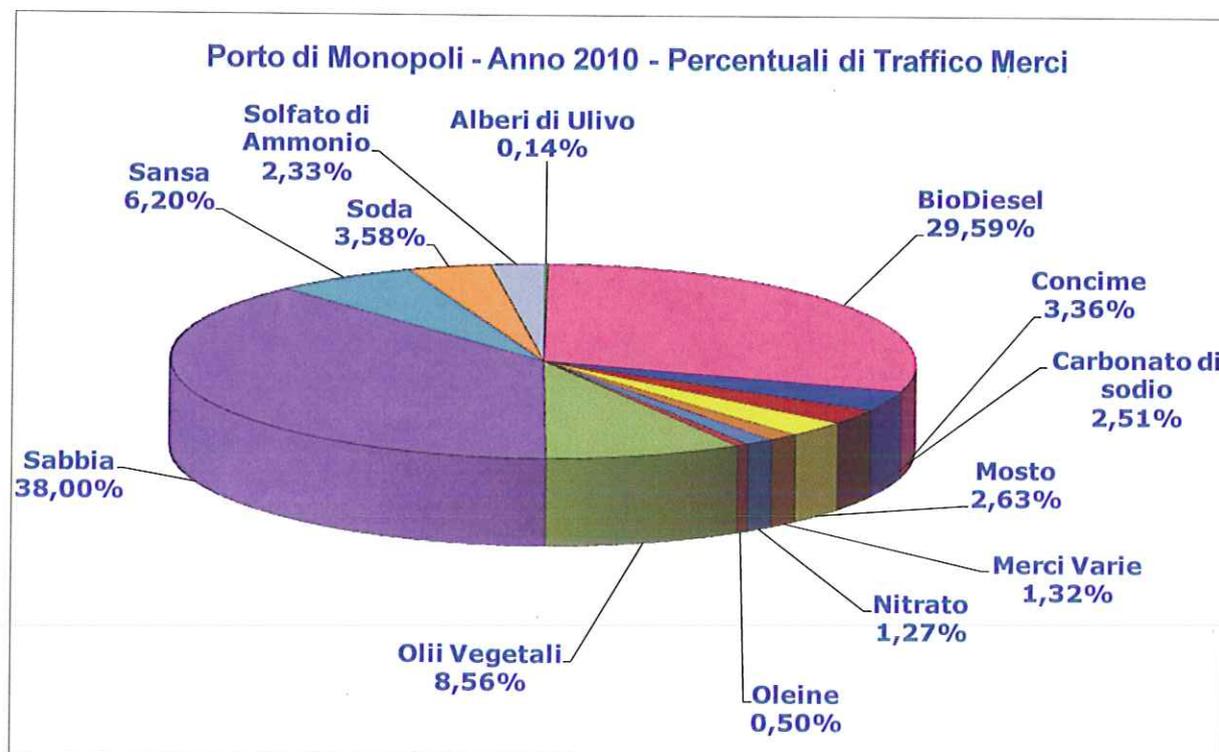
Porto di Monopoli - Merci



Procedendo con una analisi più puntuale del movimento delle merci, si evidenzia come una flessione delle rinfusa liquide che, con 122.885 tonnellate movimentate, segnano una flessione del 12 % . In tale categoria merceologica crescono ancora la movimentazioni del Bio-Diesel mentre si dimezza il traffico degli Oli Vegetali.

In netta ripresa, il traffico delle rinfusa solide che con 170.426 tonn. movimentate nel anno 2010 registra un incremento di quasi 50.000 tonnellate, a sostenere tale incremento ha contribuito l'acquisizione di nuovi traffici, come l'importazioni della soda e della Sansa nonché la sostanziale tenuta del traffico della sabbia.

Interessante risulta la distribuzione dei traffici evidenziata nel grafico a torta sottostante; come chiaramente si evince la quasi totalità della movimentazione del porto di Monopoli si concentra su tre categorie merceologiche: sabbia (38%) Bio-Diesel (29,5%) ed Oli Vegetali (8,56%).



3. ATTIVITÀ PROMOZIONALE

3.1 Notizie di carattere generale

L'esigenza di qualificare l'immagine dei porti, parallelamente al loro naturale percorso evolutivo, attraverso una mirata azione di marketing e promozione, rappresenta, oggi, uno degli obiettivi più immediati del principale strumento di indirizzo e programmazione delle Autorità portuali italiane.

La presente relazione sintetizza le principali attività che l'Autorità portuale del Levante ha posto in essere nel corso del corrente anno nel settore della promozione e della comunicazione.

Nell'ambito di tale attività sono stati individuati due campi di azione: le **attività di marketing e promozione**, le **campagne promo- pubblicitarie**. L'interesse è stato rivolto allo studio dei mercati e allo sviluppo delle opportunità di *business* per la *Port Community del Levante*, in ambito commerciale, industriale e passeggeri, mirando ad incrementare ed ottimizzare la propria penetrazione nel mercato marittimo ed in particolare in quello crocieristico.

Proprio al fine di incrementare il movimento crocieristico nel porto di Bari e nei porti del network del Levante e di favorire la più ampia diffusione sul territorio dei flussi turistici rivenienti da questa tipologia di traffico, l'Autorità Portuale del Levante, avvalendosi della collaborazione e del concorso degli Enti, Associazioni e Organismi vari, ha pianificato e attuato idonee iniziative destinate ad affermare sul mercato nazionale ed internazionale un'adeguata immagine dello scalo portuale barese, nonché a promuovere l'offerta ricettiva nel suo complesso.

L'obiettivo per il 2010 è stato quello di rendere più competitiva l'offerta nonché elevare l'impatto promozionale delle iniziative, estendendole agli altri due porti del network, Barletta e Monopoli.

3.2 Partecipazione ad eventi espositivi e promozionali

Nell'ambito di queste attività, nel 2010, l'Autorità Portuale del Levante ha inteso promuovere la visibilità e conoscibilità dell'intero network dei porti del Levante e cioè delle vaste aree di territorio appartenenti al demanio marittimo sul quale si esercita la competenza gestionale dell'Ente, vale a dire Monopoli e Barletta.

Con queste finalità, l'AP si è attivata per estendere e reperire - anche in connessione con altre strutture di rappresentanza dello Stato italiano aventi finalità promozionali (ICE, Camere di Commercio) e di altre organizzazioni pubbliche (Enti) e private e delle associazioni riconosciute a livello internazionale (MedCruise, Med Port Community) - sui mercati nazionali ed esteri, occasioni di affari in favore dell'azienda Porto e delle imprese del porto di Bari e dei porti del network. Tale attività promozionale è stata principalmente rivolta, anche nel corso del c.a., a favorire l'incremento delle linee di traffico commerciale e passeggeri per lo scalo, dal punto di vista quantitativo e qualitativo dei vettori.

Gli strumenti individuati per la citata azione sono stati molteplici, dalla produzione di materiale illustrativo sulle attività del porto, alla partecipazione, con stand espositivi, alle principali manifestazioni di settore nonché all'organizzazione di missioni all'estero su mercati "nuovi" o di particolare interesse e all'organizzazione di iniziative autonome/workshop o incontri bilaterali o meeting B2B con gli executive manager delle principali compagnie crocieristiche, al fine di promuovere gli scali minori (Monopoli e Barletta) ed inserirli in un contesto di respiro internazionale.

Le iniziative intraprese sono state, quindi, integrate e sinergiche con altre Istituzioni e imprese del territorio, con l'obiettivo dichiarato di un posizionamento strategico degli scali del network, nel mercato internazionale delle crociere e nel settore della movimentazione passeggeri.

Sono state attuate, poi, azioni di marketing volte a rinsaldare lo storico legame porto-città e rilanciare l'immagine del sistema portuale come realtà che contribuisce allo sviluppo sociale ed economico della città, concretizzatesi in ciò che segue: il patrocinio nonché il contributo finanziario alla realizzazione dell'evento "Mare d'inchiostro", Festival della Letteratura del Mare a cura dell'Associazione Vedetta sul Mediterraneo, sodalizio operante nel settore dei beni e delle attività culturali, con particolare riferimento a quelle legate al mare e all'area mediterranea; il supporto logistico-organizzativo, nonché il contributo finanziario alla manifestazione musicale a cura

dell'orchestra della Scuola "Manzoni -Lucarelli", manifestazione che si è svolta presso il terminal crociere e che è risultata essere un'ottima occasione per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle sinergie che possono derivare dall'integrazione della vita cittadina con l'attività portuale. Con le medesime finalità di promozione dell'AP, ma anche di restituzione della pubblica funzione del waterfront cittadino, è stato più volte autorizzato l'utilizzo di alcune aree del Terminal per eventi di particolare importanza in termini di afflusso di pubblico, organizzati da soggetti pubblici e privati che operano nel territorio. L'Autorità Portuale del levante ha manifestato, infatti, come anche si evince dalle iniziative sopra esposte, la massima disponibilità ed attenzione ad ogni forma di proficua collaborazione con il settore scuola ed in particolare con gli Istituti di istruzione cittadina e provinciali, con l'Ateneo e con l'associazionismo locale, con gli Enti locali (Banda musicale della Provincia di Bari) in un reciproco confronto in termini di supporto logistico, ricettività nelle proprie strutture, know how, occasioni formative, come visite guidate e supporto a tesi di laurea in materie inerente il settore della portualità

Sempre nell'ambito delle iniziative volte a consolidare e rafforzare i rapporti tra la realtà portuale e le principali istituzioni cittadine, una rilevanza significativa può assumere la collaborazione con l'Associazione Marinara "Puglia" e la Lega Navale Italiana sezione di Bari, attraverso il sostegno ad una serie di iniziative di carattere economico-culturale focalizzate su temi di interesse per la portualità. In particolare, con l'erogazione di un contributo finalizzato all'organizzazione dell'evento - mostra dal titolo " Quelli dell'Eridano - La nave scuola marinaretti di Bari nel medio e basso Adriatico (1925-1943)", iniziativa che si svolta sotto il patrocinio del Comune e della Provincia di Bari.

In particolare, con l'obiettivo di internazionalizzare lo scalo crocieristico monopolitano, nel 2010, l'AP ha concretizzato una ulteriore e prestigiosa azione di marketing territoriale dedicata alla promozione del comparto crocieristico, con una strategia finalizzata alla promozione di un prodotto integrato di valenza turistica-crocieristica. L'Autorità Portuale ha infatti, implementato la serie delle iniziative promozionali dirette a creare un'immagine leader sul territorio con Il Forum Internazionale dei porti dell'Adriatico e del Mediterraneo, organizzato dall' 8 al 9 ottobre 2010, evento internazionale ha inteso organizzare in collaborazione con le Amministrazioni comunali di Monopoli e Alberobello. Il porto di Monopoli rappresenta, infatti, un importante corridoio

d'accesso per l'intero sistema turistico e produttivo della Valle d'Itria: esprime le potenzialità per divenire non solo base di partenza per nuove rotte destinate ad intercettare traffici di passeggeri e merci, ma soprattutto strumento per la creazione ed il consolidamento di proficui rapporti turistici ed economici tra la Valle d'Itria e le località marittime e turistiche dell'Adriatico e del Mediterraneo.

La città di Monopoli e l'Autorità Portuale del Levante hanno scommesso su di una comune visione strategica, che punti ad arricchire l'esclusiva funzione industriale del porto ed a fargli acquisire nuove funzioni ed assetti organizzativi fortemente legati al turismo, in un contesto di trasformazione che promuova azioni di recupero urbano dell'area portuale. In questo contesto diventa strategico non soltanto potenziare le infrastrutture ed il sistema gestionale, ma anche e soprattutto avviare relazioni e forme di cooperazione con i porti che si affacciano sull'Adriatico ed ancor più nel Mediterraneo. La presenza nell'Area della Valle d'Itria del sito Unesco di Alberobello, la promozione del brand "La Costa dei Trulli", e le circostanze sopra esposte, hanno spinto, dunque, l'Autorità Portuale del Levante e l'Amministrazione comunale di Monopoli ad individuare sinergie con i porti dell'Adriatico e del Mediterraneo, anch'essi approdi e porte d'accesso ai sistemi turistici locali sviluppati attorno a siti Unesco.

L'attività promozionale si è poi concretizzata, come di consueto, con la partecipazione a mostre e manifestazioni, nazionali ed internazionali, sia di tipo fieristico che di tipo congressuale, occasioni di incontro e confronto con realtà istituzionali e imprenditoriali appartenenti al settore in particolare portuale, nonché con la realizzazione, sempre nel settore delle attività promozionali, di iniziative interessate a posizionare i servizi e l'offerta del porto barese sui mercati internazionali, tra comunicazione interna e immagine esterna del porto.

Nello specifico, l'Autorità Portuale del Levante ha partecipato ai seguenti eventi internazionali di settore con proprio spazio espositivo:

- Seatrade Cruise Shipping Convention (Miami 14-18 marzo 2010);
- Fiera del Levante in Albania (Tirana 29 aprile – 2 maggio 2010).
- SeatradeMed Cruise Convention (Cannes 30 novembre al 2 dicembre).

L'adesione dell'AP in qualità di associato o di membro ad alcune tra le più importanti realtà consociative del settore, rappresenta, infine, un ulteriore strumento volto a internazionalizzare il network dei porti del Levante. Nel 2010 l'AP ha confermato la pro-

pria adesione ad ASSOPORTI e a MEDCRUISE – Associazione dei porti crocieristici del Mediterraneo.

3.3 Pubblicazioni ed inserzioni su organi di stampa

L'Autorità Portuale del Levante ha adottato una strategia di comunicazione "media management", attraverso la partecipazione a dibattiti, conferenze stampa, interviste e una strategia "information management" che è stata quella di un rapporto continuo e diretto con i media attraverso informative, comunicati stampa, rapporti periodici e interventi su periodici di settore, promo-editoriali, su tutto ciò che sono stati gli obiettivi che si è dato l'Ente in materia di potenziamento delle infrastrutture portuali e della promozione delle attività portuali.

Nello specifico, sui mezzi d'informazione quotidiani/periodici a tiratura locale, nazionale e internazionale (riviste specializzate nel settore trasportistico e testate di larga diffusione presso il pubblico) sono stati pubblicati editoriali e promo editoriali sull'attività dell'Autorità Portuale del Levante e sui tre porti del network.

E' stata inoltre curata la realizzazione di strumenti di comunicazione visiva e progettazione di materiale illustrativo vario, in grado di rappresentare le recenti trasformazioni delle aree e strutture portuali.

Sono stati prodotti gadgets e materiali promozionali di vario tipo (buste, oggetti vari, cartelline, blocchi, ecc.) riportanti il logo e immagini promozionali dell'Autorità Portuale del Levante. In questo caso, è stato necessario predisporre il nuovo materiale promopubblicitario, giacché l'allargamento della giurisdizione ai porti di Barletta e Monopoli ha comportato anche una rimodulazione dei layout grafici di tutta l'immagine coordinata. Questo ha comportato ulteriori spese di grafica e stampa che hanno appesantito il capitolo destinato alle Spese Promozionali.

Al fine di raggiungere target di utenza diversificati, per il 2010, è stato pianificato un ampliamento degli strumenti editoriali sui quali pubblicare i messaggi promozionali del porto di Bari e questo proprio in ordine alla rinnovata esigenza di implementare e diffondere il più possibile l'immagine del network dei porti del Levante. Per tali esigenze sono state individuate due tipologie di testate:

- a) riviste specializzate nel settore trasportistico;
- b) testate e/o emittenti di larga diffusione territoriale.

Tra le prime, di seguito riportate, sono state selezionate, da un lato, le testate più conosciute e diffuse nel settore marittimo/portuale, dall'altro, le pubblicazioni di interesse per operatori economici ed istituzioni interessati alla realtà;

- Gazzetta Marittima
- Avvisatore Marittimo
- Messaggero Marittimo
- InrorMare
- Ship2Shore
- IL Sole24 Ore Edizione Sud
- Annuario della Logistica - Italia in Movimento
- Seatrade cruise review
- Porto& Diporto
- Crociere
-

Tra le seconde, di seguito riportate, sono state individuate le seguenti testate:

- Gazzetta del Mezzogiorno
- Corriere del Mezzogiorno
- Repubblica
- Puglia IN e Puglia d'Oggi

QUADRO RIEPILOGATIVO SINTETICO:

Attività promozionali diverse

1. 1. Iniziative per la città e il porto:
 - - organizzazione - Festa di Natale del Porto di Bari nel Terminal crociere
2. 2. Iniziative culturali:
 - - Organizzazione eventi culturali e/o workshop, convegni e seminari nel Terminal crociere
 - - Sponsorizzazione varie altre manifestazioni minori di stampo culturale artistico.
3. 3. Iniziative commerciali:

- - Contatti con le Compagnie crocieristiche
 - Collaborazione con tour operator/agenti generali vari
4. 4. Materiali promozionali:
- - Realizzazione piantine del porto
 - - Realizzazione nuove brochures del porto
 - - Realizzazione depliant per navi crociera in arrivo nel porto di Bari.

3.4 Uso delle moderne tecnologie.

Grande ruolo nell'ambito dell'attività di comunicazione ha giocato l'utilizzo di internet. Il "global network" è oggi la vetrina promozionale per eccellenza, uno strumento di informazione flessibile e con una penetrazione comunicativa senza pari che abbraccia una quantità di utenza inimmaginabile.

È in questa ottica l'Amministrazione continua ad investire risorse per la gestione di un portale web dei porti del Levante direttamente a cura del personale dell'Ufficio Innovazione Tecnologica e ciò per la maggiore efficacia e tempestività nell'aggiornamento a seguito di ogni nuova esigenza che nasce.

Il nuovo sito, sviluppato secondo le direttive di settore per l'accessibilità dei siti della Pubblica Amministrazione, oltre a contenere informazioni utili sull'attività dell'Ente fornisce informazioni e servizi agli operatori ed ai passeggeri oltre che notizie sui tutti i porti amministrati.

Per migliorare la comunicazione con gli addetti del settore è stata attivato un blog oltre che aree riservate per la gestione delle gare o per il download da parte di singole categorie di utenti.

Da segnalare una funzione automatica di acquisizione ed aggiornamento dei curricula da parte di tutti gli interessati all'iscrizione all'Albo permanente dei collaboratori istituito dall'Autorità Portuale.

Ogni dipendente dell'ente è stato dotato di un proprio indirizzo di posta elettronica sul dominio dell'Ente direttamente pubblicizzato sul sito per consentire la comunicazione diretta da parte degli utenti.

L'attività di gestione e manutenzione del sito istituzionale è proseguita attivando, fra l'altro, una nuova sezione relativa all'*Albo on line* che consente la visualizzazio-

ne libera ed unificata da parte dei cittadini di tutte le procedure pubbliche attinenti sia alle pratiche demaniali che alle gare per lavori e servizi/forniture.

Sempre nel sito istituzionale, inoltre, è stata attivata un'area *download* con accesso ristretto che consente ai componenti del Comitato Portuale di poter visionare tutta la documentazione relativa agli argomenti in discussione oltre a quelli delle sedute precedenti. Con questa funzionalità sono stati eliminati sia i costi di riproduzione della documentazione che quelli per la notifica agli interessati.

E' stata, infine, attivata la PEC per la gestione della posta elettronica certificata con l'aggiornamento dei dato sul database dell'Indice della Pubblica Amministrazione.

4. SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

4.1 Notizie di carattere generale.

PORTO DI BARI

Con la Deliberazione del Presidente n. 61 del 15/4/2010 è stata aggiudicata, in via definitiva, alla Gruppo Servizi Associati soc. cons. p.a." la concessione dei servizi di "*Gestione delle stazioni marittime San Vito e Terminal Crociere del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri*", a conclusione della gara pubblica a procedura ristretta con abbreviazione dei termini e con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Tale nuova concessione ha sostituito quella rilasciata alla Bari Porto Mediterraneo srl con le Deliberazioni nn. 5/04 e 6/04, annullate in autotutela dal Comitato Portuale con Deliberazione n.1 del 19 febbraio 2009.

Nel solco delle linee guida adottate dal Comitato Portuale con Deliberazione n. 9 del 30/10/2009, si è altresì proceduto, con Deliberazione n. 2 del 14/4/2010 del medesimo organo, a indire la gara con procedura ristretta per l'affidamento per del "servizio di assistenza e di regolazione del traffico veicolare connesso ai traffici e alle operazioni portuali del porto di Bari". Anche questa procedura concorsuale è giunta a termine ed è stata aggiudicata in maniera definitiva con Deliberazione n. 16 del 9/2/2011.

Con Deliberazione n.3 del 14/4/2010, il Comitato portuale ha altresì approvato l'indizione di apposita gara per l'affidamento del "Servizio di spazzamento e raccolta dei rifiuti dalle aree comuni del porto di Bari e gestione dell'isola ecologica".

Per quanto concerne l'affidamento in concessione del "servizio di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico", previsto scadere il 31/12/2010, tenuto conto dell'intendimento dell'Ente di adottare un unico "piano di raccolta e gestione dei rifiuti" per tutti e tre i porti di Bari, Barletta e Monopoli, si è proceduto ad una proroga dello stesso sia per consentire la rivisitazione del relativo piano di raccolta dei rifiuti, propedeutico alla nuova gara, sia per consentire l'allineamento delle scadenze delle concessioni già rilasciate.

PORTO DI BARLETTA

Il servizio di rimozione, trasporto e smaltimento delle alghe spiaggiate e dei rifiuti urbani grossolani presenti sulla battigia del Molo di Levante grossolani di pulizia degli ambiti delle alghe alla radice i seguenti servizi di interesse generale è gestito, in forza di apposita convenzione, dal Comune di Barletta, che, avendone avuto la responsabilità sino all'ingresso dello scalo ofantino nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale, ha maturato uno specifico know-how.

Nelle more del perfezionamento della procedura concorsuale, si è provveduto a prorogare l'affidamento del servizio di pulizia degli ambiti comuni alla ditta Ser.Mar., concessionaria del servizio di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi.

PORTO DI MONOPOLI

Il servizio di pulizia giornaliera, sfangamento, inaffiamento e disinfezione delle aree di pertinenza del porto di Monopoli esterni allo scalo commerciale, sono stati affidati alla ditta Lombardi Ecologia srl, appaltatrice del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani del Comune di Monopoli.

4.2 Elenco dei servizi affidati presso il porto di Bari, Barletta e Monopoli soggetti affidatari, decorrenza e termine dell'affidamento.

PORTO DI BARI

TIPOLOGIA SERVIZIO	AFFIDATARIO	DECORRENZA	SCADENZA
Pulizia e raccolta dei rifiuti, relativa agli spazi comuni del porto di Bari.	A.T.I tra "TECOM s.r.l. e "LA PULISAN" s.r.l. (affidamento tramite procedura aperta comunitaria)	27.04.2007	28.02.2010 (con proroga sino all'espletamento della nuova gara, già approvata dal Comitato Portuale)
Smaltimento rifiuti	Azienda Municipalizzata Igiene Urbana s.p.a.	Convenzione Diretta	31/12/2010
Derattizzazione.	Pan.Eco.	1°.1.2010	31.12.2010
Pulizia/disinquinamento degli specchi acquei portuali.	"SERMAR" s.a.s.	2.4.2007 (unico partecipante alla procedura di gara pubblica)	30.04.2010 (con proroga sino all'espletamento della nuova gara)
"Gestione delle stazioni marittime "San Vito" e "Terminal Crociere" del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri"	Gruppo Servizi Associati soc. cons. p.a.	21.5.2010	20.5.2013
Gestione di parcheggi.	BARI PORTO MEDITERRANEO SRL	1°.1.2005	sino a indizione gara (concessione annullata d'ufficio giusta deliberazione n.1/2009 del Comitato Portuale)
Ritiro rifiuti dalle navi e residui del carico – porto di Bari.	A.T.I. "SERMAR" SAS "SERPORT" S.A.S "MARE PROGETTI E FUTURO" S.R.L.	1°.1.2009	31.12.2010

PORTO DI BARLETTA

TIPOLOGIA SERVIZIO	AFFIDATARIO	DECORRENZA	SCADENZA
Servizio di rimozione, trasporto e smaltimento delle alghe spiaggiate e dei rifiuti urbani grossolani presenti sulla battigia del Molo di Levante	Comune di Barletta in regime di convenzione	1°.1.2010	31.12.2010
Pulizia e raccolta dei rifiuti, relativa agli spazi comuni del porto di Bari.	"SERMAR" sas	1°.4.2010	31.12.2010
Ritiro rifiuti dalle navi e residui del carico – porto di Bari.	"SERMAR" sas	15.5.2010	30.6.2012

4.3 Eventuali problematiche insorte in fase di gara per l'affidamento dei servizi.

Per quanto concerne tale profilo, vi è da segnalare il rilevante contenzioso inten-

tato dalla Bari Porto Mediterraneo S.r.l. nell'ambito della procedura di affidamento del "servizio di assistenza e di regolazione del traffico veicolare connesso ai traffici e alle operazioni portuali del porto di Bari".

La BPM S.r.l. ha infatti dapprima impugnato l'esclusione dalla gara, disposta da parte dell'Ente nella fase della prequalifica per i seguenti motivi: 1) la mancata produzione di referenze richieste a pena di mancato invito (ossia la mancata esibizione, conformemente a quanto previsto dal bando di gara sotto pena di esclusione, dei bilanci approvati relativi all'ultimo triennio corredati dalle relative note di deposito); 2) le gravi violazioni di legge e gli inadempimenti posti in essere dalla Società ricorrente nel corso della pregressa gestione che rilevano, ai sensi dell'art. 38, lett. f del D. lgs. n.163/2006, come grave negligenza o malafede commesse nell'esecuzione delle prestazioni affidate dalla stazione appaltante che bandisce la gara; 3) la mancata dimostrazione del possesso del requisito concernente il fatturato specifico, anch'esso richiesto a pena di esclusione.

Sia il TAR Puglia - Bari sia il Consiglio di Stato hanno rigettato il ricorso per la sospensiva, e i giudici d'appello hanno addirittura condannato la Società ricorrente alla refusione delle spese processuali.

Successivamente, a seguito del provvedimento che ha disposto l'aggiudicazione definitiva del servizio, la stessa Società ha impugnato con altro autonomo ricorso detta aggiudicazione, anche in tal caso con esito negativo in quanto il TAR Puglia sede di Bari con un'ordinanza dello scorso 6 aprile ha rigettato l'istanza di sospensiva condannando la ricorrente al pagamento delle spese processuali sia nei confronti dell'Autorità portuale sia nei confronti della Società aggiudicataria e degli altri controinteressati.

4.4 Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza.

PORTO DI BARI

Per quanto concerne il "servizio di ritiro dei rifiuti delle navi e dei residui di carico", ai sensi della normativa vigente, le tariffe per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prevedono una quota fissa ed una quota variabile, come appresso dettagliate:

QUOTA FISSA

- navi passeggeri €23,00 ad approdo;
- altre navi, comprese le imbarcazioni da diporto omologate per più di dodici passeggeri €16,00 ad approdo;

QUOTA VARIABILE

- RSUA e residui del carico € 0,30/kg;
- Rifiuti di cucina di navi provenienza extra UE € 9,81/kg;
- Rifiuti speciali come da elenco a parte.

Per quanto concerne la "Gestione delle stazioni marittime San Vito e Terminal Crociere del porto di Bari e dei servizi di supporto ai passeggeri", il Concessionario del servizio applica le seguenti tariffe:

- passeggeri ferry imbarcati/sbarcati € 0,810
- crocieristi imbarco/sbarco € 2,106
- crocieristi in transito € 0,855

PORTO DI BARLETTA

Per quanto concerne il "servizio di ritiro dei rifiuti delle navi e dei residui di carico", ai sensi della normativa vigente, le tariffe per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prevedono una quota fissa ed una quota variabile, come appresso dettagliate:

TARIFFE FISSE per approdo			
Typo Nave	Tariffa ordinaria	Tariffa in deroga totale o esenzione	Tariffa in deroga per rifiuto speciale liquido non pompabile
<i>Merci</i>	€ 105,00	€ 250,00	€ 150,00
<i>Ro/Ro - Passeggeri</i>	€ 120,00	€ 150,00	€ 150,00
<i>Militari</i>	€ 60,00		
TARIFFE PER LA CONSEGNA			
Tipologia Rifiuto	Tariffa		

RSU	€ 25,00	per ogni mc o frazione	
Rifiuti cucina extra UE	€ 102,00	per quantitativi sino a 15 kg	
	€ 5,25	per ogni kg eccedente i 15 kg	
Rifiuti speciali solidi	€ 2,50	per ogni kg o frazione	
Rifiuti speciali liquidi	€ 250,00	per ogni mc o frazione; quantitativo minimo fatturabile 1,5 mc	la tariffa è comprensiva delle prime 2 ore di servizio; per ogni ora o frazione successiva alla seconda è dovuto un importo di € 60,00 qualora il quantitativo conferito fosse inferiore ai 2 mc
Rifiuti speciali sanitari	€ 150,00	per ogni prestazione	
Per le navi militari le tariffe per la consegna saranno ridotte del 50%			
MAGGIORAZIONI			
da applicare sulle sole "Tariffe per la Consegna"			
per servizi reso a nave alla fonda	40,00%		
per servizi resi nei gironi festivi dalle 17:00 alle 08:00	100,00%		
per servizi resi nei gironi festivi dalle 8:00 alle 17:00	50,00%		
per servizi nei giorni feriali richiesti meno di 12 hh prima della prontezza a conferire	10,00%		
per servizi nei giorni festivi richiesti meno di 24 hh prima della prontezza a conferire	10,00%		

4.5 Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi

La nuova gestione delle stazioni marittime del porto di Bari ha contribuito ad innalzare gli standard qualitativi e di efficienza, introducendo nuovi servizi ovvero potenziando quelli già esistenti. E' il caso dei servizi informazione ed assistenza ai passeggeri o della navetta gratuita intraportuale.

In generale il costante monitoraggio effettuato direttamente dal personale dell'Autorità Portuale in tutti e tre gli scali, consente di verificare in maniera puntuale i servizi resi all'utenza e di intervenire in tempo reale per risolvere efficacemente eventuali disservizi.

5. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

5.1 Notizie di carattere generale.

Ai sensi dell'art.6, comma 1, lett. b) della legge n.84 del 1994, l'Autorità portuale è titolare dell'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, la quale provvede mediante l'utilizzo dei fondi disponibili sullo stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa stipula di apposite convenzioni.

A mente invece dell'art.5, comma 8, della predetta legge 84 del 1994 spetta allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione (quali, darsene, bacini, banchine attrezzate, escavazione approfondimento dei fondali, realizzazione di dighe foranee di difesa) nei porti di cui alla categoria II (classi I e II).

La disposizione citata ammette tuttavia che la Regione ed il comune interessati o la stessa Autorità portuale possano intervenire con risorse proprie, in concorso o in sostituzione dello Stato, per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.

Tale quadro normativo tuttavia risulta in rapida evoluzione a seguito dell'entrata in vigore delle leggi 27 dicembre 2006, n.296 (legge finanziaria 2007) e 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008); ai fini della presente relazione rilevano tuttavia le disposizioni contenute nel primo dei menzionati provvedimenti legislativi.

Circa il finanziamento delle opere di ordinaria e straordinaria manutenzione occorre premettere ai sensi dell'art.1, comma 982 della legge 27 dicembre 2006, n.297 (Finanziaria 2007) ha previsto l'attribuzione alle Autorità portuali del gettito complessivo delle tasse erariali e della tassa di ancoraggio con i quali detti Enti potranno autofinanziare gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale

Inoltre, a mente dell'art.1, comma 983, della citata legge finanziaria 2007, "A decorrere dall'anno 2007 è istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo perequativo dell'ammontare di 50 milioni di euro, la cui dotazione è ripartita annualmente tra le autorità portuali secondo criteri fissati con decreto del Ministro dei trasporti, al quale compete altresì il potere di indirizzo e verifica dell'attività programmatica delle autorità portuali.

Per le opere di grande infrastrutturazione, viene invece in rilievo il disposto dell'art. 1, comma 990, della legge n.196 del 2006, in base al quale Al fine del completamento del processo di autonomia finanziaria delle autorità portuali, con decreto adottato di concerto tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e il Ministero delle infrastrutture, è determinata, per i porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle autorità portuali, la quota dei tributi diversi dalle tasse e diritti portuali da devolvere a ciascuna autorità portuale, al fine della realizzazione di opere e servizi previsti nei rispettivi piani regolatori portuali e piani operativi triennali con contestuale soppressione dei trasferimenti dello Stato a tal fine.

L'Autorità portuale può comunque contare ancora sui seguenti principali finanziamenti statali assegnati con provvedimenti di seguito indicati:

- *Convenzione con Ministero Infrastrutture Rep. N.4 del 31.7.2002, per l'ampliamento del Molo San Cataldo €15.493.707,00;*
- *Convenzione con Ministero Infrastrutture Rep. N.5 del 31.7.2002, per la realizzazione delle banchine e dei Piazzali della Darsena di ponente € 24.273.474,26;*
- *Mutui legge n.413 del 1998 €33.400.588,72;*
- *Rifinanziamento L.413 del 1998 ex lege 166 del 2002 € 55.000.000(netto ricavo);*
- *Decreto del Ministro delle Infrastrutture del 25.2.2004 per la realizzazione di interventi per la security € 5.000.000.000.*

E' importante segnalare ai sensi dell'art. 2 (commi 2-novies, 2 decies, 2 undecies) del D. L. 29 dicembre 2010 (cosiddetto Milleproroghe) convertito con la legge 26 febbraio 2011, n.10, è stata disposta la revoca dei fondi statali trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per la realizzazione di opere infrastrutturali a fronte dei quali non siano state indette le procedure di gara entro il quinto anno dal trasferimento o dalla assegnazione. Il Ministero ha in corso le attività di ricognizione.

5.2 Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse disponibili

L'Autorità Portuale, con l'utilizzo di fondi propri, così come previsto dall'art.6 comma 1 lett.B della legge n.84 del 28/01/94, ha effettuato nel corso dell'anno 2010 le varie attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni in ambito portuale nei porti di Bari, di Barletta e di Monopoli che si sono rese necessarie per funzionalità e sicurezza.

La manutenzione ordinaria dei beni demaniali e degli ambiti comuni ha interessato la manutenzione stradale, della viabilità e della segnaletica portuale, la pulizia degli spazi comuni e degli specchi acquei, la manutenzione delle aree a verde, la manutenzione e la gestione degli impianti di illuminazione e di forza motrice, la manutenzione degli impianti tecnologici di condizionamento, la manutenzione degli impianti idrici e fognari, la manutenzione delle sbarre mobili e dei cancelli dei varchi portuali, lavori di movimentazione varia in ambito portuale (recinzioni, new jersey, bitte, parabordi) con impiego di automezzi e mano d'opera.

Per le varie prestazioni di **manutenzione ordinaria** l'Autorità portuale ha sostenuto la spesa complessiva di **€ 1.100.033,62** così ripartita:

PORTO DI BARI € 906.772,21 di cui :

DESCRIZIONE	EURO
pulizia aree comuni + amiu smaltimento rifiuti	431.832,00
pulizia specchi acquei	81.480,00
lavori portuali banch. pont. bitte parab.	116.858,50
movimentazioni varie in ambito portuale	19.377,15
pulizia strutt. port. (palazzina pif-uff. veterin.-sede)	37.475,80
derattizzazione	10.500,00
manutenzione verde portuale	20.660,00
sbarre mobili varchi porto	5.534,06
impianti tecnologici (condizionamento)	8.465,00
lavori elettrici vari	35.925,51
manutenzione stradale	28.498,00
manutenzione impianti idrici - fognari	12.334,00
varie	1.512,00
stazioni marittime (dal 21 maggio 2010)	94.503,52
manutenzione impianti antincendio	1.816,67

PORTO DI BARLETTA € 145.459,71

- Lavori di manutenzione ordinaria degli impianti elettrici, videosorveglianza, strade e viabilità, banchine, pulizia, raccolta e smaltimento alghe (convenzione Comune di Barletta).

PORTO DI MONOPOLI € 41.891,71

- Lavori di manutenzione ordinaria degli impianti elettrici, videosorveglianza, strade e viabilità, banchine, pulizia.

5.3.1 Manutenzione straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate

Per le attività di manutenzione straordinaria effettuate nel 2010 è stata sostenuta la spesa complessiva di € 456.993,00 così ripartita:

PORTO DI BARI € 451.083,00

- Lavori di manutenzione straordinaria effettuati ai Terminals, alle banchine, ai blocchi servizi, ai piazzali e ai varchi.

PORTO DI BARLETTA € 5.910,00

PORTO DI MONOPOLI € nihil

5.4 Grande infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.

5.4.1 Lavori di realizzazione piazzali della Darsena di ponente

Le nuove opere consistono nella realizzazione di due moli, perpendicolari tra loro

di cui uno, lungo 300 m e largo 150 m, costituisce l'allargamento del molo di ridosso della Darsena di Levante, e l'altro, lungo 250 m e largo 100 m, che incorpora il vecchio molo foraneo.

Le nuove banchine di accosto si sviluppano per una lunghezza complessiva di 800 m e sono state realizzate mediante cassoni cellulari in c.a.; il tirante d'acqua utile a ciglio banchina è di 12,00 m s.l.m.. Sono stati resi disponibili all'operatività del traffico traghetti con la Grecia e delle navi da crociera piazzali per una superficie di circa 70.000 mq; per rendere operative le banchine a fondali -12,00 m, è stata condotta una campagna di scavi su una superficie di circa 3,8 ettari.

I lavori, appaltati ed avviati nel secondo semestre del 2005, sono stati ultimati il 20/04/2009, con largo anticipo rispetto al termine ultimo contrattuale fissato per il 20/03/2010; le banchine ed i piazzali relativi alla fase 1 (banchina n.11 in estensione del molo di ridosso) sono utilizzati sin dall'aprile 2008 mentre la parte restante (banchina n.10 in estensione del vecchio molo foraneo) è operativa dal mese di aprile 2009.

Allo stato risultato essere stato rilasciato il collaudo statico mentre è in corso quello tecnico-amministrativo.

Le nuove banchine sono utilizzate per l'attracco di traghetti RO-RO e stanno contribuendo in maniera determinante all'alleggerimento del carico di traffico traghetti sulla Darsena di Levante con recupero di operatività per il carico/scarico di merci.

Il costo intervento complessivo dell'intervento è di €23.322.698,21 con finanziamento di pari importo assegnato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e regolato con Protocollo d'intesa n.5 di rep. in data 31/07/2002.

5.4.2 Lavori per la realizzazione del Terminale Asse Nord-Sud con raccordo ferroviario dell'area di Marisabella

Rimane prioritario per il porto di Bari il problema della individuazione di un raccordo facile e veloce della viabilità portuale con la rete extra-urbana e ciò sia per limitare le interferenze con il traffico urbano ma soprattutto per consentire ai mezzi pesanti, che intervengono nel segmento del traffico commerciale e RO-RO, di disporre di collegamenti veloci con l'autostrada e, quindi, verso nord e verso Taranto.

In tal senso il Comune di Bari, d'intesa con la Regione Puglia, ha avviato un'intensa attività di studio della viabilità nell'area della Fiera del Levante e del Varco della Vittoria che sembrerebbe orientata a superare l'utilizzazione dell'Asse Nord-Sud

per il transito dei mezzi pesanti diretti al porto rivalutando la previsione del Piano Regolatore Generale Comunale della camionale.

Questi nuovi orientamenti dell'Amministrazione Comunale impongono qualche riflessione sull'intervento di realizzazione del Terminale dell'Asse Nord-Sud con il raccordo ferroviario dell'Area di Marisabella inserito nel precedente POT e per il quale è in avanzato stato di attuazione la procedura di appalto.

L'appalto-concorso esperito dall'Autorità portuale ha consentito di pervenire all'aggiudicazione provvisoria in favore dell'A.T.I. Intini Angelo S.r.l. - S.I.F. S.p.a. a cui ha fatto seguito l'indizione della Conferenza di servizi finalizzata ad acquisire pareri, autorizzazioni e nulla-osta sul progetto esecutivo presentato dal concorrente.

Detta conferenza di servizi, insediata il 19/07/2005, non si è ancora conclusa in quanto l'A.T.I. concorrente non ha ancora ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie con particolare riferimento al sistema di trattamento e smaltimento delle acque piovane. Inoltre è ancora in corso la procedura, presso la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Province di Bari e Foggia, per la riduzione del vincolo su alcuni manufatti demaniali di cui è prevista in progetto la demolizione.

L'intervento in questione è basato su un Accordo di Programma, sottoscritto l'11/06/2001 dal Comune di Bari e dalla Regione Puglia ai sensi dell'art.34 del D.Lgs.n.267/2000, che ha comporto una variante urbanistica al Piano Regolatore Generale Comunale di Bari. L'accordo è stato approvato dalla Regione Puglia con Decreto del Presidente n.578 del 20/11/2001.

Allo stato, essendo trascorsi più di cinque anni dalla data della suddetta variante, per effetto delle previsioni del Testo Unico sulle Espropriazioni risultano decaduti i vincoli urbanistici preordinati all'esproprio necessari per attuare l'intervento.

Per tal motivo, nelle more della conclusione della richiamata conferenza di servizi, prima di procedere alla aggiudicazione definitiva si renderà necessario acquisire la disponibilità del Comune ad approvare una nuova variante urbanistica oppure ad approvare il progetto esecutivo con la nuova procedura prevista dall'art. 12 della Legge Regione Puglia 22 febbraio 2005 n.3.

Per quanto riguarda l'impegno finanziario per far fronte all'intervento esso ammonta a €21.691.189,76 ed è garantito dai seguenti finanziamenti: €14.278.292,80 inseriti nel Programma Triennale 2003 - 2005 dell'ex Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Protocollo d'Intesa rep.n.20 dell'11/12/2003); €6.197.482,79 promessi

dal Comune di Bari; €1.215.414,17 a carico dei ricavi dei mutui stipulati in base alla Legge n.413/98.

5.4.3 Porto di Bari - Lavori di realizzazione di un sistema di ormeggio con campo boe e corpi morti di ancoraggio per aumentare l'operatività delle banchine e dei piazzali nella Darsena di Ponente

La conformazione della Darsena di ponente secondo la previsione di progetto, conforme al Piano Regolatore Portuale, prevedeva l'ormeggio contemporaneo di più traghetti con portellone sulla banchina e prua verso l'imboccatura, non tenendo conto che l'esposizione alla traversia principale e la posizione rispetto all'imboccatura avrebbero costituito una criticità e avrebbero reso l'operatività molto dipendente dalle condizioni meteomarine.

Per rendere più efficace l'utilizzo di queste nuove banchine l'Autorità Portuale ha progettato e realizzato un campo boe che consente di ormeggiare più navi in qualsiasi condizione meteo marina ordinaria.

I lavori sono stati ultimati in data 3/07/2009, entro il termine contrattuale assegnato, e dal giorno successivo le boe sono in operatività consentendo l'accosto contemporaneo e l'ormeggio in sicurezza di due navi traghetto affiancate con il portellone a terra e la prua verso l'imboccatura in presenza di una terza nave, ormeggiata affiancata alla banchina in estensione del vecchio Molo di ridosso, che può essere o un traghetto oppure una nave da crociera. In condizioni meteo particolarmente favorevoli la Capitaneria di porto ha autorizzato l'ormeggio anche di una quarta nave risolvendo situazioni critiche, non inusuali, di mancanza di ormeggi.

Allo stato è in corso il collaudo tecnico-amministrativo.

Il campo boe è costituito da tre boe oceaniche off-shore del tipo catamarano con corpi morti di ancoraggio ubicati in posizioni idonee a reggere i carichi di progetto. Alcuni degli elementi posati per l'ancoraggio sono stati posizionati nell'area interessata dai dragaggi dell'intervento di Marisabella e, a causa del ritardato avvio dei lavori, su un substrato roccioso ad una quota più superficiale del previsto. Le previsioni di progetto, concordate dal punto di vista nautico con la Capitaneria di porto di Bari, avevano individuato delle posizioni che, nella normalità, non creano impedimenti all'evoluzione delle navi da crociera e dei traghetti diretti nella Darsena di ponente. La posizione di

detti corpi morti, comunque, è ben nota ai piloti del porto ed è stata segnalata ai comandanti delle navi. Durante l'operatività, tuttavia, si sono create delle condizioni meteo particolari che hanno comportato, in almeno un caso, la navigazione di dette aree da parte di una nave della MSC con conseguente danneggiamento del sistema di corpi morti senza con ciò diminuire, per la loro conformazione, la funzione originaria.

Per eliminare rischi che possano ricrearsi queste situazioni di potenziale pericolo è stato deciso di operare un intervento di riposizionamento dei singoli blocchi costituenti il corpo morto che sarà effettuato nelle prossime settimane e che consentirà di eliminare i punti a quote critiche.

Tutto ciò in attesa che vengano realizzati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i lavori di dragaggio connessi all'intervento di Marisabella a seguito dei quali sarà possibile riposizionare definitivamente i corpi morti di ancoraggio senza creare alcuna limitazione alla profondità operativa di 12 metri prevista dal Piano regolatore portuale.

Per quanto riguarda l'impegno finanziario per far fronte all'intervento esso ammonta a €1.700.000,00 ed è garantito dai seguenti finanziamenti: €800.000,00 con fondi del PON Trasporti 2000/2006 ed il resto con i fondi rivenienti dai mutui stipulati in base alla Legge n.413/98.

Rispetto alle condizioni di progetto ipotizzate al momento della realizzazione del campo boe in questione, che costituiscono poi l'attuale operatività sin dal momento dell'ultimazione dei lavori, sono intervenute delle novità, quale lo scalo sin dalla prossima stagione crocieristica 2011 di una nuova nave di circa 315 metri di lunghezza e la conferma dello scalo a partire dalla prossima di un'altra da 330 metri. In presenza di questo scenario e della prospettiva, corroborata dai programmi degli armatori, che dette navi scalino anche contemporaneamente è stata abbandonata la soluzione di prolungare la banchina n.10 avviando la progettazione di un nuovo sporgente, parallelo alla banchina n.10 e posizionato quasi in testata della 11, che consentirebbe l'ormeggio contemporaneo di dette navi.

Nelle more della finalizzazione di questo programma, per poter assicurare comunque da subito l'ormeggio a dette navi, anche se non in contemporanea, sono stati avviati i lavori di spostamento della boa n.3, quella più vicina alla banchina n.10, e del relativo sistema di corpi morti di ancoraggio in una posizione più idonea e soprattutto funzionale all'ormeggio anche di questo tipo di imbarcazioni.

5.4.4 Lavori di ampliamento delle banchine del Molo S.Cataldo.

L'intervento programmato consiste nell'ampliamento del piano banchinato, nella creazione di due accosti per navi traghetto o RO-RO oltre che nell'approfondimento dei fondali dall'attuale quota -5,00 m a -9,00 m.

Questa infrastruttura è stata ideata da un lato per riqualificare un molo che è in stato di abbandono e non è utilizzato per l'operatività dopo la dismissione, avvenuta ormai alcuni decenni fa, del traffico di prodotti petroliferi destinati alla STANIC e dall'altro per rispondere alla pressante esigenza di reperire accosti per accogliere il traffico commerciale di automezzi pesanti sia delle navi RO-RO che del cabotaggio legato all'attivazione delle "Autostrade del mare".

Il progetto definitivo predisposto dall'Autorità portuale è stato esaminato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. ed approvato, con voto n.299 del 5/07/2002. Il parere della competente struttura ministeriale conteneva alcune prescrizioni e raccomandazioni relative all'individuazione ed alla organizzazione dei parcheggi, alla sistemazione dell'area imbarchi e sbarchi, anche in relazione alle prevedibili barriere doganali, ed al collegamento del molo con la viabilità cittadina.

Reperito il finanziamento per il costo totale del progetto, pari a €15.493.707,00 e previsto nella Delibera C.I.P.E. n.143 del 6/08/1999, nell'anno 2002, è stato siglato il Protocollo d'Intesa rep.n.4 che disciplina l'erogazione dello stesso e regola i rapporti tra l'Autorità portuale di Bari e l'ex Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L'Autorità portuale ha, quindi, stabilito di procedere all'affidamento dei lavori mediante la procedura dell'appalto integrato per cui è stato commissionato l'adeguamento del progetto con riferimento a questa nuova modalità oltre che alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP. .

Nel 2003, poi, è stata esperita la procedura di verifica di esclusione dal V.I.A. presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che si è conclusa con un apposito provvedimento autorizzativo.

L'adeguamento del progetto alle nuove esigenze di gara è stato in parte rallentato dall'avvio di un progetto di ampliamento della Darsena della Capitaneria di Porto con creazione di un eliporto di servizio, curato dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Bari, che interferiva per alcuni aspetti con le previsioni degli elaborati approvati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. . Nei primi mesi del 2004 è stato trovato un ac-

cordo tra l'Autorità portuale, la Capitaneria di Porto e l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. su una soluzione che rende compatibili i due interventi senza stravolgere il disegno di sistemazione della radice del Molo San Cataldo autorizzato per l'appunto dal Consiglio Superiore dei LL.PP. .

Una ulteriore criticità, inoltre, è stata incontrata nell'individuare le soluzioni alternative a quelle previste in progetto per lo smaltimento dei materiali provenienti dalle attività di dragaggio (sversamento in discarica a mare) non più autorizzate dal Ministero dell'Ambiente.

L'intervento in questione, poi, ha sollevato molte proteste da parte dei residenti dei quartieri vicini, di cui si è fatta interprete l'Amministrazione Comunale, soprattutto con riferimento al carico di traffico pesante che l'attivazione degli accosti previsti in progetto comporterebbe sulla viabilità ordinaria della zona.

Alla luce delle criticità segnalate e delle nuove strategie complessive di gestione dei traffici e di potenziamento delle infrastrutture contenute nel presente documento di programmazione si ritiene che si debba evitare di realizzare l'intervento così come progettato e che, viceversa, occorra individuare delle soluzioni tecnico-operative meno impattati per il territorio in cui il Molo S.Cataldo è inserito.

A tal fine, compatibilmente con la possibilità di continuare ad utilizzare il finanziamento disponibile, si ritiene che il molo, adeguatamente ampliato ed attrezzato, possa essere utilmente destinato ad accosti di navi da crociera di piccole e medie dimensioni, di grosse imbarcazioni da diporto, di natanti ed imbarcazioni destinate in generale a traffico passeggeri con o senza auto al seguito escludendo attività di carico/scarico di merci o di mezzi pesanti.

Questa nuova destinazione potrà consentire di limitare la campagna di escavi, di semplificare la gestione dei prodotti del dragaggio e di individuare una viabilità di raccordo con il lungomare meno invasiva di quella attualmente prevista.

In tal senso è predisposto un apposito studio di fattibilità dal quale risulta la possibilità tecnica di realizzare, in ampliamento a detta opera di difesa, una darsena da destinare al diporto oltre che una banchina, della lunghezza di circa 380 m, che ha fondali idonei per l'ormeggio di navi da crociera o maxi yacht.

L'idea progettuale consentirebbe, altresì, di disporre di spazi a mare e servizi a terra idonei a consentire lo svolgimento di una fiera nautica a cura della Fiera del Levante in stretta connessione con l'area fieristica adiacente.

La soluzione individuata comporterebbe anche la creazione, con interruzione della diga foranea in questione, di una seconda imboccatura riservata in maniera esclusiva alle imbarcazioni da diporto eliminando una pericolosa interferenza soprattutto in considerazione dell'aumento del numero di navi che scalano a Bari e del loro dislocamento.

L'intervento è certamente differente da quello approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. per cui una volta acquisita la progettazione preliminare occorrerà riproporre le procedure per l'ottenimento delle autorizzazioni sia ambientali che tecniche. In detta fase sarà anche possibile stabilire il costo complessivo ed avviare la ricerca della fonte di finanziamento non escludendo la possibilità che si possa utilizzare lo strumento della concessione con sollecitazione di investimento di fondi privati.

Allo stato, avendo provveduto allo stanziamento nel bilancio corrente di apposite risorse, è in corso la elaborazione del Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) necessario per avviare la procedura di evidenza pubblica per l'individuazione del professionista che procederà alle varie fasi della progettazione.

5.4. 5 Porto di Bari - Lavori di realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie-direzionali ed a depositi portuali nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli.

L'intervento consiste nella riqualificazione funzionale ed infrastrutturale del Molo Pizzoli ed in particolare nella sostituzione degli edifici esistenti - di vecchia edificazione, in cattivo stato di manutenzione e di difficile utilizzabilità nello stato in cui si trovano - con nuove e più sfruttabili costruzioni da utilizzare sia per uffici ed attività direzionali sia per attività di depositi portuali e di provveditoria marittima. Si prevede un'attuazione in più fasi in relazione alla effettiva disponibilità delle aree e delle risorse finanziarie disponibili.

La prima fase, di immediata cantierizzazione, escluderà le aree occupate dal Laboratorio di Biologia Marina e dall'Acquario Provinciale in quanto allo stato non sono state individuate modalità e tempi per la ricollocazione di dette attività.

Il costo complessivo dell'intervento è di €.34.800.000,00 mentre quello del primo lotto funzionale, che consentirà di disporre dei fabbricati per uffici, depositi e provveditoria marittima è di €.31.439.593,54 da finanziare con la rimodulazione del programmi di utilizzo del mutuo di cui alla Legge n.166/2002. Dette risorse, tuttavia, al momento

sono soggette a ricognizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per effetto della procedura di cui all'art.2, comma 2-novies della legge n.10/2011.

L'intervento in questione è sostitutivo, ancorché in ampliamento, di manufatti demaniali già esistenti e, pertanto, può essere considerato conforme al Piano Regolatore Portuale. Dal punto di vista edilizio, tuttavia, occorre procedere alla verifica della conformità urbanistica secondo la procedura di Intesa istituzionale Stato-Regione regolata dall'art. 81 del D.P.R. 616/1977 e dall'art.3 del D.P.R. 383/1994.

La procedura ha subito un rallentamento in quanto l'Agenzia delle Dogane - che dovrebbe essere uno dei beneficiari con il trasferimento degli attuali uffici dalla sede dello storico palazzo ottocentesco da destinare ad attività sociali e promozionali d'intesa con l'Amministrazione Comunale - dopo molte resistenze, e grazie all'intervento del Comune di Bari a sostegno dell'iniziativa, ha manifestato di nuovo interesse all'operazione chiedendo, tuttavia, ulteriori approfondimenti sulla soluzione progettuale.

Nel frattempo, poi, sono sorte le seguenti esigenze/opportunità:

- l'Ufficio di Polizia di Frontiera ed il Gruppo della Guardia di Finanza, entrambi operanti nel Porto di Bari, lamentano obiettivi disagi dovuti all'aumento di operatività a fronte di una immutata negli anni ed insufficiente disponibilità di uffici ed ambienti di lavoro;
- la Provincia di Bari ha rinunciato alle aree ed agli immobili in concessione sul Molo Pizzoli trasferendo in altra sede, fuori dal porto, sia l'Acquario che il Laboratorio di biologia marina e, quindi, di fatto rendendo disponibile e riqualificabile anche la parte iniziale del molo che era stata considerata solo in fase di progettazione preliminare;
- a fronte di un sempre maggior aumento del traffico delle navi nel bacino portuale appare utile disporre di una torre di controllo per la sorveglianza anche visiva dello specchio acqueo. A tal fine, d'intesa con la Capitaneria di porto, è stata individuata la parte terminale dell'area di intervento come una buona posizione per tale manufatto.

Per soddisfare le nuove esigenze, oggetto di approvazione da parte del Comitato portuale nel corso della seduta del 29/12/2010, si è provveduto all'aggiornamento del progetto definitivo per la prosecuzione delle attività.

5.4.6 Porti di Bari, Barletta e Monopoli – Interventi di manutenzione ed approfondimento dei fondali

Le caratteristiche dell'idrodinamica portuale e la natura dei fondali, comune ai tre porti amministrati, in presenza di una movimentazione intensa dei sedimenti ad opera delle navi, comportano la formazione di accumuli di materiali che stanno riducendo, negli anni, le profondità nette utili.

Al fine di avviare una campagna di dragaggi generalizzata, che inizialmente consenta di riportare i fondali almeno alle profondità originarie per poi successivamente procedere agli approfondimenti, è stata attuata una campagna di aggiornamento della documentazione tecnica per i porti consistente nella acquisizione di una cartografia digitale da aerofotogrammetria aggiornata (agosto 2008) e dai rilievi bati-morfologici dei fondali anch'essi aggiornati (ottobre 2009).

Con moderne attrezzature informatiche e specifiche professionalità assegnate all'Ufficio tecnico dell'Ente, poi, è stato possibile avviare uno studio sistematico delle banchine e dei fondali che sta per concludersi con la redazione di un Master Plan dei lavori di dragaggio necessari per migliorare l'operatività portuale.

Uno dei primi risultati interessanti è la quantificazione, per ciascun porto, del materiale sciolto che si è accumulato o nei pressi delle imboccature o di alcune delle banchine e che non consente di sfruttare al massimo le varie profondità operative comportando, a volte, limitazioni tout court del pescaggio per le navi in transito.

La rimozione di questi accumuli comporterà immediatamente un recupero di operatività significativa consentendo il transito di navi che oggi non possono più fare scalo diversamente che dal recente passato.

Questi interventi, già conforme al Piano Regolatore Portuale in quanto costituente un dragaggio manutentivo, saranno i primi ad essere avviati. I tempi di attuazione dipenderanno dalla possibilità o meno di spostare i sedimenti in mare aperto o di utilizzarli per ripascimenti o per colmate.

Per questi interventi sono già state stanziato, nel bilancio di previsione dell'anno corrente, apposite risorse con fondi (ex lege 413/98) derivanti dalla rimodulazione di altri interventi originariamente programmati esclusivamente nel Porto di Bari e che sono stati ritenuti, allo stato, meno prioritari. Dette risorse, tuttavia, al momento sono

soggette a ricognizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per effetto della procedura di cui all'art.2, comma 2-novies della legge n.10/2011.

Ad oggi risultano in avanzato stato di avanzamento gli studi ambientali che consentiranno da un lato di indirizzare adeguatamente le progettazioni e nel contempo di ottenere, al momento opportuno, le necessarie autorizzazioni. ISPRA, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ex ICRAM), ha elaborato il Piano delle caratterizzazioni dei fondali che ARPA Puglia sta attuando eseguendo prelievi ed analisi chimiche, fisiche e microbiologiche. Lo stesso ISPRA è stato incaricato per la elaborazione del Piano di gestione dei sedimenti che costituirà la base per la definizione delle progettazioni esecutive degli interventi.

5.4.7 Porto di Barletta - Prolungamento moli foranei e approfondimento dei fondali.

Prima dell'inserimento del Porto di Barletta nella circoscrizione dell'Autorità Portuale del Levante l'Ufficio delle Opere Marittime di Bari aveva provveduto ad avviare l'iter per la realizzazione del prolungamento dei due moli foranei nonché per l'ampliamento della parte di bacino da dragare sino alla profondità di metri 9,50.

Il Consiglio Superiore dei LL.PP., con voto n.221 del 15/11/2007, ha approvato, con prescrizioni, il relativo adeguamento tecnico-funzionale al Piano Regolatore Portuale autorizzando, di fatto, la realizzazione dell'intervento.

L'iniziale assegnazione di 12.000.000 di euro all'Ufficio OO.MM. di Bari per realizzare il prolungamento del Molo di Tramontana (su un costo totale dell'intervento di 16.000.000 di euro) fatta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti venne poi cancellata per cui tutta la progettualità disponibile rimase a livello di studi preliminari.

Nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche 2010/2012, approvato con il bilancio di previsione 2010, il Comitato Portuale ha previsto uno stanziamento di 16.000.000 di euro per far fronte all'intervento (utilizzando fondi ex lege 166/02 derivanti dalla rimodulazione di altri interventi originariamente programmati nel Porto di Bari) oltre alle risorse necessarie per la progettazione esecutiva a cura di un gruppo di progettazione esterno da selezionare. Dette risorse, tuttavia, al momento sono soggette a ricognizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per effetto della procedura di cui all'art.2, comma 2-novies della legge n.10/2011.

Non appena sarà ultimato il Master Plan dei dragaggi, di cui si è detto, sarà possibile definire nel dettaglio il Documento Preliminare alla Progettazione necessario per avviare detta procedura pubblica di selezione.

Da segnalare, tuttavia, la criticità costituita dall'individuazione di una modalità di smaltimento di fanghi che, in via preliminare, sono stati stimati in circa 2.000.000 di metri cubi e di cui, nei provvedimenti autorizzativi ministeriali disponibili (precedenti alla gestione dell'Autorità Portuale), poco o nulla si dice.

5.4.8 Porto di Bari - Ristrutturazione del Terminal Crociere e Traghetti

Nell'ambito dell'attività di programmazione è operata una valutazione della possibilità di effettuare un intervento di manutenzione straordinaria per la rifunzionalizzazione del Terminal Crociere e Traghetti del Porto di Bari, con l'obiettivo di meglio rispondere alle attuali esigenze di operatività.

A tal fine sono state avviate delle attività preliminari di ascolto degli operatori, delle Istituzioni e dei servizi operativi interni all'Ente che hanno consentito di redigere un primo documento progettuale.

Il punto di partenza è stato individuato nella necessità di dare concreta risposta all'attuale quadro di esigenze, mutato rispetto a quello iniziale che aveva portato alla progettazione della struttura: in particolare l'aumento di traffico conseguente allo scalo di più navi, spesso presenti in porto contemporaneamente, per effetto dell'entrata in servizio della nuova banchina nella Darsena di Ponente, cui si aggiunge il possibile utilizzo del molo 12 per un'ulteriore terza nave da crociera anche se di dimensioni più ridotte.

L'iniziale idea di realizzare un secondo terminal presso la Darsena di Ponente è stata scartata poiché di dubbia utilità e funzionalità, in quanto comporterebbe una onerosa duplicazione delle attività, soprattutto di tipo Istituzionale, senza che ciò determini un reale miglioramento dei servizi offerti, soprattutto in un periodo in cui vi è contrazione di risorse e uomini per le Amministrazioni statali.

Più idonea appare, invece, la soluzione di procedere alla ristrutturazione dell'attuale Terminal riorganizzando gli spazi interni e soprattutto cercando di sfruttare al massimo le superfici disponibili, quali quelle dell'intero secondo piano da sempre senza un'efficace destinazione.

Le problematiche da affrontare, in tal direzione, sono quelle di potenziare la mobilità dei passeggeri tra i vari livelli dell'immobile, realizzando un nuovo ed efficiente sistema di collegamenti verticali, per gli spostamenti da un piano all'altro, oltre a creare dei collegamenti rapidi e *sterili* (ai fini della security) tra il Terminal e le banchine decentrate (n.10 della Darsena di ponente e n.12 del Molo di ridosso).

L'ipotesi di riorganizzazione degli spazi prevede i seguenti interventi:

- creazione di un nuovo corpo edilizio, realizzato in aderenza al prospetto ovest del fabbricato, attrezzato con scale mobili (due affiancate in salita e due affiancate in discesa) per consentire l'accesso diretto dal piano terra al secondo piano e successivamente la discesa da questo al primo piano. Alle scale si accedrebbe dall'area a piano terra del Terminal mantenendo così l'unico accesso del fabbricato per tutti i passeggeri.
- sistemazione al secondo piano dell'area check-in per entrambe le compagnie da crociera che scalano su Bari (MSC e COSTA) oltre che di eventuali altre compagnie mediante la realizzazione di box di help-desk in numero adeguato e proporzionale al flusso di passeggeri da trattare. Sullo stesso piano verrebbero potenziati i servizi igienici e gli spazi per l'attesa oltre che assicurati uffici operativi riservati alle stesse compagnie. L'attuale area destinata a bar sarebbe ridimensionata ma valorizzata nella localizzazione perché contigua con gli spazi di transito e sosta dei passeggeri.
- potenziamento dell'area dedicata ai controlli di security al piano primo in maniera da consentire i controlli di polizia in contemporanea, realizzando ciò con un'unica postazione. Da detta area di controlli si conserverebbe la possibilità di accedere direttamente alla nave ormeggiata alla banchina n.13, mediante il pontile esistente, mentre per lo spostamento alle banchine decentrate n.10 e n.12 si utilizzerebbero delle passerelle sopraelevate, dotate anche di tappeti scorrevoli per facilitare la mobilità. Dette passerelle sarebbero realizzate in maniera da consentire lo spostamento di flussi di passeggeri nelle due direzioni opposte (dal Terminal alle navi e viceversa) senza interferire con i piazzali sottostanti, preservando le esigenze di organizzazione degli spazi di banchina (aree sterili). Sulle banchine decentrate i pontili giungerebbero alla stessa quota della partenza con ciò consentendo il raccordo con i ponti superiori delle navi analogamente a quello che avviene attualmente con il pontile alla banchina n.13. Detti camminamenti sarebbero coperti per consentirne l'utilizzo anche in condizioni meteo non favorevoli.

- ampliamento delle aree di attesa prima dell'imbarco al primo piano mediante lo spostamento in altre localizzazioni dei locali commerciali.
- creazione, alle banchine n.13 e n.10 di un nuovo sistema di collegamento tra il pontile e la nave mediante sistemi di passerelle-rampe motorizzate idonee ad assicurare flessibilità sia longitudinale (posizione variabile della nave rispetto alla banchina) che verticale (posizione variabile dei ponti di collegamento rispetto al pontile). A tal fine sono state acquisite informazioni sulle posizioni dei portelloni di servizio delle navi delle compagnie che normalmente operano su Bari oltre che di altre di pari livello che potrebbero scegliere il nostro porto nel futuro.
- predisposizione dei parcheggi dei bus utilizzati per le escursioni da tutte le compagnie i quali, indipendentemente dalla posizione della nave all'ormeggio, sarebbero ubicati in un'area prossima alla radice delle banchine n.10 e n.12 così da assicurare maggiori condizioni di sicurezza per i passeggeri nelle fasi di salita e discesa dai mezzi.
- ridisegno della viabilità, con aree di parcheggio, nelle aree adiacenti al Terminal al fine di aumentare la sicurezza dei pedoni ed assicurare una maggiore velocità in fase di scarico dei bagagli in partenza.
- riprogettazione della disposizione interna dell'area di consegna bagagli, con intervento sul tappeto mobile, finalizzata a creare un'accelerazione nelle procedure di consegna oltre che la velocizzazione dei controlli di security.

Lo studio di fattibilità predisposto dal Servizio Infrastrutture, che sta curando la progettazione, è stato illustrato ai rappresentanti delle Istituzioni e degli Operatori operanti in porto ricevendo osservazioni ed interessanti contributi. La progettazione preliminare che ne è scaturita è stata approvata con Deliberazione del Presidente n.173 del 17/11/2010; attualmente è stata avviata la procedura per l'accertamento della conformità urbanistica mediante Conferenza di servizi da convocare a cura del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. .

L'intervento, intanto, è stato inserito nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2011/2013 dell'Autorità Portuale con un previsione di spesa di circa €5.000.000 da coprire con finanziamenti derivanti dalla riprogrammazione dei fondi assegnati all'Ente con la legge n.413/1998. Dette risorse, tuttavia, al momento sono soggette a ricognizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per effetto della procedura di cui all'art.2, comma 2-novies della legge n.10/2011.

5.4.9 Porto di Monopoli - Realizzazione di un approdo turistico presso il Molo Margherita

Nell'ambito della valorizzazione del waterfront cittadino è stata individuata la possibilità, poi ripresa dalla programmazione di area vasta, di realizzare, presso il Molo Margherita un approdo turistico ed è stata elaborata un'idea progettuale che ha ricevuto un assenso preliminare da parte del Comune di Monopoli.

Per valutare le possibili modalità di realizzazione dell'intervento, anche in funzione delle scelte sulla gestione, occorre tuttavia disporre di uno studio più approfondito che tenga conto anche del rapporto con il contesto e nello specifico con il Castello adiacente.

L'ultimazione dei rilievi batimetrici e geomorfologici dei fondali consente di disporre di informazioni di tipo marittimo indispensabili per completare il quadro conoscitivo e poter procedere con accuratezza all'individuazione della miglior soluzione tecnica tenendo conto anche della necessità di riposizionare in altri ambiti le imbarcazioni da pesca che attualmente utilizzano la banchina.

Nell'ambito della collaborazione avviata da tempo con il Politecnico di Bari un esperto in costruzioni marittime ed uno in pianificazione territoriale hanno fornito adeguato supporto per la redazione di un apposito studio di fattibilità da parte di un ingegnere libero professionista.

Detto studio di fattibilità, approvato con Deliberazione del Presidente n.207 del 10/12/2010 ha confermato la bontà dell'idea progettuale elaborata dagli uffici verificandone l'integrazione con il contesto urbano di intervento e la fattibilità tecnico-nautica. Al momento, in attesa della caratterizzazione dei fondali stanno per essere avviate le procedure previste dal Codice della navigazione di soggetti interessati alla realizzazione delle opere e gestione dell'approdo.

5.5 Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza, finanziamenti disponibili, elenco e stato di avanzamento degli interventi, risultati ottenuti e prospettive future.

Come è noto, nell'ambito della ripartizione dei compiti - stabilita dal COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA SICUREZZA DEI TRASPORTI MARITTIMI E DEI PORTI (C.I.S.M.) istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - per l'applicazione dell'ISPS Code agli ambiti portuali, l'Autorità portuale ha provveduto, con la consulenza di società con esperienza nel settore, alla valutazione ("assessment") di security degli impianti ricadenti nell'ambito delle regole IMO.

Sulla base delle risultanze della valutazione, sia i terminalisti in allora individuati che la stessa A.P. hanno elaborato i Piani di security dei rispettivi impianti che sono stati approvati in tempo utile rispetto all'entrata in vigore dell'I.S.P.S. Code e quindi senza creare ritardi o difficoltà al normale svolgimento delle attività portuali.

Il Piano di security del Porto di Bari prevede la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali che devono essere attuati che vengono di seguito sinteticamente descritti:

- realizzazione recinzioni perimetrali aree soggette a controllo di security con creazioni varchi di accesso dotati di sistemi di controllo per le persone e per i mezzi;
- realizzazione impianto di videosorveglianza dei varchi di accesso, delle banchine operative e delle recinzioni perimetrali;
- realizzazione di un sistema di controllo antiintrusione dei varchi di servizio e delle recinzioni;
- sopraelevazione del muro paraonde lungo il I braccio del nuovo Molo foraneo;
- realizzazione di impianti di continuità per le utenze in emergenza nei terminal passeggeri;
- potenziamento dei sistemi di controllo delle persone, dei bagagli e degli automezzi;
- creazione di collegamenti a fibra ottica per l'interconnessione telematica delle apparecchiature di videosorveglianza e controllo.

La realizzazione della gran parte di detti interventi infrastrutturali è stata avviata privilegiando in ordine di tempo la perimetrazione delle aree sterili.

Dopo aver eseguito quelli relativi all'area interessata dal traffico extra U.E. e quelli relativi all'area dedicata al traffico crociere, nell'anno 2007 sono stati completati quelli relativi al Molo di ridosso, dove vengono svolte le attività relative ai collegamenti

con la Grecia ed alle crociere, comunque in fase di completamento in quanto legato alla realizzazione dei piazzali delle banchine della nuova Darsena di Ponente.

A seguito del decreto n.83/T del 20 giugno 2007 che approva il PROGRAMMA NAZIONALE DI SICUREZZA MARITTIMA CONTRO AZIONI ILLECITE INTENZIONALI, si è provveduto ad adeguare il piano di valutazione dei rischi (ASSESSMENT) ed il piano di Security in funzione anche della nuova situazione infrastrutturale delle port facilities rispetto alla situazione del porto riportata nel piano di security vigente ed in base all'uniformità di alcune attività e tipologie di traffico ed all'organizzazione portuale ed alle scelte di gestione derivanti da alcune criticità riguardanti il traffico dei trailers e la movimentazione di merci.

In particolare, il nuovo piano prevede che, non essendo presenti nel porto di Bari banchine in concessione, l'impropria precedente individuazione dei "terminalisti", a fronte anche dei rilievi in proposito espressi dall'EMSA, ha fatto sì che i piani siano stati redatti dai PFSO dell'AP ed i relativi oneri siano a carico della stessa Autorità.

Pertanto sono stati elaborati due differenti piani di security uno per l'area commerciale, comprendente la port facility I, II e III braccio del nuovo molo foraneo le cui banchine si sviluppano dalla n. 15 alla n. 31, ed uno per l'area passeggeri costituita da tre port facilities, Molo S. Vito, Molo di Ridosso e banchina Deposito Franco, tutte caratterizzate dalla stessa tipologia di traffico, cioè quella passeggeri, valido motivo per elaborare un unico documento di security per i tre diversi impianti portuali individuati nel porto di Bari, secondo quanto riportato nell'ISPS Code.

A seguito dell'approvazione dei detti piani, quello commerciale in data 02/04/2009 e quello passeggeri in data 04/05/2009 sono stati eseguiti i seguenti interventi:

1. rifacimento della recinzione di security della port facility Molo di ridosso secondo quanto disposto nel nuovo piano di security approvato, che prevede l'utilizzo della Stazione marittima ausiliaria come fabbricato ove eseguire i controlli e le ispezioni sulle persone a piedi ed i loro effetti personali mediante apparecchiature radiogene e a scansione;
2. realizzazione di recinzione fissa nell'area sterile dei piazzali delle banchine della nuova Darsena di Ponente, come riportato nel nuovo piano di security approvato.

Difatti per i suddetti lavori è stato speso un importo di **€. 97.799,96**

Per quanto riguarda il servizio, cioè le attività di controllo da parte del personale incaricato sulle apparecchiature radiogene con idonea abilitazione, è stato speso un importo di € 169.104,87 per il porto di Bari. Sempre per lo scalo barese, per quanto attiene alle spese per la security e la vigilanza portuale è stato speso un importo di € 2.947.689,24.

Sono da eseguire i lavori di:

- realizzazione impianto di videosorveglianza dei varchi di accesso, delle banchine operative e delle recinzioni perimetrali;
- realizzazione di un sistema di controllo antintrusione dei varchi di servizio e delle recinzioni;
- realizzazione di un sistema elettronico di controllo accessi;
- realizzazione di ostacoli stradali come bande sonore e/o dossi in corrispondenza dei varchi di accesso;
- realizzazione di sbarre mobili in corrispondenza dei varchi di security.

Infine sempre nell'arco dell'anno 2010 ed in particolare Giugno e Settembre 2009 è stato approvato l'assessment ed il piano di sicurezza del porto di Bari, giusta D. Lgs. 06 Novembre 2007, n. 203 (Attuazione della Direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti), che prevede:

- posizionamento di cartelli bilingue informativi su tutti i varchi di accesso al porto per controlli accessi e video sorveglianza in porto;
- realizzazione di barriere mobili automatiche in ingresso al porto presso il Varco "Dogana", nonché presso gli accessi, lato Ovest, lungo la bretella viabile ed in uscita dalle aree di parcheggio posizionate sull'Ansa di "Marisabella";
- realizzazione delle n.4 postazioni di controllo sugli accessi lato Ovest;
- realizzazione, sull'Ansa di "Marisabella", di postazioni per effettuare la bigliettazione per l'imbarco, sui traghetti passeggeri, dei veicoli e mezzi pesanti con destinazione extra comunitaria e comunitaria;
- realizzazione di sistemi antintrusione sui varchi doganali "Dogana" e "Pizzoli", con invio degli allarmi alla CCR della Capitaneria di Porto ed alla Guardia di Finanza,

nonchè trasferimento delle immagini video presenti su detti varchi anche alla CCR della Capitaneria;

- realizzazione di sistema di video sorveglianza dell'ambito portuale, come descritto a pag.27 del presente piano;
- realizzazione di sistema di rilevazione dati mediante badge/lettori magnetici in corrispondenza dei varchi di accesso al porto;
- realizzazione della Sala di Crisi presso la Capitaneria di Porto, opportunamente attrezzata con tutte le apparecchiature necessarie per monitorare l'evento in atto, nonché per comunicare con le forze che agiscono in campo ed interfacciarsi con le Sale Operative di tutte le Forze di Polizia operanti sul territorio;
- innalzamento delle recinzioni di confine, lato porto, sino a mt.2,50, delle aree demaniali portuali assentite in concessione per finalità di parcheggio, frontiste il lungomare Vittorio Veneto.

La copertura finanziaria di detti interventi è assicurata dal finanziamento di €5.000.000,00 assicurato con Decreto Ministeriale del 25/02/2004.

Porto di Barletta

Le attività di security hanno comportato altresì l'espletamento dei servizi di controllo ai varchi e di monitoraggio dell'area portuale per una spesa pari a € 287.816,00 per tutto il 2010.

Porto di Monopoli

Per i servizi di controllo ai varchi e di monitoraggio dell'area portuale la spesa è stata pari a € 337.307,00.

Spese complessive per i lavori di security :

1. Porto di Bari
2. Porto di Barletta
3. Porto di Monopoli

Sommano totale

€. 187.799,95

Riorganizzazione complessiva dell'attività di security.

L'Autorità portuale sta procedendo a riorganizzare complessivamente lo svolgimento delle attività di *security* nei porti di propria competenza.

Mediante un apposito quesito, si è chiesto alla Direzione Generale dei Porti, competente ad esercitare la vigilanza sulle Autorità portuali, di esprimere il proprio parere sulla possibilità per l'Ente di gestire le attività di *security* attraverso la costituzione di una società il cui capitale sociale sarà integralmente sottoscritto dall'Autorità portuale.

La Direzione Generale dei Porti ha condiviso l'avviso di questa Autorità, ritenendo ormai accertato che l'attività di *security* rientri tra i compiti istituzionali delle Autorità portuali in base ad una interpretazione evolutiva della legge n.84 del 1994 alla luce della normativa comunitaria e nazionale intervenuta.

Circa l'affidamento dal servizio di *security* ad un soggetto societario appositamente costituito e totalmente detenuto dall'Autorità portuale, la predetta Direzione non ha ravvisato elementi ostativi purché tale soggetto risponda ai requisiti di una società *in house*, legata all'ente da stretti vincoli di carattere funzionale, organizzativo ed economico e sottoposta ad un "controllo analogo" a quello che l'ente esercita nei confronti dei propri servizi (in conformità del consolidato orientamento della giurisprudenza comunitaria e nazionale).

E' altresì necessario, secondo la Direzione Generale dei Porti, che il servizio sia svolto in maniera esclusiva a favore dell'Autorità portuale e, per quanto attiene alle modalità di costituzione del nuovo soggetto si è rammentata la necessità che l'Organo competente (nella specie il Comitato portuale) valuti la sussistenza del requisito della stretta necessità per il perseguimento dell'attività istituzionale dell'Ente che dovrà emergere da un'apposita delibera puntualmente motivata.

Il Comitato Portuale giusta deliberazione adottata il 30 luglio 2010, ha disposto la costituzione del predetto soggetto societario, che è stato costituito ed ha già iniziato ad operare a decorrere dal 1° agosto 2011.

5.7 Principali contenziosi relativi ad opere di grande infrastrutturazione.

Le principali controversie insorte nel corso della esecuzione di opere di grande infrastrutturazione riguardano essenzialmente i lavori di realizzazione del nuovo Terminal Traghetti e Crociere.

All'esito di un giudizio arbitrale, svoltosi malgrado le molteplici e reiterate censure pregiudiziali sollevate dall'Autorità portuale (riguardanti la nullità della nomina del terzo arbitro e la violazione di norme di diritto), il Collegio Arbitrale (costitutosi in Bari il 15.11.2004) pronunciava il lodo definitivo con il quale ha condannato l'Autorità Portuale al pagamento in favore della società SO.CO. S.r.l. (già Uniplant S.r.l.) appaltatrice dei lavori della somma di € 4.576.994,07 oltre interessi, rivalutazione e spese del procedimento.

La Impresa appaltatrice, sulla base del lodo definitivo, avviava azione esecutiva ottenendo l'assegnazione delle somme nonostante l'opposizione proposta dall'Autorità portuale. Il giudizio relativo alla opposizione è stato chiamato per la precisazione delle conclusioni nel novembre 2006 e si attende la decisione nel corso dell'anno 2007.

Va evidenziato che l'Autorità portuale di Bari ha tempestivamente proposto impugnazione sia avverso il lodo parziale sia avverso il lodo definitivo, sotto molteplici profili riguardanti la totale carenza di *potestas judicandi* degli arbitri, le gravi, reiterate e numerose violazioni di norme di diritto, la decadenza degli arbitri per decorrenza del termine di pronuncia del lodo, chiedendo alla Corte d'Appello di Bari la declaratoria di nullità di entrambe le pronunce arbitrali.

I due giudizi (N. R. G. 1468/2005 e N.R.G. 168/2006), per i quali è stata formulata istanza di riunione, sono stati entrambi chiamati per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 12 dicembre 2006 e sono stati introitati per la decisione.

La Corte di Appello di Bari, decidendo la causa con sentenza depositata il 16 agosto 2007, ha respinto le impugnazioni con motivazioni che appaiono gravemente viziate sotto numerosi profili attinenti alla violazione o falsa applicazione di norme di diritto ed inoltre ha omesso completamente di pronunciare circa un punto decisivo della controversia, debitamente prospettato dalla difesa dell'Ente, attinente alla tardività delle riserve .

L'Autorità portuale pertanto, ritenuta la sussistenza di valide motivazioni per proporre ricorso per la cassazione della ridetta sentenza, innanzi alla Suprema Corte di Cassazione in Roma, ha conferito il mandato per la proposizione del predetto gravame.

6 GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

6.1 Notizie di carattere generale

L'impostazione di fondo che ha guidato le scelte nel fondamentale settore dell'Amministrazione del demanio portuale è stata quella di fornire una risposta adeguata alla variabilità dei traffici.

Il modello perseguito negli scali di competenza dell'A.P. è sostanzialmente quello di un porto di banchine pubbliche e ad infrastrutturazione "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.

In tal senso, sicuramente valido si è dimostrato lo strumento della concessione temporanea di aree demaniali ad imprese ex art. 16 per la realizzazione di piani operativi mirati per la movimentazione di tipologie specifiche di merci varie, come è accaduto per il legname ed il traffico delle pale eoliche.

L'attività inoltre è stata orientata nel senso di impedire l'instaurarsi di indebite rendite di posizione in relazioni a concessioni nelle quali il concessionario non svolgeva direttamente le attività per le quali la concessione era stata rilasciata, scoraggiando qualsiasi forma di "intermediazione" sul demanio marittimo (si fa riferimento alla concessione BPM S.r.l. ed all'inammissibile utilizzo dell'istituto della subconcessione per attività che il concessionario non poteva esercitare in quanto sprovvisto dei necessari titoli abilitativi e della capacità tecnico-professionale) .

Porto di Bari

Nell'ambito del porto di Bari sono state rilasciate 19 nuove concessioni mediante licenze, riferite all'anno 2010. Tra le più rilevanti vi sono quelle connesse al traffico passeggeri, ormai definitivamente trasferito sul piazzale di Marisabella, quelle al nuovo gestore delle stazioni marittime riferito all'uso di locali all'interno delle stesse funzionali all'attività espletata, quelle destinate a piccolo ristoro e alla pubblicità in porto (canoni per complessivi € 100.000,00 circa), ancorchè per quest'ultima, a breve, si procederà ad indire apposita gara per la concessione riferita al quadriennio 2011-2014.

Da rilevare inoltre la circostanza che, a causa del perdurante stato di morosità, l'Autorità Portuale, ad ottobre scorso, ha avviato il procedimento di decadenza dalla concessione in capo alla ditta SANTAMATO srl, non avendo la stessa né corrisposto il canone 2010, il cui pagamento comunque è stato onorato dall'istituto fidejussore, né,

per responsabilità unicamente ad essa addebitabile, ha conseguito l'autorizzazione, di cui all'art. 16 della legge n.84/94, prevista dalla concessione medesima per l'esercizio dell'attività di deposito a cui è destinato il manufatto realizzato dalla predetta ditta.

Inoltre, a novembre 2010, la WORK SYSTEM srl, titolare di un Atto di concessione con scadenza nel 2028, avente ad oggetto il mantenimento sulle banchine 13 e 14 di un complesso di magazzini adibiti a depositi portuali ed uffici, ha proposto la restituzione anticipata di parte degli edifici, dalla stessa Società costruiti, adiacenti al terminal crociere, i quali, previo opportuno riadattamento, potrebbero verosimilmente costituire un nucleo di infrastrutture asservite al predetto terminal.

Nel corso dell'anno 2010, a seguito dello svolgimento della prescritta istruttoria, sono state rinnovate 27 licenze.

Porto di Monopoli

Nel corso dell'anno 2010, a seguito della realizzazione del nuovo impianto di pesatura sulla porzione di Banchina di Tramontana, inclusa nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, giusta decreto del Ministro delle Infrastrutture dei Trasporti 27 luglio 2009, n.638, sono state rilasciate a due soggetti, titolari dell'autorizzazione all'esercizio di impresa portuale, le licenze per la gestione del predetto impianto, assicurando pertanto un servizio fondamentale per il traffico merci dello scalo monopolitano.

Inoltre al Comune di Monopoli, nel luglio scorso, è stata consegnata un'area di 8.170m² sita sulla banchina "Solfatarà", allo scopo di procedere all'esecuzione delle opere, attualmente in corso, previste nell'ambito del progetto di riqualificazione della banchina stessa.

Per quanto riguarda la banchina Punta del Tonno, su cui è stata realizzata con fondi comunitari a cura del Comune di Monopoli, l'area polifunzionale, comprendente la stazione di rifornimento, acque e carburanti, per pescherecci e l'isola ecologica con servizi igienico sanitari, a breve, si procederà ad indire apposita gara per la concessione e la gestione di tutta l'area stessa.

Va poi evidenziato che, in virtù del verbale di accordo sottoscritto in data 16 novembre 2010, ai sensi dell'art. 11 della legge n.241/90, tra l'Autorità Portuale, il Comune di Monopoli, la Capitaneria di Porto di Bari, l'Agenzia del Demanio e la ITALCEMENTI spa, sarà rilasciata la concessione a detta società con l'unico scopo di perseguire

re il pubblico interesse alla bonifica dell'amianto ed alla demolizione del complesso industriale, ormai inattivo da oltre un decennio, con la conseguente riqualificazione dell'intera area demaniale e non.

Nell'ambito del porto di Monopoli sono state rilasciate 2 nuove concessioni (di modesta entità) nonché rinnovate altre 7, tutte mediante licenze.

Porto di Barletta

Va evidenziato che è tuttora in corso l'istruttoria sull'istanza presentata dall'API S.p.A. finalizzata allo spostamento di alcuni impianti da conglobare nella zona già in concessione sul Molo di Tramontana e che, comunque, è prevedibile un allungamento dei tempi dell'istruttoria, atteso che la realizzazione delle opere previste è condizionata al preventivo adeguamento tecnico-funzionale del piano regolatore vigente.

Inoltre, nel corso del 2010 è stata stipulato con la Barletta Terminal Cereali srl di Corato un Atto di sottomissione allo scopo di ristrutturare ed ampliare l'esistente silos con un investimento di circa 5 milione di euro, nelle more di procedere alla sua trasformazione in Atto Formale, previo accatastamento ed indemanamento dei beni già realizzati, della durata di 30 anni, 8 mesi e 8 giorni, il cui canone annuo è stato fissato in € 73.500,00 circa con un incremento rispetto a quello del 2009 (€ 35.000,00 circa) di € 38.500,00.

Inoltre è stata avviata l'istruttoria sull'istanza di concessione presentata dalla TIMAC AGRO ITALIA spa, intesa ad ottenere la concessione di un'area per la realizzazione di un serbatoio, gemello di quello già esistente, per lo stoccaggio di acido solforico, il cui canone annuo ammonta ad € 14.000,00 circa.

Per quanto attiene all'istanza della Trappa Yates, prodotta nel 2009, le fasi procedurali relative alla elaborazione del progetto definitivo dell'approdo turistico sito nei pressi della litoranea di levante, e quelle successive relative alla convocazione della Conferenza di Servizi ovvero alla stipula dell'Accordo di programma sono tuttora gestite dall'Amministrazione comunale di Barletta.

Si segnala poi che, da una attenta ricognizione documentale, è emerso che talune concessioni (rilasciate alle ditte D'Angelo, Lanzone Grazia e Beach Bar), insistenti su aree ricomprese nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, erano state,

per mero errore materiale, a suo tempo trasferite dalla Capitaneria di Porto di Molfetta alla Regione Puglia, sicchè la stessa Autorità Portuale, previa formale richiesta a detto ultimo Ente, ha ottenuto restituzione, per competenza, di tutti gli atti ad esse relative.

Nell'ambito del porto di BARLETTA sono state rilasciate 2 nuove concessioni nonché rinnovate altre 10, tutte mediante licenze.

* * * * *

Al 31 dicembre erano in atto complessivamente 171 concessioni, di cui 108 relative al porto di Bari, 42 relative al porto di Barletta e 21 relative al porto di Monopoli, mentre risultavano in tutto pervenute 23 domande, delle quali 12 accolte, 9 archiviate e 2 rimaste in istruttoria.

Nell'anno in riferimento, sono state altresì rilasciate n. 59 autorizzazioni in favore di Imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina, di cui n.30 nel porto di Bari e n.29 nel porto di Barletta (con un introito di circa € 57.000,00 complessivamente).

Alla stessa data erano ancora pendenti dinanzi al TAR, per l'esame del merito, il ricorso della Capitaneria di Porto contro la concessione fatta al CANTIERE NAVALMECCANICO RANIERI per l'ampliamento e l'ammodernamento dei propri impianti, e quello della NAUTILUS OIL Co. Srl di Palermo contro il provvedimento, adottato ai sensi dell'art. 10, co. 2, del DPR n. 252/98, in ordine alla revoca dell'aggiudicazione provvisoria in suo favore della gara bandita nel 2000 per la concessione di un'area destinata al bunkerraggio.

Sempre per quanto attiene ai profili di contenzioso demaniale si osserva quanto segue.

L'Autorità portuale ha rilevato la mancanza di idoneo titolo concessorio e la conseguente abusiva occupazione da parte della Bari Porto Mediterraneo S.r.l., dal 1° luglio 2005 al 19 febbraio 2009, di un'area portuale a scopo parcheggio di autovetture della estensione di 1.400 m² scoperti e 581 m² coperti, con contestuale applicazione degli indennizzi dovuti ai sensi dell'art. 8 della legge n. 494/1993 per l'utilizzo "sine titulo" dell'area in questione per la somma complessiva di € 82.573,95.

All'esito del procedimento cautelare, il Tribunale di Bari, I Sez. Civile, Giudice Dott. Federici, con ordinanza Rep. N.55/2010 depositata l'11 gennaio 2010, dichiara-

va l'inammissibilità del ricorso per difetto di giurisdizione del Giudice Ordinario, condannando la Società ricorrente al pagamento delle spese processuali. Il giudizio veniva, sempre per iniziativa della BPM S.r.l., traslato innanzi al giudice amministrativo (TAR Puglia Bari II Sez.), che, con sentenza n. 3829 /2010 notificata in forma esecutiva, il condannava la BPM S.r.l. al pagamento degli indennizzi e delle ulteriori spese processuali.

L'Autorità portuale , a seguito dell'annullamento in autotutela della concessione rilasciata alla BPM S.r.l., ha inoltre provveduto alla rideterminazione **del solo canone di concessione parte fissa**, canone che era stato stabilito illegittimamente prendendo a base superfici ed aree di gran lunga inferiori a quelle effettivamente concesse. Ed infatti, la determinazione del canone parte fissa (legato, per l'appunto, all'utilizzo dei beni demaniali), come risulta dal *business plan* (doc. 6), redatto all'epoca del rilascio della concessione, faceva riferimento a presunte superfici da destinare ad attività commerciali e operative pari a 2.727 mq, per poi procedere alla determinazione di un valore medio annuo a mq stimato, in modo arbitrario, in € 90, da cui si ricava la quota fissa del canone di € 250.000,00.

In realtà, dal verbale delle operazioni di rilevazione delle misure e della consistenza dei beni (effettuate, dal 16 dicembre 2008 al 5 gennaio 2009, in contraddittorio con la stessa Bari Porto Mediterraneo che ha sottoscritto il documento accettandone integralmente le risultanze, sub doc.7) si rileva che, in difformità di quanto riportato nel citato *business plan*, la consistenza dei beni demaniali assentiti in concessione era di gran lunga superiore a quella presa a base ai fini della determinazione della parte fissa del canone di concessione. Tale consistenza assomma a 21.585,26 m² a cui va aggiunta quella convenzionale di 2.240,00 m². Ciò sta a significare che la consistenza dei beni effettivamente concessi e goduti dalla BPM s.r.l. **era superiore del 773,68%** (!) a quella presa a base per la determinazione della quota fissa del canone; la sproporzione è di abbagliante evidenza, con la conseguenza che del tutto arbitraria ed illegittima risulta(va) la determinazione del canone parte fissa (correlata, come si è detto, al godimento ed all'utilizzo esclusivo di beni demaniali).

Pertanto tenendo conto delle specifiche affermazioni contenute nella pronuncia 4812/2009 del Consiglio di Stato, l'Autorità portuale provvedeva alla rideterminazione del canone parte fissa. Ciò ha dato origine ad altro contenzioso articolatosi innanzi al TAR Puglia che con sentenze depositate in data 9 maggio 2011 dichiarava nulla detta rideterminazione. Attualmente il contenzioso è pendente presso il Consiglio di Stato in attesa della definizione nel merito prevista per il prossimo autunno.

* * * * *

Con specifico riferimento ai provvedimenti inerenti all'amministrazione dei beni demaniali, si segnala che, dopo un lungo ed approfondito esame della problematica, si è prossimi ad acquisire il parere del Comitato Portuale sul nuovo provvedimento riguardante i canoni da applicare nei tre porti facenti parte della circoscrizione territoriale, i cui criteri terranno conto della necessità di incrementare le entrate, al fine di garantire, ancorchè in parte, la copertura degli oneri necessari ad applicare le misure previste per la "Port Security", ben più onerosa della precedente Security limitata alle Port Facilities.

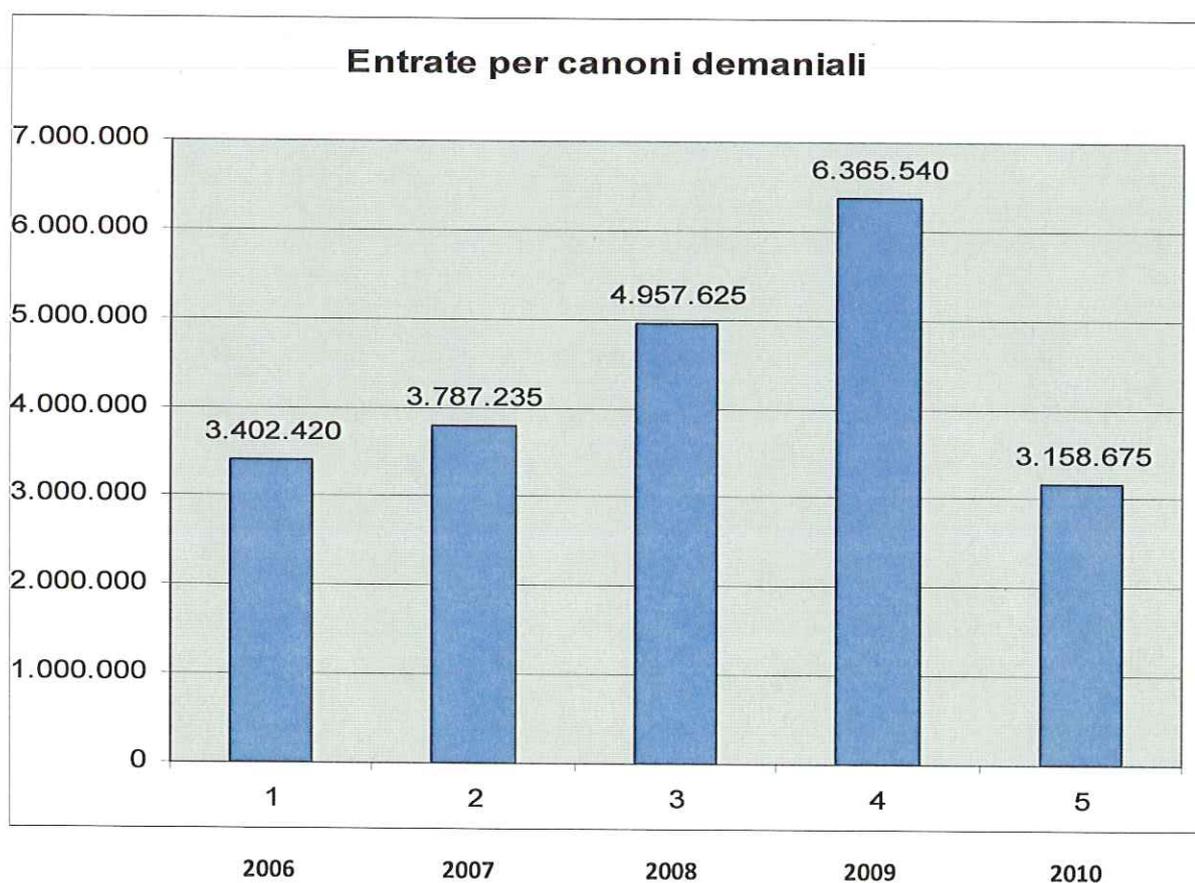
6.2 Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione e eventuali azioni di recupero di morosità

Nel 2010 gli introiti per canoni hanno dato luogo ad un accertamento di entrata di € 3.158.673,79 (€ 2.910.452,33 porto di Bari; € 158.425,93 porto di Barletta; € 89.795,53 porto di Monopoli) che, rispetto all'anno precedente presenta una flessione di € 3.206.866,18, pari al -50,379%.

La flessione dell'entrata per canoni demaniali è stata determinata sia dall'Indice Istat per l'anno 2010, 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.

Conseguentemente, 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 tempi di riscossione dei canoni sono stati normalmente contenuti entro il termine di venti giorni assegnati nella relativa richiesta che, secondo prassi consolidata, è stata inviata tra gennaio e febbraio.

6.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione

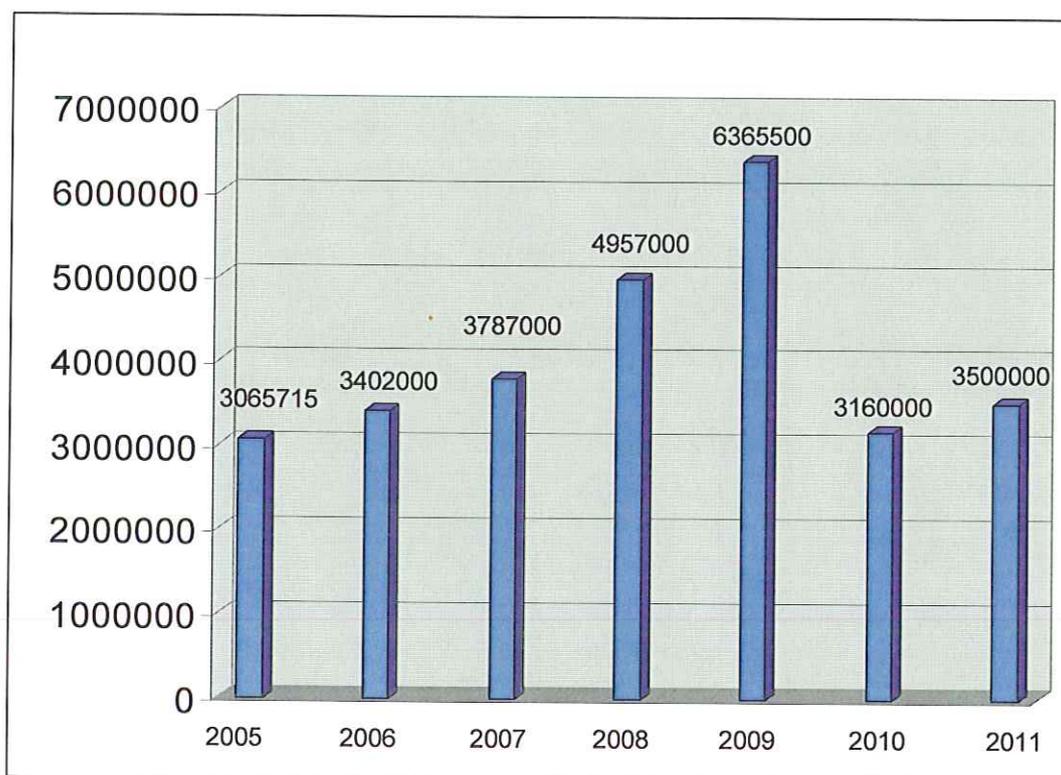
Nel corso dell'anno 2010, nell'ambito della programmata attività di controllo dei beni del demanio marittimo, l'Autorità Portuale ha contestato a cinque soggetti l'occupazione abusiva di beni demaniali, con conseguente addebito degli indennizzi pari a complessivi € 60.000,00.

6.4 Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate per canoni

La possibilità di rilasciare nuove concessioni di un certo rilievo nell'ambito del porto di Bari, in definitiva, è tuttora condizionata al completamento dell'ansa di Mari-sabella, la cui cantierizzazione è ormai prossima, alla luce della Ordinanza del Consiglio di Stato del 16 marzo 2011, n.1252/2011, che ha confermato l'esclusione della Intercantieri Vittadello spa dalla gara di appalto, nonché all'esecuzione degli interventi di riqualificazione del Molo Pizzoli e della Darsena Massi.

La realizzazione di tali opere, in tempi ragionevolmente brevi, riveste un'importanza vitale per avviare un'azione di riassetto complessivo del demanio portuale che, salvaguardando la vocazione polifunzionale dello scalo, consenta la razionalizzazione degli spazi portuali e delle attività di diversa natura su di essi esercitate.

I dati statistici relativi ai traffici convenzionali delle merci secche e del traffico passeggeri, di cui si è detto nell'apposita sezione, inducono tuttavia a ridimensionare le previsioni delle entrate per canoni demaniali, in considerazione dell'annullamento dell'Atto Formale n.3/04 in capo alla Bari Porto Mediterraneo, poiché, come già detto al punto 6.2, l'affidamento della gestione delle stazioni marittime alla GSA di Roma, aggiudicataria della gara di recente esperita, ancorché consentirà di assentire direttamente in concessione i beni a domanda individuale (locali commerciali, bar, etc.), comporta una entrata non più riferibile a canoni demaniali ma a corrispettivo per un servizio di interesse generale, come si evince dalla seguente tabella:



6.5 Elenco dei soggetti titolari di concessione di aree o banchine ai sensi dell'art.18 della legge n.84 del 1994 distinti per funzioni e categorie.

1. Silos Granari-Bergamo Atto Formale 273/62 scadenza 19/12/2048
area demaniale marittima 8.375mq attività: insilaggio e deposito ce-
reali;
2. Import Levante srl-Bari Lic. n. 5/07 validità 1/1/07-31/12/2010
area demaniale marittima 1.790mq attività: terminal
stoccaggio cemento in polvere;
3. Santamato S.r.l. Atto formale n.7/03 validità 15/5/2003-31.12.2022
area demaniale marittima di 4.110mq attività: realizzazione e gestione capan-
none per deposito merci;
4. I.P.M. spa-Bari Lic. n. 24/07 validità 7/2/2007-31/12/2010
area demaniale marittima di 3.000mq; attività: deposito merci;
5. I.P.M. spa-Bari Lic. n. 38/09 validità 1/8/2008-31/12/2011
area demaniale marittima di 7.140mq; attività: deposito merci;
6. Istop Spamat srl-Trani Lic. n. 23/09 validità 10/9/2008-31/12/2011
area demaniale marittima di 7.000mq; attività: deposito merci;

7. Barletta Terminal Cereali Atto Sottomissione n.1/10
area demaniale marittima di 2.000mq; attività: insilaggio e deposito cereali;
8. Buzzi Unicem spa Atto Formale n.1/90 scadenza 19/11/2029
area demaniale marittima di 1.320mq; attività: insilaggio cemento.

6.6 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.36 cod. nav. distinti per funzioni e categorie (in allegato a parte formato xls)

7 TASSE PORTUALI

7.1 Notizie di carattere generale.

Le tasse portuali appartengono alla cosiddetta fiscalità minore. Esse differiscono dalle tariffe, regolate dal regime para – privatistico del corrispettivo, e sono sottoposte al meccanismo pubblicistico di diritto tributario.

L'art. 28, comma 6, della legge 28 gennaio 1994 n. 84 ha attribuito alle Autorità portuali la **tassa portuale sulle merci sbarcate ed imbarcate** di cui al capo III del titolo II della legge 9 febbraio 1963 n. 82, e all'art. 1 della legge 5 maggio 1976 n. 355 e s.m.i.. Per il primo decennio dall'istituzione il gettito è stato ridotto del 50% a causa dell'impegno assunto dallo Stato per il ripianamento dei disavanzi delle Organizzazioni Portuali.

La legge finanziaria 2007, approvata con legge 27 dicembre 2006, n.296 all'art. 1, comma 982, per assicurare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, ha attribuito loro con decorrenza 2007, per la circoscrizione di competenza,:

a) il gettito della **tassa erariale sulle merci imbarcate e sbarcate** di cui all'art. 2, primo comma, del decreto-legge 28 febbraio 1974, 47, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 117, e successive modificazioni;

b) il gettito della **tassa di ancoraggio** di cui al capo I del titolo I della legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni;

La base imponibile della tassa portuale imbarchi e sbarchi e di quella erariale corrisponde al tonnellaggio delle merci sbarcate ed imbarcate, mentre per la tassa di ancoraggio essa è costituita dalla stazza netta di registro. E' una tassa periodica annuale o per ratei di anno e viene pagata indipendentemente dalla attività che la nave svolge o dalla quantità di merce che tratta.

Per le navi con oltre 300 tonn. di stazza è prevista una sopratassa di ancoraggio.

Il DPR 107 del 28 maggio 2009 ed in seguito le circolari dell'Agenzia delle Dogane, nell'ambito della **Revisione delle tasse e dei diritti marittimi**, tra le altre novità hanno introdotto nuovi codici tributo per il versamento delle tasse portuali.

In particolare il cod. 901 per le tasse sulle merci imbarcate e sbarcate ed il cod. 921 per le tasse erariali è stato unificato nel cod. 927 denominato tassa portuale.

Le tasse portuali introitate nel corso del 2010 tengono conto sia del traffico del porto di Bari, che di quello di Barletta e Monopoli. Infatti, con l'allargamento della circoscrizione demaniale marittima ai porti di Barletta e Monopoli i trasferimenti dell'ufficio delle Dogane di Bari sono riferiti cumulativamente alla **tassa portuale sulle merci sbarcate ed imbarcate e a quella di ancoraggio** incassata da tutti e tre i porti.

Inoltre, L'Autorità portuale di Bari nel corso del 2010 ha continuato ad applicare l'addizionale di security sul traffico merci conservando le misure stabilite con la deliberazione del Comitato del 2008.

Per le merci la misura è la seguente:

Categoria merceologica	Addizionale (€ /Tonn)
1) Rinfuse solide e liquide: <ul style="list-style-type: none"> - Fosfati, assimilati e nitrati; - sabbia, ghiaia e pozzolana, argille terre refrattarie, caolino e quarzite non macinati, calce viva e spenta, pietra da cemento e da calce, cemento e agglomerati cementizi, pietre da costruzione e nitrato di soda; - cereali, carbone, oli minerali alla rinfusa e laterizi; 	0,05
2) Articoli di abbigliamento, cacao, caffè, colofonia e resina, droghe e coloniali, glucosio gomma in genere, macchine e veicoli, olii minerali in recipienti di qualsiasi specie e capacità, paraffine, prodotti alimentari in conserva, tabacco, tamarindo, the e trementina;	0,40
3) Altre merci non su rotabili.	

Da informazioni attinte direttamente dalla Sezione Operativa territoriale di Barletta e da quella di Monopoli, il dato complessivo può essere così disaggregato:

	Gettito delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate - L. 82/63 - cod 901 - 921 - unificati (cod. 927)	Gettito delle tasse erariali - L. 117/74 - (cod. 921)	Gettito delle tasse di ancoraggio - L. 82/63 - (cod. 922)	TOTALE	Gettito dell' add.le di security - L. 296/06 - (cod. 935)
PORTO DI BARI	1.369.004,42	-	526.748,15	1.895.752,57	59.157,37
PORTO DI BARLETTA	405.049,25	-	74.069,19	479.118,44	113.175,20
PORTO DI MONOPOLI	110.592,20	-	-	110.592,20	-
totale	1.884.645,87	0,00	600.817,34	2.485.463,21	172.332,57

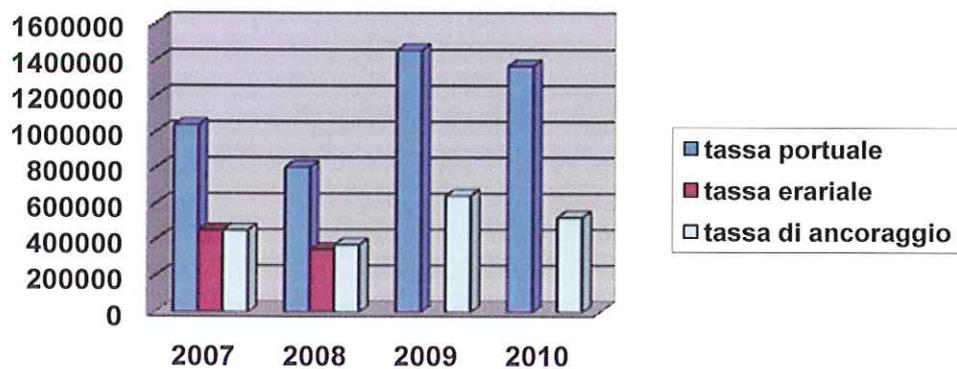
L'addizionale di security, ha riguardato anche la tassa di stazionamento ed i canoni demaniali, entrambe incassate direttamente con le seguenti misure:

1)	Addizionale su diritto di stazionamento (riscossa direttamente) (in fase di prima applicazione sono stati esclusi i traghetti e le navi da crociera) per navi da 1.000 sino a 10.000 tonn. di stazza netta di registro per navi oltre le 10.000 tonn. di stazza netta di registro	per approdo € 40,00 € 75,00
2)	Addizionale sui canoni demaniali commerciali e passeggeri (riscossa direttamente) (in fase di prima applicazione sono escluse le amministrazioni locali, le associazioni sportive o affiliate alle federazioni sportive nazionali, i sodalizi, le onlus e tutti quelli che beneficiano delle previsioni di cui all'art. 39 del codice della navigazione e 37 del relativo regolamento nelle more dell'applicazione delle misure di "port security")	3% annuo

7.2 Andamento delle entrate per tasse portuali.

Il trend delle tasse portuali incassate dall'Autorità portuale nel periodo 2007 - 2009 è rappresentato dalla seguente grafico riferito solo al porto di Bari:

Titolo del grafico



Le tasse portuali riscosse per il suddetto triennio ammontano rispettivamente per ogni anno a:

2007	€	1.950.929	
2008	€	1.763.887	(*)
2009	€	2.493.815	(*)
2010	€	2.485.463	(*)

(*) Comprendono anche gli introiti per Barletta e Monopoli.

8. Operazioni e servizi portuali - lavoro portuale temporaneo - autorizzazioni

8.1 Notizie di carattere generale - scenario di riferimento

La polifunzionalità complessiva del network portuale del Levante ha rappresentato l'arma in più per contrastare gli effetti della crisi economica mondiale, consentendo anzi sostanzioso incremento del traffico delle merci registrato nel 2010. Nel complesso il movimento delle merci nei tre porti del network, pari 6.347.548, ha registrato una crescita del 6 %. Brillano, in particolare, i dati delle merci convenzionali nel porto di Bari, con uno straordinario incremento del 31,8%. Anche Monopoli cresce del 13,1 % e Barletta, dopo i tempi più duri della crisi, sta risalendo la china con un significativo aumento del 7,6 %.

Importante novità è stato l'avvio, dal dicembre 2010, di una nuova linea feeder full container della MSC con una rotazione settimanale fra i porti di Gioia Tauro, Bari e Durazzo. Questa nuova linea, per la quale a regime è prevista la movimentazione di circa 50.000 teu, rappresenta un importante fattore competitivo per le imprese del territorio, riducendo sensibilmente i costi del trasporto delle merci che gravitano sul territorio barese e valorizza al massimo il ruolo di Bari come gate privilegiato per i Balcani. Nel porto di Bari, infatti transita circa il 90% dei traffici adriatici verso l'Albania.

Anche nel 2010, come nel 2009, allo scopo di contribuire al superamento della congiuntura negativa, l'Autorità Portuale ha adottato alcuni provvedimenti a sostegno degli Operatori portuali finalizzati ad alleggerire e/o dilazionare i costi di gestione. Appare importante sottolineare anche quanto fatto dagli Operatori stessi, che hanno scelto di contrastare i venti di crisi puntando su investimenti, in particolare, sul potenziamento della capacità operativa al fine di accrescere la competitività.

Il Lavoro Portuale

PORTO DI BARI

La Commissione Consultiva Locale del porto di Bari si è formalmente riunita nella seduta del 14 dicembre 2010. Nel corso di tale riunione la Commissione, ai sensi del co. 3 dell'art.5 del D.M. n.585/1995, ha effettuato la ricognizione in ordine alla realizzazione del programma operativo da parte delle imprese autorizzate per un periodo superiore ad un anno. E' stata, inoltre, rinnovata, per il quadriennio 2011-2014 l'autorizzazione rilasciata all'Impresa La Cinque Biotrans per l'espletamento di operazioni portuali conto terzi.

Il numero massimo di autorizzazioni da poter rilasciare per le operazioni portuali è stato confermato in 9 (nove) ed il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per i servizi portuali in 2 (due).

E' stata altresì rinnovata l'unica autorizzazione all'espletamento di attività di impresa per l'espletamento dei servizi portuali rilasciata alla Coop. "Cristoforo Colombo" a r.l..

Nel Registro dei Lavoratori Portuali di cui alla legge n. 84/1994, alla data del 31/12/2010 risultavano iscritte n. 100 unità, con un incremento di 4 unità rispetto al 2009.

Per quanto riguarda il ricorso al lavoro temporaneo fornito dalla "Nazario Sauro", impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84/1994, le giornate di mancato avviamento nel 2010 delle unità addette alle prestazioni di lavoro temporaneo sono state 1.553, che, tenuto conto del numero massimo di giornate lavorabili, corrispondono a una media mensile di appena 6,16 giornate C.I.G.S. per lavoratore. E' facile prevedere che, alla luce dell'attivazione della nuovo servizio container, si renderà necessario colmare le carenze di organico anche al fine di rispondere adeguatamente alle esigenze delle imprese portuali.

I dati relativi alla C.I.G.S. relativi ai lavoratori della "Nazario Sauro", impresa autorizzata ai sensi del co.2 dell'art.17 della legge 84/94, sono stati regolarmente trasmessi mensilmente al competente Ministero

Il 20 novembre 2010 con Decreto n. 18 del Presidente dell'Autorità Portuale del Levante sono state indette, per il 13.01.2011, le elezioni dei rappresentanti dei

lavoratori delle imprese portuali e dei dipendenti delle Autorità Portuali in seno alle Commissioni Consultive di Bari, Barletta e Monopoli. Gli esiti delle consultazioni sono stati trasmessi al Ministero per i conseguenziali atti di competenza.

L'attività di controllo e monitoraggio delle banchine è stata regolarmente effettuata e riportata su report di ispezione giornalieri: tale attività ha consentito di verificare puntuale lo svolgimento delle operazioni portuali e delle attività complementari.

PORTO DI BARLETTA

La Commissione Consultiva Locale del porto di Barletta si è formalmente riunita nelle sedute del 25 marzo e del 16 dicembre 2010.

Nella riunione del 16 dicembre, la Commissione ha stabilito il numero massimo di autorizzazioni da poter rilasciare nel 2011, confermando in 3 (tre) quelle per le operazioni portuali conto terzi, in 2 (due) quelle per le operazioni portuali conto proprio e in 2 (due) quelle per i servizi portuali riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

Inoltre nella stessa data, ai sensi del co. 3 dell'art.5 del D.M. n.585/1995, la Commissione ha effettuato la ricognizione in ordine alla realizzazione del programma operativo da parte delle imprese autorizzate per periodi superiori ad un anno.

Si è provveduto a rinnovare le autorizzazioni all'espletamento di operazioni portuali e di servizi complementari da parte delle Società "Barletta Terminal cereali srl", "Impreport s.r.l.", "Aldib s.n.c." e "Seramar s.a.s" ed a rilasciare una nuova autorizzazione all'espletamento dei servizi complementari, alla "Newpol s.r.l."

Nel Registro dei Lavoratori Portuali di cui alla legge n. 84/1994, alla data del 31/12/2010 risultavano iscritte n. 50 unità, 6 in più rispetto al 2009.

Per quanto riguarda il ricorso al lavoro temporaneo fornito dall'impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 84/1994, le giornate di mancato avviamento nel 2010 delle unità addette alle prestazioni di lavoro temporaneo sono state 2.178, che, tenuto conto del numero massimo di giornate lavorabili, corrispondono a una media mensile di 13,76 giornate C.I.G.S. per lavoratore.

PORTO DI MONOPOLI

La Commissione Consultiva Locale del porto di Monopoli si è formalmente riunita nelle sedute del 26 marzo del 20 dicembre 2010, in tale ultima riunione ha espresso il parere favorevole al rinnovo dell'autorizzazione all'espletamento delle operazioni portuali conto terzi all'Impresa "Sotram s.r.l."

Inoltre, ai sensi del co. 3 dell'art.5 del D.M. n.585/1995, la Commissione ha effettuato la ricognizione in ordine alla realizzazione del programma operativo da parte dell'impresa SICIE s.r.l. autorizzata all'espletamento di operazioni portuali conto terzi per un periodo superiore ad un anno.

Il numero massimo di autorizzazioni da poter rilasciare nel 2011 è stato determinato in 3 (tre) per le operazioni portuali di cui all'art.16 della legge 28/1/1994, n.84 e in tre (tre) per i servizi portuali riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

Nel Registro dei Lavoratori Portuali di cui alla legge n. 84/1994, alla data del 31/12/2010 risultavano iscritte n. 31 unità, 6 in più rispetto al 2009.

8.2 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994.

PORTO DI BARI

- CRISTOFORO COLOMBO s. coop. r.l. (scadenza 31.12.2010)

PORTO DI BARLETTA

- SERMAR s.a.s. di Castigliero Gaetano & C. (scadenza 31.12.2010)
- ALDIB s.n.c. (scadenza 31.12.2010)
- NEWPOL srl (scadenza 31.12.2010)

PORTO DI MONOPOLI

- VINCENZO DORMIO srl (scadenza 31.12.2010)
- LUCIANA DORMIO srl (scadenza 31.12.2010)

8.3 Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994.

PORTO DI BARI

- a) IMPORT LEVANTE s.r.l.(conto proprio – scadenza 31.12.2013)
- b) INTERMODAL s.r.l. (scadenza 31.12.2013)
- c) I.P.M. s.p.a (scadenza 31.12.2013)
- d) ISTOP SPAMAT S.r.l. (scadenza 31.12.2013)
- e) LA CINQUE BIOTRANS s.r.l. (scadenza 31.12.2010)
- f) SILOS GRANARI della SICILIA s.r.l. (scadenza 31.12.2013)
- g) SER PORT s.a.s. (scadenza 31.12.2011)

PORTO DI BARLETTA

- BUZZI UNICEM s.p.a. (conto proprio – scadenza 31.12.2010)
- IMPREPORT s.r.l. (scadenza 31.12.2013)
- BARLETTA TERMINAL CEREALI s.r.l. (scadenza 31.12.2013)

PORTO DI MONOPOLI

- SOTRAM s.r.l. (scadenza 31.12.2010)
- SICIE Impresa Portuale s.r.l. (scadenza 31.12.2012)

8.4 Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'articolo 17 comma 2 della legge n. 84/1994.

PORTO DI BARI

- NAZARIO SAURO soc. coop. a r. l. (scadenza 31.12.2014)

PORTO DI BARLETTA

- COMPAGNIA UNICA LAVORATORI PORTUALI BARLETTA- MOLFETTA-TRANI soc. coop. r.l. (scadenza 14.01.2012)

8.5 Elenco degli operatori autorizzati ai sensi dell'articolo 68 c. n. e tipo di attività svolta.

Con Ordinanza n.2/2010 del 6 maggio 2010, si è provveduto rivisitare il Regolamento per la disciplina delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza. Tale provvedimento è stato adottato anche nell'ottica di uno snellimento dell'attività amministrativa. La nuova Ordinanza ha di fatto operato un più efficace coordinamento tra le competenze assegnate all'Ente dalla legge 84/94 (ved. artt. 6 co. 1, lett.a) e 8 co. 3, lett. h)), fra le quali rientra la tenuta del Registro ex art. 68 del Codice della Navigazione, e le esigenze connesse all'applicazione delle normativa in materia di security portuale (d.lgs.203/2007).

PORTO DI BARI

Al 31 dicembre 2010, sono risultate 21 (ventuno) le ditte iscritte nel Registro di cui al 2° co. dell'art. 68 del CdN.

Soc. Coop. Multiservizi Portuali	Gestione e consegna auto crocieristi
Soc. Coop. Multiservizi Portuali	Servizio turistico con l'impiego di trenini
Soc. Coop. Multiservizi Portuali	Guardiana non armata non connessa al ciclo delle operazioni portuali
Gruppo Portabagagli	Attività di Portabagagli
T.E.S. di teresa Sollecito	Servizi di accoglienza
dott. Angelo Carella	Chimico di Porto
dott. Leonardo Nota	Consulente Chimico di Porto
Società Alideali s.r.l.	Servizi di assistenza turistica ai passeggeri, servizio shuttle e trasporto passeggeri imbarcanti/sbarcanti
Fiore Viaggi s.a.s.	Servizi di assistenza turistica ai passeggeri, servizio shuttle e trasporto passeggeri imbarcanti/sbarcanti
De Francesco Trasporti srl	autotrasporto in conto terzi
Signorile Maria	commercio e vendita al minuto di alimenti
F.Ili La Torre srl	servizio di noleggio da rimessa con conducente di autobus e vetture
Lacard srl	tour turistici con barca
Doxa s.p.a.	indagini a scopi statistici
Società Veloservice - Ecotour s.r.l.	guida turistica con l'ausilio di biciclette-riscio'
Loprano s.r.l.	servizi turistici con impiego di autobus gran turismo

Schiavone Viaggi	Servizio escursione crocieristi
OMA Service srl	Servizio di assistenza veicoli in avaria
Campanale Servizi srl	controllo qualità della merce
SGS ITALIA	controllo qualità della merce
Amato Vincenzo Agenzia di Servizi	controllo qualità della merce

PORTO DI BARLETTA

Al 31 dicembre 2010, sono risultate 5 (cinque) le ditte iscritte nel Registro di cui al 2° co. dell'art. 68 del CdN.

Sermar	Servizio integrativo antincendio
Sermar	Raccolta slops a mezzo autobotte dalle navi ormeggiate
Sermar	Ausilio nell'attacco manichette da terra a bordo delle navi cisterna e controllo
dott. Angelo Carella	Chimico di Porto
dott. Leonardo Nota	Consulente Chimico di Porto
Nuova Oceanus Orca s.r.l.	Lavori e Servizi subacquei

PORTO DI MONOPOLI

Al 31 dicembre 2010, sono risultate 2 (due) le ditte iscritte nel Registro di cui al 2° co. dell'art. 68 del CdN.

Sotram	Raccolta e trasporto rifiuti prodotti dalle navi
Trasporti Speciali di Fraccalvieri Nicola	Raccolta e trasporto rifiuti prodotti dalle navi

IL PRESIDENTE
Francesco MARIANI