



18 giugno 2010
Università LUM – Casamassima (Ba)

IL SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI NELL'AREA DEL MEDITERRANEO

Esperienze e proposte a confronto

*La strategia per lo sviluppo del Porto di Bari
e l'integrazione con il territorio urbano*

Ing. Mario Mega

PREMESSA

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.

PREMESSA

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**, di soddisfare il bisogno sempre emergente di diportismo e rispondere alle aspettative della piccola pesca e della cantieristica che rappresentano un tassello fondamentale del tessuto economico e sociale del territorio dei porti del Levante.

PREMESSA

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.

PREMESSA

Il porto di Bari si è caratterizzato, in questi anni, per la cosiddetta “polifunzionalità”. Ciò significa, nella sostanza, l’individuazione di tre diverse funzioni:

- una di transito transfrontaliero e di “corridoio” logistico in riferimento al traffico **ferries**;
- una **commerciale** al servizio del tessuto industriale di un’area vasta che va anche oltre il mero hinterland barese;
- una, di tipo strettamente turistico, connessa allo sviluppo del traffico **crocieristico**.

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

I traffici del porto di Bari nella crisi economica

La crisi finanziaria globale generata nella seconda metà del 2008 dalla crisi dei sub-prime e dei titoli tossici, non ha risparmiato il mercato dei traffici marittimi.

Si può anzi parlare della fine di una fase storica caratterizzata da quasi trent'anni di crescita ininterrotta dei volumi.

Questa crisi è destinata a segnare un passaggio epocale.

La crescita esponenziale e continua del periodo dal 1983 al 2007 ha indotto fenomeni di sovradimensionamento delle flotte e degli stessi terminal portuali che, ben difficilmente, potranno essere riassorbiti dalla pur prevedibile ripresa.

I traffici del porto di Bari nella crisi economica

Durante il periodo giugno 2008 – giugno 2009 i traffici marittimi mondiali si sono ridotti di una quota media del 25 %.

Anche il Porto di Bari ha risentito degli effetti della crisi globale sia pur **in maniera decisamente minore** e differente dalla maggior parte degli altri porti italiani.

L'unico dato in forte decremento (circa -20%), coerentemente con le tendenze generali, è quello del traffico di mezzi pesanti sulla linea da e per la Grecia, che è quello più direttamente assimilabile al traffico container.

I traffici del porto di Bari nella crisi economica

Tale flessione, tuttavia, giunge dopo un incremento nel biennio 2006-2007 di oltre il 44%, corrispondente alla fase di forte crescita dei paesi della zona che dai Balcani e dell'Anatolia giunge fino alle Repubbliche caucasiche ed all'Iran e rappresenta il nuovo asse di penetrazione verso est dei traffici stradali che attraversano il porto di Bari.

Anche le merci alla rinfusa hanno sofferto fortemente fra il giugno del 2008 ed il gennaio del 2009, per poi conoscere, grazie soprattutto alla forte ripresa della movimentazione del grano, un incremento per taluni versi sorprendente, che ha determinato **una crescita di circa il 33% nel 2009**.

I traffici del porto di Bari nella crisi economica

I primi mesi dell'anno in corso, rispetto al corrispondente periodo dello scorso anno, confermano la tendenza alla ripresa con un aumento di circa il 22% del traffico merci.

Per quanto riguarda i passeggeri si rilevano, nello stesso periodo, un +16,2% di autoveicoli ed un +6,0% di TIR.

Dal nostro punto di osservazione, quindi, la crisi sembra passata e la ripresa avviata.

Tale considerazione, ragionevolmente, si basa sul mercato di riferimento del traffico passante per il Porto di Bari che ha come destinazione i paesi dell'area balcanica e medio orientale che sono quelli che meno hanno risentito della crisi attuale.

Gli scenari per la crescita

Dalle considerazioni sin qui esposte si trae il convincimento che alcune scelte degli ultimi anni siano un **patrimonio** da valorizzare:

A) Bari porto passeggeri

L'aver scelto di sostenere il traffico delle navi da crociera e dei traghetti verso l'Albania e la Grecia con interventi infrastrutturali importanti (tipo la **realizzazione della Darsena di ponente con il campo boe e l'attrezzamento delle aree di pre-imbarco sulla colmata esistente di Marisabella**), piuttosto che la creazione di un terminal contenitori, ha consentito al Porto di Bari, seguendo la sua vocazione naturale, di posizionarsi in maniera strutturalmente competitiva nel panorama dei traffici dell'Adriatico meridionale e non risentire più di tanto della crisi mondiale.

Gli scenari per la crescita

B) Bari porto flessibile

La possibilità di rispondere alla variabilità dei traffici è sostanzialmente da ricollegarsi al modello organizzativo di cui il porto si è dotato che può, sostanzialmente, riassumersi nel mantenimento della pubblicità delle banchine e delle aree in modo da assicurare l'ottimizzazione degli spazi e degli ormeggi disponibili senza i vincoli creati dal “**terminalismo**”.

La **riorganizzazione degli spazi**, con la separazione netta delle attività commerciali da quelle passeggeri, hanno certamente migliorato l'efficienza; **l'implementazione di un massiccio servizio di viabilità** ha consentito di assorbire con ordine il flusso imponente di mezzi e passeggeri con il risultato che pur in presenza di incrementi di traffici consistenti **la città non subisce più, nemmeno nei giorni di picco, i disagi di alcuni anni fa.**

Gli scenari per la crescita

C) Bari porto con “governance”

Un rinnovato impulso alla **valorizzazione del personale interno all’Ente** e la giusta integrazione con **esperienze esterne di valore**, unitamente **all’impegno di tanti giovani collaboratori**, ha consentito di avviare efficaci interventi in tutti i settori di competenza oltre che progetti innovativi in campo tecnologico e trasportistico.

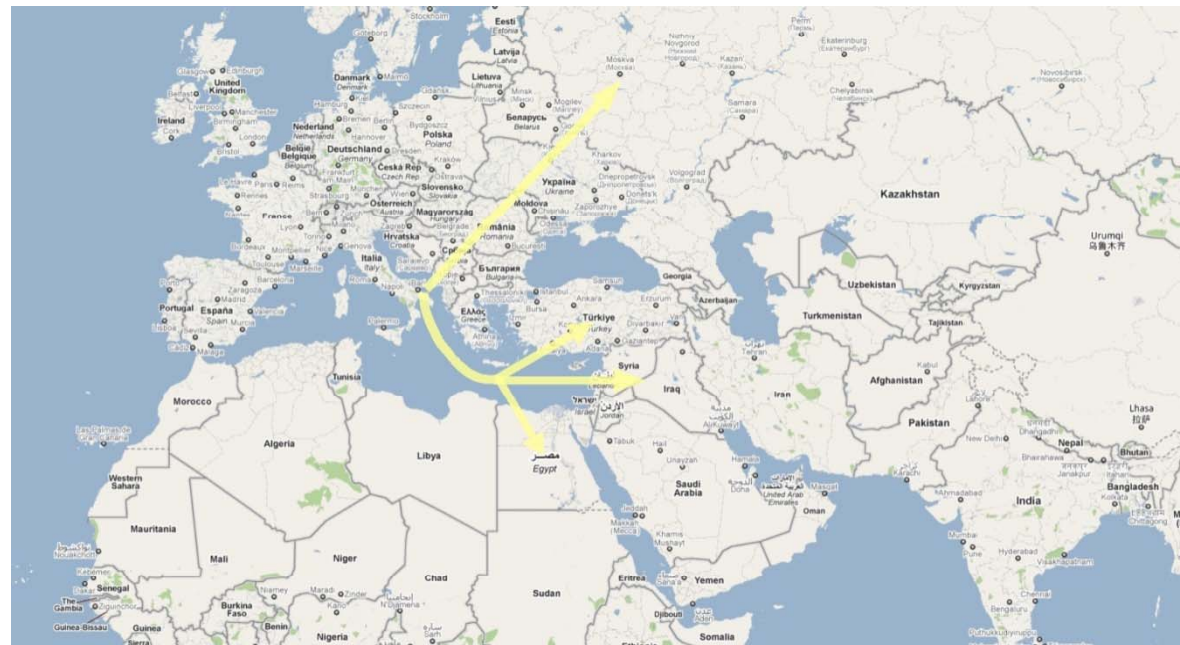
La possibilità di gestire in modo ordinato, efficiente e sicuro picchi di traffico di notevole portata è possibile solo tramite **l’impegno congiunto e coordinato di tutte le forze che effettuano attività di controllo e vigilanza per conto dello Stato.**

L’azione coordinata di Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Agenzia delle Dogane e Capitaneria di Porto assicura, specie nei periodi di picco, il funzionamento del porto in modo da raggiungere eccezionali risultati di traffico senza disagi e problemi di ordine pubblico.

Gli scenari per la crescita

D) Bari porto verso i Balcani ed il Medio Oriente

La mission dei porti, che è quella di collegare due territori divisi dal mare, nel caso di Bari è di continuare ad avere come prospettiva l'Adriatico orientale piuttosto che candidarsi come ennesimo hub verso Oriente.



Gli scenari per la crescita

E) Bari porto snodo dell'internazionalizzazione delle imprese del mezzogiorno

In un futuro ormai sempre più vicino, l'Europa ed il Mediterraneo saranno più vicini ed uniti, dando luogo ad un unico grande mercato, guardando a questo grande mare come il centro strategico per incontri e confronti.

La costruzione della **zona di libero scambio**, che per peso e dimensioni sarà tra le più grandi del mondo, costituisce un'occasione unica per la crescita economica e strategica dell'intera area mediterranea, destinata ad incrementare gli scambi commerciali ed i flussi di investimento tra gli Stati membri.

In questa prospettiva Bari si può candidare ad essere uno degli snodi principali in una prospettiva geopolitica che veda le **regioni del Mezzogiorno d'Italia, con la Puglia capofila, protagoniste di una nuova politica euromediterranea.**

Gli scenari per la crescita

F) Bari porto anello della catena logistica

Per rendere sempre più competitivo il network del Levante occorre rendere effettivo il collegamento con la rete logistica nazionale al fine di favorire i cambi di modalità e ridurre i costi delle rotture di carico.

Da qui la necessità e l'opportunità di creare un rapido collegamento stradale con l'**Interporto** (che, adeguatamente connesso alla rete ferroviaria, costituirà il luogo di trasferimento dalla modalità marittima a quella ferroviaria), con l'**Aeroporto** e con la **rete stradale nazionale**.

Questi raccordi faciliteranno anche lo scambio sul corridoio meridiano consentendo di collegare Bari a Taranto ed ai porti della Campania.

Gli scenari per la crescita

G) Bari porto *green* integrato con il territorio

L'integrazione con la città, di cui costituisce uno dei fronti principali di accesso al mare, è sempre più un obiettivo da perseguire per **avvicinare non solo *fisicamente* i baresi al porto ed al mare.**

Lo sviluppo delle attività, anche di quelle tradizionalmente più accettate come quelle crocieristiche, comporta inoltre degli impatti ambientali che vanno limitati con azioni forti in materia di limitazioni delle emissioni nocive in atmosfera (*cold ironing*) e di produzione di energie alternative (*fotovoltaico e cogenerazione*).

E' da qui che occorre partire per dare nuovo slancio all'infrastruttura e consentirci di traguardare con più fiducia i prossimi anni.

Una proposta per la formazione del nuovo PRP

Dopo l'avvio delle procedure per la formazione del nuovo PUG da parte del Comune di Bari sono maturi i tempi per avviare un percorso che, partendo dagli studi preliminari condotti dall'Autorità Portuale nel 2003 con la predisposizione del Master Plan del PRP, giunga ad una **nuova proposta di discussione** alla luce delle esperienze degli ultimi anni e dei nuovi scenari di sviluppo del mercato mondiale e regionale di cui si è detto.

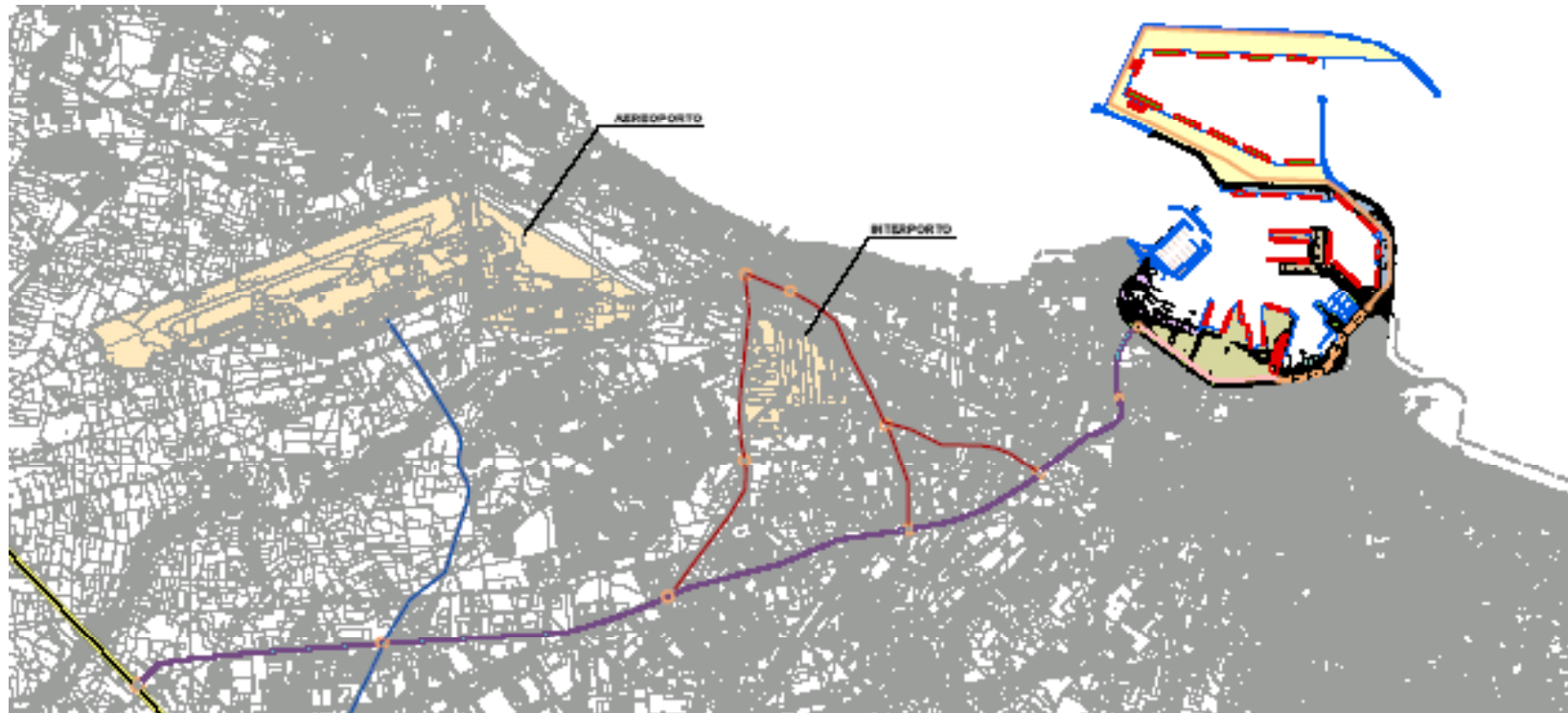
A tal fine abbiamo elaborato un documento che, facendo sintesi di vari punti di vista ed esigenze rappresentate in sedi diverse, contiene una **proposta di riorganizzazione degli spazi con uno scenario temporale medio lungo** a parer nostro più idoneo per affrontare argomenti delicati come questi.

Una proposta per la formazione del nuovo PRP

Ci sembra importante evidenziare che parliamo di **riorganizzazione degli spazi** e non di riconversione o valorizzazione degli ambiti portuali perché al momento il porto è una grande area **produttiva** senza spazi abbandonati o sottoutilizzati che non siano oggetto di previsioni di intervento in corso di realizzazione o di studio.

Un corpo vivo, che respira e produce e che non può essere trattato, semplicisticamente, come un'area da dismettere e/o ricollocare per ragioni che facciamo fatica a comprendere e che certamente non tengono in adeguato conto la sua **reale importanza economica per la città** e per l'ampio territorio di riferimento che, per quanto riguarda i traghetti, va ben oltre anche i confini nazionali.

Il collegamento alla rete della mobilità e della logistica



Conclusioni

Sulla proposta sin qui brevemente illustrata e che oggi viene ufficialmente presentata apriremo sin dalle prossime settimane il **confronto** con la comunità portuale, le Istituzioni statali, le forze politiche e sociali e naturalmente con il Comune nella speranza di pervenire quanto prima ad un'intesa, recepita nel Documento Preliminare alla Progettazione del PUG, che consenta di avviare la procedura di revisione del Piano Regolatore Portuale.

Alcuni interventi, già compatibili con l'attuale impostazione del PRP, saranno invece immediatamente avviati, quali quello della realizzazione del **direzionale sul molo Pizzoli**, dell'**approdo turistico a San Cataldo**, dei **miglioramenti degli accosti sulla Banchina Capitaneria e della creazione del pennello nella Darsena di ponente** per consentire l'ormeggio contemporaneo di due grandi navi da crociera da oltre 330 metri.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



Ing. Mario Mega

DIRIGENTE SERVIZIO INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE TECNOLOGICA E
PIANIFICAZIONE STRATEGICA m.mega@aplevante.org

Documento elaborato con il contributo e la supervisione del Presidente **Francesco Mariani**
e del Segretario Generale **Mario Sommariva**