



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

Allegato alla Deliberazione del Comitato Portuale n.9 del 30/10/2009

LINEE DI INDIRIZZO PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE NUOVE MODALITA' DI GESTIONE DELLE STAZIONI MARITTIME E DEI SERVIZI DI SUPPORTO AI PASSEGGERI

Il posizionamento competitivo del porto di Bari

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.

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 ed una, di tipo strettamente turistico, connessa allo sviluppo del traffico crocieristico.

Queste diverse funzioni, riferite al concetto di “area vasta”, si sono ulteriormente sviluppate e consolidate con la creazione del network portuale “del Levante” a partire dal 2008, con l’amministrazione integrata dei porti di Barletta e Monopoli.



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

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.

E' su questa esigenza che si incontra una prima criticità nell'amministrazione di un porto in quanto la velocità degli adeguamenti infrastrutturali, in particolare quelli di una qualche rilevanza, marcano ad una velocità infinitamente più lenta rispetto a quella delle dinamiche del mercato dei traffici marittimi.

Si pensi ai tempi necessari per il completamento di un iter progettuale ed amministrativo per la costruzione di una banchina ovvero per un intervento di dragaggio, confrontati con i tempi a disposizione di un armatore per decidere ed attuare le proprie strategie commerciali. Fare i conti costantemente con questa discrasia rappresenta una delle principali sfide cui l'amministrazione di un porto è tenuta a rispondere.

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

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

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

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

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

Tutto ciò deve essere contestualizzato in una fase economica generale caratterizzata dalla più importante crisi economica degli ultimi cinquant'anni.

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, segnata solo dalla breve crisi nella seconda metà degli anni '90 seguita al default messicano ed alla crisi delle "tigri asiatiche".



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

Ma se gli effetti di quella crisi non intaccarono il trend generale di crescita, la crisi del 2008-2009 è destinata a segnare un passaggio epocale. Infatti, la crescita esponenziale e continua del periodo 1983 – 2007, ha indotto fenomeni di sovradimensionamento delle flotte e degli stessi terminal portuali che, ben difficilmente, potranno essere riassorbiti dalla pur prevedibile ripresa.

Così come il mercato finanziario globale avrà bisogno di nuove regole per poter evitare il ripetersi di crisi in grado di trascinare nel baratro intere economie, anche il mercato dei traffici marittimi dovrà darsi nuove modalità di funzionamento per assicurare l'equilibrio fra domanda ed offerta.

Non è un caso se, in questi tempi di così forte turbolenza, più di un osservatore ritiene addirittura necessario riesumare le “conferences” come forma di regolazione del mercato dei noli e delle quote di traffico sulle grandi rotte internazionali.

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

Molti dei dogmi che hanno segnato la fase che è ormai alle nostre spalle dovranno essere rivisti. Il traffico container non assicurerà più quei tassi di crescita che avevano giustificato enormi piani di nuove costruzioni navali all'insegna del gigantismo e la costruzione di nuovi terminal in grado di garantire pescaggi superiori ai 18 metri.

La parola chiave per comprendere ciò che è accaduto è “ eccesso “.

La crisi è nata dall'eccesso di indebitamento pubblico e delle famiglie degli Stati Uniti, dagli eccessi dei bonus per i manager degli istituti di credito e, nel campo marittimo, dagli eccessi nei piani di investimento nei porti e nelle flotte.

Il quadro attuale rivela anche l'estrema difficoltà a reperire risorse private per investimenti a lungo termine come quelli nelle infrastrutture portuali.

In Europa e nel mondo tutti i grandi terminalisti stanno richiedendo di rinegoziare le condizioni di concessione stipulate in una fase che prevedeva ben altri volumi di traffico rispetto a quelli che è legittimo prevedere nell'immediato futuro.

Inoltre, lungi dal diventare una sorta di catena di montaggio industriale, l'attività portuale ha confermato la sua caratteristica strutturale caratterizzato dalla variabilità. Vi sono studi che hanno verificato come, nei terminal europei, il 90% dei traffici si concentri in soli tre giorni la settimana.

La flessibilità organizzativa, delle risorse umane e delle infrastrutture è dunque ben più di un'esigenza, rappresenta piuttosto una condizione di sopravvivenza. La strategia che sembra affacciarsi nello shipping internazionale è quella di una rivalutazione dei terminal “ multipurpose “.

Il porto di Bari deve fare tesoro di questi accadimenti e dotarsi di un assetto in grado di rispondere alle mutate condizioni generali del mercato. Intanto occorre evidenziare come il porto di Bari non sia esente dal risentire degli effetti della crisi globale.

Il traffico di mezzi pesanti sulla linea da e per la Grecia è quello più direttamente assimilabile al traffico container ed infatti la flessione dei primi 8 mesi, pari al 17% seppure inferiore a quella di Brindisi (22%) rappresenta un dato coerente con le tendenze generali.



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

Tale flessione giunge dopo un incremento nel biennio 2006-2007 di oltre il 44%, in una fase alta della crescita nei paesi dell'hinterland che, dall'Anatolia, giunge fino alle Repubbliche caucasiche ed all'Iran e rappresenta l'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 del 33% nei primi otto mesi del 2009.

Anche in questo caso non bisogna tacere che la possibilità di crescita del settore commerciale del porto è legata, da un lato, alla "liberazione" della Darsena di Levante da alcuni vincoli (la presenza di traghetti e quella di un terminal container non operativo) e dall'altro, dalla capacità imprenditoriale delle imprese portuali che hanno effettuato nuovi investimenti in mezzi di sollevamento, macchine operatrici e tramogge diversificando la propria attività in modo da contenere le fluttuazioni di un mercato variabile come quello del grano, assicurando migliori prestazioni.

Altro elemento decisivo è stato l'affermarsi di un'organizzazione del lavoro ad un tempo flessibile ed ordinata, basata sull'istituzione dell'impresa ex.art.17, sull'irrobustimento e riqualificazione dell'impresa di servizi autorizzata e sul miglioramento della qualità professionale delle risorse umane. Tutti questi fattori hanno consentito di dispiegare pienamente le potenzialità dell'area commerciale del porto.

Ma per comprendere la struttura dei traffici baresi e le scelte strategiche che discendono da tale analisi occorre soffermarsi sul traffico di linea con l'Albania. Si tratta di un traffico che viene distribuito, per quanto attiene a passeggeri ed auto, secondo quote pressoché costanti nel corso dell'anno da almeno 12 anni a questa parte: 14% a luglio, 28% ad agosto, 10% sia a settembre che a dicembre. In sostanza in quattro mesi viene movimentato il 62% dell'intero traffico annuale.

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

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

Nel biennio 2007-2008 i bus sono cresciuti del 40% rispetto al 2006, ma occorre rilevare che ad agosto, con un totale di 1860 mezzi, si è già praticamente raggiunto il numero dell'intero 2008 (1999), che certamente sarà superato già nel mese di settembre.

Se dunque il traffico si è sempre distribuito nell'anno secondo "picchi" omogenei nei quattro mesi di punta, bisogna rilevare come la capacità del porto di assorbire i picchi sia diventata eccezionale fra il 2007 ed il 2009. Considerando il picco di agosto il porto è riuscito ad assorbire il 50,82% di passeggeri in più rispetto al 2006, quando, con 155.000 passeggeri, il porto venne addirittura chiuso per eccesso di congestionamento. Ad agosto 2009 sono transitati, in piene efficienza, 234.000 passeggeri.

Per quanto attiene al traffico crocieristico il forte incremento del 2007 pari al 32% e quello ancora superiore atteso per il 2009, che dovrebbe oscillare attorno al 35-38%, sono da collegare alla maggiore ricettività del porto grazie al completamento delle nuove banchine della Darsena di Ponente, che ha consentito l'accosto contemporaneo anche di tre navi da crociera.



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

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".

Gli altri elementi sono rappresentati dall'apertura della nuova area attrezzata per i traffici Albania, Croazia e Montenegro sulla colmata di Marisabella con l'implementazione di un massiccio servizio di viabilità tale da assorbire con ordine il flusso imponente di mezzi e passeggeri e dal completamento della darsena di Ponente che ha consentito la separazione dei flussi e lo spostamento dei traghetti dall'area commerciale.

Il terzo elemento del modello barese attiene la "governance". La possibilità di gestire in modo ordinato, efficiente e sicuro picchi di traffico di tale 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.

In altri termini solo una forte presenza della "mano pubblica" può assicurare ai privati di svolgere la loro attività in condizioni ottimali per conseguire anche i migliori risultati in termine di margine economico.

Il modello che Bari intende perseguire è 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.

Al di là delle motivazioni di legittimità, che hanno peraltro già passato il vaglio di due gradi di giudizio amministrativo, l'annullamento della concessione ventennale alla società Bari Porto Mediterraneo, espressione di un coacervo di interessi privati eterogenei e prevalentemente estranei alle problematiche portuali, ha rappresentato una necessità strategica e programmatica, connessa alla possibilità di assicurare al porto la massima duttilità nell'utilizzo delle aree e delle strutture dedicate al traffico, consentendo pienamente all'Autorità Portuale di esercitare le proprie funzioni istituzionali di promozione, controllo e pianificazione.

Il nuovo assetto delle banchine, delle aree e delle strutture dedicate ai passeggeri

L'analisi dei traffici del porto, nel contesto generale dei traffici, ci porta a definire una proposta di medio termine, di allocazione di strutture e servizi nel Porto di Bari. Tale proposta, salvo possibili ulteriori interventi, potrebbe essere valida almeno fino al completamento della colmata di Marisabella che comporterà ulteriori revisioni dell'assetto operativo del porto e dovrebbe comunque tenere conto della prevista costruzione del nuovo sporgente di Banchina Capitaneria, in sostituzione dell'attuale pontone.

Tale assetto prevede, ferma restando la piena disponibilità degli accosti siti presso la darsena di Levante per il traffico commerciale, la seguente configurazione:

- Darsena di Ponente (accosti 10 e 11) dedicati al traffico crocieristico e traghetti Grecia;



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

- Molo di Ridosso (accosti 12 e 12 bis) traghetti Grecia, eventuale traghetto extra – Schengen in caso di congestione del S. Vito; terza nave da crociera;
- Banchina deposito franco (accosti 13 e 14) navi da crociera;
- Molo S. Vito e Banchina Capitaneria (accosti dall'1 al 7) traghetti extra-Schengen;

Queste indicazioni programmatiche dovranno altresì tenere conto dell'impatto sulla flotta traghetti, in particolare per destinazioni extra Schengen, dello "Stockholm Agreement", emendamento alla SOLAS '90, che entrerà a partire dalla fine 2010 e che prevede nuovi standard di sicurezza strutturale delle navi, incidendo profondamente sull'attuale assetto delle flotta ancora in gran parte non adeguata ai nuovi parametri di compartimentazione.

Ciò potrebbe significare sia l'ingresso di nuovi armatori rispetto agli attuali che creare altre problematiche di ormeggio, ad esempio legate alla piena fruibilità delle banchine del S. Vito, già oggi fortemente limitata dall'aumentata dimensione delle navi presenti sui traffici con l'Albania.

Altro fattore di cui tenere conto sarà la prossima applicazione del piano di "port security" che limiterà l'accesso delle auto all'area ristretta ai soli autorizzati. Tale area è stata definita dal piano al limite del parcheggio TIR di Marisabella.

Per quanto attiene gli spazi ed i servizi a terra saranno necessarie le seguenti misure:

- spostamento stabile delle attività di bigliettazione di tutti i traghetti (Grecia ed extra Schengen) sull'area di Marisabella prevedendo ulteriori interventi infrastrutturali di protezione dalle intemperie per la stagione invernale e nuovi servizi di trasporto ;
- mantenimento di misure di separazione dei flussi nei periodi di picco;
- revisione degli spazi e delle funzionalità della Stazione Marittima con mantenimento di spazi dedicati alle Agenzie per attività diverse dalla bigliettazione e miglioramento dei posti di controllo;
- interventi di rifunzionalizzazione del Terminal Crociere in modo da saturare l'impiego di tutti i piani della struttura assicurando gli spazi necessari alle contestuali operazioni di check-in di almeno due navi di grandi dimensioni e costruzione di un camminamento pedonale sopraelevato, coperto di collegamento alle banchine 10 e 12;
- definizione di nuove aree di parcheggio, presso la darsena di Ponente da destinare al parcheggio crocieristi;
- rivisitazione dell'intera viabilità intorno al Terminal Crociere ed alla Darsena di Ponente per il miglioramento della distinzione dei flussi tra il traffico auto e passeggeri in arrivo ed in partenza, quello dei servizi pubblici (autobus e taxi) e quello dei transiti dei crocieristi (a piedi o con i bus delle escursioni)



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

L'applicazione dell'ISPS code nel porto di Bari – l'assistenza alla viabilità nelle aree comuni

La gestione flessibile del porto di Bari, l'assenza di banchine affidate in concessione a terminalisti e la conseguente assunzione di responsabilità per le attività di interfaccia nave-banchina, in capo all'Autorità Portuale, comporta oneri molto rilevanti sia dal punto di vista dell'infrastrutturazione che della gestione di tale attività.

Come è noto i precedenti piani di security delle Port Facilities del porto di Bari non furono ritenuti idonei dall'Autorità Vigilante e ciò ha comportato una prima revisione dei piani medesimi.

I nuovi piani e la loro concreta applicazione hanno trovato un'autorevole conferma nel superamento positivo dell'ispezione da parte dell'EMSA avvenuta nell'ottobre 2008.

Una seconda implementazione delle attività di security è derivata dall'entrata in funzione delle nuove banchine della Darsena di Ponente per le quali sono stati creati nuovi varchi di accesso.

Inoltre, è stato approvato ed entrerà in vigore con la fine del 2009, il Piano di Port Security, che prevede il controllo degli accessi nell'area portuale più complessivamente soggetta a restrizioni, oltre le aree sterili delle port facilities.

I servizi di security saranno svolti, per quanto attiene al personale impiegato ai controlli mediante macchine radiogene, porte CEIA e metal detector da personale specificatamente abilitato (Guardie Giurate non armate); per quanto attiene il personale impiegato al controllo degli accessi ed al monitoraggio anche motorizzato delle port facilities il personale addetto sarà quello abilitato dalla formazione fornita dai PFSO dell'Autorità Portuale.

Gli oneri per i servizi di security sono totalmente a carico dell'Autorità Portuale.

Accanto a tali servizi, vi sono quelli di assistenza al traffico veicolare e di monitoraggio della viabilità che rappresentano, per la particolare configurazione del porto e le peculiari caratteristiche del traffico, che l'Autorità considera complementari a quelle di monitoraggio delle port facilities. ai fini di una ottimizzazione e razionalizzazione delle attività portuali. Le modalità degli affidamenti di tutti questi servizi, saranno quelle della gara pubblica.

Si tratterà di due diverse procedure, una riservata necessariamente a quei soggetti, abilitati in sede prefettizia ed in grado di fornire personale abilitato all'esercizio delle attività di supporto ai controlli delle forze dell'ordine mediante idonea strumentazione per l'utilizzo della quale è necessaria specifica abilitazione prefettizia e quella delle attività .

Una seconda gara riguarderà invece il controllo degli accessi, il monitoraggio anche motorizzato delle porto facilities ed i servizi di assistenza alla viabilità nelle aree comuni. A quest'ultima potranno accedere tutti i soggetti che avranno i requisiti tecnici ed organizzativi necessari per potere svolgere tali servizi secondo le necessità del capitolato che sarà redatto dalla stazione appaltante.



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

La nuova gara per l'affidamento della gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri

Dopo avere inquadrato, nel contesto di alcune prospettive strategiche, l'assetto dei servizi e delle infrastrutture nel porto di Bari, è necessario ora individuare le nuove modalità con le quali l'Autorità Portuale intende procedere all'affidamento della gestione delle stazioni marittime e dei servizi di supporto ai passeggeri

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

Le nuove modalità di affidamento prevedono innanzi tutto l'esatta definizione delle due nozioni. Si tratta quindi di stabilire con precisione cosa si intende per "*gestione delle stazioni marittime*" e cosa per "*servizi di supporto ai passeggeri*", con l'intendimento che l'eventuale concessione di un bene demaniale sia strettamente necessaria e strumentale allo svolgimento dei servizi in questione.

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

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

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

Per i primi, per lo svolgimento dei quali è indispensabile la fruizione di un bene demaniale sito nell'ambito portuale, si procederà all'assentimento di concessioni secondo l'iter e le procedure previste all'art.36 del Codice della Navigazione, che prevedono adeguate forme di pubblicità e l'esame di eventuali domande concorrenti ovvero, come nel caso di attività particolarmente ampie e complesse come i parcheggi per i croceristi, la concessione delle aree e del servizio mediante gara pubblica .

Fra i servizi a domanda individuale possono essere annoverati, a titolo esemplificativo: le attività di Agenzia Marittima peraltro già regolamentate nel Porto di Bari dall'Ordinanza n. 4 del 20 maggio 2009, l'esercizio di attività commerciali, l'attività di portabagagli.

I servizi di interesse generale a domanda indifferenziata e indivisibile possono essere identificati, nelle seguenti attività :

- a) presidio fiduciario, conduzione e gestione operativa delle stazioni marittime;
- b) informazione e assistenza ai passeggeri;
- c) pulizie;
- d) servizio navetta in ambito portuale.



AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE

(Porti di Bari, Barletta e Monopoli)

Tali servizi saranno affidati preferibilmente in modo accorpato, al fine di facilitare la salvaguardia occupazionale del personale assunto a tempo indeterminato dall'ex Concessionario BPM.

Vi è poi un'altra tipologia di servizi, sempre a domanda indifferenziata, dei quali beneficiano gli utenti del porto di Bari che identificheremo come “ *altri servizi generali*”, che sono generalmente già oggetto di fornitura da parte dell'Autorità Portuale, mediante appalti di servizio ma che non vedono ad oggi alcun contributo da parte dei passeggeri con o senza auto al seguito, dei bus e dei veicoli commerciali che utilizzano l'infrastruttura portuale.

Tale questione rileva, come vedremo in seguito, sulla determinazione delle tariffe/diritti portuali che le Compagnie di Navigazione saranno tenute a corrispondere per ogni passeggero, auto, camion o bus imbarcato. Questi servizi sono:

- a) illuminazione strade, piazzali e ambiti comuni esterni;
- b) manutenzione rete primaria fognatura nera e pluviale;
- c) manutenzioni ordinarie e straordinarie delle infrastrutture marittime, dei fabbricati destinati ad attività istituzionali di altre Amministrazioni dello Stato, delle strade e dei piazzali;
- d) servizio di viabilità;
- e) pulizia degli spazi comuni e degli specchi acquei;
- f) servizi informatici e di telecomunicazione;

Tariffe e diritti portuali nel contesto dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali

La legge 84/94 obbliga le Autorità Portuali al pareggio di bilancio. Nel porto di Bari, per la composizione dei traffici, già analizzata nel corso del presente documento, la devoluzione delle tasse portuali, sulle merci e della tassa ancoraggio non è assolutamente in grado di coprire i nuovi costi che gravano sull'Autorità, in particolare per la security.

Tuttavia le entrate correnti debbono assicurare il funzionamento dell'A.P per garantire le funzioni istituzionali, margini per nuovi investimenti e la copertura dei servizi generali ad uso indifferenziato non coperto da alcuna contribuzione.

Per quanto attiene l'utenza commerciale del porto, data la totale prevalenza degli spazi comuni determinata dall'assenza di terminalisti, è chiaro che soltanto le entrate del traffico possono, in qualche modo coprire le esigenze di assicurare il flusso finanziario al necessario funzionamento del porto.

Per questo dovranno essere riformulate le tariffe/diritti portuali derivanti dal traffico passeggeri, auto, tir e bus in modo tale da rendere trasparente la quota necessaria a coprire le diverse voci di costo. La tariffa/diritto portuale sarà pertanto composta da tre quote:

- a) quota per gli oneri di security;
- b) quota per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri;
- c) quota per la fornitura degli altri servizi generali;

La determinazione dei diritti/tariffe sarà in capo all'Autorità Portuale in quanto essa risponde ad un primario interesse pubblico ed è leva fondamentale per determinare sia le entrate correnti dell'ente che la competitività del porto in base ai servizi offerti.