3. Personale

3.1. Pianta organica e consistenza del personale

La pianta organica approvata con delibera n. 6 del 3 agosto 2006, che prevedeva un numero complessivo di 29 unità, è stata sostituita nel 2008 da una nuova pianta organica, che ha portato a 35 unità la dotazione di personale; la relativa delibera del Comitato portuale, n. 1 del 21 febbraio 2008, è stata approvata dal Ministero vigilante in data 30 aprile 2010.

Nell'esercizio 2007 il personale presente è stato di complessive 21 unità, alle quali vanno aggiunti il segretario generale e due unità in distacco. Delle 2 unità in distacco presenti, una è transitata definitivamente alle dipendenze della Bari Porto Mediterraneo S.r.l. dal 1° febbraio 2007 e l'altra è stata collocata a riposo dal 1° luglio 2007.

Nell'esercizio 2008 il personale presente è stato di 26 unità, con un incremento, rispetto al 2007, di 5 unità.

Categoria	Consistenza organica (delibera n. 6 del 3-8-2006)	Personale al 31-12-2006	Personale al 31-12-2007	Personale al 31-12-2008
Dirigenti	5	5	5	5
Quadri	9	4	7	12
Impiegati	15	14	9	9
TOTALI	**29**	**23**	**21**	**26**

Si rileva nella pianta organica dell'ente un rapporto non proporzionato tra posizioni apicali e semiapicali (15 tra dirigenti – compreso il Segretario generale – e quadri) e posizioni impiegatizie (15 impiegati) accentuato dalle presenze effettive registrate nel periodo considerato (13 tra dirigenti e quadri a fronte di 9 impiegati nel 2007, addirittura 18 posizioni apicali e semiapicali - pari al doppio del numero degli impiegati presenti (9) - nel 2008.

Nel corso del biennio sono state espletate le procedure di selezione previste per la copertura dei posti in organico vacanti, secondo le indicazioni ministeriali; si è quindi proceduto, nel 2009, all'assunzione di ulteriori 5 unità di personale, che dovrebbe avere attenuato la sproporzione sopra rilevata.

3.2 Costo del personale

Nel prospetto che segue è indicata, per ciascuno dei due esercizi considerati,

la spesa complessivamente sostenuta per il personale, incluso il Segretario generale, posta a raffronto con quella dell'esercizio precedente; ai fini dell'individuazione del costo complessivo e del costo medio unitario, a tale spesa è stata aggiunta la quota accantonata per il T.F.R., nell'importo risultante dal conto economico.

Tipologia dell'emolumento	2006	2007	2008
Emolumenti fissi e variabili al Segretario Generale	136.480	140.250	162.026
Emolumenti fissi al personale dipendente	829.003	975.805	1.212.648
Emolumenti variabili al personale dipendente	312.813	355.000	469.060
Compenso per il servizio economato			2.000
Indennità e rimborso spese di missione	11.244	25.556	56.818
Altri oneri per il personale	2.000	2.000	0
Spese per l'organizzazione di corsi	100	2.820	1.550
Indennità di anzianità	2.843	3.663	0
Oneri previdenziali a carico dell'Ente	310.035	351.152	454.420
Assicurazione del personale non soggetto ad iscrizione INAIL	1.204	0	0
Totale spesa impegnata	**1.605.722**	**1.856.246**	**2.358.522**
Accantonamento per il T.F.R.	101.721	114.256	132.642
Costo totale	**1.707.443**	**1.970.502**	***2.491.164**

- A tale costo totale, affinchè ci sia corrispondenza con il conto economico, occorre sommare € 2.063 quale somma di competenza dell'esercizio per la quota Inpdap versata ad un dipendente, ai sensi della Legge 336/70; la somma complessiva di € 6.191,10 sarà ripartita in tre esercizi: 2008,2009 e 2010.

Dal raffronto operato con gli impegni assunti nel 2006 si evidenzia un progressivo incremento del costo del personale nel corso del biennio, particolarmente significativo nel 2008.

Al riguardo si osserva, sulla scorta di quanto precisato dall'ente, che, pur essendo diminuito il numero dei dipendenti in servizio nel 2007 rispetto al 2006, è tuttavia mutata la composizione interna e quindi il peso economico delle unità presenti. Innanzitutto, uno dei quattro dirigenti in servizio anche nel 2006 ha conseguito la nomina nel mese di dicembre e, pertanto, l'incidenza di tale avanzamento di carriera, minimo nel 2006, ha riguardato per intero gli anni successivi; nel 2007, poi, il numero dei dirigenti si è accresciuto, passando da 4 a 5 unità; si è nel contempo incrementata anche la consistenza dei quadri, il cui numero è passato dalle 4 unità del 2006 a 7 unità nel 2007.

L'ulteriore notevole incremento registrato nel 2008 rispetto al 2007 è dovuto all'aumento della consistenza del personale verificatosi in tale anno (26 unità, a fronte delle 21 dell'anno precedente)

Nel prospetto che segue sono riportati i valori del costo medio unitario del personale per gli esercizi 2007 e 2008, raffrontati con quelli del 2006.

2006			2007			2008		
Costo Globale	**Unità Personale**	**Costo unitario**	**Costo globale**	**Unità personale**	**Costo unitario**	**Costo globale**	**Unità personale**	**Costo unitario**
1.707.444	23	74.237	1.970.502	22*	89.568	2.470.163	27	91.488

* Le unità in distacco non sono calcolate perché non a carico dell'Ente.

Il costo unitario, come si rileva agevolmente dalla tabella, è aumentato sia nel 2007 che nel 2008 e su tale incremento ha influito in modo significativo il peso delle più elevate retribuzioni connesse alle posizioni apicali e semi apicali, preponderante rispetto a quello delle posizioni impiegatizie.

4. Incarichi di studio e consulenza

L'Autorità portuale di Bari ha fornito un dettagliato prospetto degli incarichi e delle consulenze relative agli esercizi 2007 e 2008, che hanno comportato un complessivo impegno di euro 7.000 per il 2007 e di euro 19.800 per il 2008.

Per entrambi gli esercizi si registra, quindi, un aumento della spesa impegnata rispetto a quella del 2006, anno nel quale tale importo era stato pari a € 5.520,00.

Si evidenzia che le spese di consulenza, nel mese di dicembre 2008, hanno superato il limite fissato rispetto al consuntivo 2004 di € 6.859,28, per effetto dell'affidamento di una perizia che l'Autorità portuale ha ritenuto necessaria, in quanto preordinata al procedimento di annullamento d'ufficio della concessione ventennale rilasciata alla Bari Porto Mediterraneo Srl, sulla base di indicazioni in tal senso fornite dall'Avvocatura dello Stato, a seguito della sentenza che ne ha riconosciuto l'illegittimità.

5. Pianificazione e programmazione

L'art. 9, comma 3 della legge di riordino n. 84 del 1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmatori e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa degli enti, essendo finalizzati all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado e del tempo di perseguimento degli obiettivi da raggiungere, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie ed a quant'altro risulti indispensabile per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Gli atti in questione sono costituiti, rispettivamente, dal Piano regolatore portuale (PRP), che ha la funzione di definire l'assetto complessivo del porto e dal Piano operativo triennale (POT) soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle.

A tali strumenti programmatori specifici va poi aggiunto il Programma triennale delle opere pubbliche, previsto dall'art. 128, comma 11 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163.

5.1 Piano Regolatore

Il Piano regolatore portuale costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'assetto funzionale del porto e al tempo stesso lo strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali, da adottare in armonia con la normativa comunitaria.

Il P.R.P vigente per il porto di Bari, attraverso successive modifiche introdotte nel corso degli anni, risale sostanzialmente al 1972, che è l'anno nel quale il Porto di Bari ha assunto la sua configurazione completa. Tale Piano, a giudizio dell'Ente, non è più attuale, né risulta coerente con le innovazioni introdotte dalla legge di riforma n. 84/94, che configura il PRP non quale mero strumento di programmazione di opere pubbliche, ma piuttosto quale strumento di pianificazione territoriale, destinato a definire "l'ambito e l'assetto complessivo del porto".

Per pervenire alla redazione del nuovo P.R.P. l'Autorità portuale si è dotata di un Master Plan, elaborato dal Politecnico di Bari, che è stato ultimato nell'ottobre 2004: lo studio ha delineato delle scelte infrastrutturali che devono collegarsi con nuove strategie urbanistiche e di sviluppo del territorio da parte del Comune di Bari.

Nel corso del 2008 hanno avuto luogo una serie di incontri con l'Amministrazione Comunale, sia nell'ambito della pianificazione della c.d. area vasta

(Piano Strategico Area Metropolitana di Bari) che per l'elaborazione del Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) della città di Bari; in tali incontri, come riferito dall'Ente, sono state esaminate le principali problematiche ed è stato avviato il confronto sulle possibili soluzioni, tuttora in corso.

In proposito è da rilevare il sensibile ritardo con il quale l'Autorità portuale di Bari (come, del resto, anche altre Autorità, sulle quali la Corte ha già riferito) dà attuazione all'art. 27 della legge n. 84 del 1994, che impone l'adozione di nuovi Piani regolatori portuali, adeguati alle nuove esigenze dei porti, prevedendo peraltro la conservazione dell'efficacia dei Piani preesistenti, fino al loro aggiornamento; ritardo al quale non sembra aver posto efficace rimedio l'elaborazione, da parte del Ministero delle infrastrutture, di "Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali", comunicate a tutte le Autorità con circolare esplicativa risalente al mese di ottobre 2004.

Il vigente P.R.P. del Porto di Barletta è stato approvato con Decreto del Ministro dei LL.PP. n.173 in data 4 febbraio 1978; successivamente sono stati adottati ulteriori provvedimenti integrativi e/o modificativi nel 1982, nel 2003 e nel 2007.

Secondo quanto riferito, non tutte le opere previste nel P.R.P. vigente sono state eseguite: in particolare, non risultano eseguiti il prolungamento dei Moli di Ponente e di Levante e l'approfondimento dei fondali.

Il vigente P.R.P. del Porto di Monopoli è stato approvato con Decreto del Ministro dei LL.PP. n. 3268 in data 7 luglio 1966. Successivamente sono stati realizzati lavori di ristrutturazione e adeguamento, che hanno determinato l'attuale conformazione del porto, a cura della Regione Puglia, sulla scorta di un progetto esecutivo approvato con provvedimento del Dirigente del Settore LL.PP. del 24 settembre 1999.

Anche per i Porti di Barletta e di Monopoli sono state avviate consultazioni con le rispettive amministrazioni comunali, per analizzare i possibili scenari di sviluppo con riferimento al ruolo dei porti all'interno delle rispettive pianificazioni di area vasta e per individuare gli obiettivi strategici principali onde procedere con celerità all'aggiornamento dei rispettivi Piani.

5.2 Piano Operativo Triennale

L'art. 9, comma terzo della legge 28 gennaio 1994, n. 84 prescrive la stesura, da parte dell'Autorità portuale, di un piano operativo triennale da aggiornare annualmente, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi

volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Il Piano, che deve ovviamente permanere all'interno di uno schema di assoluta coerenza con il Piano regolatore portuale, consente di proporre al Ministero vigilante e alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo e il miglioramento del porto, con quantificazione della relativa spesa; esso costituisce, inoltre, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

Il Comitato Portuale, con delibera n. 2 in data 22 febbraio 2007 ha approvato il POT 2007-2009, che con successiva delibera n. 11 in data 6 giugno 2008 è stato integrato con due documenti specifici dedicati ai porti di Barletta e Monopoli, frattanto inseriti nella circoscrizione portuale dell'Autorità.

Il POT 2007-2009 pone gli obiettivi di sviluppo per il medio periodo, ed ha come cardini dell'azione dell'Autorità le linee programmatiche nazionali del Governo in materia di portualità e le scelte compiute dalla Regione Puglia nel quadro dell'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti, che prevede, tra l'altro, la valorizzazione della portualità minore, da realizzare anche attraverso l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale del Levante.

Il Presidente e il Comitato portuale si avvalgono di uno specifico Comitato Territoriale costituito presso i porti entrati a far parte dell'Autorità portuale; detto Comitato è presieduto dal Presidente dell'Autorità portuale e ne fanno parte i membri della Commissione consultiva e il Comandante della Capitaneria di porto interessata.

Con delibera n. 11 in data 6 giugno 2008, come già anticipato, il Comitato portuale ha approvato integrazioni al Piano Operativo Triennale, tracciando, per i due porti entrati a far parte della circoscrizione territoriale dell'Autorità, le linee di sviluppo e le connesse priorità negli investimenti infrastrutturali; sono stati altresì pianificati i principali interventi manutentivi e sono state delineate le azioni relative al lavoro portuale, ai servizi di interesse generale e alle azioni relative alla security.

5.3. Il Programma triennale delle opere

Ai sensi dell'art. 128, comma 11 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 l'Autorità portuale, in qualità di amministrazione aggiudicatrice di lavori pubblici, è tenuta a predisporre il Programma triennale e l'Elenco annuale dei lavori, sulla base delle schede tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, allegate al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante.

Il quadro generale delle risorse disponibili risultante dalla scheda allegata al bilancio di previsione 2007 indica, per il triennio 2007/2009, una disponibilità

complessiva di risorse pari ad euro 126.804.188,55 (di cui 52.239.593,52 acquisite mediante contrazione di mutuo) ripartita nei tre esercizi per importi pari, rispettivamente, ad euro 31.810.000 per il primo anno, euro 48.100.000 per il secondo ed euro 46.894.188,55 per il terzo anno.

L'articolazione della copertura finanziaria relativa agli interventi previsti, dettagliatamente descritti (con indicazione, negli elenchi annuali, delle date previste per l'inizio e la fine dei lavori) è contenuta in altra scheda, conforme al modello ministeriale.

Tra gli interventi indicati spiccano, per l'entità delle risorse impegnate, la realizzazione di edifici da destinare ad attività terziarie/direzionali e a depositi portuali, nell'ambito dell'intervento di riqualificazione del Molo Pizzoli (euro 30.939.593,54), i lavori per la realizzazione del terminale Asse nord-sud con raccordo ferroviario dell'area di Marisabella (euro 21.341.189,76) e i lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali della darsena di ponente del Porto di Bari, in attuazione del piano regolatore portuale (euro 21.319.698,25). Significativi per entità risultano anche i lavori di ampliamento dell'area banchinata del Molo San Cataldo (euro 15.493.707), dei piazzali della Darsena di levante, tra il secondo e terzo braccio del nuovo molo foraneo (euro 14.000.000) e dell'area banchinata a ridosso del terzo e quarto braccio dello stesso nuovo molo foraneo, all'esterno del bacino portuale (euro 12.500.000).

Importi inferiori risultano in preventivo per interventi per il miglioramento della security degli impianti portuali (euro 4.750.000) e per lavori di escavo del bacino portuale finalizzato al mantenimento delle profondità operative (euro 2.000.000).

6. Attività

I dati relativi all'attività svolta dall'Autorità portuale durante gli esercizi considerati dal presente referto sono stati desunti dalla Relazione annuale prevista dall'art. 9, comma 3, della legge n. 84/1994 resa dal Presidente dell'Autorità stessa e dalla relazione amministrativa sui conti consuntivi degli stessi esercizi.

6.1 Attività promozionale

L'attività promozionale dell'Autorità portuale di Bari si è sviluppata nel biennio in esame attraverso la consueta partecipazione a manifestazioni fieristiche e convegnistiche, condizionata peraltro dalle limitazioni di spesa imposte agli enti pubblici dalle recenti leggi finanziarie, solo in parte compensate dal sostegno di altri Enti, degli Operatori Portuali e delle Strutture operanti sul territorio nell'organizzazione delle iniziative promozionali.

L'Ente, nel 2007, ha partecipato a due sole manifestazioni: l'EXPOLEVANTE 2007, che si è svolta a Bari dal 14 al 22 aprile 2007 e la 14° Fiera annuale Internazionale di Tirana, che si è svolta dal 25 al 30 novembre 2007. La prima delle suddette manifestazioni è stata una buona vetrina per illustrare i traguardi raggiunti nel 2006 nel settore passeggeri e per presentare i programmi del porto di Bari nel settore traghetti e crociere per la stagione 2007; la seconda partecipazione è servita a promuovere progetti comunitari JOVE, PASSA e CONFRONTI che l'Autorità Portuale di Bari sta attuando nell'ambito del P.I.C. INTERREG Italia-Albania 2000/2006.

Nel maggio 2007 è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra la Regione Puglia, la Regione Basilicata e le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto per la costituzione dello "Osservatorio sulla portualità pugliese"; in data 3 dicembre 2007, poi, si è svolto il Forum della portualità pugliese, presso il terminal crociere.

Nel 2008 l'Autorità portuale di Bari ha partecipato a varie manifestazioni, tra le quali si segnalano le seguenti:

- "Tavola rotonda: Autorità Portuale del Levante, la nuova sfida" co-organizzata con l'Associazione per la Qualità della Vita in data 28 febbraio 2008;
- "Mediterre-terra, acqua e fuoco" svoltasi a Bari dal 7 all'11 maggio 2008;
- "8ª Fiera del Levante in Albania" a Tirana dal 20 al 23 maggio 2008;
- "SIL – Salone internazionale della logistica" a Barcellona (Spagna) dal 3 al 6 giugno 2008;

- 3ª edizione dello "SCACR – International Short Course and Workshop on Applied Coastal Research" organizzata a Lecce dal 2 al 4 giugno 2008;
- "Missione commerciale-imprenditoriale" in Ucraina dall'11 al 14 giugno 2008;
- "COSTLAB 08" – Second International Conference on the Application of Physical Modelling to Port Coastal Protection a Bari dal 2 al 5 luglio 2008;
- Seminario organizzato con Federmobilità e dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia l'11 luglio 2008;
- Conferenza di presentazione, il 16 luglio 2008, dell'opuscolo multilingue, destinato agli autotrasportatori dei Paesi dell'Est Europeo, contenente norme, raccomandazioni ed informazioni utili per la sicurezza alla guida degli automezzi;
- Convegno studio, "PIAANC Mediterranean Days of Cost and Port Engineering", svoltosi a Palermo il 7-9 ottobre 2008;
- "City logistics expo – intermodality" a Padova dal 27 al 29 novembre 2008;
- "SeatradeMed Cruise shipping convention" a Venezia dal 9 all'11 dicembre 2008.

L'Autorità portuale, con comunicati e conferenze stampa, ha pubblicizzato e sostenuto le iniziative imprenditoriali degli operatori portuali. Sia nel 2007 che nel 2008, l'Ente ha collaborato con istituti scolastici di ogni ordine e grado, fornendo la massima disponibilità anche in occasione delle frequenti visite di scolaresche allo scalo barese.

L'ente riferisce di avere proceduto, nel biennio, al restyling del vecchio portale informatico, oltre che alla creazione nuovi domini, che affiancano il classico dominio del portale internet; in particolare, di avere provveduto, nel 2008, ad una puntuale attività di aggiornamento delle informazioni presenti sul sito internet, relative alle navi presenti in porto e agli orari di arrivo e partenza di tutte le navi passeggeri.

L'Ente, in collaborazione con la sede locale dell'Associazione dei Marinai d'Italia ha partecipato inoltre ad iniziative per il recupero della memoria storica del Porto di Bari.

Di seguito, per ciascun esercizio in riferimento, è riportata la spesa impegnata per le iniziative rientranti nello svolgimento dell'attività promozionale.

Come può dedursi dai dati del prospetto, la spesa per tale attività è andata sensibilmente aumentando nel 2008, rispetto ai due esercizi precedenti.

2006	**2007**	**2008**
18.008	19.581	49.819

6.2 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione

Come già in precedenza riferito, il processo di graduale sviluppo dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, avviato nel 2006 con la devoluzione dell'intero gettito delle tasse portuali e proseguito nel 2007 con l'attribuzione del gettito della tassa erariale e della tassa di ancoraggio, ha comportato che, a partire da tale anno, siano stati soppressi i capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinati al finanziamento delle opere di manutenzione ordinaria.

A tali opere, che, come è noto, riguardano la pulizia degli specchi d'acqua delle aree portuali, degli arenili e delle scogliere, la manutenzione degli impianti elettrici di pubblica illuminazione e le relative spese di fornitura dell'energia elettrica ha provveduto con risorse proprie l'Autorità per i tre porti di Bari, Monopoli e Barletta; le spese per la manutenzione ordinaria ammontano nel biennio considerato, rispettivamente ad € 756.633,41 nel 2007 e ad € 894.806,32 nel 2008. La spesa relativa a tale ultimo anno è così ripartita: Porto di Bari € 691.396,38, Porto di Barletta € 180.424,50, Porto di Monopoli € 22.985,44.

Per la manutenzione straordinaria delle parti comuni è stato invece istituito presso il Ministero delle infrastrutture un fondo perequativo di 50 milioni di euro, da ripartire annualmente tra le Autorità portuali.

Per la manutenzione straordinaria l'Autorità portuale ha eseguito numerosi interventi riguardanti i porti di Bari, Monopoli e Barletta, per i quali risultano impegnati, rispettivamente, euro 796.185,29 nel 2007 e euro di € 506.081,69 nel 2008, quest'ultima così ripartita: Porto di Bari € 332.625,98, Porto di Barletta € 36.259,28, Porto di Monopoli € 137.196,43.

L'Autorità ha impiegato per tali opere risorse proprie, non avendo fatto ricorso, come riferito, al Fondo perequativo.

Per ciò che concerne le opere di grande infrastrutturazione, che, come precisato dall'art. 5, comma 9 della legge n. 84 del 1994, riguardano le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali, le principali opere finanziate e le relative fonti di finanziamento sono riportate nelle schede relative al programma triennale delle opere pubbliche 2007/2009 e nelle schede contenenti gli aggiornamenti annuali del programma, di cui si è precedentemente detto.

La disponibilità di finanziamenti già assegnati all'Autorità portuale non copre integralmente le necessità previste per l'attuazione degli interventi che si intendono avviare e in parte completare; conseguentemente, come risulta dalla Relazione annuale 2008 del Presidente dell'Autorità portuale, alla quale si fa rinvio, gli interventi di grande infrastrutturazione che non sono ancora in fase esecutiva sono stati distinti per ordine di priorità.

Nel 2007 è stata realizzata, sull'area Marisabella, la predisposizione di strutture di accoglienza dei passeggeri in transito da utilizzare sia nel periodo estivo che nel periodo natalizio.

Le spese sostenute complessivamente sono ammontate a € 796.185.

L'intervento per i lavori di costruzione di blocchi servizi nelle aree di sosta della Banchina Massi e delle banchine della Darsena di Levante è finalizzato al miglioramento delle strutture a servizio dei passeggeri in arrivo e in partenza da/per l'Albania.

Il progetto ha registrato una spesa di € 800.000 finanziata con fondi dell'U.E., nell'ambito del P.I.C. INTERREG III Italia-Albania (convenzione con la Regione Puglia del 22 marzo 2005).

Il contratto di appalto è stato sottoscritto in data 15 giugno 2005; i lavori sono stati ultimati.

La riqualificazione del Molo Pizzoli dovrà essere attuata in più fasi, secondo la disponibilità delle aree e delle occorrenti risorse finanziarie.

Il costo complessivo dell'intervento è di € 34.800.000, mentre quello del primo lotto funzionale, che consentirà di disporre dei fabbricati per uffici, depositi e provveditoria marittima è di € 31.439.593, finanziato con i piani di utilizzo mutui di cui alla legge n.413/98.

Dal punto di vista edilizio è in corso la verifica della conformità urbanistica secondo la procedura regolata dall'art. 81 del D.P.R. 616/1977 e dall'art.3 del D.P.R. 383/1994.

Dalle relazioni annuali 2007-2008 si rileva che i lavori hanno subito un rallentamento in quanto l'Agenzia delle Dogane, che dovrebbe essere uno dei beneficiari degli edifici, non ha confermato l'iniziale interesse, in precedenza manifestato; ciò comporta la necessità di un aggiornamento del progetto definitivo.

I lavori per la realizzazione dei piazzali della Darsena di ponente, prevedono la costruzione di due moli, dei quali uno costituisce l'allargamento del molo di ridosso della Darsena di Levante e l'altro incorpora il vecchio molo foraneo.

I lavori, appaltati ed avviati nel secondo semestre 2005, sono stati ultimati con largo anticipo rispetto al termine ultimo contrattuale fissato per il 20 marzo 2010.

Il costo complessivo dell'intervento è di € 23.322.698, 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 luglio 2002.

Per la realizzazione del Terminale Asse Nord-Sud con raccordo ferroviario dell'area Marisabella, l'ente riferisce di avere esperito la procedura di appalto-concorso e di essere addivenuto all'aggiudicazione provvisoria, alla quale è seguita l'indizione di una Conferenza dei servizi, finalizzata all'acquisizione dei necessari pareri, autorizzazioni e nulla-osta sul progetto esecutivo presentato dal concorrente.

L'intervento in questione è basato su un Accordo di programma che ha comportato una variante urbanistica al Piano Regolatore Generale di Bari; pertanto, l'aggiudicazione definitiva presuppone la necessaria previa approvazione di una nuova variante urbanistica.

L'impegno finanziario ammonta ad € 21.691.189 ed è garantito dai seguenti finanziamenti: € 14.278.292, inseriti nel programma Triennale 2003-2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; € 6.197.482 a carico del Comune di Bari; € 1.215.414 a valere sul netto ricavo dei mutui stipulati in base alla legge n. 413/98.

I lavori di ampliamento dei piazzali della Darsena di Levante tra il II e il III braccio del molo foraneo sono finalizzati all'incremento dell'operatività delle banchine, attraverso la realizzazione di tre nuovi accosti, da destinare al traffico merci.

Il costo stimato dei lavori è di circa € 14.000.000 e tali interventi sono stati inseriti nell'aggiornamento del Programma Triennale opere marittime 2005-2007, elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in attuazione dell'art.1, comma 3, del D.M. 9 giugno 2005 n. 1021, approvato con D.M. n.6172 del 31 dicembre 2005.

Per rendere più efficace l'utilizzo delle nuove Banchine della Darsena di Ponente occorre che sia migliorata l'infrastruttura con particolare riferimento alla possibilità di ormeggiare più navi in qualsiasi condizione meteomarina.

I lavori, in via di ultimazione, come risulta dalla Relazione annuale 2008, hanno un costo complessivo di € 1.700.000, in parte finanziati con fondi del PON Trasporti 2000/2006 ed in parte con i fondi rivenienti dai mutui stipulati in base alla legge n.413/98.

I lavori di ampliamento delle banchine del Molo S. Cataldo consistono nella creazione di due accosti per navi traghetto o ro-ro oltre che nell'approfondimento dei fondali.

Il progetto definitivo predisposto dall'Autorità portuale è stato esaminato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. ed approvato con voto n. 299 del 5 luglio 2002.

Reperito il finanziamento totale di € 15.493.707,00 nell'anno 2002 (Delibera C.I.P.E. n.143 del 6 agosto 1999), è stato siglato il Protocollo d'Intesa che ne disciplina l'erogazione.

Nel 2003 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.

Il molo, adeguatamente ampliato ed attrezzato, può 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 escludendo attività di carico e scarico merci o mezzi pesanti.

Per ciò che concerne le c.d. autostrade del mare, che si inseriscono nel contesto di politiche comunitarie e nazionali orientate alla riorganizzazione di un articolato sistema logistico dei trasporti, attraverso la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (ferroviarie, stradali, aeroportuali e portuali) tra loro integrate, che beneficiano di sostegni finanziari statali e comunitari (Ecobonus e Progetto Marco Polo) il Porto di Bari costituisce una tappa fondamentale della costituenda "Autostrada del mare", rappresentando il naturale crocevia con le principali realtà portuali dell'opposta sponda adriatica e costituendo, inoltre, il terminale del Corridoio n.8 (Varna-Sofia-Skopje-Durazzo).

La Regione Puglia ha stipulato, nel dicembre 2005, un protocollo di intesa con RAM Spa per la definizione di un Master Plan delle "Autostrade del mare" in Puglia. Nel piano, l'infrastruttura che meglio si presta a tale destinazione è la colmata di Marisabella, il cui completamento, a giudizio dell'Autorità, è di vitale importanza se si vuole potenziare l'intermodalità e dirottare i mezzi pesanti verso la direttrice adriatica per via marittima.

Per ciò che concerne più specificamente i problemi della sicurezza, secondo quanto riferito, sono stati elaborati due differenti piani di Security, per l'area commerciale e per l'area passeggeri. Nel biennio 2007/2008 in esame sono stati eseguiti numerosi interventi di attuazione dei suddetti piani, tra i quali si segnalano quelli relativi all'area del Molo S. Vito, interessata dal traffico con i Paesi extra U.E. e quelli relativi al Molo di ridosso e della Banchina deposito franco, dove vengono svolte le attività relative ai collegamenti con la Grecia ed alle crociere.

L'ente riferisce inoltre di avere provveduto alla realizzazione di un impianto di videosorveglianza dell'accesso della Port facility Molo di ridosso e un altro con segnalazione acustica dei cancelli delle vie di fuga del terrazzo del 1° piano della Stazione marittima passeggeri (port facility Molo San Vito).

La copertura finanziaria di detti interventi è assicurata dal finanziamento di € 5.000.000 disposto con D.M. del 25 febbraio 2004.

Relativamente ai Porti di Barletta e di Monopoli dalla documentazione acquisita in fase istruttoria si rilevano i seguenti elementi.

Porto di Barletta: nel 2008 l'Autorità Portuale ha predisposto il nuovo Port Facility Security Plan (PFSP), entrato in vigore il 1° ottobre 2008; questo ha reso necessari lavori di adeguamento delle infrastrutture portuali, tra cui la realizzazione di due nuovi posti di controllo e un aggiornamento della viabilità. Complessivamente al 31 dicembre 2008 per i lavori di adeguamento al nuovo PFSP completati, sono stati spesi € 23.697; mentre, dal 1° ottobre al 31 dicembre 2008, per l'affidamento dei servizi di controllo ai varchi e di monitoraggio dell'area portuale sono stati spesi € 72.607,17.

Porto di Monopoli: nel 2008 sono stati predisposti due distinti PFSP, uno per l'area passeggeri e uno per quella commerciale, entrambi entrati in vigore il 16 giugno 2008.

Per i soli lavori di adeguamento al nuovo PFSP completati, sono stati spesi € 18.254.

Per servizi di controllo ai varchi e monitoraggio dell'area portuale, dal 16 giugno al 31 dicembre 2008, sono stati spesi € 170.483,87.

Nel complesso, quindi, le spese per lavori di Security nel 2008 sono ammontate: per il Porto di Bari a € 137.593,16; per il Porto di Barletta a € 15.700,00; per il Porto di Monopoli a € 18.254,16.

6.3 Attività autorizzatoria e gestione del demanio marittimo

Con D.M. dei Trasporti del 19 novembre 2007, la circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Bari è stata ampliata ai porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli. La gestione del demanio di detti porti, fatta eccezione per quello di Manfredonia, è divenuta operativa da gennaio 2008, con l'acquisizione da parte dell'Autorità degli atti amministrativi relativi alle pratiche demaniali dei suddetti porti.

Nel corso del 2007 sono state rilasciate n.6 nuove concessioni, mediante licenze (canoni per complessivi € 41.000,00); sono state rinnovate n.25 licenze e

rilasciate n.63 autorizzazioni in favore di Imprese portuali, per il deposito temporaneo di merci in banchina.

Al 31 dicembre 2007 erano in atto complessivamente 91 concessioni e risultavano pervenute n.17 domande (n.6 accolte – n.4 respinte – n.7 istruttoria).

Il formale passaggio di consegne ha consentito l'amministrazione dei beni demaniali marittimi compresi nella nuova circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale del Levante.

Nel corso del 2008 sono state rilasciate per il Porto di Bari n. 16 nuove concessioni mediante licenze e rinnovate n.4 licenze; al 31 dicembre 2008 erano in atto 95 concessioni e sono state rilasciate 58 autorizzazioni in favore di Imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina.

La possibilità di rilasciare nuove concessioni di un certo rilievo nell'ambito del porto di Bari, è condizionata, secondo quanto riferisce l'Autorità, al completamento dell'ansa di Marisabella, alla realizzazione della Darsena di Ponente nonché all'esecuzione degli interventi di riqualificazione del Molo Pizzoli e della Darsena Massi.

Per il Porto di Monopoli è stato stipulato con il Comune un atto di sottomissione per la realizzazione di un'area polifunzionale sita in località Punta del Tonno. I lavori relativi risultano ultimati.

L'Autorità portuale ha rilasciato concessione demaniale marittima all'Impresa appaltatrice dei relativi lavori allo scopo di realizzare la pavimentazione ed il percorso sul Molo Margherita.

Nel corso del 2008 l'Ente ha promosso la procedura per una modifica tecnica al punto di identificazione della circoscrizione territoriale.

Al 31 dicembre 2008 erano in atto 22 concessioni.

Per il Porto di Barletta l'Ente riferisce che ancora nel 2009 è 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.

Nel corso del 2009 sono pervenuti i pareri favorevoli dell'Agenzia del Demanio e del Comune, mentre mancano i pareri richiesti dalla Capitaneria di Porto di Molfetta al Provveditorato Regionale OO.MM. di Puglia e Basilicata. Risulta rilasciata l'autorizzazione dell'Agenzia delle Dogane ex art. 19 del D.Lgs. n. 374/90 limitatamente ad una parte del progetto.

Al 31 dicembre 2008 erano in atto 42 concessioni e sono state rilasciate n. 39 autorizzazioni in favore di imprese portuali per il deposito temporaneo di merci in banchina.