

XXIV CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

ORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI MARITTIMI E INFRASTRUTTURE DELLE RETI PORTUALI NEL BACINO DEL MEDITERRANEO: IL CASO DI BARI

Vito A. CARULLI

Dipartimento di Scienze Geografiche e Merceologiche, Facoltà di Economia, Università degli Studi di Bari, via C. Rosalba 53, 70124, Bari

SOMMARIO

Nell'epoca contemporanea il complesso sistema dei trasporti marittimi sta subendo trasformazioni rapide e profonde, tanto che la ricerca scientifica stenta a coglierne puntualmente i lineamenti fondamentali e le ripercussioni sull'organizzazione del territorio. La legge n. 84 del 28 gennaio 1994 sul *'Riordino della legislazione in materia portuale'*, che ha radicalmente mutato il quadro normativo e culturale della pianificazione delle aree portuali, ha istituito per i porti maggiori le Autorità portuali e per i porti rimanenti le Autorità marittime.

Nel presente lavoro esamineremo, in particolare, il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) 2001-2003 per il porto di Bari, che prevede opere infrastrutturali, attrezzature di servizio, allestimenti specifici e connessioni efficienti, sia verso l'avanmare del nodo portuale sia verso il retroterra. Pur non essendo ancora concluso il periodo di programmazione, gli obiettivi di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale inclusi nel P.O.T. sono stati realizzati quasi interamente e possiamo dire che l'immagine complessiva del porto – in passato negativamente caratterizzata dalla presenza di edifici fatiscenti, da zone di abbandono oltre che da una forte congestione del traffico – è nettamente migliorata.

Considereremo anche il ruolo di centralità che il porto di Bari potrà svolgere insieme agli altri porti pugliesi nell'area del Mediterraneo, nel Corridoio Adriatico e nell'apertura verso i Balcani e l'Oriente.

1. INTRODUZIONE

Il *porto* è “l’oggetto od organismo topografico più complesso sviluppatosi in conseguenza e in servizio dei traffici. La sua funzione originaria è di offrire uno spazio d’acqua al riparo dai venti e dai movimenti del mare, in cui le navi possono con sicurezza penetrare e procedere alle loro operazioni di carico e scarico, subire all’occorrenza le necessarie riparazioni, o semplicemente trovare un rifugio” (Toschi, 1959, pp. 319-320). Tale definizione ha alimentato, come nota Barbieri, due indirizzi di ricerca geografica tra loro complementari: l’uno teso all’esame del paesaggio portuale, a sua volta ripartito in regioni interne, generate dalle varie strutture; l’altro, funzionalistico, più preoccupato di considerare il porto “non tanto nella sua struttura materiale, bensì in ciò che serve, nel movimento che vi si svolge come nodo di traffico terrestre e marittimo” (Barbieri, 1959, p. 12).

Toschi ritenne, quasi intravedendo temi e problemi che avrebbero preso corpo più tardi, che, accanto all’idea di porto in senso stretto, dovesse albergare quella di porto in senso più largo, riferita anche alle aree occupate da attività commerciali e da trasformazioni industriali connesse con gli sbarchi e con gli imbarchi, e di porto in senso lato, considerando anche l’intero centro economico di cui esso fa parte.

In effetti, oggi, l’ambito portuale, pur inteso solo come strutture ricettive e relativi servizi, spesso si dilata molto, sia a mare sia sulla terraferma. A mare, i limiti sono materialmente visibili: dighe foranee, terminali avanzati, avamposti, isole d’acciaio, piattaforme artificiali, isole naturali attrezzate, ecc. Questi limiti danno luogo ad una gamma, complessa e varia, di organizzazioni in senso portuale degli specchi marini antistanti la costa. Non così agevole è la delimitazione sulla terraferma: qui, fasci di vie di comunicazione, nodi di smistamento, depositi, aree industriali, industrie disperse si intrecciano talora per decine di chilometri, formando un tessuto più o meno intensamente legato agli impianti portuali strettamente intesi; un tessuto che, comunque, può – e che per evidenti motivi deve – essere inteso come parte integrante del porto, nella misura in cui sorge in dipendenza di questo e diventa, a sua volta, fattore di sviluppo dell’economia portuale. Non bisogna dimenticare, infatti, che il paesaggio – considerato in senso geografico, cioè come la risultante dei rapporti tra ambiente e forme di utilizzazione – attesta stratificazioni di strutture (portuali, industriali, urbane e di trasporto), che costituiscono il riflesso, sul piano dell’assetto del territorio, delle varie fasi in cui si è articolato lo sviluppo economico.

“È, dunque, l’intera organizzazione territoriale, ivi compresa quella urbana, che va considerata, nella misura in cui essa è legata ai traffici marittimi” (Vallega, 1974, p. 58). Difatti, la navigazione marittima, avviata a partire dagli anni Sessanta verso un incalzante aumento delle dimensioni dei natanti e della loro specializzazione, sta producendo vistosi effetti sull’organizzazione degli spazi oceanici. Rotte e correnti di traffico nuove si aggiungono o si sostituiscono alle antiche; l’accresciuta velocità delle navi migliora la

produttività del trasporto; le tecniche specializzate determinano nuovi rapporti con i trasporti terrestri. Gli effetti si ripercuotono sulle strutture e sui servizi portuali, che non sempre riescono a tener dietro a questa febbrile evoluzione, e non si limitano agli aspetti più vistosi, ossia alle strutture ricettive, ma si estendono ai meccanismi più profondi e più sensibili dell'organizzazione portuale, cui si chiedono incrementi di produttività correlati con quelli in atto nelle economie industriali e nella navigazione. È ovvio, in questo quadro, che il porto dipenda molto più dalla navigazione marittima di quanto ne dipendesse in passato. Sono, in sostanza, i flussi delle merci varie, e soprattutto delle 'rinfuse', a determinare lo sviluppo di un porto moderno: se si concentrano su certi porti producono uno sviluppo esponenziale; se restano su standard tradizionali possono in qualche modo condizionare anche lo sviluppo industriale nel retroterra.

Organizzazione di spazi marittimi dell'entroterra e del porto stesso: emerge una sorta di sistema gerarchico, profondamente integrato, da considerare in una visione d'assieme, per cogliere interrelazioni tra gli elementi e i mutevoli effetti dei fattori che lo sorreggono. È da costatare che ambedue gli ambienti – spazi marittimi e spazi terrestri – possono avere funzioni e pesi diversi a seconda dei porti e a seconda delle epoche.

Lo stesso geografo francese Vigarié (1968) traccia un profilo schematico del diverso ruolo che la navigazione ed il retroterra hanno svolto, a seconda delle epoche, nei riguardi dell'organizzazione portuale. Mentre nel Medioevo i porti avrebbero avuto una 'dipendenza continentale', il rapporto si sarebbe ribaltato, a favore di una 'dipendenza oceanica', all'epoca delle grandi scoperte geografiche e delle politiche coloniali. La Rivoluzione Industriale avrebbe fatto rientrare i porti in una sostanziale 'dipendenza continentale'.

Vigarié (1987) elabora il concetto di 'trittico portuale' partendo dalla constatazione che le correnti di traffico attraversano in ogni caso i tre elementi del trittico (l'avanmare, il porto e il retroterra), e, infine, analizza l'insieme di cause che influenzano gli scambi giungendo alla definizione della dipendenza delle funzioni portuali. Quando il porto si sviluppa a causa della 'dipendenza continentale', allora assume funzioni di transito e industriali, in quanto organizza servizi connessi con il flusso delle merci o con le attività produttive localizzate nel porto (come vedremo per i porti di Taranto e, in parte, di Brindisi). Nel caso in cui il porto sia influenzato dalla 'dipendenza marittima' predominano le funzioni commerciali (è il caso del porto di Bari). Il concetto del trittico portuale rappresenta un modello interpretativo di grande importanza nell'ambito della geografia dei trasporti marittimi perché considera il porto come *trait d'union* tra il retroterra e l'avanmare. La sua elaborazione è basata sul fatto che le merci, inviate da un centro interno per essere spedite via mare, devono attraversare prima il retroterra, poi il porto ed infine l'avanmare.

Negli anni Settanta Vallega (1982), osservando le imponenti sollecitazioni che provengono agli spazi litoranei dall'evoluzione delle forme di umanizzazione legate al mare, introduce un nuovo elemento concettuale. È la regione marittimo-litoranea, la cui elaborazione è ispirata

dal riconoscimento di due tendenze che interessano l'organizzazione costiera: la progressiva riduzione degli spazi litoranei utilizzabili nel rispetto dell'equilibrio naturale e la conseguente ricerca di nuovi spazi disponibili attraverso l'avanzamento a mare delle strutture umane. Tali propensioni si esplicano nella realizzazione di strutture *off-shore* che rappresentano fisicamente la configurazione di quella direttrice di espansione perpendicolare alla linea di costa che, denominata dai geografi francesi *aménagement en profondeur*, si pone in antitesi a quella classica che interessava esclusivamente la linea di costa e che per questo motivo era chiamata *aménagement linéaire*.

Oggi, la situazione è indubbiamente più complessa che in passato. Occorre, infatti, sottolineare che, tra l'organizzazione dei retroterra e quella degli spazi marittimi, si stabiliscono legami molto stretti, giacché l'una e l'altra dipendono dalle scelte di stessi centri decisionali, che spesso intervengono, contestualmente nel campo industriale e in quello dei trasporti; legami che, com'è comprensibile, si ripercuotono sugli assetti portuali, ponendo in essere domande di strutture e di servizi, che, talora, tendono a trasformare radicalmente i tradizionali canoni e provocano forme nuove nell'organizzazione dei territori litoranei, grazie anche ad una nuova interpretazione del piano portuale.

2. LA PIANIFICAZIONE DELLE AREE PORTUALI

La legge n. 84 del 28 gennaio 1994 sul '*Riordino della legislazione in materia portuale*' ha profondamente mutato il quadro normativo e culturale della pianificazione delle aree portuali. Mentre in passato il piano portuale era sviluppato in modo settoriale ed autonomo rispetto al piano urbanistico, attualmente si è aperta una fase di maggiore interazione tra i due momenti operativi ed istituzionali.

Dall'unificazione d'Italia fino al 1984, i piani portuali di rilevanza nazionale sono stati di competenza del Ministero dei Lavori Pubblici che, attraverso gli uffici regionali del Genio Civile alle Opere Marittime, ne definiva i contenuti e ne gestiva l'attuazione. Il Regio decreto n. 3095 del 2 aprile 1885 ha fissato, per oltre un secolo, la classificazione dei porti¹.

¹ I porti sono di due categorie: a) categoria I: porti e spiagge che interessano la sicurezza della navigazione generale, e servono unicamente o precipuamente a rifugio, o alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato; b) categoria II: porti e approdi che servono precipuamente al commercio (art. 1). Questi ultimi si dividono in quattro classi: classe I: porti ed approdi situati a capo di grandi linee di comunicazione che per il loro movimento commerciale costituiscono interesse generale dello Stato; e quegli altri che, quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione, abbiano gli stessi requisiti che li costituiscono d'interesse generale dello Stato, e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore alle 250.000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio; classe II: porti ed approdi il cui movimento commerciale interessa soltanto ad una o ad alcune province, purché la quantità delle merci nei medesimi imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a tonnellate 25.000 in ognuno degli anni dell'ultimo triennio; classe III: porti ed approdi la cui utilità si estende soltanto ad una parte notevole di una provincia e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore a 10.000 tonnellate in ognuno degli anni dell'ultimo triennio; classe IV: tutti gli altri porti, seni, golfi e spiagge tanto del continente quanto delle isole non assegnati alle tre classi precedenti (art.2) (www.inputitalia.it).

Il decreto regio, del tutto incongruente, ha avuto effetti negativi sulla pianificazione urbanistica e portuale. Da un lato, ha sancito la netta separazione dell'attività pianificatoria dei comuni e quella del Ministero dei Lavori Pubblici, dall'altro, ha innescato la richiesta di molti centri costieri di entrare nella classe dei porti di interesse nazionale, al fine di poter accedere alle agevolazioni ed ai contributi dello Stato (Pavia, Di Venosa, 2000, pp. 60-61).

Solo recentemente, con la legge 84/94², si è avviato un processo di revisione della vecchia classificazione. La legge ha istituito per i porti maggiori 18 Autorità portuali³ (cui se ne sono aggiunte altre 4 tra cui, più recentemente, Gioia Tauro) e per i porti rimanenti le Autorità marittime. Mentre le prime sono organismi con personalità giuridica di diritto pubblico, le seconde restano fondamentalmente organismi statali incentrati sulle Capitanerie di porto (Ministero della Marina Militare e Ministero dei Trasporti).

Entrambi gli organismi gestiscono il demanio marittimo e il processo di privatizzazione dei servizi e delle operazioni portuali. Relativamente alla pianificazione delle aree portuali, solo nei porti maggiori si è verificato, tuttavia, un effettivo decentramento delle competenze statali; nei porti sedi di Autorità portuali i piani regolatori vengono promossi ed adottati direttamente. In particolare, l'adozione compete al Comitato portuale, un organismo orizzontale in cui sono presenti le amministrazioni centrali (Capitanerie di porto, Ministero delle Finanze, Ministero dei Lavori Pubblici), quelle locali (Regione, Provincia, Comune), gli operatori economici del porto (Camera di commercio, imprenditoria portuale, rappresentanze dei lavoratori). La composizione del Comitato portuale dovrebbe favorire il coordinamento dei momenti decisionali, il raccordo con la pianificazione urbanistica o territoriale, la concentrazione pubblico-privato ed un sostanziale snellimento delle procedure di approvazione.

L'adeguamento funzionale dei porti viene programmato ed attuato attraverso i piani operativi triennali (P.O.T.), articolati in piani annuali d'intervento e approvati dai Comitati portuali. Essi prevedono opere infrastrutturali, attrezzature di servizio, reti tecnologiche, allestimenti specifici e connessioni efficienti, sia verso l'avanzamento del nodo portuale sia verso l'entroterra.

² I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi: a) categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale (art. 4, comma 1). I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni: a) commerciale; b) industriale e petrolifera; c) di servizio passeggeri; d) peschereccia; e) turistica e da diporto (art. 4, comma 3) (suppl. ord. G. U. n. 28 del 4/2/1994).

³ È istituita l'Autorità portuale nei porti di Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, La Spezia, Livorno, Marina di Carrara, Messina, Napoli, Palermo, Ravenna, Savona, Taranto, Trieste e Venezia (art. 6, comma 1). A decorrere dal 1° gennaio 1995 è stata disposta l'istituzione delle Autorità portuali nei porti di Olbia, Piombino e Salerno. La legge stabilisce, inoltre, che possono essere istituite ulteriori Autorità in porti di categoria II, classi I e II, non compresi tra quelli di cui al comma 1, che nell'ultimo triennio abbiano registrato un volume di traffico di merci non inferiore a tre milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a 200.000 Twenty Feet Equivalent Unit (TEU) (art. 6, comma 8) (suppl. ord. G. U. n. 28 del 4/2/1994). Nel 1998 il soddisfacimento di questi requisiti ha consentito anche al porto di Gioia Tauro di dotarsi di Autorità portuale.

La legge 84/94 ha dato ai piani regolatori dei porti maggiori una nuova prospettiva: questi non si pongono più come semplici programmi di opere marittime ed infrastrutturali, ma vanno intesi come articolati e complessi processi di pianificazione e gestione.

Abbiamo, da un lato, una progressiva crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto; lo sviluppo del traffico container; l'incremento dimensionale delle navi; la ridistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, con la localizzazione del *transshipment* in pochi scali principali e la diffusione dei servizi *feeder*⁴; l'automazione sempre più spinta della gestione (fisica, amministrativa e doganale) dei contenitori; una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali; l'affermazione, infine, nella gestione dei moli container, di un gruppo ristretto di società multinazionali in grado di controllare gran parte del mercato. Dall'altro lato, un porto viene inteso non più come scalo terminale, ma come nodo di una rete intermodale complessa, estesa all'intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative ed ambientali del sistema urbano (Pavia, Di Venosa, 2000, p. 61).

Rispetto al passato, in cui il porto era un momento statico di sosta per lo scarico e l'imbarco delle merci, ora l'area portuale è sempre più anello di una catena trasportistica continua. La competizione non avviene solo tra i singoli porti, ma, assieme ad essi, entra in gioco l'intero territorio che li circonda, con il suo potenziale intermodale e di servizio. I porti devono, quindi, costantemente adeguarsi alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni; di qui la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente.

Il porto, come nodo complesso, articolato al suo interno in aree funzionali, è connesso, a sua volta, con altri nodi: con la città stessa, con i nodi trasportistici distribuiti sul territorio, con le aree produttive. Esso si pone, oggi, come la rete infrastrutturale di dimensione territoriale che interagisce in modi specifici con le diverse realtà locali.

Sono l'intersezione, l'incontro, il grado d'integrazione con le reti insediative, ambientali e produttive a caratterizzare l'identità e l'efficienza della rete portuale; una rete, che per la sua dimensione sovraregionale, apre il porto al mondo ed al circuito della globalizzazione. Nello stesso tempo, il suo rapporto con la rete insediativa restituisce all'area portuale il radicamento con il luogo e la misura del tempo. In questo modo, tra città e porto si stabilisce un nuovo dialogo, in cui le aree portuali possono restituire alle urbanizzazioni contemporanee nuove centralità e nuovi ambiti progettuali per il loro riordino funzionale e quantitativo.

Tra la città ed il porto, soprattutto nelle aree portuali di più antica formazione, ci sono aree di margine in cui le attività portuali sono più compatibili con quelle urbane (stazioni marittime, uffici direzionali, servizi, ecc.). Tali aree, pur facendo parte del sistema portuale (e del

⁴ Sistema di smistamento della merce (lett.: raccordo) da un centro in cui essa viene raccolta. In campo marittimo esso si verifica quando vettori per trasporti su lunghe distanze fanno capo a un porto ove le merci vengono trasferite su navi di minore portata (*feeder ships*) e trasportate agli altri porti. Questo schema organizzativo si sta imponendo soprattutto nel trasporto di container, ma si delinea anche in altri campi, e produce una gerarchia funzionale tra i porti interessati: ai vertici della piramide gerarchica si pone il porto cui fanno capo le linee di navigazione; alla base i porti periferici cui vengono smistate le merci su rotte di cabotaggio (Vallega, 1984).

demanio marittimo), sono oggettivamente ambiti di grande attrattività per funzioni commerciali, culturali e del tempo libero. Esse sono spazi di sovrapposizione e di integrazione in cui si addensano le nuove centralità urbane.

Oggi si pensa ad un piano regolatore che definisca strategicamente le diverse parti funzionali del porto, definendo il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di sovrapposizione con le attività urbane, le direttrici di connessione con la città ed il territorio. Si hanno un piano portuale più contenuto e specialistico ed una serie di programmi integrati per le aree di sovrapposizione, per gli spazi di innesto con la città, per le interconnessioni tra il porto ed i nodi trasportistici territoriali.

Nel presente lavoro esamineremo da vicino il Piano Operativo Triennale (P.O.T.) 2001-2003 per il porto di Bari, che prevede opere infrastrutturali, attrezzature di servizio, allestimenti specifici e connessioni efficienti, sia verso l'avanmare del nodo portuale sia verso il retroterra. Gli obiettivi di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale inclusi nel P.O.T. sono stati realizzati quasi interamente, pur non essendo ancora concluso il periodo di programmazione. Ciò ha consentito un netto miglioramento dell'immagine complessiva del porto, che in passato era negativamente caratterizzata dalla presenza di edifici fatiscenti, da zone di abbandono oltre che da una forte congestione del traffico.

Considereremo anche il ruolo di centralità che il porto di Bari potrà svolgere insieme agli altri porti pugliesi nell'area del Mediterraneo, nel Corridoio Adriatico e nell'apertura verso i Balcani e l'Oriente.

3. IL PORTO DI BARI

Nel corso della storia, Bari ha avuto tre porti: quello antico e medievale sino al XV secolo, quello moderno dal XVI al XIX secolo e quello attuale, detto 'porto nuovo'.

È stato Tito Livio a dare la prima testimonianza scritta dell'esistenza di un porto a Bari, con funzione di base navale inserita nel sistema difensivo dei Romani. I resti di una cinta fortificata risalente al IV secolo, confermano la nascita di Bari come 'municipium' a tutti gli effetti, aspetto che consente allo scalo di rivestire un rilevante ruolo nell'economia degli scambi sulle rotte adriatiche. Tuttavia, il traffico commerciale non raggiunge mai i livelli degli altri porti del basso Adriatico.

Solo nel IX secolo, dopo la riconquista bizantina, con l'istituzione del Catapano, Bari acquista rinnovata importanza.

Con Federico II di Svevia, si avvia la progettazione e la costruzione del nuovo grande porto che, comprendendo tutta l'insenatura antistante la città, giunge sino alla piccola penisola di San Cataldo, da cui prende il nome. Bisogna però aspettare il 13 maggio del 1855 per assistere alla posa della prima pietra del nuovo porto, che viene intitolato a San Nicolò Magno (Trizio, 1994).

Il porto di Bari - lat. 41°08'17"N, long. 16°50'40"E - sorge a Nord-Ovest della Città 'Vecchia' ed è limitato, a ponente, dal molo San Cataldo (639 m) e, a levante, dal nuovo molo Foraneo (2.640 m) (fig. 1).

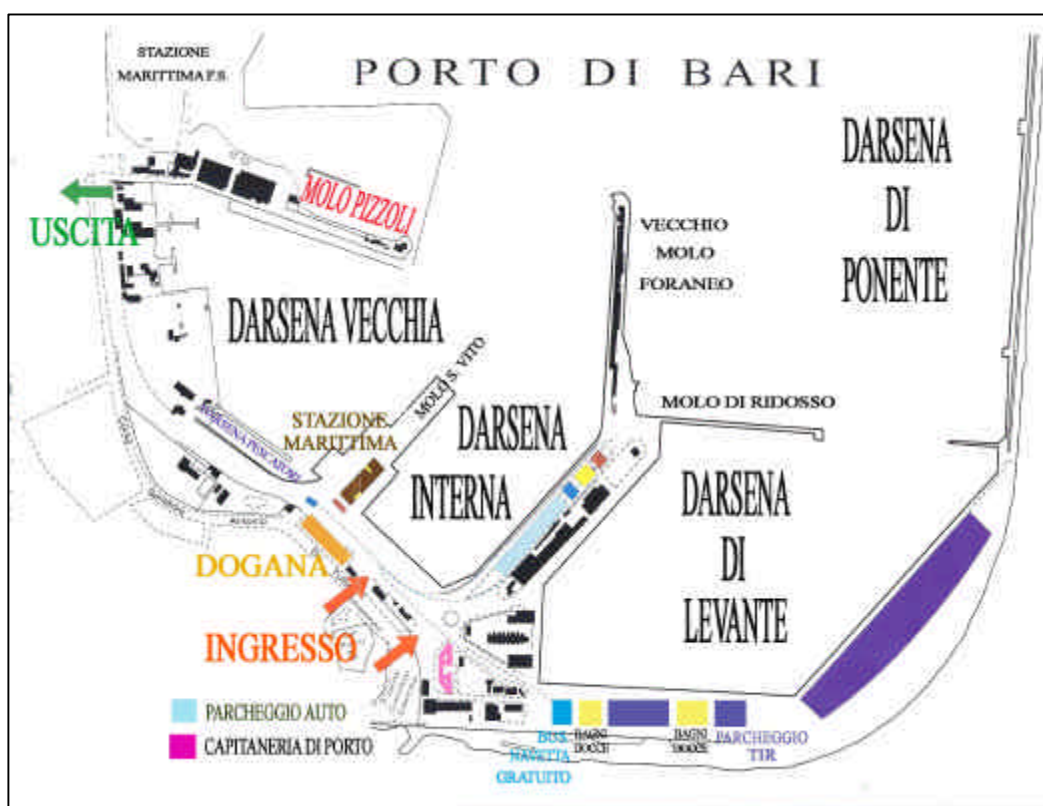


Figura 1 Carta del porto di Bari

È polivalente per vocazione e garantisce il soddisfacimento di ogni esigenza operativa; infatti, nell'ambito del bacino (pari a circa 285 ettari) sono presenti varie tipologie di banchine:

- Banchine attrezzate per ogni tipo di traffico commerciale (rinfuse solide e liquide, container, merci in colli, prodotti siderurgici, prodotti della foresta, ecc.);

- Banchine al servizio di navi traghetto *roll on-roll off*⁵;
- Banchine per navi da crociera e relative sistemazioni per i croceristi (Stazione marittima passeggeri, Terminal crociere);
- Banchine attrezzate per la commercializzazione e la lavorazione della pesca atlantica;
- Banchine al servizio della custodia di animali vivi (stalla per equini e bovini, sia in importazione che in esportazione, con una capienza di 1.000 capi).

Le dimensioni delle suddette banchine operative sono di:

- m 1.350 con fondali tra i 17 e i 37 m per tutte le operazioni commerciali;
- m 175 con fondali di 30 m per operazioni riservate ai silos per cereali;
- m 560 con fondali tra i 10 e i 24 m per navi traghetto passeggeri;
- m 380 con fondali tra i 18 e i 19 m per navi stalla;
- m 1.000 con fondali di 40 m in corso di realizzazione.

Ampi piazzali (260.000 mq), immediatamente a ridosso degli accosti operativi, consentono l'agevole stoccaggio delle merci; in prossimità di tali aree, è stato realizzato un nuovo impianto di pesatura da 80 tonnellate.

Sulla banchina 15 una torre mobile ed un complesso organizzato di silos, capace di oltre 25.000 tonnellate, assicurano la movimentazione dei cereali.

L'operatività delle banchine commerciali, che sviluppano una lunghezza pari a 2.500 m, è assicurata da gru elettriche su rotaia da 3 a 24 t, da autogru gommate e cingolate da 30 a 120 t e da *forklift* da 3 a 42 t.

Un terminal cementi opera sul terzo braccio del molo Foraneo.

Al termine dei lavori in corso per realizzare la colmata di Marisabella nell'area Sud-Ovest del bacino si disporrà di ulteriori 1.100 m di banchine con fondali di 12,5 m oltre a 400.000 mq di spazi per deposito merci e sosta di veicoli (www.porto.bari.it).

È soprattutto di tali spazi che necessita il porto di Bari che, a motivo della sua posizione geografica, ha un traffico eminentemente di collegamento *roll on-roll off* con l'opposta sponda adriatica.

Con un'area così vicina, che comprende paesi quali Croazia, Federazione Jugoslava, Albania, Romania, Bulgaria e Moldavia, il raggio d'azione del porto di Bari, che giunge sino alla Turchia europea, ha un totale di circa 70 milioni di abitanti potenzialmente legati all'economia pugliese. Di questi, attualmente 20 milioni (montenegrini, serbi, albanesi, bosniaci e macedoni) hanno già rapporti diretti e indiretti con le economie barese e pugliese e sono già consumatori di prodotti provenienti da tali economie, o, comunque, provenienti dalla Puglia; inoltre, essi ambiscono ad acquistarli direttamente e farebbero ogni sforzo economico per realizzare ciò, ove non fossero scoraggiati dall'imposizione del visto di entrata nel nostro Paese, introdotto al termine del lungo embargo applicato durante la guerra jugoslava.

⁵ Solitamente impiegato nella forma abbreviata *ro-ro* (lett.: rotolare dentro - rotolare fuori), indica una nave attrezzata in modo che la merce possa essere sbarcata e imbarcata da nave a banchina e viceversa, ricorrendo a rimorchi trainati da motrici o da altri mezzi di trasporto su gomma (Vallega, 1983).

Un altro elemento che, nel prossimo futuro, permetterà al porto di Bari di configurarsi come un vero porto internazionale, è rappresentato dall'ampliamento della zona franca⁶, attualmente ubicata sul vecchio molo Foraneo con una capienza di 5.000 mq.

Nel porto di Bari sono presenti diversi servizi tra cui i *mezzi meccanici* di proprietà privata, che risultano concessionari dell'Autorità portuale; le *officine*, che effettuano lavori di riparazione ai mezzi meccanici o, comunque, alle navi; una *pesa pubblica* ubicata sulla banchina del I braccio del nuovo molo Foraneo e una *pesa privata* presso i silos; le *società e le ditte armatrici*, gli *agenti marittimi* e gli *spedizionieri* regolarmente autorizzati a svolgere le proprie funzioni.

Il porto di Bari è abilitato a compiere le operazioni sanitarie e veterinarie marittime. La sede del servizio sanitario del porto è ubicata nei pressi della Stazione marittima passeggeri. La Sanità marittima è dotata di un ambulatorio.

Le *linee di navigazione nazionali ed estere* sono assicurate, nell'arco dell'anno, dalle società *Adriatica di Navigazione*, *Albital Ferries*, *Builtwin Marittime*, *Flanmare Shipping*, *Hope Shipping*, *Jadrolinja*, *Linee Lauro*, *QualityLine* per l'Albania; *Marlines* e *Superfast Ferries* per la Grecia; *Poseidon Lines* e *Ventouris Ferries* per l'Albania e la Grecia; *Fortune Overseas* e *Transeuropa Lines* per il Montenegro; A.S.C. per l'Albania, il Montenegro e la Croazia.

Le compagnie crocieristiche che durante l'anno con diversa frequenza attraccano nel porto sono le società *Costa Crociere*, *Fred Olsen*, *M.S.C.*, *P. Deilmann Reederei*, *Swan Hellenic*.

Le *attrezzature per il traffico marittimo e commerciale* sono:

- la *Stazione marittima* ubicata alla radice del molo San Vito e gestita dall'Autorità portuale, fornita di tutti i servizi per i passeggeri e di box per le agenzie marittime;
- i *depositi allo scoperto delle merci* presso la banchina di levante e la banchina del II braccio;
- i *magazzini coperti*, i *capannoni*, le *tettoie*: in corrispondenza della banchina Deposito Franco, vi è un magazzino in muratura a due piani di proprietà della 'Depositi portuali S.p.a.' di Bari, con una superficie di 3.683 mq ed una capacità di 21.903 mc. La superficie totale recintata della predetta società è di 7.176 mq; sulla banchina del vecchio molo Foraneo è stata realizzata una stalla quarantenaria;

⁶ A titolo di chiarimento è opportuno sapere che vi sono due categorie di zone franche: 1. zone franche integrali; 2. zone franche di diritto comunitario. L'elemento fondamentale che caratterizza le prime è la loro posizione fisica rispetto al territorio doganale dell'Unione Europea; le zone franche integrali sono ubicate fuori da tale territorio e, quindi, godono di un vero e proprio regime di extraterritorialità doganale, anche se politicamente fanno parte degli Stati interessati. Oltre ad una particolare legislazione fiscale, l'extraterritorialità doganale comporta l'esenzione daziaria sulle merci immesse in consumo entro tali zone. Le zone franche di diritto comunitario sono, invece, caratterizzate dal fatto di trovarsi dentro il territorio doganale comunitario, e perciò godono di una extraterritorialità solo fittizia. Tale funzione giuridica di extraterritorialità doganale conferisce alcune peculiarità quali: a) l'alleggerimento di formalità doganali; b) il godimento di alcuni benefici fiscali. Nell'Europa Comunitaria sono già istituite ed operanti zone franche di diritto comune come ad esempio: a Barcellona, in Spagna; e a Copenaghen, in Danimarca. In Italia funzionano già i punti franchi di Trieste e Venezia, ai quali si sono aggiunti le zone franche, previste dalla legge n. 202 del 12 luglio 1991, di Genova, Napoli e Venezia. Il porto di Bari, secondo le intenzioni dell'Autorità portuale, è destinato a seguire la stessa scia (Angeletti, Costaglioli, 1995).

- i *silos*: a monte della banchina di Mezzogiorno, su un'area recintata di 11.000 mq, esistono due magazzini, ciascuno della superficie di 735 mq e della capacità di 5.000 t, nonché una batteria di 16 silos per cereali della capacità di 1.200 t ciascuno e 7 celle trapezoidali della capacità di 450 t ciascuna (per una capacità complessiva di 27.350 t) della società 'Silos Granari del Mezzogiorno S.p.a.';
- gli *scali di costruzione e di alaggio*: alla radice del molo San Cataldo, vi sono due scali navali a carrello su binari, in concessione a privati;
- i *magazzini per forniture navali*: nel porto di Bari, alla banchina Deposito Franco, è ubicato il deposito di forniture navali della ditta 'Cianciola'.

3.1.Opere di infrastrutturazione realizzate con i Piani Operativi Triennali

Negli ultimi anni si è lavorato per razionalizzare gli spazi operativi, rendere fluida la movimentazione intra-portuale e decongestionarne il carico sul tessuto urbano circostante, qualificare le capacità ricettive, elevando gli standard di qualità dell'accoglienza; si è puntato, inoltre, al potenziamento delle dotazioni infrastrutturali, attivando a tal fine molteplici canali di finanziamento, a livello comunitario e nazionale, oltre a valorizzare le risorse proprie, attraverso un'attenta gestione dei beni demaniali.

Si è instaurato un utile rapporto di collaborazione con il tessuto produttivo e le sue espressioni istituzionali, ben sapendo che lo scalo marittimo deve proporsi come una risorsa al servizio della crescita economica e commerciale nonché dello sviluppo turistico del territorio.

L'immagine complessiva del porto di Bari fino alla metà degli anni Novanta era senz'altro caratterizzata dalla presenza di edifici fatiscenti, da zone degradate e da una forte congestione del traffico. Grazie ai P.O.T. 1998-2000 e 2001-2003 che hanno ammodernato e potenziato le infrastrutture, si può dire che la situazione è di gran lunga migliorata.

Vediamo nel dettaglio le opere realizzate partendo da quelle inserite nel P.O.T. 1998-2000 (Autorità portuale di Bari, 2000).

È stata risistemata tutta l'area lungo la direttrice Nord di uscita dal porto, che prima costituiva un critico punto di strozzatura: si è provveduto ad abbattere l'ex Caserma dei VV.FF. ed altri ruderi, ad eliminare o interrare una parte del fascio di binari, in modo da utilizzare questi spazi per la sosta e la circolazione dei mezzi pesanti permettendo, così, un più ampio respiro al traffico intorno alla Stazione marittima e alla fuoriuscita di tutto il traffico portuale in direzione del varco Pizzoli.

L'intervento di maggior rilievo ha riguardato la realizzazione di una bretella stradale di circa 1 km, che collega il molo Pizzoli al corso Vittorio Veneto: ciò ha consentito di decongestionare le arterie cittadine dai notevoli volumi di traffico commerciale che fluiscono ora all'interno dell'area portuale.

Al fine di elevare sensibilmente gli standard di accoglienza e l'efficienza dei servizi per l'utenza, si è proceduto all'integrale ristrutturazione architettonica e funzionale dell'attuale Stazione marittima (fig. 2), che si presenta come una moderna struttura, dotata tra l'altro di una galleria commerciale di circa 900 mq, di un impianto di climatizzazione e di una avveniristica copertura per circa 600 mq del piazzale prospiciente l'ingresso principale, in modo da offrire un'adeguata protezione ai passeggeri, soprattutto nei momenti di massimo affollamento.



Figura 2 Stazione marittima

La 'Casa del Portuale' (fig. 3), un importante edificio degli anni Venti, è stato parzialmente ristrutturato con un intervento di recupero architettonico e funzionale, che ha voluto valorizzare, anche, il tratto di lungomare interessato; nell'immobile sono stati trasferiti gli uffici dell'Autorità portuale dotandola, così, di una definitiva e prestigiosa sede e liberando gli spazi al primo piano della Stazione marittima, che ospita la citata galleria commerciale arricchendo così il bilancio di una nuova e rilevante entrata.



Figura 3 Casa del Portuale

L'ex Palazzina Piloti, che costituiva un rudere abbandonato da anni e situato per di più lungo il fronte portuale con spiacevole impatto estetico, è stata radicalmente ristrutturata ed ospita uno sportello del Banco di Napoli, che si è aggiudicato la gara pubblica per il servizio di tesoreria, nonché l'Infopoint, il centro di informazioni turistiche del porto. L'area adiacente la Palazzina, risistemata con la realizzazione di zone a verde e pavimentazione in pietra naturale per la sosta dei passeggeri, ospita anche un ufficio postale i cui servizi risultano particolarmente utili per l'utenza portuale.

Sulla banchina Massi è stato costruito un Posto di Ispezione Frontaliero, struttura d'avanguardia che grazie alla sua dotazione di celle frigorifere risponde agli standard comunitari per il controllo dei prodotti destinati ai consumi alimentari provenienti da Paesi extra Ue e che attualmente ospita l'Ufficio del Veterinario.

È stato avviato un organico progetto di illuminazione di tutti gli spazi del porto, attraverso la collocazione di nuove torri-faro, a partire dai piazzali e dalle banchine della 'Mezzaluna', in modo da garantire l'ininterrotta operatività del porto nell'arco dell'intera giornata.

La politica di potenziamento infrastrutturale sta proseguendo con il P.O.T. 2001-2003 in modo da sostenere adeguatamente l'azione dell'Autorità portuale volta al consolidamento dei risultati già raggiunti ed all'acquisizione di nuovi traffici.

Il potenziamento infrastrutturale viene accompagnato da una politica di ulteriore miglioramento dei servizi portuali individuando soluzioni operative che consentano, nel breve termine, di accrescere l'efficacia nell'utilizzo delle risorse infrastrutturali esistenti, grazie ad un maggiore impiego della tecnologia. In particolare, occorre favorire il processo di trasferimento nel porto di logiche industriali per aumentare il grado di automazione delle operazioni portuali e, quindi, accrescerne la competitività e la redditività.

Sostanziali contributi della tecnologia sono necessari specialmente per rendere più fluido il passaggio delle merci dalla fase portuale alla distribuzione sulla rete di trasporto terrestre; ma occorrono anche sistemi avanzati per il controllo del traffico marittimo, nonché innovazioni per ridurre sensibilmente i tempi di movimentazione della merce. In particolare, occorrerà puntare ad opportune intese con gli Uffici della Dogana al fine di snellire e velocizzare al massimo le operazioni doganali anche allo scopo di garantire eguali condizioni di trattamento agli operatori che utilizzano il porto di Bari, evitando così l'anomala concorrenzialità tra scali indotta da una non uniforme applicazione delle disposizioni in materia doganale.

Si punterà, inoltre, a dotare al più presto il porto di un sistema di cablaggio per la trasmissione-dati a fibre ottiche in modo da prepararlo alla movimentazione di autovetture e container prevista nei programmi di sviluppo.

Sotto il profilo degli interventi di grande infrastrutturazione, l'attività svolta nel corso dell'anno 2002 riveste un'importanza strategica in ordine al futuro assetto complessivo dello scalo di Bari ed alle sue prospettive di sviluppo.

Nel corso dell'anno 2002 sono proseguiti i lavori di realizzazione del nuovo Terminal Traghetti e Crociere, affidati a seguito dell'espletamento di una gara pubblica nella forma dell'appalto integrato. I lavori hanno previsto il riutilizzo di un vecchio edificio demaniale che occupa 3.000 mq di superficie, distribuita su tre livelli, in cui hanno trovato collocazione tutti i servizi per i passeggeri e gli operatori: dai funzionali box per le operazioni di check-in ad un'ampia ed accogliente sala d'attesa, dalla nursery all'area shopping, dal sistema di video-informazione al ristorante con terrazza panoramica. L'entrata in funzione del Terminal ha coinciso con l'inizio della stagione crocieristica 2003. L'intera zona adiacente al Terminal è stata oggetto di interventi che contribuiscono ad elevare sensibilmente lo standard dei servizi offerti: basti pensare all'allestimento di un parcheggio custodito per le autovetture, alla realizzazione di una tensostruttura a doppia vela destinata a rendere più confortevole la permanenza all'esterno e la creazione di aree verdi (Autorità portuale di Bari, 2003).

La cronica carenza di approdi per i traghetti ha portato alla costruzione di due nuove grandi banchine di 800 m lineari, con piazzali di 70.000 mq e fondali di 12 m, destinate all'ormeggio contemporaneo di quattro navi traghetto veloci di ultima generazione ed a nuove ampie aree per la sosta degli automezzi in imbarco, consentendo una migliore agibilità del Terminal Traghetti e Crociere. Il progetto definitivo ha già ricevuto il parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. e dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. L'intervento prevede un impegno finanziario di circa 25 milioni di euro che è stato inserito nel Programma Triennale 2002-2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il molo San Cataldo, per la sua collocazione nell'ambito portuale, si presta agevolmente ad una celere movimentazione di navi ed automezzi per l'attività di cabotaggio per la quale il porto di Bari intende proporsi come uno dei punti di approdo sulla direttrice Catania-Venezia, in modo da rispondere alla domanda di traffico che interessa il versante adriatico. L'Autorità portuale, al fine di rendere meglio utilizzabili le infrastrutture del predetto molo, ha predisposto un progetto definitivo di ampliamento delle relative banchine, del valore di circa 15 milioni di euro, anch'esso approvato dal Comitato portuale e dal Consiglio Superiore dei LL.PP. ed incluso nel Programma Triennale 2002-2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al fine di aumentare la capacità ricettiva del porto e di migliorare le condizioni di navigazione al suo interno, si è proceduto ad appaltare i lavori di escavazione dei fondali in corrispondenza delle darsene vecchia, interna e di levante.

Inoltre, per garantire la piena funzionalità della banchina Sud del molo Borbonico, si procederà all'escavo sino a 8 m dei relativi fondali, mentre la banchina 'Mezzaluna' nella darsena di levante sarà dragata a 12,50 m per consentire l'ormeggio anche a navi transoceaniche.

La nuova area portuale di Marisabella prevede 400.000 mq di piazzali e 1.100 m di banchine. Essa costituisce un'infrastruttura di grandi potenzialità in grado di ospitare un importante

terminal-container, aree per lo stoccaggio di autovetture, insediamenti di tipo commerciale ed industriale, consentendo così al porto di operare un definitivo salto di qualità, di offrirsi, finalmente, alla crescente domanda internazionale di trasporto utilizzato con significative *chances* di competitività. L'Autorità portuale ha ottenuto la consegna della parte di colmata già realizzata, un'area di circa 140.000 mq non ancora banchinata, e, quindi, non fruibile per gli approdi, ma utile a soddisfare altre necessità operative del porto. Si è provveduto a predisporre il progetto esecutivo dell'impianto di illuminazione e dei sottoservizi dell'area di Marisabella, per un totale di circa 821.000 euro.

L'Autorità portuale ha provveduto ad affidare l'incarico per la redazione del progetto esecutivo di potenziamento del Posto di Ispezione Frontaliero, prevedendo una sopraelevazione di due ulteriori piani, per cui il manufatto risulterà complessivamente composto da tre piani fuori terra. L'opera, del valore di oltre un milione di euro, già appaltata, sarà ultimata entro il 2003. La struttura sarà destinata a soddisfare la domanda di nuovi spazi per gli uffici degli operatori portuali.

Inoltre, sono stati appaltati i lavori di raddoppio della bretella stradale esistente fra il molo Pizzoli e corso Vittorio Veneto, prevedendone il prolungamento, sull'area di Marisabella. L'opera, del valore di oltre un milione di euro, è stata successivamente completata con la realizzazione di un prolungamento fino a via E. Orlando dove si è provveduto anche alla costruzione di un portale di ingresso. Tale struttura, percorribile in entrambi i sensi di marcia, entrerà in funzione nel corso del 2003 e sarà dotata di appositi posti di controllo. Essa costituirà un'arteria di fondamentale importanza per l'ingresso e l'uscita dal porto consentendo di decongestionare dal traffico dei veicoli pesanti un importante tratto di lungomare, in attesa del completamento dell'Asse Nord-Sud.

L'Autorità portuale si sta impegnando a creare le condizioni, affinché la nuova area portuale sia dotata di un'idonea infrastrutturazione, in grado di collegarla, razionalmente, con il sistema dei trasporti a monte, sia stradali che ferroviari, e con il futuro Interporto che sorgerà in un sito attiguo al Parco Nord delle ferrovie.

Nel quadro di tale scelta strategica, l'Autorità portuale - in relazione al programma di finanziamenti per opere portuali, di cui alla legge n. 413 del 1998 - ha attribuito assoluta priorità al raccordo dell'area di Marisabella con l'Asse viario Nord-Sud, che costituisce un'essenziale direttrice di collegamento per la città di Bari e serve a decongestionare la viabilità urbana dell'intero traffico portuale.

Tale raccordo consentirà un diretto ed agevole collegamento del porto con il sistema autostradale in direzione Nord, eliminando nel contempo qualsiasi interferenza con il traffico cittadino.

In una necessaria visione intermodale, si è puntato anche alla razionalizzazione del collegamento ferroviario con il Parco Nord delle ferrovie e con l'attiguo Interporto. Si è proceduto pertanto alla stipula di un apposito Protocollo d'intesa con il Comune di Bari e le

Ferrovie dello Stato ed è stato predisposto il progetto preliminare sul quale sono stati, anche, acquisiti i pareri delle diverse Amministrazioni interessate in un'apposita Conferenza di servizi. L'opera, particolarmente complessa, prevede un tratto in galleria, un viadotto ferroviario e la regimazione delle acque che scaricano a mare.

Attraverso un'intesa con le F.S. è tornato nella piena disponibilità dell'Autorità portuale il fascio di binari che si snoda dal varco Pizzoli fino all'altezza della colmata di Marisabella e sul quale era ubicata la vecchia stazione di Bari Marittima.

Sono stati realizzati tre nuovi sporgenti, in corrispondenza del molo San Vito e della darsena interna, la cui finalità, è quella di migliorare l'operatività di questi spazi portuali e accrescere le possibilità di attracco dei traghetti, soprattutto, nei momenti di punta della stagione estiva.

È pienamente recuperato il vecchio molo Borbonico che delimitava a Sud il Gran Porto del 1855. Appoggiate a tale molo, negli anni Settanta, furono costruite le stalle per la sosta degli animali vivi in importazione, che non sono più utilizzate da lungo tempo. Tali strutture sono state realizzate in cemento armato per cui la loro demolizione sarebbe stata molto onerosa. Si è ritenuto, pertanto, di trasformarle ed ottenere, al loro interno, una serie di locali commerciali ricavando, altresì, una passeggiata coperta e due scale, che consentono l'accesso alla parte superiore del molo Borbonico per la fruizione totale degli spazi sia in periodo invernale che in periodo estivo; qui si è già collocata la nuova sede del 'Circolo della Vela' di Bari.

La prospiciente banchina consentirà l'ormeggio di navi passeggeri medio-grandi o navi traghetto miste di notevoli dimensioni, che potranno sfruttare lo sporgente in costruzione alla radice del molo, per lo scarico o il carico di autoveicoli.

Il progetto di capillare illuminazione delle aree portuali, già realizzato per la 'Mezzaluna', è stato completato con la sostituzione delle torri faro ormai obsolete situate sul molo San Vito, sulla banchina di levante e sulla banchina Capitaneria sino alla radice del molo Pennello (banchina 12) con nuove torri faro, con maggiori capacità luminescenti e a corona mobile per facilitarne la manutenzione.

4. OBIETTIVI E PROSPETTIVE FUTURE

L'Autorità portuale di Bari ha già stretto solidi rapporti con le altre Autorità portuali pugliesi (Brindisi e Taranto) al fine di promuovere una significativa attività di coordinamento. A conferma del clima di piena collaborazione, si colloca un'importante iniziativa congiunta, quale l'incontro, che ha avuto luogo a Bari il 24 novembre 1999, dei Presidenti dei tre Porti con le Segreterie regionali del comparto trasporti.

Il confronto, che ha visto, per la prima volta, presenti allo stesso tavolo i maggiori scali pugliesi e le organizzazioni sindacali, si è articolato intorno ad alcune tematiche di grande rilievo, proprio nell'ottica di una piattaforma logistica regionale, che intende collocarsi sul mercato con forti capacità competitive.

In questo contesto si pone anche la prospettiva di un allargamento dell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità portuale; da tempo è stata prospettata al Ministero dei Trasporti l'esigenza di allargare i confini dell'Autorità portuale almeno fino a Santo Spirito ed a Torre a Mare, in modo da includere tutto il lungomare cittadino; ciò consentirebbe una gestione unitaria delle concessioni demaniali sulla linea di costa in stretta connessione con la demanialità portuale.

Si può altresì approfondire la proposta, da tempo all'esame, di estendere la circoscrizione dell'Autorità portuale ai porti vicini di Barletta, Molfetta e Monopoli collegati ad importanti aree industriali la cui espansione è legata soprattutto all'apertura dei mercati frontalieri; senza nessuna volontà annessionistica, si potrà dunque ragionare insieme sul modo migliore di fare sinergia e di ottimizzare tutte le risorse.

Con lo sviluppo di un idoneo sistema di collegamenti i porti pugliesi potranno rappresentare le vie preferenziali di accesso per i mercati del Sud e Centro Europa, e di ciò sono già consapevoli le grandi multinazionali del settore che da tempo stanno investendo ingenti capitali nella portualità meridionale.

Di fondamentale importanza è anche il Piano Regionale dei Trasporti, approvato nel 2002, che recepisce i contenuti di programmazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. In esso i porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto vengono considerati di interesse nazionale.

Il porto di Taranto è riconosciuto come *hub di transhipment* di valenza internazionale, come porto industriale di riferimento per il comparto siderurgico, petrolifero e dei cementi e come porto commerciale a servizio dell'area più meridionale della regione. In tal modo Taranto non sarà più solo un "porto incontestabilmente urbano industriale a prevalente 'dipendenza continentale', legato essenzialmente all'attività del centro siderurgico, con l'esportazione dei manufatti" (Landini, Amoroso, 1985, p. 451). Dal 1998 è stato concesso per 60 anni l'uso del molo polisettoriale alla *Evergreen Marine Corporation* di Taipei, una delle maggiori compagnie di navigazione nel settore del trasporto dei container, che ha costituito la società Taranto Container Terminal (Tct), per realizzare attrezzature, impianti industriali e opere di servizio per un terminal *transhipment* per l'area del Mediterraneo e il Mar Nero e di un centro servizi per l'area industriale. La 'messa in valore' del molo polisettoriale innescherà un processo di diversificazione economica in comparti che vanno dall'agroalimentare alla meccanica, dall'elettronica alla logistica, creando un contesto economico più solido di quello attuale 'Ilva dipendente', legato alle caratteristiche economiche locali (Rinella, 2002, pp. 144-145).

Il porto di Bari viene considerato come terminale polifunzionale *roll on-roll off* e di cabotaggio internazionale e nazionale, come terminale crocieristico e come nodo di traffici *feeder* inter-adriatici e di collegamento con i porti *hub* del Mediterraneo, allargando, così, la

sua iniziale funzione di porto metropolitano a prevalente ‘dipendenza marittima’ (Landini, Amoruso, 1985, p. 455).

Il porto di Brindisi risulta essere un terminale *roll on-roll off* internazionale e nazionale e uno scalo *multi-purpose* in cui convivono funzioni industriali, di servizio (anche rivolte al trasporto passeggeri) e commerciali, proponendosi, in base all’accordo raggiunto con la ‘Freeport’ di Malta, sul mercato dei container, mobilitando al riguardo notevoli investimenti infrastrutturali, rafforzando la sua funzione di porto urbano industriale a ‘dipendenza mista continentale marittima’ (Landini, Amoruso, 1985, p. 445).

Il sistema della portualità regionale è composto anche da un insieme di altri porti di interesse regionale in cui già oggi è possibile svolgere alcuni servizi commerciali e/o di supporto alla produzione industriale: Manfredonia (FG), Barletta, Molfetta e Monopoli (BA), Otranto e Gallipoli (LE) (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, 2003).

Uno degli obiettivi primari è quello di restituire in pieno a Bari la sua storica funzione di ‘porto-ponte’ con l’opposta sponda adriatica e con i principali porti del Mediterraneo orientale. La collocazione geografica di Bari e della Puglia in generale, proiettate nel Mediterraneo sulle grandi direttrici intercontinentali, cioè nel fulcro del *pendulum* logistico *Far East Europa – America East Coast*, sta facendo emergere un nuovo ruolo della portualità regionale volto ad intercettare e convogliare verso i mercati europei, con un sensibile abbattimento dei costi e una forte accelerazione dei tempi della catena trasportistica, quote significative delle sempre più intense correnti di traffico marittimo che, muovendo dai Paesi dell’Est Asiatico, attraversano il Mediterraneo sulla rotta Suez-Gibilterra. Le politiche di integrazione tra Europa e Mediterraneo, il riposizionamento delle grandi correnti di traffico marittimo, il Corridoio Adriatico, l’apertura verso i Balcani e le vie di penetrazione in Oriente (i cosiddetti Corridoi transeuropei) attribuiscono allo scalo barese una centralità, che va adeguatamente messa a frutto, per farne il punto di snodo di una nuova regione *transadriatica*, con enormi potenzialità, che spazia dalla Croazia alla Serbia dal Montenegro all’Albania e alla Grecia.

Le politiche comunitarie e nazionali, come è noto, sono orientate alla riorganizzazione di un articolato sistema logistico dei trasporti che, attraverso *landbridge* e *seabridge*⁷, prevede la realizzazione di grandi opere infrastrutturali (ferroviarie, stradali, aeroportuali e portuali) tra loro integrate. Si tratta allora di delineare una strategia di ampio respiro che consenta al porto di Bari, non solo di cogliere le nuove opportunità di sviluppo, ma di consolidare quel forte

⁷ Per *landbridge* si intende “la relazione a grande distanza assicurata da treni-blocco di contenitori tra due percorsi marittimi intercontinentali” (De Fontgalland, 1980, p. 124). I treni, adibiti esclusivamente a questo tipo di trasporto, percorrono il segmento terrestre con regolarità e con velocità elevate, in modo da sintonizzarsi con i ritmi della navigazione di linea che fa capo ai porti terminali (Vallega, 1984). Per sottolineare il fatto che il ponte sia costituito da un percorso di tipo marittimo, è stata proposta una particolare denominazione specifica, quella di *seabridge* (Vallega, Fabbri, 1986). La differenza tra il *landbridge* e il *seabridge* sta nel fatto che mentre il primo si connette ai cicli di trasporto containerizzato, il secondo è connesso con segmenti di cicli di trasporto combinato, come nel caso delle navi *roll on-roll off*, per cui le unità di carico utilizzate sono poste su un modulo di supporto, attraverso il quale completano il viaggio quando il vettore termina il percorso al quale è destinato.

ruolo mediterraneo, o meglio 'euromediterraneo', che appartiene alla vocazione storica della città, da sempre essenziale tramite di comunicazione, lungo la dorsale adriatica, tra la Mittel-Europa e l'Oriente.

Il Corridoio Adriatico, che fa parte della pianificazione della rete transeuropea *T.E.N.* (*Trans European Network*) e paneuropea (*Pan European Network*), favorisce l'integrazione con le aree periferiche dell'Ue; può stimolare le attività di cooperazione transfrontaliera con i Paesi dell'opposta sponda adriatica e del Vicino Oriente; incentiva lo sviluppo di sistemi di trasporto intermodale; consente cospicui vantaggi economici e di tutela ambientale, privilegiando il trasporto via acqua, meno costoso e meno inquinante; garantisce ulteriori opportunità di crescita economica ed occupazionale per le aree interessate, valorizzando in particolare le risorse offerte dal turismo in ambiti territoriali che già hanno particolare vocazione in questo campo.

Sono anche forti le relazioni del Corridoio con diversi interporti di rilevanza nazionale ed internazionale, che rappresentano punti nodali di interscambio. Da qui, l'importanza di avviare la realizzazione degli interporti, ai quali è stato riconosciuto il carattere di infrastruttura di valenza nazionale: lungo l'asse interessato dal Corridoio Adriatico si situano gli interporti di Cervignano, di Venezia Porto Marghera, e, per quanto riguarda la Puglia, l'interporto di Bari e quello dell'area Ionico-salentina.

Il porto di Bari è una delle tappe fondamentali di questa costituenda 'autostrada del mare': rappresenta il naturale crocevia con le principali realtà portuali dell'opposta sponda adriatica ed è a sua volta il terminale del Corridoio n. 8 (Varna-Sofia-Skopje-Durazzo) (fig. 4).



Figura 4 Il Corridoio n. 8

Di non trascurabile rilievo è poi il Corridoio n. 5 (Trieste-Lubiana-Budapest-Kiev) recentemente completato dal progetto di una bretella verso l'Adriatico (Budapest-Sarajevo-Ploce); il previsto rilancio del porto di Ploce e il progetto di una transadriatica Zagabria-Ploce, via Bosnia occidentale, aprono nuove possibilità per lo scalo barese.

Enormi *chances* possono derivare oggi per l'Italia e in particolare per la Puglia dallo sviluppo del traffico crocieristico mediterraneo. Vi è poi la prospettiva di un accordo per il transito delle navi da crociera attraverso il Canale di Suez e quindi verso il Mar Rosso; in questo modo il Mediterraneo non sarà più un mercato stagionale ma annuale, assolutamente competitivo con l'offerta turistica dei Caraibi. I porti mediterranei stanno adottando politiche comuni per lo sviluppo dei traffici e un'intensa promozione; i principali scali si sono associati in *Medcruise* (Associazione dei Porti Crocieristici del Mediterraneo) a cui ha aderito anche lo scalo barese.

Lo sviluppo delle attività di cabotaggio marittimo, che è stato riorganizzato e liberalizzato dal regolamento n. 3.577/92 dell'Unione Europea, è una delle priorità del porto di Bari grazie alla morfologia della costa adriatica che offre molteplici punti di approdo e può senz'altro facilitare lo sviluppo di un reticolo di collegamenti che alleggerirebbe notevolmente il carico che oggi grava sulla dorsale terrestre, spostando quote significative di traffico dalla modalità di trasporto su gomma al vettore marittimo; oltre a far conseguire una sensibile riduzione dei costi energetici e dell'inquinamento ambientale, ciò potrebbe incentivare, in tutto il bacino adriatico, un forte interscambio commerciale.

5. L'INTEGRAZIONE TRA PORTO E CITTÀ: UN'OCCASIONE DI COMUNE CRESCITA

Negli ultimi decenni il porto di Bari, chiuso nei suoi confini, era stato vissuto dalla città quasi come un'appendice, una zona invalicabile cui avevano accesso solo gli addetti ai lavori o chi doveva frettolosamente imbarcarsi; il legame con Bari e i baresi si era sfilacciato così come il rapporto stesso tra la città e il mare.

Il rilancio in atto ha consentito alla comunità cittadina di percepire di nuovo il porto come una risorsa a forte valenza economica e sociale ed un cardine decisivo di quella rinascita urbana che è il segno distintivo e più qualificante dell'attuale Amministrazione comunale.

Il porto può, dunque, contribuire a migliorare la vivibilità cittadina ed accrescere gli spazi di fruibilità del tessuto urbano, in particolare del Borgo antico, che si è storicamente aggregato proprio intorno allo scalo marittimo, in una stretta contiguità fisica; sarebbe questo il modo migliore per ricongiungere la città al suo porto, rinvigorendo radici antiche ed innestando su di esse nuove prospettive di crescita.

Come sottolinea Soriani (1998), negli ultimi due decenni è andata crescendo l'attenzione dei gruppi locali (ambientalisti, comitati di cittadini, ecc.), degli investitori, dei pianificatori e dei soggetti pubblici per il possibile recupero del cosiddetto *waterfront* urbano, quella porzione di territorio che si affaccia sull'acqua (Vallega, 1992) e che spesso viene utilizzato come sinonimo di 'litorale'. "Caratterizzato dalla presenza dell'acqua che con il suo valore ricreativo-estetico rimanda, spesso, ad una eredità di passato marittimo, da emblema della

crisi urbana, oggi il *waterfront* si pone sempre più come risorsa potenziale, una sorta di capitale (anche simbolico) che può contribuire a migliorare la vivibilità cittadina e ad accrescere gli spazi di fruibilità del tessuto urbano a cui è legato da una stretta contiguità fisica” (Mimmo, Palma, 2002, p. 38).

Com'è accaduto in grandi città d'acqua europee, da Barcellona a Cardiff, a Genova, si tratta allora di riqualificare il *waterfront* portuale, di immaginare la caduta delle barriere doganali e, fisicamente, della stessa cancellata che recinge il porto, per tutta l'area contigua al Borgo antico, dal complesso di Santa Scolastica lungo la suggestiva via Venezia fino al centro murattiano della città, consentendo alla città di riappropriarsi di un grande spazio, che la proietti ancora di più sul mare e le permetta di fruire di un nuovo e grande contenitore a destinazione multi-funzionale: insediamenti per il tempo libero, luoghi di ritrovo e svago, punti di ristorazione, strutture per eventi culturali. In tal modo si darebbe seguito al processo di riqualificazione della Città 'Vecchia' di Bari, interessata dal Piano Urban, che “ha restituito una parte del Centro storico ai cittadini tutti, residenti e non, che hanno ripreso a frequentarne le strade, apprezzandone le emergenze architettoniche, tornate agli antichi splendori, la tranquillità e l'assenza dei rumori derivanti dal traffico” (Carulli, 2002).

La concreta fattibilità dell'intero progetto richiede ovviamente, in via preliminare, che il porto abbia la possibilità di continuare la sua attività ed anzi di espandersi nell'area di Marisabella, sotto il profilo più propriamente commerciale, ed intorno alla nuova darsena di ponente ed al Terminal crociere per quanto riguarda il movimento passeggeri.

Nell'area esterna al porto, nei pressi del varco Capitaneria, è stata predisposta un'area destinata a parcheggio a pagamento per la sosta degli autoveicoli. Allo stesso tempo, il centro cittadino è collegato con il porto attraverso una linea di autobus (20 barrato) che porta i passeggeri fino all'interno dell'area portuale davanti al Terminal.

Una delle strutture passibili di idonea riconversione è ad esempio il Palazzo della Dogana che presenta anche un apprezzabile valore architettonico; opportunamente ristrutturato, l'edificio potrebbe ospitare quel Centro Congressi di cui da tempo Bari avverte la mancanza; ovviamente, occorrerà pensare ad una collocazione degli Uffici doganali e a tal fine l'area di Marisabella, futuro fulcro delle attività commerciali del porto, può offrire la soluzione logistica ottimale.

Il porto ospita attualmente anche il Laboratorio di Biologia Marina e l'Acquario provinciale; in collaborazione con la Provincia di Bari è allo studio un progetto per ammodernare e potenziare tali strutture. In particolare, l'Acquario potrebbe divenire un rilevante polo di attrazione turistica soprattutto se arricchito da altre iniziative collaterali come un Museo del Mare e della navigazione ovvero una 'bibliomediaseca del mare' cioè una raccolta cartacea (libri, riviste) e telematica (cd rom, collegamenti a banche dati, ecc.) di carattere giuridico, economico, culturale che abbia come tema il mare e i trasporti; l'iniziativa potrebbe essere

realizzata in collaborazione con l'Università di Bari in modo da divenire punto di riferimento per gli studiosi delle materie marittime.

Le linee progettuali fin qui delineate implicano naturalmente una piena condivisione da parte della città e della sua Amministrazione, del resto particolarmente attenta alle vicende del porto; la fattibilità dei predetti progetti richiede peraltro che - accanto alla capacità di impulso e di coordinamento da parte dell'Autorità portuale e della stessa Amministrazione comunale - si mobilitino capitali privati in grado di cogliere tutte le potenzialità di investimento insite nelle iniziative prima descritte.

Le più ampie sinergie tra soggetti pubblici ed investitori privati potrebbero, dunque, mettere in moto un intervento di grande significato e portata non solo per il porto, ma per l'intera area metropolitana innescando meccanismi di forte ed ulteriore crescita.

La più puntuale definizione delle scelte di assetto territoriale del porto potrà essere effettuata con la predisposizione del nuovo piano regolatore portuale al quale finora non si è posto mano, sia perché le diverse opere in via di realizzazione rappresentano ancora il completamento del precedente piano sia perché il ritardo nella realizzazione dell'area di Marisabella ha impedito di mettere concretamente a fuoco un definitivo assetto degli spazi portuali per gli anni a venire.

I programmi infrastrutturali in atto e quelli a medio termine, la prevedibile ripresa dei lavori di Marisabella e, allo stesso tempo, il consolidamento dello scenario di riferimento consentiranno, nell'arco del prossimo triennio, di prefigurare più precisi contenuti per il nuovo piano regolatore che sarà anche lo strumento programmatico più idoneo per armonizzare la futura evoluzione del porto con le scelte urbanistiche della città.

Nell'arco del prossimo triennio andranno chiarite alcune incognite che sono decisive per orientare le definitive scelte in ordine alla ridistribuzione degli spazi portuali, tenendo conto delle prospettive di allargamento dell'Unione Europea ai Paesi dell'area balcanica ed alla Turchia, che comporteranno la caduta delle barriere doganali e dei controlli derivanti dal trattato di Schengen e, quindi, per il porto di Bari, la liberalizzazione nella fruizione degli spazi operativi, oggi, invece, condizionati dalle esigenze di verifica doganale e di polizia.

Appare, allora, evidente che le aree del *waterfront* debbano essere al centro di un'attenta 'programmazione strategica', dal momento che possono consentire "di recuperare, anche culturalmente, il rapporto con l'acqua e con una storia locale frantumata sotto il peso dell'omologazione (urbanistica e culturale) della precedente fase dell'industrializzazione" (Soriani, 1998).

Esse, quindi, hanno costituito e costituiscono un importante banco di prova attraverso il quale anche nelle città portuali la politica urbana, tramite l'identificazione di obiettivi condivisi da attori pubblici e locali, possa portare alla costituzione di una 'governance' dalla mentalità aperta, basata su una maggiore partecipazione di comitati di cittadini ai processi decisionali (Hall, Hubbard, 1996), su una maggiore attenzione alla comunicazione interna (quella rivolta

ai cittadini e alle imprese locali, più che ai turisti e alle imprese esterne), sulla ricerca del consenso, allo scopo di valorizzare le opportunità di nuovo sviluppo che si aprono nel gioco della dinamica globale-locale. Allo stesso tempo, una maggiore collaborazione tra Autorità portuali ed enti territoriali per la redazione dei nuovi piani regolatori portuali potrà promuovere la maturazione di un 'clima' più favorevole alla riutilizzazione delle aree portuali (Baudolin, Collin, 1996). Sono queste le strade sulle quali concentrare l'attenzione per ridefinire il ruolo della città portuale in uno spazio non più regolato dalla scala nazionale, ma sempre più condizionato dalla crescente importanza delle comunità locali nei processi di globalizzazione.

Nota Bibliografica

- Angeletti P.- Costaglioli M. (1995) *L'attività portuale*, Belforte editore, Livorno.
- Autorità portuale di Bari (2000) *Piano Operativo triennale* (nimeo).
- Autorità portuale di Bari (2003) *Relazione sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto 2002* (nimeo).
- Autorità portuale di Bari, <http://www.porto.bari.it/welcome.html>.
- Barbieri G. (1959) I porti d'Italia, *Memorie di Geografia Economica*, CNR. ed., Roma, 165-166.
- Baudolin T., Collin M (1996) The revival of France's port cities, in *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie (Special Issue: Ports in Western Europe)*, 87, 4, pp. 342-347.
- Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (2003) *Piano Regionale dei Trasporti*, deliberazione della Giunta Regionale, 6 novembre 2002, n. 1719, anno XXXIV, n.24 suppl.
- Carulli V. (2002) La nuova Città 'Vecchia', in Rinella A. (a cura di) *Le tre città di Bari. Forme, funzioni, cambiamenti*, Progedit, Bari, pp. 17-37.
- De Fontgalland B. (1980) Les "ponts terrestres" européens, in *Trasporti*, Padova, n. 22, pp. 124-139.
- Gazzetta Ufficiale *Riordino della legislazione in materia portuale*, legge n. 84, 28 gennaio 1994, suppl. ordinario, n. 28, 4 febbraio 1994.
- Gazzetta Ufficiale del Regno *Approvazione del testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518 (Serie 3^a), con le disposizioni del titolo IV, porti, spiagge e fari della preesistente 20 maggio 1865, sui lavori pubblici*, Regio decreto n. 3095, 2 aprile 1885, n.123, 27 maggio 1885, <http://www.inputitalia.it/soci/leggi/le6.htm>.

- Hall T., Hubbard P. (1996) The entrepreneurial city: new urban politics, new urban geographies?, in *Progress in Human Geography*, 20, 2, pp. 153-174.
- Landini P.G., Amoroso O. (1985) La portualità: fatto centrale o marginale nella geografia pugliese?, in Soricillo M. (a cura di) *Trasporti Marittimi e Portualità in Italia*, Istituto Università Navale, Napoli, pp. 443-472.
- Mimmo M.C., Palma E. (2002) Riscoprire il mare, in Rinella A. (a cura di) *Le tre città di Bari. Forme, funzioni, cambiamenti*, Progedit, Bari, p. 38-61.
- Pavia R., Di Venosa M. (2000) La pianificazione delle aree portuali. I porti delle città adriatiche, in *Urbanistica*, n.115, Istituto Nazionale di Urbanistica (INU), pp. 60-74.
- Rinella A. (2002) *Oltre l'acciaio, Taranto: problemi e progetti*, Progedit, Bari, pp. 144-145.
- Soriani S. (1998) Riutilizzazione del waterfront urbano e transizione postindustriale delle città portuali. Problemi, prospettive e rilievi critici, in *Rivista Geografica Italiana*, fasc. 4, pp. 535-582.
- Toschi U. (1959) *Geografia Economica*, UTET ed, Torino.
- Trizio P.B. (1994) *Il Porto di Bari: genesi di un progetto*, Centro Studi Nicolaiani ed., Bari.
- Vallega A. (1974) Porti, navigazione marittima e organizzazione territoriale: sistemi integrati, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Roma.
- Vallega A. (1982) Verso la regione marittimo-litoranea, *Studi marittimi*, Napoli, n. 13-14, 119-131.
- Vallega A. (1983) Relazioni marittime e regionalizzazione nel Mediterraneo, in *Studi marittimi*, Napoli, n. 18, pp. 33-48.
- Vallega A. (1984) *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Mursia, Milano.
- Vallega A. (1992) *The Changing Waterfront in Coastal Area Management*, Angeli, Milano.
- Vallega A., Fabbri P. (1986) *Il porto di Ravenna. Prospettive di sviluppo e nuova professionalità*, Angeli, Milano.
- Vigarié A. (1968) *La circulation maritime*, Genin, Parigi.
- Vigarié A. (1987) I porti medi. Natura e analisi metodologica, in AA.VV. *Dal Mediterraneo Nord Occidentale al Mare del Nord*, Camera di Commercio, Savona, 5-70.

ABSTRACT

In this contemporary age the complex system of the maritime transports is undergoing rapid and drastic transformations, so much that the scientific research grasps at regularly seizing the fundamental features and repercussions on the organization of the territory.

The regulation n. 84/94 about the '*Reorganization of the legislation on the portual subject*', that has radically changed the normative and cultural situation of the planning of the portual areas has nominated the portual Authorities for the greatest harbours and the maritime Authorities for the remaining harbours.

In particular, in the present job we will examine the Triennial Operating Plan 2001-2003 for the port of Bari, that foresees infrastructural works, facilities, specific preparations and efficient connections, both toward the front-sea of the port and the hinterland. Even if the period of planning is not concluded yet, the objectives of infrastructural modernization and expansion enclosed in the Triennial Operating Plan have almost been entirely achieved and we can say that the general image of the port - in past negatively characterized by the presence of crumbling buildings, abandoned areas and a strong congestion of the traffic- has clearly improved.

We will also consider the central role that the port of Bari can develop together with the other harbours of Apulia in the Mediterranean area, in the Adriatic Corridor and in the opening toward the Balkans and the East.