



REGIONE
PUGLIA

ASSESSORATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ,
LAVORI PUBBLICI, DIFESA DEL SUOLO E RISCHIO
SISMICO, RISORSE IDRICHE

SEGRETERIA PARTICOLARE ASSESSORE

BARI, 9.10.2015

Prot. SP 13/0000 1128

Trasmissione a mezzo fax e posta
elettronica ai sensi dell'art.47 del
D. Lgs n. 82/2005



Consiglio Regionale
della Puglia
N. 20150018938
15/10/2015 16:51
450XW0
Servizio Informativo e Tecnico

ENTRATA

Sig. Presidente Giunta Regionale

→ Sig. Presidente Consiglio Regionale

Consigliere Domenico Damascelli
"Forza Italia"

E, p.c. Servizio Assemblea Consiglio Regionale

Oggetto: Interrogazione urgente n.52/2015 presentata dal Consigliere Regionale Domenico Damascelli gruppo "Forza Italia" avente ad oggetto "Crisi e futuro del sistema portuale di Bari e del sistema Turistico pugliese".

Si trasmette in allegato la risposta dell'Assessore Giannini all'interrogazione in oggetto.

Il Servizio Assemblea che legge per conoscenza vorrà riportare come concluso il procedimento relativo all'interrogazione.

Cordiali saluti

IL SEGRETARIO PARTICOLARE

Luigi D'Elia

www.regione.puglia.it

Via Gentile 52 – Corpo B – 4 piano - 70126 Bari - Tel: 080 540 6367 - Fax: 080 540 5614
mail: segreteria.mobilita@regione.puglia.it -- assessore.mobilita@regione.puglia.it
pec: giannini.giovanni@pec.consiglio.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

ASSESSORATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ.
LAVORI PUBBLICI, DIFESA DEL SUOLO E RISCHIO SISMICO,
RISORSE IDRICHE

L'ASSESSORE

BARI, 9.10.2015

Prot. SP 13/0000 1128

Trasmissione a mezzo fax e posta
elettronica ai sensi dell'art.47 del
D. Lgs n. 82/2005

Al Signor Presidente della Giunta Regionale

Al Sig. Presidente del Consiglio Regionale

Al Consigliere Domenico Damascelli
Gruppo "Forza Italia"

LORO SEDI

Oggetto: Interrogazione urgente n.52/2015 presentata dal Consigliere Regionale Domenico Damascelli gruppo "Forza Italia" avente ad oggetto "Crisi e futuro del sistema portuale di Bari e del sistema Turistico pugliese".

E' noto che, nel quadro della pianificazione nazionale sulla portualità e sulla logistica, il Governo nazionale è prossimo a varare un "Piano strategico nazionale" che porrà il sistema mare finalmente come una "risorsa", una "sfida", una "opportunità" per l'intero paese.

Nel corso degli anni le proposte e le progettazioni delle Autorità Portuali si sono sommate fra loro in modo disarticolato paventando una vera e propria sovracapacità di offerta terminalistica in uno scenario completamente mutato rispetto ad una precedente fase di crescita ininterrotta dei traffici marittimi.

Le scelte di pianificazione, anche regionale dunque, hanno dovuto necessariamente scontare alcuni elementi di scenario macro economico quali: la congiuntura economica, che ha nettamente modificato le aspettative di traffico, il crollo dei noli marittimi che hanno ridotto i margini di profitto per tutte le imprese del comparto comprimendo le possibilità di investimenti, la dotazione terminalistica dei porti italiani

www.regione.puglia.it



che già oggi, secondo vari istituti di ricerca, risulta saturata appena al 57% delle proprie potenzialità, con la stima che, nel 2018, con le realizzazioni già programmate, vada ulteriormente a comprimersi al 52%.

La Puglia è parte del Corridoio Scan-Med che percorre il continente dalla Finlandia a Malta. Lungo il Corridoio vi sono 9 porti della rete "core" che sono: La Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Bari, Augusta, Palermo, Taranto e Gioia Tauro.

Da questi elementi abbiamo tratto alcune conclusioni:

- **la visione di pianificazione non può che continuare ad essere di rete** e deve integrare le vie di collegamento ferroviario, stradale e le aree retroportuali. Il sistema dei corridoi, basato sui nodi "core" di Taranto e Bari deve fungere da rete di trascinamento per un sistema regionale che comprende un porto comprensivo (Brindisi) ed una preziosa rete di porti al servizio dell'economia territoriale come Manfredonia, Barletta, Molfetta, Monopoli, Gallipoli ed Otranto;
- Il **riequilibrio modale** deve porre le sue prerogative sulla crescita del trasporto combinato. L'intermodalità con efficaci interventi di incentivo orientati a sostegno del trasporto merci soprattutto alle imprese che si impegnino per un congruo periodo ad effettuare treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, riuscirà a ridurre il profondo divario esistente tra la gomma ed il ferro;
- Le infrastrutture portuali e logistiche devono essere funzionali allo **sviluppo territoriale**. La valutazione degli investimenti con impiego di risorse pubbliche, anche ai fini degli adeguamenti, devono essere programmate in funzione dei traffici effettivi, del valore aggiunto creato, di imprese e di occupazione sviluppate, dei processi di innovazione tecnologica. I porti non sono parcheggi per navi, ma industrie che debbono promuovere sviluppo e crescita;
- E' necessaria una **governance** che garantisca un maggiore equilibrio fra le istanze degli armatori, sempre più configurati come grandi soggetti multinazionali, in qualche caso oligopolisti, e le istanze territoriali rappresentate dai porti con i loro lavoratori. Il riequilibrio di queste istanze nell'attività marittimo-portuale è necessario all'affermazione del progresso e di crescita.



- Le spinte del mercato chiedono una sempre maggiore qualità dei servizi, efficienza delle imprese e competenza delle risorse umane. Le Autorità Portuali dotate di autonomia finanziaria ed amministrativa, di poteri di coordinamento e di adeguate e qualificate risorse umane, sono impegnate a perseguire scelte innovative in funzione degli standard internazionali.

Le Autorità Portuali dei tre porti principali, attraverso i propri strumenti di programmazione (Piani Operativi Triennali), hanno già definito un quadro preciso di azioni infrastrutturali calibrate sugli scenari di sviluppo maggiormente promettenti per ciascun porto e, l'adottato Piano Attuativo 2015-2019 del PRT ha preso atto di questo scenario, facendo proprie le linee guida intorno alle quali si sta delineando lo strumento di pianificazione nazionale.

Due le direzioni indicate dal piano nazionale:

- Specializzazione delle realtà portuali integrate con i propri "distretti logistici";
- Superamento dei "colli di bottiglia" infrastrutturali puntuali, puntando a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria sia stradale) ai nodi portuali e interportuali, garantendo il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.

Più in dettaglio, sul versante del **trasporto passeggeri**, il Piano attuativo regionale ha riconosciuto essenziali due priorità:

- il potenziamento dei servizi legati al traffico crocieristico;
- l'integrazione modale porto-aeroporto, a Bari e a Brindisi, quale elemento qualificante per gli scali pugliesi come base per le crociere nel Mediterraneo

Per questa ragione nella nostra proposta di Piano abbiamo voluto sottolineare che, ad apparire prioritarie debbano essere le azioni di "adeguamento delle infrastrutture esistenti" (ad esempio, i dragaggi per



REGIONE
PUGLIA

ASSESSORATO INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ,
LAVORI PUBBLICI, DIFESA DEL SUOLO E RISCHIO SISMICO,
RISORSE IDRICHE

L'ASSESSORE

mantenere le profondità operative), nonché le azioni di "governance" volte a saturare l'impiego delle stesse.

Tale percorso è in continuità con l'azione di coordinamento e concertazione di cui mi sono già fatto personalmente carico nel giugno del 2014 quando, insieme ai Presidenti delle Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto, abbiamo individuato e candidato, all'allora redigendo, oggi approvato PON Reti 2014-2020, il quadro delle esigenze infrastrutturali inderogabili di ogni porto.

Fu allora un'azione che, senza limitare in alcun modo la sfera di autonomia dei singoli attori, fece della condivisione e del coordinamento, il "metodo" per concentrare le risorse su quanto necessario ed imprescindibile.

In particolare per il porto di Bari sono candidati dalla Regione sul nuovo PON Reti interventi di riqualificazione delle banchine e dei fondali per quasi 56 M€.

Era doveroso rappresentarTi questi fatti poiché frutto di un intenso lavoro di analisi e soprattutto, humus indispensabile per qualsiasi idea di sviluppo del settore portuale sia sul versante merci che su quelli passeggeri.

Esprimo dunque tutta la mia solidarietà ai lavoratori portuali coinvolti in questa vertenza con l'auspicio che il competente assessorato al lavoro sappia trovare le soluzioni utili alla sua risoluzione.

L'Assessorato che rappresento non si esimerà, comunque, da qualsiasi supporto di natura tecnica che possa favorire questo processo anche in seno al Comitato Portuale, qualora delegato dal Presidente della Regione.

Avv. Giovanni Giannini

www.regione.puglia.it

Via Gentile 52 – Corpo B – 4 piano - 70126 Bari - Tel: 080 540 6367 - Fax: 080 540 5614
mail: segreteria.mobilita@regione.puglia.it -- assessore.mobilita@regione.puglia.it
pec: giannini.giovanni@pec.consiglio.puglia.it