

AUTORITÀ PORTUALE DI BRINDISI

ESERCIZIO 1997

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COMMISSARIO

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COMMISSARIO AL BILANCIO CONSUNTIVO ESERCIZIO FINANZIARIO 1997

Il documento che viene sottoposto all'esame, valutazione ed approvazione degli Organi di vigilanza e di controllo, costituisce una verifica del lavoro svolto rispetto agli obiettivi ed una valutazione dei programmi impostati, risolti ovvero in via di soluzione.

E' di fatto la relazione sul lavoro svolto nel corso della gestione commissariale di circa un anno ed in vista della nomina degli organi istituzionali dell'Ente.

Una gestione commissariale, di per sé difficile, è stata, per quanto riguarda l'Autorità Portuale di Brindisi, particolarmente onerosa, dovendosi affrontare già dai primi giorni una serie di problemi riguardanti i rapporti sia all'interno che all'esterno dell'Ente.

Nel maggio dell'anno scorso, in una situazione di assoluto immobilismo e di grave disagio per le decisioni del Ministro e dell'Autorità Giudiziaria, è stato necessario far fronte a tutte le incombenze che man mano venivano in rilievo senza alcuna possibilità di una pur minima programmazione.

In primis sono stati risolti tutti i rapporti di consulenza e si è cercato di ridurre il numero dei legali di fiducia, invero numerosi e peraltro con studi in provincia di Bari, Brindisi e Lecce.

Si è cercato poi di gestire responsabilmente, ma anche con determinazione, il contenzioso con gli 8 lavoratori, quasi tutti parenti del personale dipendente, assunti nel marzo del 1996, e successivamente licenziati.

Il Tribunale di Brindisi, in sede di appello ha confortato le determinazioni del Commissario di non procedere alla riassunzione sino alla sentenza, dichiarando nulli ab-inizio i rapporti di lavoro illegittimamente instaurati, con sette degli otto lavoratori.

Per l'ottavo, che ha seguito un iter giudiziario alternativo, si è in attesa delle decisioni del giudice di merito cui l'Autorità Portuale si è appellata.

E però l'intera vicenda è stata ed è quanto meno defaticante, dovendo seguire un complesso iter giudiziario con decisioni della magistratura a volte contraddittorie tra loro e comunque non ancora definitive.

Tale contenzioso nel suo complesso non ha certamente favorito i rapporti di collaborazione all'interno dell'Ente, dovendo il Commissario procedere alla predisposizione della pianta organica e quindi all'inquadramento in tale ambito del personale in relazione alle effettive mansioni svolte.

Anche questi provvedimenti sono stati autonomamente adottati dopo aver sentito le Organizzazioni Sindacali confederali e di categoria.

Si è accennato ai problemi interni che pur importanti, investendo gli interessi diretti di tutti i collaboratori, avevano comunque minor rilievo rispetto a quello di dare all'esterno la immediata percezione che in Autorità Portuale si era voltato pagina e che vi era la volontà di dare attuazione completa alla legge 84/94 di riforma della portualità italiana.

Il porto di Brindisi era un porto senza regole, con una commistione di interessi e di presenze, che per alcuni aspetti collidevano tra loro.

Si trattava di far comprendere, col dovuto garbo, ma anche con fermezza, che l'Autorità Portuale aveva il diritto-dovere di svolgere i propri compiti ed avere un proprio autonomo ruolo, senza interferire nel lavoro altrui ma anche senza consentire invadenze di altri.

Non era facile e forse non lo è ancora, ma si ritiene di poter affermare, senza tema di smentita, che di quanto si è seminato si comincia ad intravedere qualche germoglio.

Bisognava conoscere il porto, sotto tutti gli aspetti.

Conoscere gli uomini che vi operano, gli interessi, molti di questi consolidati, le posizioni assunte nel tempo e quindi individuare gli interventi secondo un ordine di priorità.

Il porto di Brindisi aveva soprattutto bisogno di regole, di regole certe ed uguali per tutti. E ciò anche al fine di ridurre il contenzioso tra gli operatori ed interessare sempre meno gli Organi di Polizia Giudiziaria e la Procura della Repubblica.

Nel corso dei primi mesi la presenza degli Organi di Polizia negli uffici dell'Autorità è stato un fatto quasi abituale anche se certamente poco compatibile con il lavoro ordinario.

La scelta che è stata compiuta, per certi aspetti anche obbligata, è stata quella di far ripartire l'attività dell'Ente, accantonando le situazioni pregresse ed impostando il lavoro su principi di assoluto rigore e trasparenza ben consapevoli che ogni atto sarebbe stato oggetto di attenta analisi da parte di molti.

E' stata effettuata una nuova istruttoria riguardante le licenze di impresa con la collaborazione della Commissione consultiva locale.

Gli atti che sono stati emanati non sono stati oggetto di contestazione ovvero di contenzioso.

Era un punto importante anche perché su tale aspetto, per il periodo precedente, vi era stato un particolare interesse da parte dell'Autorità Giudiziaria.

Un monitoraggio è stato compiuto sul demanio. E' questo un lavoro molto difficile per il quale è necessaria una analisi degli atti risalenti a periodi molto remoti, non disponendo di tutti gli elementi per l'esatta individuazione della circoscrizione demaniale portuale.

Certamente, potendosi contare sulla collaborazione e disponibilità dell'Autorità marittima, si farà chiarezza sulle questioni ancora insolute.

L'obiettivo è l'utilizzo razionale di tutte le aree demaniali marittime finalizzato alla crescita del traffico sia in qualità che in quantità.

In questo quadro è emersa in tutta evidenza l'esigenza della definizione dei rapporti con il SISRI e quella di garantire all'armamento i servizi necessari per la migliore operatività e produttività.

Quanto ai servizi si è dovuto prioritariamente far fronte alle esigenze derivanti dal traffico passeggeri per il periodo estivo attraverso strutture anche precarie ad evitare i gravi disagi che si erano determinati nell'anno precedente.

Certamente non si è riusciti a dare le risposte in misura adeguata e d'altronde l'Autorità Portuale non disponeva e non dispone ancora oggi di una struttura e di professionalità adeguate ai compiti che è tenuta a svolgere.

Per sopperire a questa situazione, anche di disagio, è stata stipulata una convenzione con l'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Bari che ha seguito e diretto i lavori per garantire la staticità del Capannone ex Montecatini. Ha inoltre progettato e dirige i lavori per la ristrutturazione di una parte dei locali della Stazione Marittima ove avrà sede l'Autorità Portuale ed ha progettato, con la collaborazione di

tecnici esperti, lo sporgente Est di Costa Morena che avrà una superficie di 250 mila mq e fondali di 18 mt per un importo di circa 70 miliardi, recentemente approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP..

Si è proceduto inoltre alla redazione di altri due progetti: il primo riguardante la realizzazione di un complesso in Costa Morena da adibire a uffici per la Dogana, la Capitaneria di Porto, la Finanza e la Polizia di Frontiera e per le agenzie marittime, nonché per bar, stazione telefonica, servizi e ristorazione.

Il secondo progetto attiene alla ristrutturazione dell'immobile sito nel Seno di Levante per la realizzazione degli uffici e servizi per il Veterinario portuale, per la Sanità marittima, per la Polizia di frontiera ovvero per la Capitaneria di Porto.

Quest'ultimo progetto è in fase esecutiva ed i lavori dovrebbero avere inizio nel prossimo autunno.

Queste opere favoriranno il totale recupero della Stazione marittima alle funzioni proprie, nell'interesse degli utenti del porto e dei passeggeri.

Entro i prossimi mesi sarà inoltre realizzato il circuito doganale riguardante il Seno di Levante, certamente parziale rispetto a quello complessivo, ma che consentirà una maggiore vigilanza e controllo da parte delle forze di polizia ed il migliore espletamento dei servizi doganali.

Il lavoro svolto ancorchè impegnativo ed importante si ritiene debba essere considerato come fase assolutamente propedeutica del progetto complessivo riguardante il Porto di Brindisi.

A questo progetto si è lavorato e si sta lavorando dopo un attento e approfondito monitoraggio delle aree retrostanti le banchine di Costa Morena e dopo una analisi particolareggiata del Piano Regolatore Portuale vigente.

Come noto, negli anni '60 è stato disegnato il porto commerciale di Costa Morena, il porto esterno, probabilmente senza un preciso obiettivo da realizzare e soprattutto senza alcuna previsione del traffico marittimo containerizzato.

Esaminando oggi questo piano regolatore viene in rilievo una commissione tra le aree per lo sviluppo industriale e quelle destinate al porto, laddove le prime penalizzano fortemente le seconde quanto a superficie e disposizione.

E' obiettivamente difficile comprendere e quindi accettare l'insediamento di gruppi industriali ovvero anche di piccole e medie aziende in aree a ridosso di Costa Morena, considerato che per le attività esplicate e per la disponibilità di spazi in pianura potevano essere dislocati a distanza ben maggiore dalla costa.

Così come è difficile da comprendere ed accettare il fatto che le banchine costruite e costruende debbano essere realizzate sullo spazio acqueo antistante la costa, riducendo nei fatti il grande canale di accesso al porto interno.

Non vi è alcun intendimento di formulare osservazioni o critiche al lavoro di altri nè polemizzare con alcuno.

E' solo una valutazione obiettiva della situazione dalla quale si ha il dovere di partire per realizzare a Brindisi un porto degno di questo nome, un porto cioè di cui questa Città ha diritto. Intendo dire un "Porto Terminal".

In linea con questo obiettivo l'Autorità Portuale ha predisposto un progetto di massima che è stato sottoposto alla valutazione del Ministro dei Trasporti, Claudio Burlando e presenatto alla Società Bonifica, delegata dalla Regione per la redazione e coordinamento degli interventi relativi al "Corridoio Adriatico".

E' un progetto tanto importante quanto ambizioso, valutato ed approfondito sotto tutti gli aspetti, con tecnici ed operatori portuali, la cui realizzazione consentirebbe di modificare l'economia dell'intero Salento e di disporre, in un punto strategico del Mediterraneo, di un terminal adeguato alle esigenze operative del traffico marittimo internazionale.

Si tratta, in estrema sintesi, di realizzazre una banchina polifunzionale, ma essenzialmente deputata al traffico di contenitori, avente superficie di circa un milione di mq e banchine di lunghezza di un chilometro e mezzo con fondali, per circa 700 mt. di 18 mt., e per i restanti di 14 mt..

Il progetto ipotizza la gestione privata della banchina, in conto proprio e per conto terzi, per un traffico merci containerizzato a regime di 700/750 mila contenitori anno.

La realizzazione del terminal comporterà la delocalizzazione del polo gasiero, carbonifero e petrolifero sia ai fini della sicurezza che per la specializzazione delle banchine.

Le infrastrutture per il terminal sono quelle previste per l'imbarco e sbarco di navi full container di ultima generazione 6.000/6.500 contenitori e per navi feeder da 150/300 contenitori.

Sono state individuate le opere da eseguire, alcune delle quali di assoluto rilievo, a cominciare dal nuovo sporgente Est di Costa Morena di cui si è detto.

Con il Ministero dei Lavori Pubblici è stata raggiunta un'intesa che sarà formalizzata con apposita convenzione per la realizzazione dell'intera opera a cura dell'Autorità Portuale.

E' stato anche stimato l'importo complessivo dell'intervento finalizzato, come si è detto, alla movimentazione di 700/750 mila contenitori annui, al traffico merci passeggeri attuale, nonché a quello per l'approvvigionamento di combustibili per l'esercizio delle centrali elettriche e del polo gasiero e petrolchimico.

La condizione prioritaria e determinante per la realizzazione del progetto comporta l'acquisizione al porto di tutte quelle aree retrostanti Costa Morena e sino S. Apollinare, delimitando l'area portuale in maniera ordinata e senza alcuna commistione con le attività industriali. In sostanza il nuovo circuito doganale.

Tale acquisizione - che non può essere vista come risultato della operazione di scorporo ma come operazione prioritaria di un progetto di grande interesse per l'intera economia del Salento - determinerà anche una maggiore valorizzazione di tutte quelle aree retrosatnto attualmente riservate al settore industriale ed ai servizi.

All'operazione di scorporo del patrimonio dell'originario Consorzio del Porto ed ASI dei beni e delle risorse di pertinenza da attribuire rispettivamente all'Autorità Portuale ed all'attuale Consorzio SISRI, sta operando un'apposita Commissione tecnica mista istituita dalla Regione Puglia d'intesa con il Ministero dei Trasporti.

Ancorchè sussista la volontà politica di pervenire nei tempi più brevi a soluzioni concordate, i lavori non hanno ancora assunto quella speditezza che il caso richiede.

Ci si augura che l'interesse generale del porto e quindi dell'economia del Salento costituiscano l'elemento determinante per la definizione della questione.

E' già trascorso un anno, il trascorrere di altro tempo non troverebbe alcuna giustificazione. E ciò anche in relazione alla circostanza che il Governo ha in corso la predisposizione di un progetto generale per la portualità da attuarsi da quest'anno e nei prossimi due.

Tenendo conto di quanto pubblicamente affermato dal Ministro dei Trasporti e dal Presidente del Consiglio, Brindisi dovrebbe assumere in tale ambito un ruolo significativo assieme ai porti di Taranto e Cagliari.

Sarebbe veramente indifendibile la posizione dell'Autorità Portuale e dell'intera Città e Provincia di Brindisi se non si fosse nelle condizioni di poter presentare il progetto di cui si è detto che ha come presupposto la disponibilità di tutte le aree retrostanti Costa Morena e sino a S. Apollinare.

Il progetto generale del Governo, che il Commissario segue anche nelle vesti di direttore generale del Ministero, è da correlarsi al processo di liberalizzazione del mercato dei trasporti dettato dalla Unione Europea.

Processo che sta andando avanti con una certa rapidità e secondo una tempistica rigida.

Si ricorda che dal 1° aprile 1997 sono stati liberalizzati i trasporti aerei. Dal prossimo 1° luglio toccherà al cabotaggio stradale. Dal 1° gennaio 1999 al cabotaggio marittimo, con la deroga sino al 2003 per la sola Grecia.

Un altro settore che si aprirà, seppure più lentamente, è quello del trasporto ferroviario sulla base della direttiva comunitaria 440.

Dopo un'indicazione, sia pure sommaria e non ordinata, dell'attività svolta e della progettualità in essere, si rende necessaria una valutazione del traffico merci registrato nel porto di Brindisi, un raffronto con quello degli altri due porti pugliesi ed un riferimento agli altri porti dell'Adriatico avendo Genova come polo di riferimento in assoluto.

	Navi	Pass.ri	Teu	Mov. Complessiv.
BRINDISI	8.072	1.036 000	0	Tonn. 6.222.000

Nel 1997 si è registrato un consistente incremento del movimento complessivo pari, come detto, a 6.221.693 tonn. (+ 24.8%).

Sono stati realizzati sbarchi per 5.234.775 tonn. ed imbarchi per 968.918 tonn..

L'incremento è da porre in relazione con il notevole aumento del petrolio grezzo sbarcato, pari al + 49.8%, che ha ampiamente compensato la contrazione del carbone sbarcato pari a - 5.8%.

Valori di segno positivo si registrano per gli altri prodotti liquidi alla rinfusa. In particolare un incremento del 10.7% nei prodotti raffinati (1.391.566 tonn.) e del 13.4% nei gas (GPL, butano, propano per 874.000 tonn.).

Il movimento dei prodotti chimici risulta in aumento del 50%.

Assai significativo è il dato aggregato nelle rinfuse solide che registrano un aumento del 53.3% (257.000 tonn.).

Anche l'imbarco di vino fa segnare la consistente crescita (144.000 tonn., + 30.5%).

Per ciò che attiene al traffico traghetti ad una minima contrazione del numero dei passeggeri e delle auto al seguito rispettivamente di 1.036.000 unità (- 2,5%) e 174.000 unità, ha fatto riscontro un incremento dei veicoli commerciali - TIR e semirimorchi - in numero di 99.000 (+ 15%).

Per dare una valenza a questi dati è necessario fare riferimento all'importo complessivo che tale movimento ha prodotto in termini di tasse erariali, portuali e di ancoraggio.

Il traffico complessivo ha significato per l'Erario un importi di cinque miliardi circa, di cui 1.200 milioni in favore dell'Autorità Portuale.

Passiamo ora ai dati relativi agli altri porti indicati per l'Adriatico e a Genova.