

AUTORITÀ PORTUALE DI BRINDISI

ESERCIZIO 1998

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI

ENTE PUBBLICO - LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84 -

Piazza Vittorio Emanuele II, 7 - Tel. Centr. 0831 562650 - Fax 0831 562225 - Segreteria del Presidente 0831 562654

COMITATO PORTUALE

seduta di sessione ordinaria

DELIB. N°10.DEL 29.04.1999.

OGGETTO: Approvazione relazione annuale - art.9 c.3 lett.c
L.84/94.
.....

L'anno millenovecentonovantanove, il giorno ventinove Aprile convocato con nota n°1834 del 23.04.1999, si è riunito, nella sede dell'Ente, il Comitato Portuale di Brindisi. Presiede il Presidente dell'Autorità Portuale Dott. Mario RAVEDATI.

Assiste, con le funzioni di Segretario, il Sig. Massimo SORIANI Segretario Generale.

Il Presidente fa l'appello nominale che da i seguenti risultati:

	P.	A.
1 C.V. (CP) Mauro CATTAROZZI	x	
2 Dott. Achille NOIA	x	
3 Ing. Francesco CAMPANALE		x
4 Avv. Gualtiero GUALTIERI	x	
5 Dott. Nicola FRUGIS		x
6 Sig. Giovanni ANTONINO		x
7 Sig. Angelo TITI		x
8 Prof. Ferrero CAFARO	x	
9 Sig. Domenico BARRETTA	x	
10 Geom. Pasquale GIURGOLA	x	
11 Sig. Adriano GUADALUPI	x	
12 Dott. Giuseppe RUBINI		x
13 Sig. Salvatore TOMASELLI		x
14 Sig. Vincenzo CAFORIO		x
15 Sig. Gianfranco ARGESE	x	
16 Sig. Giovanni CARBONELLA	x	
17 Sig. Salvatore PINTO	x	
18 Sig. Antonio LICCHELLO	x	
19 Rag. Oreste MOCAVERO	x	
20 Ing. Giandomenico CASSANO	x	

Con la surrichiamata nota sono stati altresì invitati: i signori Dott. Armando Rinaldi, (P) Dott.ssa Gerarda D'Agostino, (P) Dott. Carlo di Cesare, (A) rispettivamente Presidente e Componenti del Collegio dei Revisori dei Conti e Dott. Luisa Motolese Cons. Corte dei Conti (A).

delib. n°10 - pag.2

AUTORITA' PORTUALE DI BRINDISI

ENTE PUBBLICO - LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84 -

Piazza Vittorio Emanuele II, 7 - Tel. Centr. 0831 562650 - Fax 0831 562225 - Segreteria del Presidente 0831 562654

Il Presidente riferisce che è stata predisposta e messa a disposizione dei sigg.ri Componenti la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, riferita all'anno 1998 secondo il dettato della Legge 28.01.1994 n°84, ed invita il Consesso ad adottare le proprie determinazioni in merito.

IL COMITATO PORTUALE

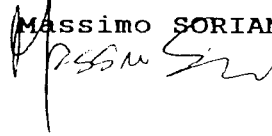
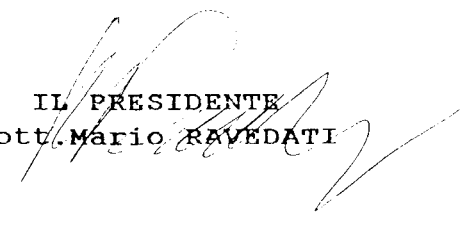
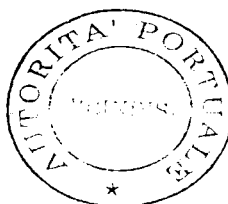
Udita la relazione dle Presidente;

Visto l'art. 9 c 3 lett.c della Legge n°84/94.

Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

D E L I B E R A

- 1) di approvare la "relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale riferita all'anno 1998" nel testo allegato al presente provvedimento, che ne fa parte integrante.

IL SEGRETARIO GENERALESig. Massimo SORIANI
**IL PRESIDENTE**Dott. Mario RAVEDATI
MN/fp


Autorità Portuale di Brindisi

Relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, nonché sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale.

ANNO 1998

* * *

1. Aspetti organizzativi

Come è noto, la nuova gestione ordinaria si è insediata solo ad ottobre del 1998 ereditando una quantità notevole di problemi irrisolti fra i quali quello relativo al mancato scorporo dei beni e delle risorse dell'ex Consorzio del Porto e dell'area di Sviluppo Industriale di Brindisi, problema oggetto di verifica ed approfondimento per una auspicata definitiva soluzione.

I primi e più significativi impegni hanno riguardato naturalmente l'elaborazione e l'approvazione del Piano operativo triennale e l'approvazione del bilancio di

previsione per l'esercizio corrente, impegni istituzionali a scadenza fissa.

Il Comitato Portuale ha affrontato la complessa problematica relativa all'organizzazione della struttura del Segretariato Generale e sarà, nell'immediato futuro, impegnato a definire le attività organizzative ed operative del porto tenendo conto delle proposte e degli obiettivi individuati dal Piano operativo.

La grande attenzione dedicata all'attività di programmazione e di impostazione delle linee-guida per gli impegni futuri, sarà, nell'immediato, rivolta alla gestione ordinaria per mettere ordine nell'area delle concessioni e riequilibrare il sistema portuale adeguandolo alle ambizioni fissate dal Piano Operativo Triennale. Sono in via di rilascio le autorizzazioni all'esercizio di impresa portuale ex Art. 16 e la Commissione Consultiva di cui all'Art.15 della legge 84/94 è stata già interessata a valutare le richieste pervenute. Si è provveduto pertanto a prorogare di quattro mesi le 11 autorizzazioni rilasciate per il 1998 e si confida di formalizzare i provvedimenti di rinnovo prima della scadenza della proroga concessa. Le imprese autorizzate, tra canoni e parte variabile sul fatturato, hanno fornito un gettito di circa 350 milioni. Per il 1998 sono state rilasciate 28 autorizzazioni ex Art. 68 del Codice della Navigazione.

2. Attività operativa, di pianificazione e sviluppo del porto

Il Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 25 gen. 1999, preso atto della sfida posta dal cosiddetto "mercato globale", nell'ambito del quale l'Unione Europea si conferma come la principale protagonista dell'interscambio delle merci, ha confermato la vocazione del porto di Brindisi come scalo internazionale, di tipo "multipurpose" in cui convivono funzioni commerciali, industriali e di servizio.

La posizione geografica, la capacità ricettiva, la disponibilità nell'ambito retroportuale di infrastrutture aeroportuali per l'interscambio mare/terra/aria di passeggeri e merci, il buon livello di rete autosradale e ferroviaria e di servizi logistici verso i mercati, sono tutti fattori di attrazione nei confronti della clientela sia dello shipping che dei caricatori, per cui si pone come conseguenza logica l'obiettivo di raggiungere una forte concentrazione di traffico in quei segmenti di attività in cui il mercato presenta una domanda più alta. Il porto di Brindisi resta una specifica struttura di riferimento per i traffici transfrontalieri con la Grecia, la Turchia e più in generale con l'area dei Balcani meridionali.

I dati relativi al movimento verificatosi nel corso dell'anno 1998 confermano tale realtà, pur in presenza di una lieve flessione determinata molto probabilmente dalle situazioni note, che hanno caratterizzato i flussi migratori e di trasferimento delle merci fra le regioni delle sponde

opposte dell'Adriatico. Il movimento passeggeri si è fermato a quota 994.430 unità, delle quali 500.791 arrivati e 493.639 partiti; le auto transitate sono state 164.729 delle quali 79.603 arrivate e 85.126 partite mentre i TIR transitati sono stati 86.868, 42.684 arrivati e 44.184 partiti.

I valori evidenziati sostanziano una funzione del porto di Brindisi quale snodo consistente dei flussi di traffico tra il vasto mercato dell'Europa Centrale ed i paesi del bacino orientale del Mediterraneo, funzione peraltro già individuata dallo specifico progetto della Comunità Europea per lo sviluppo delle rete transeuropea dei trasporti (Corridoio Adriatico).

Un notevole aiuto al conseguimento dell'obiettivo di potenziare il traffico containerizzato e mercantile in genere può derivare dall'eventuale realizzazione, nell'area retrostante portuale, di un distripark, di un'area cioè di consolidamento, trasformazione e distribuzione a servizio delle multinazionali industriali/commerciali.

I distripark, come è noto, stanno facendo la fortuna dei porti del Nord Europa.

Brindisi, che può disporre in zone retrostanti il fronte mare di aree adeguate (circa 100 ettari) e può disporre di banchine operative con fondali sino a meno 18 metri, rappresenta un caso unico nel Mediterraneo. L'Autorità Portuale ha già chiesto alla Regione Puglia di comprendere l'idea-progetto "un distripark per Brindisi" fra quelle meritevoli di finanziamento, e si appresta a riconsiderare il

Piano Regolatore del porto adottato oltre 25 anni fa e che, pur non ancora compiutamente realizzato, va riletto proprio allo scopo di comprendere le esigenze poste dall'evoluzione del sistema trasportistico, riqualificando quello che c'è e prevedendo quello che serve.

Non va infine sottinteso l'impegno volto a definire con il Ministero dell'Ambiente e con l'ENEA gli interventi mirati a ridurre o a rimuovere gli effetti derivanti dallo svolgimento di alcune attività con riferimento alla mappa dei rischi ed al loro impatto ambientale.

Intanto l'Ente si appresta a spendere un finanziamento di 1800 milioni per la bonifica ed il consolidamento del capannone ex Montecatini.

I fatti descritti, l'impegno di lavoro, di approfondimento e di ricerca, non è stato affatto distratto dai processi di migrazione spontanea e non che hanno interessato le coste della Puglia e naturalmente il porto di Brindisi il cui sistema organizzativo è stato via, via adeguato all'evolversi delle situazioni rispondendo con prontezza e sufficienza ai problemi posti da un fenomeno vasto, complesso e duraturo.

3. Attività promozionale

Nel pur breve tempo di gestione, questo Ente ha dato vita ad una intensa attività promozionale, partecipando attivamente a "Cina Transport 1998",

ricercando concretamente operatori interessati a traffici containerizzati, proponendosi interlocutore sensibile e disponibile per servizi crocieristici, mettendo allo studio utili iniziative di cooperazione con realtà istituzionali e paesi interessati al Corridoio transeuropeo n.8, anche se la situazione delle aree transfrontaliere, non immune dalle influenze del conflitto dei balcani, ha prodotto un naturale e comprensibile risentimento dei fenomeni trasportistici già consolidati e rende incerta l'evoluzione degli scenari futuri, anche in termini di rapporti collaborativi ed istituzionali con aree della vasta regione orientale.

4. La privatizzazione delle operazioni portuali

Delle imprese portuali che attualmente operano nel porto di Brindisi , nel numero di undici, si è già detto in precedenza.

Un discorso particolare va ora riservato alla questione del terminal contenitori.

Attualmente nella zona di Costa Morena le aree nella giurisdizione dell'Autorità Portuale sono quelle ricomprese nell'ambito doganale che risultano in parte già acquisite al demanio marittimo ed in parte da acquisire.

Fra le prime sono da includere il molo di diga di Costa Morena – utilizzato di fatto in modo esclusivo dall'Enel S.p.A. per la discarica di carbone ed oli combustibili - , l'area retrostante la banchina di Riva – ove insiste la gru Paceco-Reggiane attualmente operativa -, ed

una fascia lungo il risvolto e lo sporgente della banchina di Costa Morena.

Va evidenziato che la parte centrale del banchinamento è ancora costituito da uno sterrato ove sono in atto lavori per l'asfaltatura, gestiti dal Consorzio SISRI e relativi al completamento del progetto Agensud B00027, terminati i quali avverrà il trasferimento, dopo i necessari collaudi, delle aree all'Autorità Portuale.

In conseguenza della messa in esercizio della gru Paceco-Reggiane e di carrelloni Fantuzzi è stata
> individuata una tariffa forfettaria per l'utilizzo dei mezzi
> legata all'attività movimentazione dei container, prevedendo tra
> l'altro la possibilità dello stoccaggio dei contenitori in arrivo e partenza sulla banchina di Riva.

L'utilizzo della gru è consentito a tutte le imprese portuali autorizzate che ne facciano richiesta sulla base di traffico attestato da Agenzie marittime ed a condizione che per la conduzione della gru sia impiegato personale professionalmente qualificato.

Tale regime costituisce tuttavia una soluzione provvisoria, finalizzata come detto a favorire l'avvio della operatività del porto per tale traffico specializzato, destinata presto a modificarsi in relazione a quanto disposto dalla legge n. 84/94 che impone la privatizzazione delle attività attraverso la concessione dei mezzi e delle aree portuali avuto riguardo a quanto previsto all'articolo 18.

A tale fine l'Autorità sta predisponendo apposito schema di bando il quale, nell'individuare le aree che saranno destinate al futuro terminal contenitori, fissi i criteri in base ai quali procedere nella selezione dell'operatore a cui sarà affidata la gestione del terminal.

5. Servizi di interesse generale

Per quanto concerne la gestione dei servizi di interesse generale di cui all'art. 6 della legge 84/94, si è proceduto e si continua purtroppo a procedere con il sistema delle proroghe alle stesse ditte risultate aggiudicatrici delle gare di evidenza pubblica effettuate nel 1996.

Tale condizione, anche se consente un sicuro risparmio all'Ente perché gli affidamenti avvengono agli stessi patti e condizioni di allora, sicuramente non risulta corretta e l'Ente è impegnato a garantire il rispetto delle procedure previste.

6. Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali – opere di grande infrastrutturazione.

Naturalmente gli obiettivi individuati dal Piano operativo triennale, assolutamente compatibili con le potenzialità presenti, e con le funzioni assegnate al porto, necessitano di scelte coerenti e per molti versi di urgente realizzazione.

Intanto è necessario accrescere l'offerta dei servizi e potenziare la disponibilità infrastrutturale per il consolidamento del traffico per così dire "storico", che ha rappresentato e rappresenta, ancora oggi, una sicura ricchezza per il porto.

In questa direzione va vista la puntuale iniziativa dell'Autorità Portuale per l'inserimento nel programma comunitario Interreg II Italia-Grecia del progetto di realizzazione del circuito unico doganale del costo di 3 miliardi, programma già definito dalla Giunta della Regione Puglia.

La ristrutturazione e l'ammodernamento della Stazione marittima con la creazione di area uffici e relativi impianti.

Il disinquinamento e dragaggio fondali del porto interno, opera già in parte finanziata per un importo di £ 750.000.000.

Gli interventi di sistemazione veicolare e della pavimentazione nell'area di Costa Morena, opera già realizzata.

La realizzazione di strutture di accoglienza e di tipo logistico a Costa Morena, sulla cui area, il programma comunitario Interreg II già approvato, come si è detto, dalla Regione Puglia, prevede interventi di potenziamento e di razionalizzazione per un finanziamento complessivo di oltre 84.470.000.000 lire.

La riqualificazione e la sistemazione della pavimentazione stradale delle banchine di S. Apollinare, Dogana, Centrale, Montenegro, Sciabbiche, compreso il riattamento dell'arredo urbano, delle opere d'arte ed accessorie, della segnaletica portuale e delle connessioni stradali.

Nel quadro poi delle attività destinate ad acquisire quote consistenti di mercato nel settore dei containers, è necessario predisporre strutture fisiche ed assetti organizzativi in grado di soddisfare le esigenze dei maggiori utenti che, si sa, chiedono fondali capaci, aree di stoccaggio, efficienti sistemi di inoltro delle merci ed adeguati servizi logistici ed informatici.

Le richieste di accesso al programma comunitario Interreg II Italia-Grecia non solo dell'Autorità Portuale ma anche di altri Enti istituzionali che vedono nel porto un fattore straordinario di sviluppo e di crescita economica, sono state mosse da questo obiettivo, anche al fine di potenziare le reti di inoltro terrestri ferro-stradali e di promuovere una rete di cablaggio telematico del porto affinché esso corrisponda sempre meglio alla vocazione di struttura polifunzionale nel processo evolutivo delle reti di trasporto nazionale, comunitaria ed extracomunitaria.

Solo per quest'ultima specifica esigenza, l'Autorità Portuale ha chiesto che venga ammesso ai programmi comunitari di finanziamento un progetto del valore di circa 16 miliardi, elaborato e presentato congiuntamente alla