D.M. 2 maggio 2001 "Autostrade del mare" (circa 96 miliardi di vecchie lire al lordo degli interessi).

Per l'acquisizione materiale dei suddetti finanziamenti l'Autorità ha proceduto – previa indizione di apposita gara pubblica per l'individuazione dell'istituto di credito con cui sottoscrivere il mutuo, con rate di rimborso a carico del Ministero Infrastrutture e Trasporti – alla sottoscrizione dei relativi contratti di mutuo.

Il pontile del nuovo molo, destinato ai traffici della società elettrica – a parere dell'Autorità – consentirà il recupero agli altri traffici dell'attuale molo di Diga di Costa Morena, saturo allo stato attuale nella sua capacità recettiva e di movimentazione.

Il finanziamento di tale pontile è a carico totale della stessa ENEL – sia per le opere a mare che per le infrastrutture di banchina - senza ricorso a finanziamenti pubblici necessari per la prima opera come sopra descritta.

L'Autorità ritiene che tali opere esaltando la polifunzionalità del Porto ed assegnando ruoli e destinazioni precise alle diverse parti, possano contribuire in maniera decisiva a far ritornare Brindisi uno dei porti più rilevanti dell'Adriatico, realizzando un polo portuale di rango superiore: centro di interscambio con le aree del Mediterraneo mediorientale e con l'Europa centrale (Corridoio 8 e Corridoio Adriatico).

Sempre nell'ottica di pianificazione ed ottimizzazione delle potenzialità dello scalo rientra l'adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore Portuale, concernente il futuro molo di Capo Bianco, ove sarà realizzato il nuovo deposito combustibili della Marina Militare Italiana con i relativi accosti per le navi di interesse della citata Forza Armata.

L'adeguamento tecnico funzionale al PRP risponde alle esigenze di sicurezza nei riguardi delle attività di movimentazione dei prodotti petroliferi operanti sull'esistente molo Enichem e nei riguardi della manovrabilità delle navi militari, che dovranno operare nella costruenda Area POL della Marina Militare in zona Capo Bianco (Progetto approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nella seduta dell'8.09.1999 con voto n° 306).

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto del 13.11.2002, ha approvato l'adeguamento tecnico funzionale.

Quanto alla prima delle opere di cui si è detto sopra, la procedura di V.I.A. nazionale è stata completata con l'adozione del decreto interministeriale del

26.04.05 (dopo oltre 2 anni), ed ora attende l'approvazione definitiva regionale dal punto di vista urbanistico (la Regione ha espresso già il proprio parere favorevole per la compatibilità ambientale del progetto di variante al PRP limitatamente alle opere di completamento degli accosti portuali per navi traghetto e RO-RO a S. Apollinare e quindi negandolo per il pontile ENEL).

Nelle more di questo adempimento conclusivo è stata già bandita la gara per l'affidamento dei lavori di preventiva caratterizzazione della zona a mare che sarà interessata dagli interventi, poiché anch'essa ricade nella perimetrazione di cui al D.M. del gennaio 2000[1].

Come si può dedurre dalla rappresentazione appena compiuta l'Autorità ha atteso per due anni e otto mesi l'esito della procedura di V.I.A. e ciò ha limitato le potenzialità e l'idea di fondo di questa variante che consisteva da un lato nell'avvicinare alla città il traffico passeggeri (accosti di S. Apollinare) e dall'altro nello spostare nel porto esterno (molo ENEL) il traffico energetico, esaltando la separazione delle funzioni e la polifunzionalità dei tre porti (interno, medio ed esterno) di cui si compone il porto di Brindisi.

Allo stato attuale gli accosti utilizzati per ricevere le navi traghetto e RO-RO sono dislocati in due diverse zone del Porto, la prima nel Porto Interno – Seno di Levante – l'altra nel Porto Medio – Costa Morena, rendendo così difficile lo sviluppo dei servizi e delle infrastrutture a supporto dei traffici. Gli accosti sistemati

---

[1] Brindisi rientra tra i siti di bonifica di interesse nazionale alla stregua della legge 426/98. Il decreto di perimetrazione del sito è il D.M. del 10 gennaio 2000.
Il piano di caratterizzazione ambientale ai fini della bonifica dell'area marittima perimetrata è stata redatta dall'ICRAM piano approvato dalla Conferenza dei Servizi del 25.07.2002.
Poiché l'area marina, di competenza dell'Autorità Portuale, è inserita all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale, ciò comporta che prima di effettuare qualsiasi intervento di natura infrastrutturale, è necessario procedere ad una serie di analisi chimico-fisiche sia dei suoli che dei fondali marini interessati. Questa attività – meglio nota come procedura di caratterizzazione – viene espletata solo in seguito all'elaborazione di un progetto per la caratterizzazione approvato dalla Conferenza di Servizi presso il Ministero dell'Ambiente.
I risultati delle analisi poi vengono sottoposti al vaglio della Conferenza dei Servizi presso il Ministero dell'Ambiente per l'approvazione. Se i valori delle analisi superano quelli ICRAM od i valori delle Tabelle A e B del D.M. 471, occorre predisporre un progetto di bonifica e messa in sicurezza, da approvarsi da parte della Conferenza dei Servizi, presso il Ministero dell'Ambiente.
I progetti di bonifica e sicurezza ad oggi redatti ed approvati sono 3 e riguardano Costa Morena Est (si veda la relazione annuale 2004).

all'interno del Seno di Levante insistono su aree ubicate nel tessuto urbanistico della città; più adatte per un recupero urbano che non per uno sviluppo portuale.

Come già preannunciato nella parte concernente l'adeguamento tecnico funzionale al P.R.P. al termine dell'esercizio 2004 sono stati redatti dall'area tecnica n° 3 adeguamenti tecnici funzionali:

1) FONTANELLE (PORTO MEDIO)
(non approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'assenza di formale richiesta delle Autorità Militari. L'Autorità Portuale – previa intesa ed accordi con la Marina Militare e la Capitaneria di Porto – è intenzionata a ripresentare lo stesso A.T.F., integrato dagli atti richiesti).

2) BANCHINA CENTRALE DEL PORTO INTERNO
(questo progetto inserito nel più vasto progetto del sistema Urbano Portuale quale specchio acqueo portuale di vera e propria piazza d'acqua della città, ha ottenuto la piena intesa del competente Ufficio Tecnico del Comune).

3) NUOVO MOLO PETROLCHIMICO NEL PORTO ESTERNO
(progetto di ottimizzazione del molo petrolchimico già esistente attraverso il raddoppio ed il prolungamento. È all'esame dell'Ufficio Tecnico Comunale).

L'Autorità Portuale ha in fase di studio un nuovo piano regolatore che disegni il ruolo del porto nel prossimo futuro così da superare l'impianto disegnato dal precedente, di vecchia impostazione e consistente in una mera individuazione di opere pubbliche.

Tale esigenza emerge dalla complessità dell'area brindisina dichiarata ad alto rischio ambientale.

2.2 Programma Triennale Opere Pubbliche

Tra gli atti di maggior rilievo posti in esame dal Comitato Portuale nel corso del periodo considerato si segnalano il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2003-2005 e l'Elenco Annuale dei lavori 2003 (deliberazione n° 16).

Lo stesso documento è stato poi aggiornato nella versione valida per il triennio 2004 – 2006, insieme all'elenco annuale dei lavori 2004 ed approvato dal Comitato nella seduta del 25 marzo 2004.

Il quadro completo degli interventi infrastrutturali avviati / progettati / e/o realizzati, nell'ambito del Programma triennale delle opere pubbliche è il seguente:

a) **Elaborazione di un progetto esecutivo per la realizzazione di un pontone galleggiante da posizionare presso la banchina carbonifera del Seno di Levante del porto interno.** Tale apprestamento – secondo i rappresentanti dell'Ente – dovrebbe incrementare la capacità ricettiva del porto "storico" di Brindisi, garantendo l'accosto a navi traghetto di dimensioni maggiori rispetto a quelle che le attuali banchine consentono di ormeggiare, valorizzando contestualmente anche quella parte della città che da sempre ha fatto affidamento sull'afflusso, specie estivo, dei passeggeri in attesa di imbarco o in sbarco dalle navi di cui si tratta. La relativa procedura di gara è stata attivata secondo i tempi previsti dalla normativa. Alla procedura di gara ha preso parte un'unica società che, non possedendo tutti i requisiti di capacità tecnica e finanziaria richiesti dal bando, è stata esclusa. Conseguentemente l'Ente ha avviato una revisione della progettazione per bandire una nuova gara.

b) **Affidamento dei lavori per la realizzazione delle vie di corsa per gru portainers presso la banchina del Prolungamento di Costa Morena e sistemazione dei piazzali retrostanti.** In data 28 novembre 2003 sono stati consegnati sotto le riserve di legge e nelle more di definizione delle procedure di caratterizzazione, alla Società Italiana Dragaggi i lavori per la realizzazione dell'importante opera infrastrutturale. L'esito "negativo" della caratterizzazione sancito dalla

Conferenza di Servizi presso il Ministero dell'Ambiente di fatto ha reso inattuabile il progetto, pertanto si è proceduto alla revoca dell'appalto
La presenza di almeno tre aree contaminate, oltre alla falda, infatti rendeva necessario un intervento di bonifica del sito incompatibile con la regolare gestione dell'appalto sia sotto il profilo economico – per l'onerosità dell'intervento di bonifica stesso – che sotto il profilo cronologico. Dovendo infatti procedere a nuove analisi per la più puntuale individuazione delle aree contaminate e, quindi, alla redazione di un progetto di bonifica e messa in sicurezza si sarebbe accumulato un ulteriore ritardo di oltre 2 anni.

c) **Lavori di completamento della banchina di Costa Morena Est ed approfondimento dei relativi fondali.** Sono proseguiti i lavori per la realizzazione della nuova banchina di Costa Morena Est. I lavori del 1° stralcio si sono conclusi il 30/4/2004. Tale struttura, una volta ultimato il 2° stralcio (presumibilmente entro la seconda metà del 2006), garantirà la disponibilità di nuovi accosti per navi anche di grande tonnellaggio, per uno sviluppo lineare di banchine di circa 800 mt., con fondali di 14 metri e disporrà di ben 280.000 mq. di piazzali. Al momento, quindi, sono stati conclusi i lavori relativi al 1° stralcio e vi è una prima disponibilità operativa, del tratto di banchina lungo 500 metri, per una lunghezza di 600 metri.

I lavori del II stralcio come gia esposto nel capitolo relativo alle caratterizzazioni sono stati sospesi, per il 2004, nelle more delle attività di caratterizzazione, conclusesi il 29/12/04 con l'approvazione in Conferenza di Servizi del Piano di Bonifica e messa in sicurezza. Nel mese di maggio 2005, ad esito favorevole dell'attività di caratterizzazione, è stato dato avvio alla ripresa dei lavori per il completamento dell'importante infrastruttura portuale.

d) **Lavori di banchinamento dell'area portuale di Capo Bianco per il trasferimento dei depositi combustibili della Marina Militare Italiana.** Ultimata la perizia per il campionamento ambientale e geotecnica nel gennaio 2004 è stata indetta specifica procedura di evidenza pubblica (516.000 Euro) per l'affidamento delle attività di

indagine del sito di intervento in relazione alla problematica connessa con la caratterizzazione dello stesso, ricadente nella perimetrazione di cui al D.M. 10 gennaio 2000. I lavori sono stati aggiudicati ed i lavori sono stati aggiudicati ed i prelievi conclusi entro il mese di luglio. L'ARPA Puglia cui sono stati consegnati i primi campioni nel mese di maggio ha consegnato le analisi tra febbraio ed aprile 2005 (10 mesi) ritardando pesantemente tutto l'iter della progettazione. Ad ogni buon conto, sulla scorta dei risultati delle prove geotecniche effettuate e alla luce del "progetto di bonifica per l'area di Capo Bianco e progetto di vasca di contenimento dei materiali dragati" redatto dall'Area Tecnica ed approvato in Conferenza di Servizi l'11/05/05, i progettisti stanno provvedendo ad adeguare il progetto esecutivo, come da prescrizione del C.S. LL. PP. Tale progetto è in corso di preparazione.

e) **Realizzazione, tramite ricorso alla procedura dell'appalto concorso, di un terminal passeggeri presso le banchine di Costa Morena – Punta delle Terrare.** Tale opera si è resa indispensabile in considerazione dell'assoluta mancanza di infrastrutture di accoglienza dei passeggeri presso il sito portuale indicato. Il terminal, esteso circa 3000 mq e corredato dei servizi ancillari al suo funzionamento, realizzato in strutture lignee, è stato completato e collaudato nel corso del mese di giugno 2004. Con decreto 225 del 30/11/04 sono stati affidati i lavori di sostituzione delle lastre di plexiglas con altre in vetro stratificato.

f) **Realizzazione della Stazione Traghetti Albania – Terminal di Levante – con posto di controllo polizia in zona "Cianciala".** Tale progetto ha consentito di recuperare agli usi portuali un manufatto di notevoli dimensioni. Sono stati realizzati una sala di attesa ed una sala controllo destinata ai passeggeri provenienti/diretti da/verso Paesi extra Schengen (Albania/Turchia). In quel sito saranno inoltre collocati gli uffici della Polizia di Frontiera, della Guardia di Finanza, dell'Agenzia delle Dogane ed alcuni uffici della Sanità Marittima che usualmente operano in relazione al monitoraggio del traffico in questione e che attualmente sono ubicati presso la Stazione Marittima storica.

Trattandosi di opera finanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 27/01/04 è stato firmato il protocollo di intesa tra l'Ente ed il Dicastero medesimo per l'attribuzione del relativo finanziamento. Successivamente, nel corso del mese di febbraio, è stata esperita la procedura di evidenza pubblica per la materiale esecuzione dei lavori che sono stati affidati e consegnati alla Ditta aggiudicataria.

Durante l'esecuzione è stata approvata una perizia di variante, resasi necessaria per l'adeguamento della struttura alle recenti disposizioni in materia di "Security". Tale perizia ha fatto slittare i tempi di consegna di 90 giorni. I lavori si sono conclusi il 17/03/05, entro il termine del 21/03/05 previsto dalla perizia e sono stati collaudati il 18 aprile 2005. La struttura è perfettamente funzionante ed è stata inaugurata con il nome di Terminal di Levante.

g) **Restauro e ristrutturazione 1° stralcio del comprensorio demaniale della ex Stazione Marittima, collegamento con Stazione Marittima Albania, adeguamento alle norme di sicurezza ed eliminazione delle barriere architettoniche.** Nel dicembre 2004 è stato consegnato il progetto esecutivo. Tale progetto è stato approvato dal Comitato Tecnico Regionale con voto n° 4 del 19/11/2004 e la gara d'appalto è stata bandita nel gennaio 2005.

Trattandosi di opera finanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 04/03/05 è stato firmato il protocollo di intesa tra l'Ente Portuale ed il Dicastero per l'attribuzione del relativo finanziamento.

h) **Recupero strutturale del Capannone ex Montecatini.** I lavori, consegnati nel dicembre 2003 sono proceduti regolarmente fino al 23 aprile 2004, quando la presenza nel cantiere dei ponteggi appartenenti all'impresa che aveva realizzato il 1° stralcio dei lavori ha reso impossibile il prosieguo. Dopo aver risolto il contenzioso con la ditta che ha provveduto a sgomberare l'area di cantiere, i lavori sono ripresi il 06 settembre 2004.

i) **Realizzazione dell'area di controllo, con l'ausilio di sistema di scannerizzazione ai raggi x, di Punta delle Terrare con deposito dogana e relativi uffici e servizi.** Si tratta del progetto per la realizzazione nell'ambito portuale di Costa Morena – Punta delle Terrare – di un'ampia ed attrezzata zona di controllo doganale e di verifica dei carichi trasportati dai veicoli pesanti che imbarcano/sbarcano sulle/dalle motonavi traghetto. Detta infrastruttura, che garantirà tra l'altro una più funzionale collocazione delle strutture di controllo doganale, permetterà di effettuare controlli più accurati dei veicoli citati, riducendo da un lato i tempi operativi della verifica, assicurando anche quell'attività di controllo nell'ambito più generale della "Security portuale".

Il progetto esecutivo è stato approvato nell'aprile 2004. Le procedure di gara si sono svolte e concluse nel giugno 2004, nelle more delle procedure di caratterizzazione svolte dal Commissario delegato per l'Emergenza Ambientale in Puglia, ormai in via di conclusione.

Tale Commissario è l'organo competente delegato per le aree a terra.

j) **"Lavori di recupero funzionale di una struttura portuale esistente finalizzata al riconoscimento P.I.F. (Posto di Ispezione Frontaliera) del porto di Brindisi".**

L'originario progetto redatto ed approvato quale "definitivo" nel 1999 era stato temporaneamente accantonato. Nel marzo 2004 l'Ente ha presentato al Ministero della Salute – Direzione Generale della Sanità Pubblica Veterinaria, degli alimenti e della Nutrizione – la nuova richiesta di istituzione di un Posto di Ispezione Frontaliero presso il porto di Brindisi. Dopo i chiarimenti forniti al Ministero ed il parere favorevole della Commissione Europea il progetto è stato reso esecutivo adeguandolo alle prescrizioni del CTA Regionale. Nel dicembre 2004 è stato approvato con decreto presidenziale e nel gennaio 2005 sono state avviate le procedure di gara.

Trattandosi di opera finanziata con fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 04/03/05 è stato firmato il protocollo di intesa tra l'Autorità Portuale ed il Dicastero interessato per l'attribuzione del relativo finanziamento.

k) Il Sistema Urbano Portuale. Riqualificazione e consolidamento del Lungomare Regina Margherita, Circolare del Mare etc. Tale progetto, realizzato dal dirigente dell'Area Tecnica, oltre alla preliminare riqualificazione e consolidamento della banchina Regina Margherita e il suo conseguente arredo urbano, prevede la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico via mare e sistema di connessione integrati con le infrastrutture esistenti chiamato "Circolare del Mare", per il quale verranno realizzati nei diversi punti del porto in cui sono previste le fermate, dei pontili galleggianti che consentano un agevole sbarco degli utenti anche con difficoltà motorie.

L'area oggetto di riqualificazione e consolidamento è il tratto di area demaniale di tutta la banchina centrale di Viale Regina Margherita, ubicata nel Porto interno di Brindisi, ossia il tratto che va dalla banchina Dogana alla fine della banchina Centrale (banchina Montenegro esclusa), adiacente al centro storico della città. Tale banchina in diversi tratti presenta pericoli di stabilità dovuti all'azione del mare ed alla mancanza di manutenzione protratta nel tempo.

L'intervento prevede un ampliamento di circa 10 metri della banchina stessa verso il mare che si realizzerà mediante la posa in opera di cassoni cellulari, con il duplice scopo quindi, sia di consolidare l'attuale banchina che di ampliarla al fine di facilitare le operazioni di imbarco. È previsto inoltre un allineamento tra la banchina Sciabiche e la zona militare, al fine di riqualificare e consolidare tale banchina.

I vantaggi di questa opzione sono quelli di consolidare le attuali banchine, evitando di interessare con lunghi lavori i ristretti spazi urbani tra la quinta edificata della banchina Regina Margherita e della banchina Sciabiche con la relativa linea del mare. Tale soluzione inoltre, prevedendo un allargamento dell'area della banchina, permetterà una maggiore speditezza nelle operazioni di imbarco e sbarco.

L'Autorità Portuale attende l'approvazione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale e la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa con il Comune di Brindisi per attivare le procedure di gara.

l) Interventi di valorizzazione di beni demaniali nel porto di Brindisi (II Accordo di Programma con la Marina Militare)

In sintesi i lavori previsti sono i seguenti:

1) Dragaggio fondali;
2) Bonifica del piazzale e realizzazione nuova banchina per ormeggio;
3) Ristrutturazione molo in carparo della "Caprarella";
4) Realizzazione di nuovo molo per unità navali classe "PATTUGLIATORE";
5) Ristrutturazione vecchio molo "marimisti" e "allineamento" banchina.

Le quote batimetriche della zona interessata rivelano una insufficiente profondità del fondale antistante la futura banchina, pertanto si rende necessario il dragaggio di tutto lo specchio d'acqua fino ad una quota di -8,00 m, coincidente con il profilo della banchina antistante l'ex molo denominato "la Caprarella" (ormeggio del Pattugliatore). Più oltre il dragaggio sarà effettuato fino ad una quota –14,00 m per raccordare l'area a –8,00 con quella a 14,00 prevista dal Piano Regolatore Portuale.

Per quanto riguarda l'area a terra, attualmente costituita da un piazzale semi-asfaltato che cede il posto ad una striscia di terreno degradante verso il mare che termina con la battigia, l'intervento prevede la bonifica di tutta l'area e la realizzazione di un grande piazzale asfaltato alla quota costante uguale a quella della banchina Caprarella, e ciò comporterà il riempimento di tutta l'area.

La banchina, atta all'attracco dei natanti-rimorchiatori della Marina Militare e della Capitaneria di Porto, sarà realizzata modificando l'attuale battigia. La banchina sarà provvista, così come richiesto dal Comando Marina, di bitte adeguamento dimensionate per l'attracco dei natanti della classe "Saetta e rimorchiatori", di parabordi e di n° 4 scalette in metallo per la risalita dal mare, nonché la realizzazione di una rampa a scivolo per il superamento del dislivello banchina – mare, la posa in opera di un argano dotato di motore per il tiro a secco delle imbarcazioni, di un ulteriore gru di alaggio e varo dotata di braccio

estensibile con portata max di 3500 kg. La banchina, inoltre, sarà dotata di punti per il prelievo dell'acqua dolce – dell'energia elettrica – punto telefonico – punto antincendio – attacco fibra ottica.

Tutta l'area sarà illuminata mediante fari e sarà realizzato l'impianto antincendio mediante la collocazione di idranti in diversi punti del piazzale.

L'attuale molo della Caprarella è costituito da un basamento in cemento armato, che si proietta perpendicolarmente alla costa, e da un sovrastante muro di protezione in blocchi di carparo di pregevole fattura alto circa 2 m a partire dalla quota del molo. Di tale muro è previsto il recupero, vista la condizione di degrado in cui versa a causa dell'erosione del mare, nelle modalità e indicazioni che darà la Soprintendenza. Sarà quindi allungato il molo, ampliando quello esistente, per una lunghezza complessiva di 110 m parallelamente e come ideale allungamento dell'attuale molo della Caprarella.

È previsto inoltre l'allineamento della banchina fino al vecchio molo "marimisti" di cui si prevede la ristrutturazione e adeguamento per permettere l'attracco alle motobarche del sistema di trasporto su mare previsto nel Sistema Urbano Portuale.

La suddetta struttura sarà fornita, così come da specifica richiesta del Comando Marina, di bitte in metallo opportunamente dimensionate e del numero richiesto, di parabordi, scale di risalita, n° 3 postazioni antincendio sul molo, n°2 colonnine in cui arriveranno le linee elettriche a diverso voltaggio, illuminazione di emergenza, rete di telefonia, e rete idrica, questo tipo di postazione sono utili alle imbarcazioni attraccate, affinché possano rifornirsi autonomamente; inoltre il molo sarà fornito di impianto di illuminazione, di fanali di "via" e/o di posizionamento.

Si attende la sottoscrizione dell'adeguamento Tecnico Funzionale e la sottoscrizione del 2° Accordo di Programma per attivare le procedure di gara.

m) Elaborazione del progetto per l'adeguamento delle strutture portuali alla normativa di security.

A seguito dello stanziamento dei fondi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (D.M. 25 febbraio 2004) per un importo pari a 5 milioni di Euro, l'Ente ha proceduto all'elaborazione della progettazione finalizzata ad incrementare il grado di sicurezza dello scalo marittimo, attraverso la realizzazione di opere, l'acquisizione di impianti ed attrezzature, allo scopo di rendersi perfettamente adempiente agli obblighi derivanti dall'entrata in vigore, alla data del 1° luglio 2004, del Cap. XI.2 della Solas e delle disposizioni di cui alle direttive comunitarie. La progettazione in questione, è stata presentata nel corso del mese di gennaio 2005 ed, attualmente, si trova al vaglio del Comitato Tecnico Amministrativo regionale.

2.3. Programma operativo triennale

Il programma operativo triennale (P.O.T.) è stato approvato dal Comitato Portuale nella seduta del 1 aprile 2003, nell'ottica di pianificazione delle strategie mirate al rilancio dello scalo di Brindisi in tutti i settori dei traffici che lo interessano, mediante una completa operazione di nuova infrastrutturazione del porto agli usi portuali di manufatti demaniali marittimi fino ad oggi assegnati ad altre Amministrazioni ed in uno stato di disuso.

2.4. L'attività promozionale

L'attività di promozione e comunicazione esterna in particolare nel 2004 è stata rivolta al marketing portuale ed allo sviluppo delle opportunità di business per la Port Community brindisina, in ambito commerciale, industriale e passeggeri, con finalità di incrementare la penetrazione nel mercato dell'offerta.

Gli strumenti individuati per tale azione promozionale sono stati diversi quali la produzione di materiale illustrativo sulle attività del porto e la partecipazione, con

stands espositivi, alle principali manifestazioni di settore – in sinergie con altri istituzioni locali (Comuni e Camere di Commercio ed imprese varie) e nazionali (ICE; ENI).

Da evidenziare la partecipazione a 2 importanti eventi espositivi internazionali, il SEA TRADE CRUISE SHIPPING Convention di Miami (14 – 18 marzo), la manifestazione ritenuta più importante a livello mondiale riguardo al traffico crocieristico, per qualità e numero di partecipanti ed il Salone Internazionale della logistica di Barcellona (25 – 28 maggio), la più grande esposizione al mondo dell'offerta del settore della logistica e dell'intermodalità e dello shipping internazionale.

L'Autorità Portuale si è presentata alla 20ª Edizione del SEA TRADE di Miami, come parte di un sistema regionale, con il Patrocinio della Regione Puglia – Assessorato al Turismo – e con l'Autorità Portuale di Bari.

3. L'aspetto operativo

3.1. Servizi di interesse generale

Nel corso del 2004, a seguito procedure di gare esperite nel 2003 sono proseguite le attività delle aziende aggiudicatarie dei servizi di interesse generale di manutenzione degli impianti elettrici e di illuminazione del porto e quello di pulizia degli ambienti portuali e di pulizia degli immobili demaniali.

È stato prorogato sino all'aprile 2005 il contratto per il servizio di fornitura di acqua alle navi che ormeggiano nella zona portuale di Costa Morena.

Nel corso del 2004 è stato emanato il bando di gara per l'affidamento del servizio di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti urbani ed assimilabili, prodotti dalle navi ormeggiate nel porto.

L'accennata procedura non è stata tuttavia aggiudicata per carenza dei requisiti dei soggetti partecipanti.

Nel corso del 2005 la stessa è stata rinnovata ed è stata aggiudicata, nel corso del mese di giugno 2005 (l'assegnazione del servizio ha durata sino al 31/12/2006).

Nel frattempo l'Autorità Portuale ha avviato l'attività per l'elaborazione del Piano di Raccolta e Gestione dei Rifiuti, così come previsto dalla legge n° 182/2003 e che dovrà essere completato non appena saranno emanati i decreti relativi ai residui di carico.

3.2. Movimentazione merci e passeggeri

Per ciò che concerne il traffico delle merci l'anno 2004 evidenzia una serie di dati complessi (tab. n. 3).

Si registra un notevole aumento di movimentazione merci (sia liquide che solide), sino ad oltre 11 milioni di tonnellate, superando più di un milione di tonnellate rispetto al 2003.

Risulta positivo l'andamento dei traffici dei prodotti chimici e dei gas liquidi alla rinfusa movimentati da e per lo stabilimento della Polimeri Europa (ex Enichem) e dello stabilimento della Costiero Adriatico (ex IPEM).

A fronte di una conferma della movimentazione di gas propano, si registra anche un incremento sensibile dei prodotti chimici e dei gas liquidi, quale probabile segnale di superamento della fase più critica di crisi del polo chimico brindisino, durata circa 5 anni e che ha determinato la chiusura di importanti stabilimenti.

Significativo è stato invece il calo della movimentazione dei prodotti petroliferi con riferimento specifico all'olio combustibile ed all'orimulsion.

Il decremento è ascrivibile – a parere dei responsabili dell'Ente – all'incremento contestuale della movimentazione di carbone per conto della Centrale ENEL di Cerano e di quella Edipower di Costa Morena.

Si segnalano altresì l'incremento delle attività di sbarco di fertilizzanti (segno di nuova vitalità per il settore agricolo), nonché di cemento, pomice e basalto (a conferma di una ripresa del settore dell'edilizia nel più vasto ambito salentino) di mais e granaglie.

Anche il traffico di merce in containers ha conosciuto un incremento considerevole connesso alla movimentazione di una impresa, mentre è proseguito lo stato di crisi della società concessionaria del terminal contenitori di Costa Morena.

Quanto al traffico passeggeri anche il 2004 è stato caratterizzato, così come per il 2003 da una conferma del trend negativo del traffico passeggeri, con un decremento percentuale pari a quasi il 20% rispetto al 2003 (vedi tabella allegata).

La flessione è in gran parte determinata dal calo dei transiti per la Grecia (-20,4 % pari a 137.089 passeggeri in meno) nonostante il 2004 abbia coinciso con le Olimpiadi che non hanno comportato beneficio per il porto (tranne che per un rilevante incremento del traffico aeroportuale, caratterizzato dalla sempre maggiore disponibilità di voli a basso costo).

Altro fattore di influenza è costituito dalla recuperata tranquillità delle zone della ex Jugoslavia, attraverso la quale sono ripresi con regolarità i transiti via terra dei flussi provenienti dai paesi del Centro Europa (tra cui la Germania).

Si è assistito invece ad un incremento considerevole dei traffici passeggeri e veicoli con l'Albania (+25).

L'Autorità Portuale ha rappresentato di aver posto in essere un'azione mirata finalizzata a fornire ai passeggeri – ritenendo che il calo dei flussi sia in parte imputabile alla capacità di accoglienza dei passeggeri messa a disposizione dal porto – nuove strutture (v. terminal passeggeri Costa Morena, Stazione Marittima Albania, maggiori aree per la sosta dei TIR via Spalato).

Dai primi dati disponibili risulta che nell'estate 2005 si è registrata un'inversione di tendenza, e si rileva un incremento del traffico di passeggeri e di conseguenza di auto imbarcate pari al 4,8 % circa.

tab. n. 3

MERCI SBARCATE ED IMBARCATE NEGLI ANNI 2002 - 2003 - 2004

(in tonnellate)

MERCI	**2002**	**2003**	**2004**
tonnellaggio totale movimentato	9.862.028	10.147.378	11.116.896
totale prodotti chimici	106.733	81.693	65.521
merci alla rinfusa liquide	4.019.760	3.794.456	2.110.785
merci alla rinfusa solide	5.640.198	6.152.565	8.045.279
alimentari alla rinfusa liquide	11.120	21.997	0
alimentari alla rinfusa solide	16.158	44.189	48.462
totale rinfuse	9.687.236	9.991.210	10.194.531
totale merci varie in colli	68.059	74.475	119.475