

QUADRO RIASSUNTIVO DEL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ANNO FINANZIARIO 2007			
ENTRATE	Competenza	Residuo	Cassa
TITOLO I - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI CORRENTI			
Categoria I [^] - Trasferimenti da Parte dello Stato	6.664.606,89	710.648,27	6.739.580,03
Categoria 2 [^] - Trasferimenti da Parte della Regione			
Categoria 3 [^] - Trasferimenti da Parte dei Comuni e delle Provincie			
Categoria 4 [^] - Trasferimenti da Parte di Altri Enti del Settore Pubblico			
TOTALE TITOLO I	6.664.606,89	710.648,27	6.739.580,03
TITOLO II - ALTRE ENTRATE			
Categoria 1 [^] - Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla Prestazione di Servizi	2.598.479,36	2.650.167,32	2.234.496,69
Categoria 2 [^] - Redditi e Proventi Patrimoniali	1.757.675,18	1.758.497,88	1.893.932,89
Categoria 3 [^] - Poste Correttive e Compensative di Spese Correnti	502.558,38	1.428.093,43	755.162,10
Categoria 4 [^] - Entrate non Classificabili in altre Voci	35.396,73	7.474,59	24.497,43
TOTALE TITOLO II	4.894.109,65	5.844.233,22	4.908.089,11
TITOLO III - ENTRATE PER ALIENAZIONE DI BENI PATRIMONIALI E RISCOSSIONE DI CREDITI			
Categoria I [^] - Alienazione Immobili e diritti Reali			
Categoria II [^] - Alienazione di Immobilizzazioni tecniche diverse e di beni Immateriali			
Categoria III [^] - Realizzo di Valori Immobiliari			
Categoria IV [^] - Riscossione di Crediti	52.266,87		
TOTALE TITOLO III	52.266,87	0,00	0,00
TITOLO IV - ENTRATE DERIVANTI DA TRASFERIMENTI IN CONTO CAPITALE			
Categoria 1 [^] - Trasferimenti dallo Stato	33.535.197,88	10.903.891,30	3.000,00
Categoria 2 [^] - Trasferimenti dalla Regione	17.195.732,82	34.172.648,90	1.248.727,50
Categoria 3 [^] - Trasferimenti da Comuni a Provincie			
Categoria 4 [^] - Trasferimenti da Altri Enti			
TOTALE TITOLO IV	50.730.930,70	45.076.540,20	1.251.727,50
TITOLO V - ENTRATE DERIVANTI DA ACCENSIONI DI PRESTITI			
Categoria 1 [^] - Assunzione di Mutui			
Categoria 2 [^] - Assunzione di Altri Debiti Finanziari			
Categoria 3 [^] - Emissione di Obbligazioni			
TOTALE TITOLO V	0,00	0,00	0,00
TITOLO VI - PARTITE DI GIRO			
Categoria 1 [^] - Entrate proventi natura di Partite di Giro	1.630.330,58	4.086.582,02	977.843,11
TOTALE TITOLO VI	1.630.330,58	4.086.582,02	977.843,11
TOTALE TITOLI	63.972.244,69	55.718.003,71	13.877.239,75
	UTILIZZO AVANZO DI AMMINISTRAZIONE	0,00	
	FONDO DI CASSA INIZIALE		60.019.094,32
TOTALE GENERALE ENTRATE	63.972.244,69	55.718.003,71	73.896.334,07



per copia conforme

QUADRO RIASSUNTIVO DEL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ANNO FINANZIARIO 2007			
USCITE	Competenza	Residuo	Cassa
TITOLO I - SPESE CORRENTI			
Categoria 1 [^] - Spese per gli Organi dell'Ente	284.726,13	112.906,17	299.456,41
Categoria 2 [^] - Oneri per il personale in attività di Servizio	1.585.391,22	350.208,02	1.511.765,24
Categoria 3 [^] - Oneri per il personale in quiescenza			
Categoria 4 [^] - Spese per l'Acquisto di beni di consumo e di servizio	2.851.596,32	1.586.169,09	2.398.504,12
Categoria 5 [^] - Trasferimenti Passivi		75.143,00	
Categoria 6 [^] - Oneri Finanziari			
Categoria 7 [^] - Oneri Tributarî	124.991,23	1.836,49	108.416,75
Categoria 8 [^] - Restituzioni e rimborsi diversi	242.258,10	334.252,91	165.557,21
Categoria 9 [^] - Spese non classificabili in altre Voci	62.789,45	880.720,83	287.226,94
TOTALE TITOLO I	5.151.752,45	3.341.236,51	4.770.926,67
TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE			
Categoria 1 [^] - Acquisto di Immobili e Opere Portuali	41.826.406,13	101.388.130,20	9.597.569,76
Categoria 2 [^] - Acquisizione di Immobilizzazioni Tecniche	30.242,83	47.431,70	18.877,34
Categoria 3 [^] - Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari			
Categoria 4 [^] - Depositi Bancari, Crediti e Altre Anticipazioni			
Categoria 5 [^] - Indennità di Anzianità e similari dovute al personale cessato dal servizio.	141.590,90	41.613,59	155.874,72
TOTALE TITOLO II	41.998.239,86	101.477.175,49	9.772.321,82
TITOLO III- SPESE PER L'ESTINZIONE DI MUTUI E ANTICIPAZIONI			
Categoria 1 [^] - Rimborso di Mutui			
Categoria 2 [^] - Rimborso di Anticipazioni Passive			
Categoria 3 [^] - Rimborsi di Obbligazioni			
Categoria 4 [^] - Restituzioni alle Gestioni Autonome di Anticipazioni			
Categoria 5 [^] - Estinzioni Debiti Diversi		96.417,79	2.057,00
TOTALE TITOLO III	0,00	96.417,79	2.057,00
TITOLO IV - SPESE PER PARTITE DI GIRO			
Categoria 1 [^] - Spese aventi natura di partite di giro	1.630.330,58	3.737.346,05	1.670.415,14
TOTALE TITOLO IV	1.630.330,58	3.737.346,05	1.670.415,14
TOTALE GENERALE USCITE	48.780.322,89	108.652.175,84	16.215.720,63

AUTORITÀ PORTUALE DI BRINDISI

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE AL CONTO CONSUNTIVO ESERCIZIO 2008.

La presente relazione assume un particolare rilievo perché consente un momento di riflessione al termine del secondo anno del mio mandato.

Sono trascorsi due anni, due anni tanto difficili quanto di grandi soddisfazioni.

Difficoltà e soddisfazioni che si sono avvicinate e che ritengo ormai costituiscano l'alternarsi di problemi che, a volte, vengono visti dall'esterno in maniera distorta.

Il mio lavoro è sempre stato improntato all'assoluta chiarezza ed onestà intellettuale ed è sempre stato svolto guardando all'interesse generale del Porto e della Città.

Per una scelta precisa, ho ritenuto doveroso rapportarmi, anche per il lavoro ordinario, con il Sindaco della Città, mai dimenticando che il Porto è parte della Città, parte importante che può determinare la ricchezza del territorio sotto tutti i punti di vista.

Io mi sento onorato di poter svolgere questo lavoro nell'interesse del Salento, la mia Terra, nel convincimento che le famose potenzialità delle quali tutti parlano, si debbano tradurre in fatti concreti, in progetti importanti, in infrastrutture, in transito di uomini e di merci.

Sul concetto di uomini e merci mi voglio soffermare un attimo. Nel Porto di Brindisi si movimentano circa 13.000.000 (tredicimilioni) di tonnellate di merci e si registra un movimento passeggeri di oltre 500.000 (cinquecentomila) unità.

Sono dati significativi che, se si tien conto di quelli registrati l'anno precedente, indicano un aumento, per quanto riguarda le merci movimentate, del 20.03%, pari ad oltre 2.000.000 (duemilioni) di tonnellate. A tale aumento non ha contribuito il carbone.

Il numero di passeggeri ha fatto registrare un aumento del 27.56%; per gli autoveicoli del 19%; per i TIR, che sono stati circa 100.000 (centomila), un aumento superiore al 40%.

Sono dati importanti. Sono dati che qualificano il Porto di Brindisi subito dopo i porti storici e che costituiscono il presupposto, o meglio, le condizioni per un successivo aumento.

Cosa manca? Mancano due tipi di traffico: il traffico containeirizzato ed il traffico crocieristico.

Sono due problemi che mi sono posto sin dall'inizio del mandato, allorchè è stato impostato il Piano di Riqualficazione e Sviluppo del Porto.

A questo riguardo occorre osservare che il punto di eccellenza, ma anche di massimo condizionamento è costituito dalla contiguità del Porto con l'Aeroporto.

L'eccellenza è costituita dalla possibilità di collegare il Porto con l'Aeroporto attraverso un'area sterile della lunghezza di circa 1 km e 300 mt., tra il Castello Alfonsino e l'area aeroportuale.

Nessun porto in Italia ha questa opportunità.

Il condizionamento, invece, è determinato dall'altezza del *cono di atterraggio* che impedisce l'ormeggio di navi crociere e merci alle banchine di Costa Morena Est ed Ovest di altezza superiore ai 60 mt.

E' un limite questo. Un limite significativo se si tien conto che le gru per l'imbarco e sbarco dei container, hanno un raggio di evoluzione di 92 mt..

Ho parlato di altezza di navi non superiore ai 60 mt.

Sono questi i due problemi prioritari che debbono essere risolti.

Abbiamo detto del cono d'atterraggio su Costa Morena Ovest ed Est. Attualmente l'altezza massima è fissata in 36 mt. L'esigenza operativa di aumentare tale limite – fissato molti anni fa – è stata illustrata all'Aeronautica civile e militare, chiedendo di effettuare un nuovo studio sulla base delle mutate situazioni relative agli aerei, ai controlli di volo, alla lunghezza delle piste, al grado di sicurezza dell'aeroporto e delle attuali strumentazioni di bordo.

L'ENAV, su sollecitazione dell'ENAC, ha effettuato, su nostra richiesta, un nuovo studio pervenendo a conclusioni positive.

Il "cono di atterraggio" avrà, entro brevissimo termine, l'altezza di 60 mt. sui terminals di Costa Morena. E' un grande risultato.

Un grande risultato perché saranno pienamente operativi per le navi mercantili, i terminal citati, nonché quello di Capobianco per il quale è stato emanato un bando di gara per il suo banchinamento e per la realizzazione dell'adeguamento funzionale del cd. "pennello montecatini", ove ormeggiano da moltissimi anni le petrolchimiche per lo stabilimento attiguo.

Tale pontile, realizzato molti anni fa con criteri e strutture superate, pur svolgendo il servizio richiesto, necessita di interventi strutturali per garantire una maggiore sicurezza e funzionalità.

Tale operazione consentirà di delocalizzare il terminal gasiero, attualmente ubicato nel centro del porto commerciale di Brindisi, presso il già citato pontile. Questo sarà ampliato ed allungato di conseguenza per consentire l'ormeggio simultaneo di navi petrolchimiche e di navi gasiere.

Si è operato e si sta operando per il completamento del terminal di Costa Morena Est, attualmente utilizzato per l'ormeggio delle carboniere ed è in corso la progettazione, come si è detto, dell'area di Capobianco. Sarà realizzato un terminal con una superficie di circa 380 mila mq, ed una banchina di 300 mt..

Nelle premesse si è fatto riferimento al Piano di Riqualficazione e Sviluppo del Porto di Brindisi. Abbiamo parlato dello stretto rapporto – legame con l'Aeroporto, delle interconnessioni con la Città e delle carenze relative alle due modalità di traffico: containers e navi crociere.

Parlando del "cono di atterraggio" abbiamo di fatto illustrato quello che sarà il Porto prettamente commerciale. Per una migliore intelligenza, mi piace ricordare gli accosti di Sant'Apollinare, gli accosti di Costa Morena Ovest; le banchine, insomma, destinate al traffico traghetti.

Da Costa Morena Ovest verso Est, avremo banchine destinate al traffico di rinfuse nonchè due terminal: Costa Morena Est e Capobianco per traffici specializzati. Sempre più a Est e sino a Torre Cavallo è prevista la realizzazione del grande Terminal container, fuori dal cono di atterraggio, che disporrà di piazzali per complessivi 1,5 milioni di mq, banchine per 2,5 km e di fondali fino a 18 mt. per movimentare a regime 3 milioni di contenitori.

Sarò ripetitivo ma è questo il progetto che cambierà l'economia di Brindisi e del territorio.

Per questo progetto nel corso dell'anno è stata effettuata un'indagine di mercato ed uno studio di fattibilità. Un'associazione di imprese, italiane e straniere, ha fatto pervenire una lettera di intenti con la quale si dichiara disponibile, quale promotore, a partecipare alla gara internazionale per un apposito project financing. Ho immediatamente trasmesso questa lettera al Presidente della Regione ed al Ministro dei Trasporti.

Certamente non sarà sfuggito il fatto che nei terminal citati non si è fatto riferimento al carbone ed al nastro trasportatore che attualmente lo trasferisce, come è ben noto, da Costa Morena Est a Cerano.

Anche di questo argomento si è più volte parlato e, nel corso dell'anno, dopo il decreto di ampliamento del porto di Brindisi da Capobianco al limite sud di Cerano, è stata, dopo attenti studi, ipotizzata la possibilità di realizzare una darsena energetica all'altezza della centrale Enel di Cerano per l'ormeggio contemporaneo di 3 carboniere nel molo sud e di due o tre gasiere e/ o petroliere al molo nord.

Mi auguro che nel 2009 per questo progetto si possano creare le condizioni, dopo la prima fase preliminare, per l'avviamento operativo.

Ho motivo di ritenere che vi sia la volontà del Ministro, della Regione e del Comune di pervenire a questo risultato.

Il secondo problema, come si è detto, attiene al traffico crocieristico. E' un traffico che abbiamo il dovere di riportare a Brindisi, gradualmente ma con un impegno costante e con la massima determinazione tenendo conto che le nuove navi crociere attualmente in esercizio superano ampiamente l'altezza di 60 mt. Una nave da crociera di ultima generazione può superare anche i 300 mt di lunghezza ed i 70-80 mt di altezza.

Per queste navi occorre pensare pertanto non agli ormeggi di Costa morena, assolutamente improponibili, ma a ciò che c'è di fronte e fuori dal cono di atterraggio.

Né si può pensare - e questo con molto dispiacere - al porto interno (Seno di Levante e Seno di Ponente).

Per meglio comprendere queste difficoltà, mi sembra dover fare riferimento a due casi oggetto di approfondimento e di studio di questi giorni.

Una importante compagnia di navigazione crocieristica ha prospettato la possibilità di ormeggiare due navi crociere nel porto interno.

Sono due navi di lunghezza di 297 mt e 272 mt. con un pescaggio di 8,5 mt..

Abbiamo valutato ogni possibilità con i tecnici e con i responsabili dei servizi portuali.

Malgrado tutti gli accorgimenti possibili non sembra si possa consentire l'ingresso di navi di quelle dimensioni nel porto interno.

E stiamo parlando di navi di lunghezza inferiore a 300 mt..

Due alternative quindi: Castello Alfonsino e banchinamento della Diga di Punta Riso.

Per l'una e per l'altra ipotesi si sta lavorando a due progetti. L'interesse per un terminal crociere da collegarsi direttamente con l'aeroporto è particolarmente sentito.

Ma cosa offre oggi il Porto di Brindisi per un traffico crocieristico? Offre due possibilità in relazione alla lunghezza ed al pescaggio delle navi:

- per navi di lunghezza medio-piccola (150-180 mt.), il porto interno;
- per navi di lunghezza e pescaggio superiori, la Diga di Punta Riso, ove possono ormeggiare navi crociere di ultima generazione. Le banchine sono attrezzate, in massima sicurezza e di profondità sufficiente per la movimentazione e mobilità a terra.

E ciò, come detto, in attesa della realizzazione di un'apposita banchina al Castello Alfonsino ed il banchinamento della Diga di Punta Riso.

Le infrastrutture portuali di Bari non consentono un ulteriore aumento di traffico crocieristico. Il porto di Brindisi anche per posizione geografica e senza collidere con gli interessi di Bari può crearsi uno spazio in questo comparto di particolare interesse. Con Aeroporti di Puglia si sta pensando ad un corridoio sterile Castello Alfonsino - Aeroporto ovvero dal banchinamento di Punta Riso, già avviato.

Ecco, abbiamo cercato di soffermarci sul lavoro fatto in questi primi due anni, avendo riguardo a ciò che dovrà avvenire nel porto di Brindisi in tempi medi.

Abbiamo detto del traffico traghetti, del traffico merci, del traffico containerizzato, del traffico crocieristico, ma non abbiamo dimenticato il comparto della nautica da diporto.

Ci vorrà qualche anno, ma ho il dovere di pensare a ciò che potrà avvenire dopo il mio mandato. Molto serenamente, ritengo che tutto il traffico commerciale debba essere trasferito dal Seno di Levante al porto medio per consentire all'interno dei due seni Levante e Ponente lo sviluppo della nautica da diporto.

Ci sono tutte le condizioni naturali perchè ciò avvenga e non mi riferisco alle banchine. Penso ai servizi a terra, penso ai cantieri nautici, penso a tutta quell'attività tipica della nautica da diporto di élite che significa club house, ristoranti all'altezza, negozi, officine artigiane specializzate, personale marittimo qualificato, servizi di assistenza nautica altamente specializzati.

Pensando a questo settore, penso alla Spagna. Penso a tutta la costa a nord e a sud di Barcellona, penso all'area intorno allo stretto di Gibilterra, dove in pochi anni sono riusciti a realizzare l'eccellenza superando per certi aspetti anche la Costa Azzurra, potendo disporre di più spazi a terra.

Ho cercato, per grandi linee, di illustrare il lavoro complessivo svolto nel corso dell'anno e sempre tenendo presente l'obiettivo finale del nuovo Porto di Brindisi.

Ho valutato i tempi, la gradualità, i progetti da avviare subito, quelli che richiedono tempi medio-lunghi e, soprattutto, le compatibilità.

Queste considerazioni e questo disegno complessivo del nuovo porto, ritengo, debbano essere viste quali elementi di indirizzo per i tecnici che dovranno redigere il nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi.

Indirizzi che, in sintesi, sono i seguenti:

- 1) dal Canale Pigonati sino a Costa Morena Ovest, i relativi pontili e banchine saranno destinati alle navi traghetto;
- 2) dal Porto Medio e sino a Capobianco, le banchine saranno destinate al traffico rinfuse ed al traffico containerizzato;
- 3) da Capobianco a Punta di Torre Cavallo, il grande terminal-container;
- 4) a sud, all'altezza della Centrale Enel di Cerano, la darsena energetica;
- 5) verso nord, il banchinamento di una parte della Diga di Punta Riso e la banchina adiacente al Castello Alfonsino consentiranno l'ormeggio di navi crociere.
- 6) Il porto interno, Seno di Levante e Seno di Ponente, destinato gradualmente alla nautica da diporto.

Su queste linee dovrà muoversi l'Ufficio di Piano che avrà il compito di seguire lo studio ed il lavoro dei tecnici incaricati della redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Considerata l'importanza che il problema riveste e la grande responsabilità che l'Autorità Portuale ed il Comune insieme dovranno assumersi al riguardo, non si mancherà, appena possibile, di studiare, approfondire, analizzare, informare. Lavorare in assoluta trasparenza cercando di fare il meglio possibile nell'interesse del Porto e della Città.

Questo è lo spirito che ci anima e ci spinge ad operare.

Mi rendo conto che questa relazione è un po' anomala rispetto al documento che viene posto all'approvazione, ma ritengo che il Bilancio Consuntivo dell'Ente debba contenere anche la progettualità, il disegno complessivo, il cambiamento della situazione in oggi.

Facendo riferimento più specifico al lavoro svolto nel corso del 2008, non posso che fare riferimento al grande evento riguardante la visita del Santo Padre a Brindisi nei giorni 14 e 15 giugno.

Per quest'evento, del quale siamo stati informati alla vigilia del Natale 2007, si è mobilitato tutto l'Ufficio, impegnandosi, senza soluzione di continuità, per realizzare quelle opere indispensabili per consentire la migliore accoglienza al Santo Padre.

E' stato uno sforzo enorme, compiuto con l'entusiasmo di tutti. E' stato il momento in cui si è lavorato assieme, svolgendo al meglio il proprio ruolo. La gratificazione più bella è stata il riconoscimento della Città e dei brindisini per quanto si è riusciti a fare.

Ovviamente i programmi predisposti hanno subito molti cambiamenti che hanno comportato ritardi e l'accumularsi di iter procedurali che si sono protratti per tutto l'anno.

A questo punto c'è da chiedersi, responsabilmente, se il Bilancio Consuntivo può considerarsi positivo, indipendentemente dai numeri, ovvero ritenere che si potesse fare di più e di meglio.