

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2491

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato LEONE

Soppressione dell'autorità portuale di Bari e trasferimento delle sue funzioni all'autorità portuale di Manfredonia

Presentata il 4 aprile 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'autorità portuale di Manfredonia, istituita dall'articolo 4, comma 65, della legge n. 350 del 2003 (legge finanziaria 2004), ha grandissime prospettive di sviluppo in quanto la sua posizione geografica ne fa un punto di passaggio strategico, sia di collegamento tra il nord e il mezzogiorno d'Italia, sia anche per i traffici marittimi con l'altra sponda dell'Adriatico e tutto il Mediterraneo orientale e, attraverso Suez, verso l'oriente.

La posizione favorevole, infatti, consente al porto di Manfredonia di diventare il punto di sintesi di percorsi logistici e intermodali che attraversano l'Italia meridionale da ovest ad est e sono diretti verso l'area balcanica o il bacino del Mediterraneo, con un ruolo di primo piano nell'ambito del sistema portuale del nostro Paese e di quello internazionale.

La singolare posizione geografica consente al porto di Manfredonia di diventare, a breve termine, cerniera tra il Tirreno e l'Adriatico e quindi tra una parte del mezzogiorno e il nord dell'Italia e, a medio termine (grazie anche al progetto dell'asse « Sele-Ofantino »), nodo strategico tra i corridoi europei 1 (Berlino-Palermo) e 8 (Balcani-Sud Italia).

La città di Manfredonia, inoltre, dista pochissimo dalla sponda opposta dell'Adriatico. Se si pensa, inoltre, all'Unione europea, ampliata di recente e, in prospettiva, all'ingresso nella stessa dei Paesi balcanici, il porto di Manfredonia può diventare uno degli scali portuali più importanti del Mediterraneo. La caratteristica vincente di questa struttura non sta solo nelle dimensioni del porto, che si estende su uno specchio d'acqua di 140.000 metri quadrati. Ciò che rende

davvero grandi le potenzialità della struttura è anche la profondità dei suoi fondali. Nel porto di Manfredonia, infatti, possono attraccare navi di grossa stazza, fino a un peso di 35.000 tonnellate, il che pone la struttura sipontina in condizione di assoluta competitività rispetto agli altri porti. Anche gli attracchi sono ben attrezzati, consentendo lo scalo a merci di natura varia (sostanze secche, liquide e gassose). Tutto ciò, ovviamente, consente un volume di traffici elevato e in crescita.

L'autorità portuale di Manfredonia è stata però osteggiata per ragioni politiche che nulla hanno a che vedere con l'interesse economico complessivo del nostro Paese.

Al contrario, invece, l'andamento dei traffici e soprattutto le prospettive di sviluppo del porto di Manfredonia sono molto lusinghiere.

Malgrado ciò, è avvenuto, del tutto inaspettatamente e contro ogni logica, che, nel piano operativo triennale 2007-2009 dell'autorità portuale di Bari, sia stata prevista la soppressione dell'autorità portuale di Manfredonia e la sua conseguente annessione all'autorità portuale di Bari.

La presente proposta di legge intende, da un lato, rovesciare completamente quanto prospettato dal predetto piano operativo triennale, confermando e rafforzando quanto previsto dalla legge finanziaria 2004, ovvero la costituzione dell'autorità portuale di Manfredonia e il potenziamento del porto, e, dall'altro, sopprimere l'autorità portuale di Bari, le cui competenze sono integralmente trasferite all'autorità portuale di Manfredonia.

A confermare la validità di tali finalità sono anche le recenti valutazioni sul porto di Bari, compiute dallo stesso presidente di tale autorità portuale, che ha raggiunto livelli di forte saturazione a causa dell'aumento del traffico soprattutto dei passeggeri, con prospettive di crescita e di sviluppo compresse e difficili; a differenza invece del porto di Manfredonia, il cui traffico merci ha raggiunto una consistenza molto significativa ed ha grandi prospettive di crescita futura.

Recita infatti testualmente il piano operativo triennale 2007-2009 dell'autorità portuale di Bari: « Il porto di Manfredonia possiede vantaggi logistici quasi unici, nel quadro della portualità pugliese, ma rilevantissimi anche in chiave nazionale.

Il primo di questi vantaggi è, parlando ovviamente del porto industriale, che questa infrastruttura è situata al di fuori della cinta urbana.

La maggior parte dei porti italiani sono invece nati insieme alle città che, anzi, sono cresciute, con i loro centri storici, proprio "circondando" gli scali marittimi.

La collocazione urbana della maggior parte dei porti italiani è ormai entrata in aperta contraddizione con l'evoluzione del trasporto marittimo, con la sua esigenza di spazi e di viabilità fluida, con il suo funzionamento di 24 ore per 365 giorni all'anno.

La collocazione del porto industriale di Manfredonia è in qualche modo simile a quella di Gioia Tauro, trattandosi di aree industriali dismesse, nate in zona extraurbana e che sono state riconvertite ad una destinazione di porto commerciale.

Una delle ragioni del grande sviluppo del porto di Gioia Tauro è stata proprio la sua lontananza dai centri abitati.

La posizione extraurbana evita che l'attività portuale interferisca pesantemente con la vita quotidiana dei cittadini in termini di congestione della viabilità, di rumore e di impatto di grandi opere marittime i cui cantieri possono distare anche solo poche centinaia di metri dal centro abitato.

Manfredonia è esente da questi rischi e già solo questo fatto rappresenta un vantaggio competitivo straordinario e varrebbe di per sé una nuova progettualità e nuovi investimenti.

Il secondo vantaggio è la presenza, nelle aree retroportuali, di grandi spazi, alcuni già fruibili ed altri da attrezzare.

Anche in questo caso si tratterebbe di piazzali dedicati ad attività di movimentazione, manipolazione e stoccaggio della merce che si possono reperire evitando riempimenti a "mare" che risultano costosi

oltre a suscitare spesso preoccupazioni di carattere ambientale.

Il terzo vantaggio è che il porto è ottimamente collegato dal punto di vista della viabilità ed è già connesso con la ferrovia che arriva fino alla radice del pontile “isola”. Il quarto vantaggio è di potere attuare sinergie trasportistiche e logistiche con una struttura interportuale come l’interporto di Cerignola, la cui progettualità dovrebbe essere “messa in rete”, con quella dell’autorità portuale [...] di Manfredonia.

Il quinto vantaggio è che già esiste un “mercato” per il porto di Manfredonia che

serve l’utenza del territorio e che potrebbe crescere fino almeno al raddoppio dell’attuale quantità di merce movimentata ».

In definitiva si ritiene che l’autorità portuale di Manfredonia debba allargare le proprie competenze, includendo anche le competenze dell’autorità portuale di Bari, che è contestualmente soppressa, in quanto il porto di Manfredonia possiede certamente tutti i requisiti strutturali e organizzativi per un forte sviluppo indubbiamente utile per la crescita economica della regione Puglia e dell’intero mezzogiorno.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'autorità portuale di Bari, di cui all'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è soppressa. Le competenze dell'autorità portuale di Bari sono trasferite integralmente all'autorità portuale di Manfredonia, che subentra ad essa in tutti i rapporti attivi e passivi, a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. All'articolo 6, comma 1, alinea, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, la parola: « Bari, » è soppressa.

