



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE

P.le Cristoforo Colombo, 1 – 70122 Bari

PORTO DI BRINDISI – ZONA COSTA MORENA

AVVISO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER L'INDIVIDUAZIONE DI O.E. INTERESSATI ALLA REALIZZAZIONE E GESTIONE DI UN TERMINAL MULTIPURPOSE EX ART. 18 LEGGE N. 84/1994

Ai sensi delle previsioni contenute nel P.O.T. (Piano operativo Triennale 2026-2028) di questa Autorità di Sistema portuale, si emana Avviso di manifestazione di interesse finalizzato all'individuazione di operatori economici interessati all'affidamento in concessione, ai sensi dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii., dell'infrastruttura portuale costituita da parte della banchina di Riva (n. 24¹ – circa 40 m) e dell'intera banchina di Costa Morena Diga (radice e testata – nn. 25 e 26² – circa mt. 510) e dei piazzali retrostanti, per un totale di circa mq 75.000, site in località Costa Morena del porto di Brindisi, per la realizzazione e gestione di un *Terminal multipurpose* e l'espletamento delle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.

Ente procedente: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Piazzale Cristoforo Colombo n. 1 – 70122 Bari.

Responsabile del Procedimento: Dott. Aldo Tanzarella, Direttore del Dipartimento di Esercizio Porti di Brindisi e Monopoli, Ufficio Territoriale dell'AdSP MAM di Brindisi, Piazza Vittorio Emanuele II, n. 7 – 72100 Brindisi.

Tel. +39 0831 562649 – e-mail: a.tanzarella@adspmam.it – PEC: protocollo@pec.adspmam.it

1. Premessa e finalità

La presente manifestazione di interesse ha carattere meramente esplorativo e non vincolante ai sensi dell'art. 2 delle Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 21 aprile 2023, n. 110. Essa è finalizzata a rilevare il grado di interesse del mercato rispetto alla possibilità di affidare in concessione demaniale marittima le aree e le banchine di seguito indicate, nonché a raccogliere elementi informativi utili alla successiva eventuale indizione di una procedura competitiva di affidamento ai sensi del D.M. 28 dicembre 2022, n. 202.

¹ Numerazione banchine da Ord. n. 66 del 2026 Capitaneria di Porto di Brindisi

² *Ut supra*

La presentazione della manifestazione di interesse non costituisce in alcun modo impegno all'aggiudicazione, né fa sorgere in capo ai soggetti partecipanti alcun diritto all'assegnazione della concessione o a indennizzi di qualsiasi natura.

L'AdSP MAM si riserva la facoltà di non dare seguito alla presente procedura, di modificarne i termini o di procedere direttamente all'indizione di una gara, senza che i soggetti che abbiano manifestato interesse possano avanzare pretese o richieste di compenso.

2. Oggetto della manifestazione di interesse.

La presente manifestazione di interesse è finalizzata ad espletare una indagine esplorativa del mercato dello shipping nazionale ed internazionale allo scopo di verificare la possibilità di rilasciare – a seguito di ulteriore procedura di evidenza pubblica - una concessione d.m. per uso esclusivo, ai sensi dell'art. 18 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii., di parte della banchina di Riva (n. 24 – circa 40 m) e dell'intera banchina di Costa Morena Diga (radice e testata – nn. 25 e 26 – circa mt. 510), con fondali pari a 12,19 m e prospettiva – nel medio termine – di ripristino degli originari -14m, e dei piazzali retrostanti, complessivamente estesi circa 75.000 mq, site nel porto di Brindisi – località Costa Morena.

Le aree e le banchine sono destinate alla realizzazione e gestione di un *Terminal multipurpose (non pax o crociere)* per la movimentazione, lo stoccaggio e il deposito di merce di qualsiasi genere (con esclusione delle merci Classe IMO nn. 1 e 7 – esplosive e radioattive), da sbarcare/imbarcare nel/dal porto di Brindisi.

Le aree demaniali marittime oggetto del presente avviso sono inquadrare nel vigente Piano Regolatore Portuale di Brindisi quali aree aventi funzione “commerciale e logistica”.

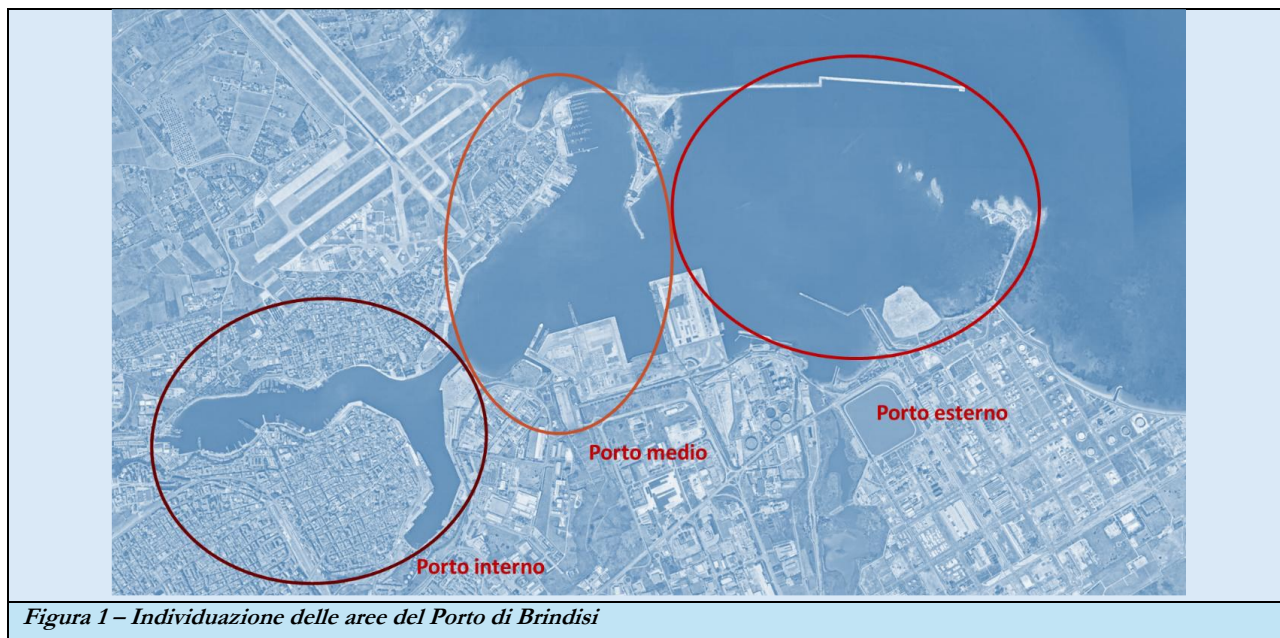
3. Overview - Porto di Brindisi

Il porto di Brindisi si pone storicamente, per la sua felice posizione geografica e le sue caratteristiche fisiche, come il naturale “gate” di riferimento per le relazioni con la Grecia, l'area balcanica, la Turchia ed il bacino orientale del Mediterraneo.

Attualmente, nel reticolo degli itinerari dei corridoi transnazionali, esso occupa una posizione strategica costituendo crocevia e momento di interscambio delle relazioni Nord-Sud con quelle Est-Ovest.

È possibile suddividerne l'intera composizione in tre parti:

- Porto interno, formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di “Seno di Ponente” e “Seno di Levante” (superficie specchio acque: 750.000 metri quadrati), dalla prevalente funzione militare – diportistica – crocieristica.
- Porto medio, formato dallo specchio acque che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigionati) e dal seno Bocche di Puglia che ne forma il bacino settentrionale (superficie: 1.250.000 metri quadrati), dalla prevalente funzione commerciale.
- Porto esterno, limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S. Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso (superficie: 3.000.000 metri quadrati), con prevalenti funzioni industriali.



Il porto di Brindisi, nel tempo, ha sviluppato una forte specializzazione nei collegamenti *ferries ro-ro* e *ro-pax* nel segmento delle Autostrade del Mare sulla direttrice nord-sud che collega l'Alto Adriatico (Ravenna) alla Sicilia (Catania).

Insieme al porto di Bari, Brindisi costituisce il principale scalo di riferimento per i collegamenti *ro-pax* con l'Albania, grazie alle linee con Durazzo e Valona, oltre che con la Grecia (Igoumenitza – Patrasso) e le isole dello Ionio (Corfù), soprattutto nel periodo estivo a supporto dei flussi turistici transfrontalieri.

Il Porto di Brindisi, inoltre, ha un ruolo molto importante a supporto delle attività industriali e di produzione energetica del Salento, che occupano buona parte delle esistenti aree retroportuali.

Dal punto di vista dei traffici, i porti di Brindisi e di Bari sono sicuramente quelli più importanti in quanto in questi due scali transita circa il 90% del totale delle merci movimentate in tutti i porti del Sistema Portuale del Mare Adriatico meridionale.

Tabella 1 - Caratteristiche principali delle banchine operative interessate dalla manifestazione di interesse			
Denominazione	Numero ormeggio	Lunghezza (m)	Profondità (m)³
Costa Morena sez. Riva	24	300 Tratto interessato dalla presente manifestazione di interesse pari a mt. 40)	12,19
Costa Morena Diga sez. Radice	25	500	12,19
Costa Morena Diga sez. Testata	26	-	12,19

³ In prospettiva – nel medio termine – l'AdSP MAM provvederà a ripristinare gli originari -14m.

3.1 Collegamenti stradali e ferroviari – la rete TEN-T

Il porto di Brindisi è posizionato strategicamente su due direttrici unionali.

La prima, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (*Scandinavian-Mediterranean Corridor, Scan-Med*) è uno dei nove corridoi principali della rete TEN-T (*Trans-European Transport Network*) dell'Unione Europea. Si tratta del corridoio più lungo tra quelli identificati, un asse nord-sud strategico per l'economia europea che collega la Scandinavia al Mediterraneo.

Seppure il porto di Brindisi non sia un porto *core* bensì classificato come porto *comprehensive*, esso beneficia di interconnessioni con la dorsale adriatica (linee ferroviarie Bari-Brindisi-Lecce e Brindisi-Taranto, Autostrada A14 – Taranto-Bari-Bologna E55 – S.S. 7 Appia Brindisi-Taranto-Roma – S.S. 16 E55), rendendolo parte integrante del corridoio Scan-Med.

La seconda, il Corridoio VIII (*Pan-European Corridor VIII*) rappresenta un asse strategico est-ovest che collega il Mar Adriatico al Mar Nero, passando per i Balcani occidentali e sud-orientali. Il porto di Brindisi funge da terminale occidentale chiave del Corridoio VIII, in particolare per i collegamenti marittimi (*ferry* e autostrade del mare) verso l'Albania e i Balcani, per il ruolo di hub logistico e commerciale verso i Balcani occidentali, il Mar Nero e potenzialmente il Caucaso, nonché per l'aspetto strategico-militare.

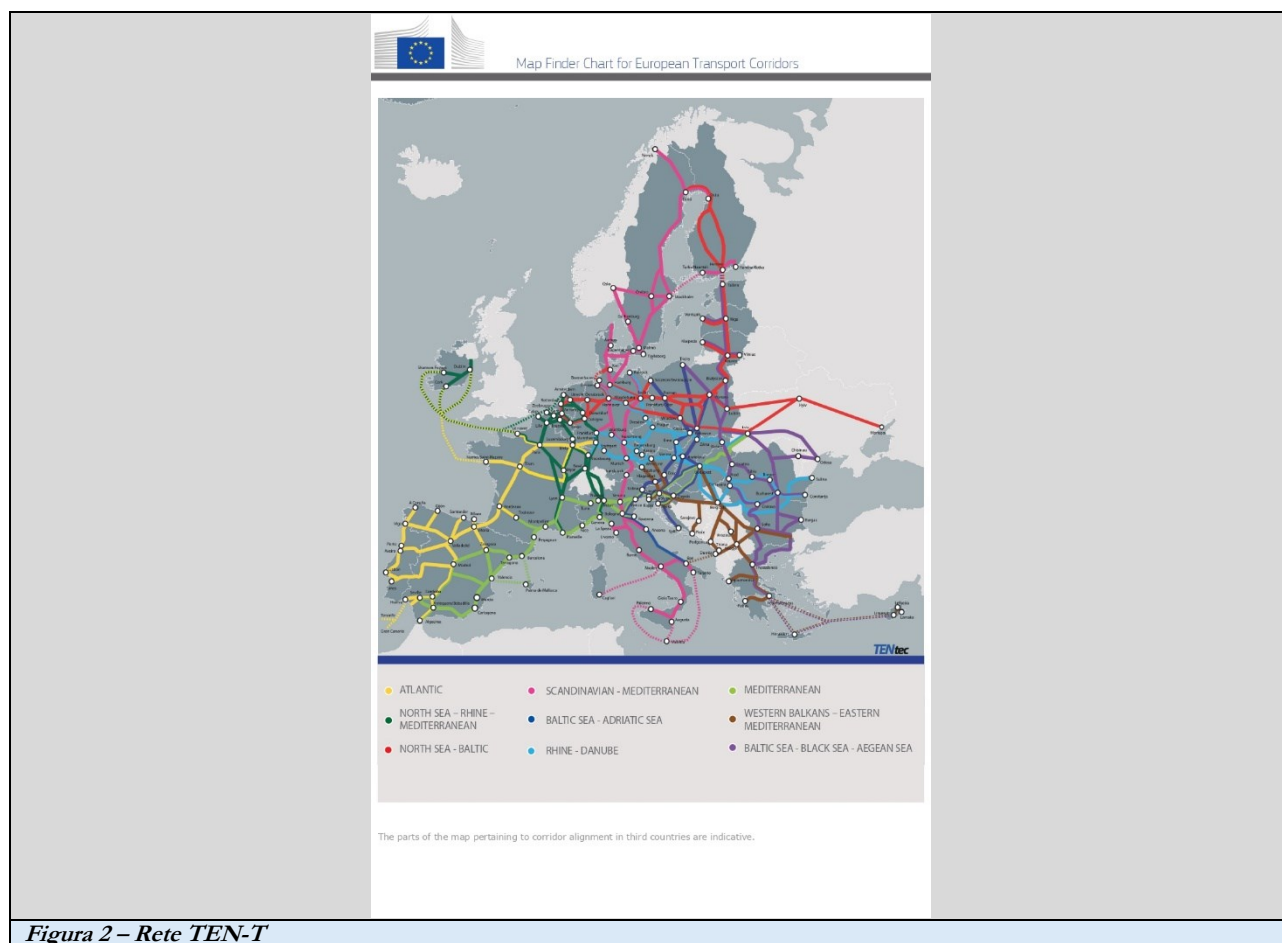


Figura 2 – Rete TEN-T

3.2 Collegamento con la rete stradale

La viabilità di accesso all'area portuale si sviluppa senza la necessità di attraversare l'area urbana di Brindisi, lungo arterie dedicate quasi esclusivamente per raggiungere il porto e l'area industriale limitrofa. Questa configurazione rappresenta una caratteristica positiva, essendo così possibile un accesso veloce allo scalo portuale.

Il Porto medio è accessibile dai varchi principali di Costa Morena Ovest (zona traghetti/*ro-ro*) e quello di Costa Morena Est, direttamente raggiungibili dalla E90 sia attraverso la viabilità interna (via Einstein e via Maiorana) che attraverso l'asse viario di via Fermi. Il Porto esterno è raggiungibile tramite l'asse viario di via Fermi che poi confluisce sulla E90.

3.3 Collegamento con la rete ferroviaria

La rete ferroviaria a servizio del porto di Brindisi è la linea ferroviaria Adriatica che collega, in questo tratto, Lecce con Bari. Un collegamento ferroviario vero e proprio verso lo scalo portuale si sviluppa attraverso il raccordo ferroviario che, partendo dalla stazione di Brindisi, seguendo via Arno e via Fermi raggiunge con alcune deviazioni gli impianti industriali e l'area dello scalo portuale, in corrispondenza della banchina Costa Morena Est, a sua volta collegata con l'area di manovra in ambito portuale, in corrispondenza della banchina di Costa Morena Riva.

Il raccordo è ad unico binario e interseca a raso tutta la viabilità della zona industriale e portuale, per innestarsi sulla rete ferroviaria nazionale nella stazione di Brindisi. In prospettiva, il raccordo ferroviario portuale/industriale sarà inserito nella nuova variante del Nodo intermodale di Brindisi (finanziato con fondi PNRR – Missione 3, Componente 1), che consentirà ai convogli ferroviari che partono e/o arrivano nella zona portuale e/o industriale di accedere direttamente alla rete ferroviaria nazionale, evitando il transito nella Stazione centrale di Brindisi. I lavori principali sono stati aggiudicati nel 2024. È prevista una nuova stazione con 4 binari da 750 metri per merci, convogliamento del traffico portuale sulla dorsale ASI esistente.

Nelle figure che seguono la viabilità primaria di accesso in porto e il nuovo nodo intermodale di Brindisi.



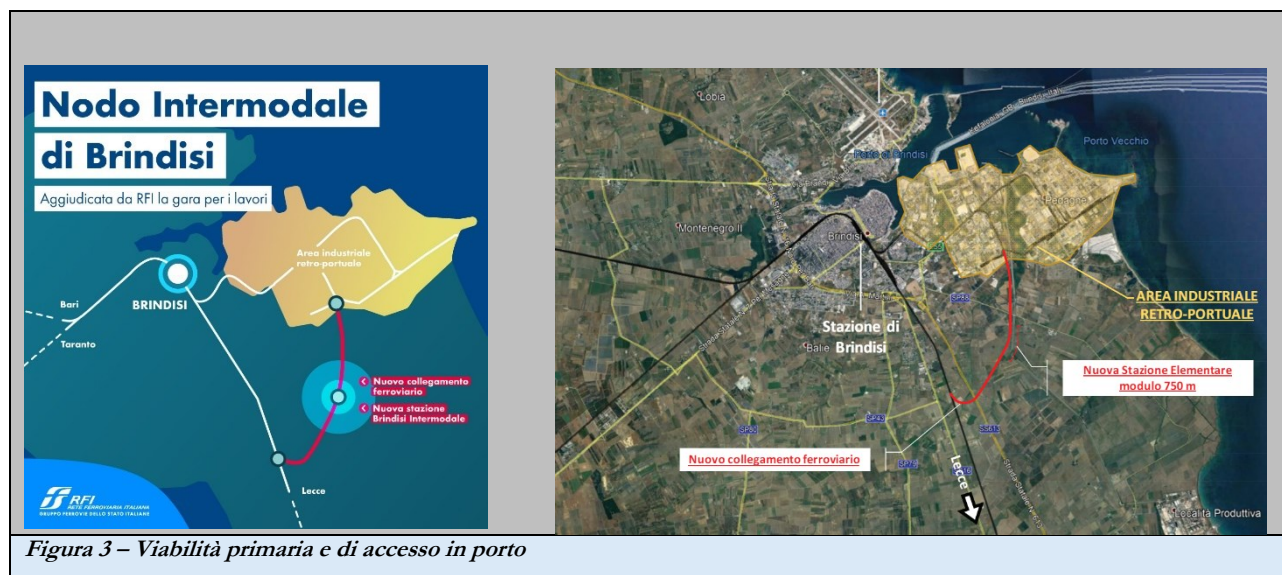


Figura 3 – Viabilità primaria e di accesso in porto

4. Principali caratteristiche delle aree

Estensione complessiva: mq 75.000. Tutta l'area è scoperta e priva di immobili e/o fabbricati, fatta eccezione per un immobile in disuso ed in precarie condizioni di conservazione, in precedenza adibito a cabina elettrica.

Caratteristiche tecniche dell'area: l'area demaniale è realizzata in conglomerato cementizio; la portanza dei piazzali e della banchina, per carichi statici non puntuali, è pari a circa 8/10 tonnellate/mq.

Caratteristiche della banchina: la banchina di Diga di Costa Morena ha uno sviluppo lineare pari a mt. 515 e il pescaggio massimo consentito alle navi per l'accosto è attualmente pari a mt. -12,19 (40 piedi). L'AdSP MAM ha in programmazione l'intervento finalizzato al ripristino della profondità dei fondali che, entro il 2028/2029, potrebbe essere eseguito e riportare la profondità agli originari -14 mt. La struttura è arredata con bitte e respingenti/parabordi. La banchina, come del resto tutto il porto di Brindisi, è interessata dalle limitazioni di ingombro in altezza discendenti dalla presenza del prospiciente aeroporto di Brindisi.

La documentazione fotografica è accessibile al seguente link: [Foto - Terminal Molo ex Enel](#)

Utilities di banchina: impianto idrico portuale che si sviluppa lungo tutto il tratto di banchina; impianto di raccolta acque di prima pioggia da sezionare e rendere funzionale in modo autonomo; impianto di illuminazione costituito da torri-faro.

Raccordo ferroviario: la banchina è interessata dalla presenza di un binario ferroviario esistente di lunghezza in banchina pari a mt. 490, da ripristinare a cura del futuro concessionario. Detto binario si connette al raccordo ferroviario portuale di Costa Morena, il quale – tramite la rete ferroviaria del Consorzio ASI di Brindisi – si connette alla rete ferroviaria nazionale. Il servizio di manovra ferroviaria è al momento e sino al 2028 affidato a Mercitalia Shunting & Terminal S.p.A.

Limitazioni – Carta degli ostacoli: l'attuale limitazione di ingombro in altezza (*air draft*) che grava sulle navi che trovano accosto alla banchina di Diga di Costa Morena, nonché sulle strutture operative (gru, ecc.), è stabilita nella vigente Carta degli ostacoli di aerodromo Tipo B OACI – edita da ENAV – in mt. 50 sul livello medio mare.



AdSP Mare Adriatico Meridionale – Manifestazione di Interesse – Terminal multipurpose Porto di Brindisi

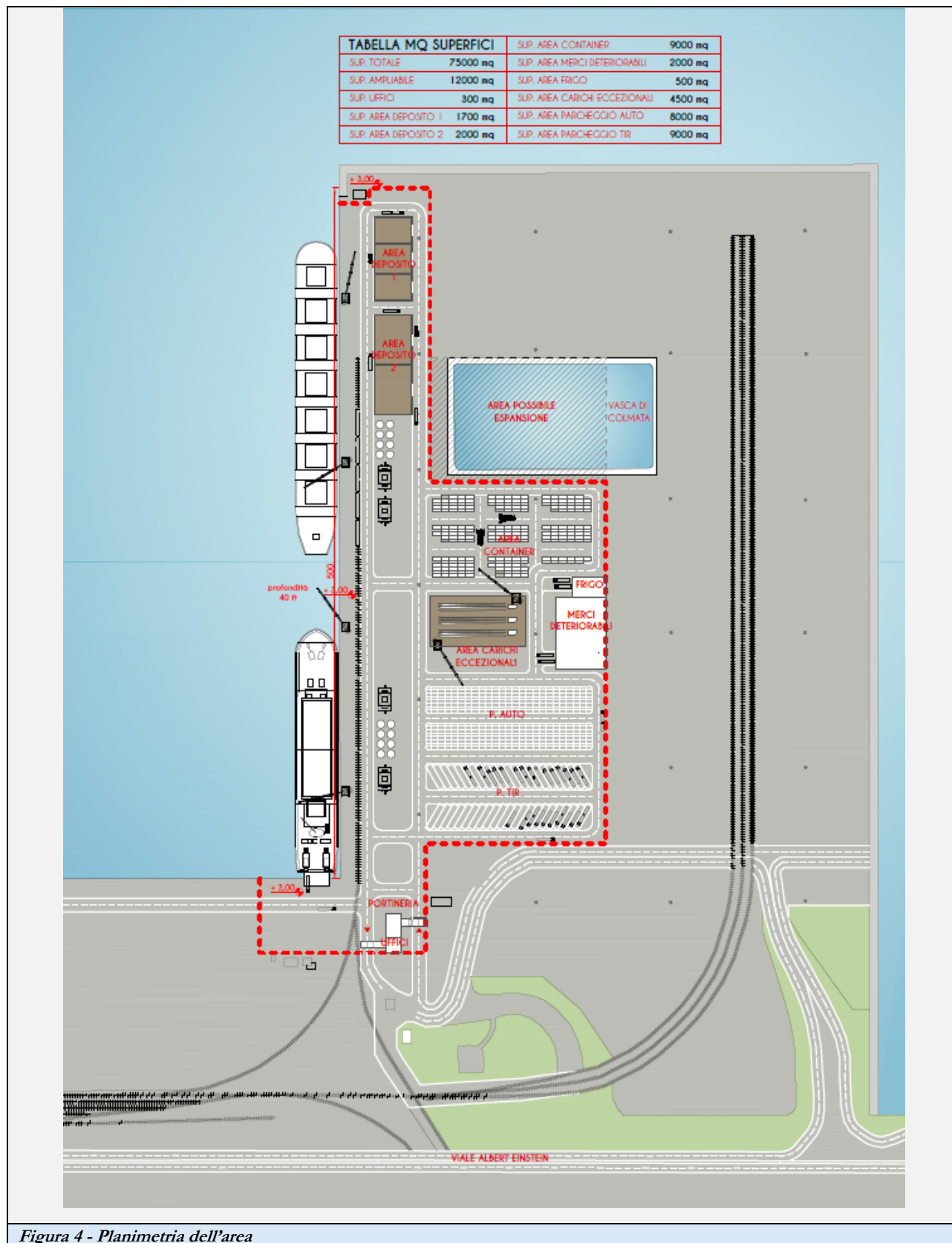


Figura 4 - Planimetria dell'area

A mero scopo di fornire un'indicazione di massima e non vincolante delle possibili sistemazioni delle aree di seguito il link di consultazione [Render foto e video Terminal Multipurpose](#).

4.1 Elementi ambientali

- Area S.I.N. (Sito di Interesse Nazionale – D.M. 10 gennaio 2000): a seguito delle caratterizzazioni ambientali previste, le aree in questione risultano libere dai vincoli ambientali derivanti dalla richiamata normativa.
- La banchina è dotata di impianto di raccolta e trattamento acque di prima pioggia che confluiscono in condotte che giungono sino alla Centrale di Cerano. Il nuovo concessionario dovrà separare tale destinazione, attrezzandosi per gestire direttamente dette acque ed ottenendo la prevista autorizzazione della Provincia di Brindisi.
- Ai sensi dell'art. 269 del D.Lgs. 152/2006 il futuro concessionario dovrà procedere alla richiesta di autorizzazione alle emissioni in atmosfera.
- Il futuro concessionario potrà eventualmente anche movimentare merce classificata come rifiuto (nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 193-bis del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) o pericolosa (con esclusione dei materiali esplosivi e/o radioattivi)

4.2 Elementi di sicurezza

Maritime security. Il concessionario, ai sensi dell'ISPS Code, del Cap. 1.2 SOLAS e del Regolamento (UE) 725/2005, conseguirà lo status di terminalista portuale e dovrà redigere e applicare il PFSP – *Port Facility Security Plan* (Piano di Sicurezza dell'Impianto Portuale), da sottoporre all'approvazione dell'Autorità Designata (Capitaneria di Porto di Brindisi). Inoltre, il terminalista dovrà attenersi al Decreto Ministeriale 16 dicembre 2004 “Codice Blu”.

L'area oggetto della presente manifestazione di interesse rientra nel perimetro doganale vigilato h24 dalla locale Guardia di Finanza, con postazione di controllo e varchi controllati.

Safety. Il futuro concessionario dovrà redigere il Documento di Valutazione dei Rischi (ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 4 D. Lgs. 272/1999 e artt. 28 e 29 D. Lgs. 81/2008) e, in caso di interferenze con ditte esterne, il Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze (art. 26, commi 3 e 5, D. Lgs. 81/2008).

4.3 Ulteriori elementi

Il compendio demaniale interessato dalla presente manifestazione di interesse si innesta ed è collocato in stretta prossimità con le aree industriali della zona industriale di Brindisi. In merito a queste ultime, può essere di utilità consultare il sito web del Consorzio ASI di Brindisi che di seguito si riporta www.asi.br.it

E' importante evidenziare che sia le aree portuali che quelle della zona industriale sono ricomprese nella più ampia Zona Economica Speciale Unica del Sud Italia (ZES Unica) e che le iniziative economiche che dovessero intraprendersi in dette aree possono fruire dei benefici fiscali (credito d'imposta) ed agevolazioni amministrative (iter autorizzativo semplificato) previste dalla normativa che disciplina la richiamata ZES Unica.

5. Durata indicativa della concessione e canone

La durata ipotizzabile della concessione, che a valle della presente manifestazione di interesse e della successiva procedura ex D.M. n. 202 del 2022, è indicativamente compresa tra un minimo di 20 e un massimo di 40 anni, da determinarsi in relazione all'ammortamento degli investimenti previsti e al Piano Economico-Finanziario che sarà presentato in sede di eventuale successiva procedura competitiva.

Il canone demaniale annuo fisso per la futura concessione, da aggiudicarsi a seguito, comunque, di procedura di evidenza pubblica successiva ex D.M. 202 del 2022, potrà essere compreso in un *range* da € 1.200.000 (un milioneduecentomila) a € 2.000.000,00 (euro duemilioni/00). È prevista una componente variabile del canone legata a indicatori di efficienza produttiva, energetica e ambientale, comunque compresa nel *range* tra un minimo di € 20.000,00 (ventimila/00) ed € 100.000,00 (centomila/00) a seconda della tipologia di terminal che si intenderà realizzare.

6. Soggetti che possono manifestare interesse

Possono presentare manifestazione di interesse gli operatori economici di cui alla lettera l) dell'art. 1 dell'Allegato I.1 del D. Lgs. n. 36/2023, in forma singola o associata, che siano in possesso, o che si impegnino ad acquisire, dei seguenti requisiti minimi:

- Iscrizione al Registro delle imprese per attività attinenti all'oggetto della concessione (codici ATECO 52.22.09, 52.24 o 52.29, o equivalenti).
- Possesso dell'autorizzazione ex art. 16 della L. 84/1994, ovvero impegno a richiederla congiuntamente all'eventuale domanda di concessione.
- Adeguata capacità tecnico-professionale e economico-finanziaria in relazione alla natura e all'entità dell'iniziativa (gestione di terminal portuali, logistica, movimentazione merci, ecc.).

I requisiti saranno oggetto di verifica puntuale esclusivamente in sede di eventuale successiva procedura di affidamento secondo le previsioni di cui al D.M. n. 202 del 2022.

7. Contenuto della manifestazione di interesse

I soggetti interessati dovranno far pervenire, entro il termine indicato al successivo punto 8, una dichiarazione di manifestazione di interesse, sotto forma di relazione illustrativa, contenente i seguenti elementi:

- Dati identificativi del soggetto (denominazione, sede, codice fiscale/P.IVA, iscrizione registro imprese, legale rappresentante, recapiti). Per le imprese con sede all'estero attestazione di un'analogia iscrizione in uno dei registri commerciali dello Stato di appartenenza.
- Indicazione della forma di partecipazione (singola o associata) e, in caso di RTI/consorzio, elenco dei componenti.
- Breve descrizione dell'esperienza maturata nel settore della logistica portuale, della gestione di terminal o di attività analoghe.
- Indicazione sintetica dell'interesse all'iniziativa e, in via meramente orientativa, delle principali linee di attività e di investimento che si intenderebbero sviluppare (senza impegno vincolante). Tali aspetti andranno esposti in una specifica relazione illustrativa il cui contenuto è meglio specificato nell'articolo che segue.

7.1 Relazione illustrativa – contenuto

La relazione illustrativa di cui al punto 7, da redigersi in lingua italiana o in lingua inglese nel limite massimo di n. 20 facciate in formato A4, interlinea non inferiore a 1,5, dovrà descrivere, in via meramente orientativa e senza impegno vincolante, i seguenti elementi:

- a) l'indicazione sintetica dell'interesse all'iniziativa;
- b) le principali linee di attività che si intenderebbero sviluppare presso il *Terminal multipurpose* (tipologie di traffico e di merce, servizi portuali e logistici, mercati di riferimento; piano stimato approdi navi);

- c) le linee orientative di investimento (infrastrutturali, in attrezzature e mezzi, in sicurezza, ambiente, innovazione tecnologica), con eventuale indicazione di un ordine di grandezza economica non vincolante;
- d) l'ipotesi di assetto operativo del *Terminal multipurpose*, ivi compresa l'organizzazione funzionale delle aree e l'eventuale utilizzo dell'intermodalità ferroviaria;
- e) le eventuali esigenze di elaborati o approfondimenti progettuali che si riterrebbero utili in una successiva fase di sviluppo;
- f) indicazione di massima dei tempi necessari per le varie fasi dell'intervento.

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 2, commi 8 e 9 del D.M. 28 dicembre 2022, n. 202, la relazione illustrativa dovrà, inoltre, dimostrare la coerenza del programma di attività proposto con:

- il vigente Piano Regolatore Portuale di Brindisi, con particolare riferimento alla destinazione a funzione "commerciale e logistica" delle aree demaniali oggetto del presente Avviso;
- gli strumenti di pianificazione strategica: Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Alla relazione potranno essere allegati documenti illustrativi (presentazione aziendale, brochure, ecc.).

Al presente avviso è allegato il modello di riferimento per la redazione della relazione illustrativa di cui al presente articolo.

Ai fini della verifica di ammissibilità di cui all'art. 2, comma 9, del D.M. n. 202/2022, le istanze, le cui relazioni illustrative, risultino non coerenti con il Piano Regolatore Portuale di Brindisi ovvero con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore non saranno esaminate.

8. Modalità e termini di presentazione

La manifestazione di interesse dovrà essere trasmessa, a pena di inammissibilità, a mezzo PEC all'indirizzo protocollo@pec.adspmam.it, indicando in oggetto:

"Manifestazione di interesse – Terminal multipurpose Costa Morena – Porto di Brindisi"

Il termine perentorio per la presentazione è fissato alle ore 12:00 del 60° giorno (sessantesimo giorno) dalla data di pubblicazione del presente avviso sull'Albo pretorio di questa Autorità di Sistema portuale.

Non saranno prese in considerazione le manifestazioni di interesse pervenute oltre il termine indicato o con modalità diverse da quelle prescritte.

9. Esito della manifestazione di interesse

Le manifestazioni di interesse pervenute saranno esaminate da una commissione, nominata a valle della pubblicazione della presente manifestazione, al solo fine di verificare il grado di interesse del mercato e di acquisire elementi conoscitivi utili alla predisposizione dell'eventuale successivo Avviso pubblico di gara.

L'AdSP MAM non formulerà graduatorie né attribuirà punteggi. L'eventuale elenco dei soggetti che hanno manifestato interesse potrà essere utilizzato, a discrezione dell'Amministrazione, per finalità di consultazione o di comunicazione relative alla successiva procedura.

La partecipazione alla presente manifestazione di interesse non costituisce condizione di ammissione alla successiva eventuale gara, che rimarrà aperta a tutti gli operatori economici in possesso dei requisiti previsti.

10. Richiesta di informazioni e sopralluogo

Eventuali richieste di chiarimenti potranno essere inoltrate a mezzo pec all'indirizzo protocollo@pec.adspmam.it ovvero all'indirizzo e-mail a.tanzarella@adspmam.it, entro il termine perentorio del 23 novembre 2026 ore 12:00:00. Ai quesiti sarà dato riscontro sull'Albo Pretorio on line dell'Ente entro il 3 dicembre 2026 omettendo ogni indicazione in ordine al richiedente.

Il termine per l'effettuazione del sopralluogo è il 10 dicembre 2026, previa richiesta da effettuarsi entro e non oltre il 23 novembre 2026 ore 12:00:00, da concordare con il Dipartimento di Esercizio Porti di Brindisi e Monopoli, inviando richiesta all'indirizzo a.tanzarella@adspmam.it.

11. Trattamento dei dati personali

I dati forniti dai soggetti che manifestano interesse saranno trattati esclusivamente per le finalità connesse al presente procedimento, nel rispetto del D.Lgs. n. 196/2003, del Regolamento (UE) 2016/679 (GDPR) e del D.Lgs. n. 101/2018.

12. Pubblicazione

Il presente Avviso è pubblicato sul sito istituzionale dell'AdSP MAM (sezione Amministrazione Trasparente – Bandi di gara e contratti), all'Albo Pretorio on-line dell'Ente e, per estratto, sul sito del MIT, MIMIT, MAECI, Agenzia ICE, SACE, SIMEST, CDP, Unioncamere, Assoporti, ESPO, TED, Associazione Datoriali e di settore, la stampa specializzata.

13. Documentazione di riferimento

Per una migliore comprensione delle aree e del contesto, si rende disponibile la seguente documentazione illustrativa (a mero titolo informativo e non vincolante):

- Planimetria delle aree oggetto di concessione.
- Descrizione [fotografica](#) dell'attuale Molo Enel.
- [Ipotesi Terminal Multipurpose](#).

I documenti sono consultabili ai link indicati sul sito istituzionale dell'AdSP MAM ovvero su richiesta al Responsabile del Procedimento.

Il presente Avviso ha valore di invito a manifestare interesse e non costituisce offerta al pubblico ai sensi dell'art. 1336 del codice civile, né promessa al pubblico ai sensi dell'art. 1989 del codice civile.

Dott. Aldo Tanzarella
*Direttore Dipartimento Esercizio Porti
di Brindisi e Monopoli e Responsabile del Procedimento*

Firmato digitalmente da
ALDO TANZARELLA
CN = ALDO TANZARELLA
C = IT