

Portualità. Patroni Griffi: Adriatico Meridionale sta reagendo, in cantiere lavori importanti

scritto da Scenari Internazionali | 28 Ottobre 2021



Photo credit © Sky_Blue (iStock)

Conclusasi appena due settimane fa, l'ultima edizione di Port&Shipping Tech, main conference della Genoa Shipping Week, si è focalizzata sui numerosi temi legati all'economia del mare nella fase di ripresa del nostro Paese, in seguito ad un terribile 2020 e in un 2021 positivo ma ancora incerto. Dopo aver seguito, come media partner, l'evento in diretta da Genova, in questi giorni abbiamo contattato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale (AdSP MAM), tra i relatori della terza giornata, per capire più da vicino come si approcceranno gli scali della Puglia alle sfide messe in campo dal PNRR.

✘ **Presidente Patroni Griffi, benvenuto su Scenari Internazionali. La pandemia ha colpito duramente le catene di approvvigionamento globali e dunque anche la logistica marittima. Nel 2020, gli scali dell'Adriatico Meridionale hanno inevitabilmente subito perdite consistenti sia nel traffico merci che, soprattutto, in quello passeggeri. Com'è stata la ripresa in questo 2021? Secondo Lei, quando sarà possibile tornare ai livelli pre-Covid?**

I porti dell'Adriatico Meridionale reggono e reagiscono ai contraccolpi assestati dalla pandemia, segnando una ripresa del 5,8% rispetto al 2020. Nei primi nove mesi dell'anno, nei cinque scali del Sistema, cioè Bari, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia, sono state movimentate circa 12,75 milioni di tonnellate di merci. Quantitativi che rispecchiano i parametri ante-pandemia e che segnano una significativa crescita rispetto al 2020.

Segnali di ripresa vengono anche dai dati relativi al flusso dei passeggeri. Anche se, per il traffico passeggeri, il divario con il 2019 non può ancora essere colmato per effetto delle limitazioni dettate dallo stato di emergenza ancora in corso, e che comunque hanno condizionato l'esercizio 2021.

Dei Vostri cinque porti, quelli di Bari e Brindisi recitano indubbiamente un ruolo strategico. Guardando ai dati del 2019, infatti, i due scali movimentano quasi l'88% del tonnellaggio totale registrato dalla Vostra AdSP. Quali sono gli investimenti previsti dal PNRR per i due porti principali? Quali novità, invece, per Barletta, Manfredonia e Monopoli?

Nel 2023 dovrebbero essere completati per Bari Marisabella, che consentirà al porto di accogliere maggiori e diversi traffici, la nuova stazione marittima crociere, i dragaggi e il *cold ironing*, mentre dovrebbe essere in corso l'appalto per la realizzazione della camionabile. Dovrebbero essere inoltre pronti i progetti esecutivi per l'approdo turistico e la nuova darsena della Guardia Costiera.

Nello stesso periodo, a Brindisi, dovremmo essere in grado di inaugurare il pontile a briccole, la nuova stazione marittima e il *cold ironing*, e dovrebbero essere in corso gli appalti relativi agli accosti di Sant'Apollinare, Cassa di Colmata e Zona Franca Doganale.

Nel porto di Manfredonia, al 2023, dovrebbe essere già in corso l'appalto – del valore di 120 milioni – per il recupero del Bacino Alti Fondali e i dragaggi. A Barletta, l'appalto per l'allungamento dei due moli foranei (25 milioni) e dovrebbero essere a tale data completati i dragaggi. A Monopoli, infine, dovrebbero essere in corso i dragaggi. Utilizzo il condizionale perché, nonostante le opere siano tutte progettate e finanziate, e nonostante le numerose semplificazioni introdotte, la burocrazia "difensiva" è sempre in agguato.

In tutti i porti del sistema è stata avviata la redazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali ed è prevista l'estensione del PCS (integrato con il sistema delle dogane AIDA) e dei sistemi avanzati di monitoraggio

ambientale. E queste sono solo alcune tra le principali iniziative in corso.

L'accelerazione impressa dal PNRR al completamento dell'AV Napoli-Bari consentirà al capoluogo pugliese di integrarsi in modo effettivo nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo previsto dall'UE nel quadro delle reti TEN-T. Quale sarà l'impatto dei nuovi collegamenti in termini di intermodalità?

Per i nostri porti l'innovazione più importante è stato l'adeguamento delle sagome della dorsale adriatica (PC 80 e P 400), che ha consentito il potenziamento degli scambi intermodali mare/ferro/gomma e la possibilità di avviare presso tutti i porti del sistema le cosiddette "autostrade viaggianti". Oggi i porti dell'AdSP MAM movimentano, infatti, oltre rotabili. Traffico che è in crescita.

I Vostri porti sono naturalmente esposti verso la costa balcanica, in particolare Dalmazia meridionale, Montenegro, Albania e Grecia. Il consolidato ruolo della Fiera del Levante e i nuovi collegamenti aerei da e per Bari stanno contribuendo ad aumentare sensibilmente il livello di internazionalizzazione della città e della regione. Come si inseriscono i porti in questa dinamica?

Lavoriamo in rete con le altre istituzioni: Regione, Comuni e corpi intermedi. I porti sono armonicamente inseriti in tutte le strategie di marketing territoriale e di internazionalizzazione.

Durante il Suo recente intervento all'ultima edizione di Port&ShippingTech, Lei si è concentrato sui temi del cosiddetto *Green Port*, mettendo a fuoco anche criticità e limiti. Ha sostenuto in particolare la necessità che il porto sostenibile del futuro diventi anche uno snodo per l'energia. Cosa intende?

Tutti gli studi di settore dichiarano che i porti dovranno essere protagonisti della transizione energetica, non più luogo di sola movimentazione di carburanti, ma luogo di produzione e distribuzione dei carburanti di transizione e dei nuovi carburanti *carbon neutral*: ammoniaca, metanolo, syngas, idrogeno, biocarburanti etc... Carburanti che possono essere prodotti secondo il modello dell'economia circolare. Un'occasione unica per i porti e per l'Italia che – priva quasi di risorse fossili – potrebbe assumere il ruolo di produttore di carburanti sostenibili. Se ne avvantaggerebbe l'ambiente, ma anche l'economia.

© Riproduzione vietata