

Intervista al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM), Ugo Patroni Griffi

D - INU Puglia (ing. Laura Casanova)

Come è nata questa nuova Autorità Portuale e quale è il suo ruolo nello scenario portuale italiano?

R - Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi

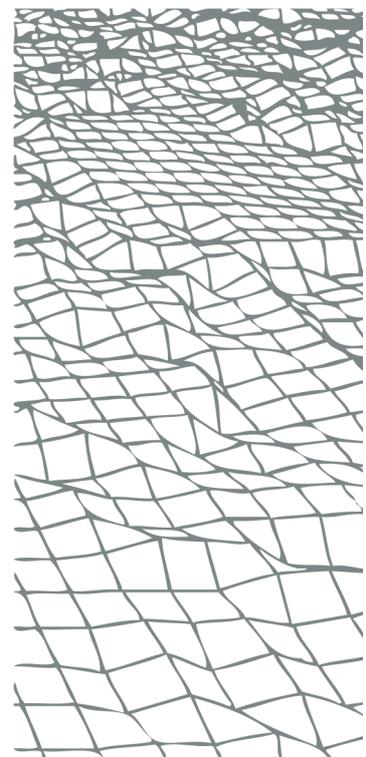
E' nata in dipendenza della cosiddetta "Riforma Delrio", che ha inteso ridurre il numero delle Autorità Portuali al fine di poter meglio sfruttare le intuibili sinergie ed economie di scala collegate ad un "sistema" portuale. Nel nostro caso il sistema dell'adriatico meridionale in cui sono confluite le sopresse autorità portuali di Bari, Brindisi, e Manfredonia (unitamente ai porti di Monopoli e Barletta). Nello scenario portuale italiano l'autorità gioca oggi un ruolo da protagonista, non solo nello sviluppo dei traffici internazionali ma nello sviluppo dei corridoi logistici che attraversano la dorsale appenninica collegando Aree Logistiche Integrate e Zone economiche speciali

D

E' noto che il sistema portuale dell'Adriatico meridionale è strategico per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e non solo. In tal senso ritiene che la previsione delle zone economiche speciali (ZES) possa dare un ulteriore contributo e quali possono essere secondo Lei gli strumenti idonei a farne effettivamente il fulcro dello sviluppo del meridione?

R

Le Zes sono un importante "contenitore". Nel senso che per la prima volta lo stato italiano consente di avere delle aree con una legislazione differenziata rispetto al territorio circostante. Punto importante. Ovviamente il contenitore va riempito di contenuti. Ad oggi ancora pochi: credito di imposta e riduzione dei tempi della burocrazia. Si può e si deve fare di più: per esempio, prevedendo l'esenzione per un limitato numero di anni delle imprese dalle imposte dirette, come avviene nelle ZES estere. O ulteriori significative semplificazioni dei processi burocratici (e sul punto sta lavorando il ministro Provenzano). Già da ora invece vanno istituite le ZFD (le zone franche doganali), bisogna fare presto perché il termine per le relative proposte scade il prossimo dicembre. Le Zone



franche sono vere calamite per investimenti, nel manifatturiero e nella cosiddetta Blue o Circular Economy.

D

La valenza pluridisciplinare delle zone franche doganali, con riferimento ad esempio a quella insistente nel porto di Trieste che si colloca al nono posto dei porti d'Europa, è sostenuta ed incentivata da strategie e da infrastrutture materiali e immateriali. Quali possono essere quelle per il sistema portuale dell'Adriatico meridionale?

R

Le zone franche costituiscono il nocciolo delle ZES. Oggi sono l'istituto, forse il solo, capace di attrarre nuovi investimenti, nazionali ed esteri. Infatti, garantiscono semplificazione burocratica (si applica direttamente la disciplina UE) unitamente al vantaggio delle esenzioni da dazi e della sospensione dell'IVA per le merci, anche oggetto di trasformazione, che non siano destinate al mercato UE.

D

I Comuni di Bari e di Brindisi, di quali strumenti dovranno dotarsi per affrontare il consolidamento delle ZES, vista la grande opportunità logistico – marittima che si offre anche in rapporto alla “Via della Seta” e al Corridoio 8?

R

Di un adeguato kit localizzativo per le imprese: semplificazioni e agevolazioni sulle imposte locali. Lavorare da subito con i consorzi ASI per elaborare le proposte per le zone franche.

D

I porti sono all'interno delle città e spesso creano con le stesse uno sterile rapporto di integrazione a qualunque livello. Ho letto che secondo Lei “Chiarezza, ascolto e partecipazione sono elementi cardine per risolvere i rapporti, spesso complessi, città-porto-mare.”. Ritiene che con la redazione del documento di pianificazione strategica di sistema previsto dal decreto legge 232/2017 e che nel 2019 è stato predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si possa

concretamente costituire un rapporto tra la pianificazione del singolo porto con la pianificazione urbanistica della città?

R

Si. Ovviamente dove sussista disponibilità all'ascolto. I porti hanno esigenze tecnico operative che vanno preservate (security, adeguamenti infrastrutturali e tecnologici etc), la città avvolge il porto e ricerca un rapporto con il mare. Le opposte esigenze vanno riconosciute e va trovata una sintesi secondo il principio della creazione di valore.

D

Nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) del Piano Regolatore di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale si afferma che "Il problema dell'integrazione porto-città è una sfida complessa, giacché investe molteplici aspetti strettamente legati fra loro, ma essenziale per scongiurare il pericolo che i cittadini avvertano il porto come un corpo estraneo, staccato dalle dinamiche di sviluppo della città e, viceversa, i porti considerino lo sviluppo urbano come un ostacolo per la loro crescita.". Secondo Lei quali devono essere le strategie di interazione tra la città e il suo porto attraverso delle politiche per lo sviluppo urbano sostenibile?

R

Noi stiamo investendo in un porto green e tecnologicamente avanzato, per ridurre le esternalità della attività portuale sulla città: IOT, 5G, banchine elettrificate, integrazione di sistemi operativi degli enti che operano in porto, bunkeraggio con carburanti di transizione meno impattanti e via dicendo. Nella pianificazione sono individuate ampie aeree (a basso livello di security) in cui è possibile l'interazione porto città, e questo ci ha già permesso di candidare un progetto da oltre 20 milioni di euro ai PAC. Un progetto molto atteso relativo alla realizzazione del parco del Castello e di una piazza sul mare fruibile dai cittadini. Stiamo lavorando ad una nuova ed integrata nel paesaggio stazione crocieristica. E' al Consiglio superiore dei lavori pubblici la variante per il porto turistico. E sono solo alcuni esempi

D

Il nuovo sviluppo turistico delle città passa per una maggiore presenza delle crociere (come ad esempio per Bari e Brindisi) o per la realizzazione di porti turistici e da diporto (ad esempio Barletta e Monopoli). Secondo

Lei quali possono essere le linee strategiche da porre in essere a medio e lungo termine?

R

Le crociere chiedono infrastrutture e servizi. Entro gli inizi del 2021 tutti i porti del sistema (tranne purtroppo a Brindisi) saranno dotati di adeguate strutture recettive, adatte al traffico crocieristico. Il diporto non può essere sviluppato dalla ADSP ma dai privati. Ovviamente noi lo sosteniamo ove compatibile con la funzione primaria commerciale e industriale dei porti delle ADSP.

D

Nel DPSS si parla in particolare dei "villaggi per il diportista" aperti alle città e al territorio. Ritiene che questi luoghi possano contribuire alla creazione di una concreta interazione fra porto turistico e città e in che modo?

R

Certamente. Ma devo ripetermi. Lo sviluppo della diportistica dipende dai privati, per noi è una economia importante ma ancillare.

D

Nel post lockdown qual è la situazione dei cinque porti dell'Adsp (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli) da lei presieduta e quali le prospettive e le ripercussioni per il 2020? In particolare l'effetto corona virus ha senza dubbio bloccato il traffico delle crociere. Quali altri settori ne hanno risentito?

R

Nei primi sei mesi c'è stata una flessione del 9% dei traffici, alcuni traffici però si sono azzerati essendo vietati per ragioni di prevenzione di diffusione della pandemia (si pensi alle crociere). Nel complesso abbiamo tenuto abbastanza bene rispetto ad altre ADSP. E ciò perché tutti i porti del sistema sono polifunzionali

D

Come vede il dopo epidemia per i porti dell'autorità di sistema della Puglia? In particolar modo rispetto all'economia degli operatori portuali

e, nel caso, se avete posto in essere semplificazioni procedurali interagendo anche con le amministrazioni comunali?

R

Il DL semplificazioni darà una significativa mano, ha introdotto significative semplificazioni procedurali per la realizzazione delle opere pubbliche. Anche se ulteriori semplificazioni, come richiesto da Assoport, sarebbero necessarie specie in materia di pianificazione urbanistica e dragaggi. Sempre il DL semplificazioni ha confermato che i Comuni sono tenuti a pronunciarsi sulla conformità urbanistica delle sole opere portuali che insistono su aree censite come di rapporto porto/città, il che permette di meglio ripartire le competenze tra Autorità e Ente locale. In realtà, tuttavia e di norma, il rapporto tra autorità ed Enti locali è assolutamente sinergico e collaborativo, essendo comune l'interesse alla infrastrutturizzazione e alla crescita economica del territorio

D

Avete previsto delle soluzioni operative circa il mantenimento delle distanze fra i passeggeri e, in questo caso, quali sono le conseguenze sui costi di traghettamento?

R

Applichiamo le norme di legge, ma abbiamo introdotto procedure avveniristiche per la sanificazione degli ambienti basate sulla fotocatalisi attiva (lampade fotocatalitiche inserite nelle condutture dell'aria) e passiva (vernici fotocatalitiche)

D

I traffici marittimi hanno avuto e continuano ad avere un notevole sviluppo. Cosa ne pensa della possibile visione di complementarietà fra i porti di Bari e Taranto (che appartengono a diverse Autorità di Sistema) e di una loro possibile connessione infrastrutturale (che fornirebbe anche ai centri dell'hinterland un ulteriore contributo in termini di sviluppo economico e attrattività)?

R

Ci stiamo lavorando con Svimez. Riteniamo infatti che sussista un quadrilatero logistico da valorizzare: Bari/Brindisi, Taranto, Gioia Tauro, Napoli/Salerno/Civitavecchia. Corridoi logistici trasversali ed intermodali che potrebbero far risparmiare alle merci oltre un giorno di viaggio.

Chiediamo le stesse misure di sostegno oggi previste per il nord: esenzione dal contingentamento e dai diritti per gli autotrasportatori che si avvalgano di questo corridoio che chiamerei “la Via della Regina”, una “Via della seta” in sedicesimo ... La Regina è Maria Sofia von Wittelsbach, la sorella di Sissi che ha iniziato la sua avventura italiana a Bari e l’ha conclusa a Gaeta e quindi in quale modo ha creato un corridoio tra Adriatico e Tirreno. E comunque è una buona idea per il marketing.

D

SVIMEZ in diversi rapporti ritiene che “rigenerazione urbana” e “logistica” costituiscano i principali “driver” per lo sviluppo del Mezzogiorno attraverso politiche volte anche all’integrazione delle città con i porti e al riconoscimento degli spazi portuali da parte della cittadinanza. La Autorità di Sistema dell’Adriatico Meridionale in quale condizioni si trova dal punto di vista della sua capacità di porre in essere tali strategie?

R

Nel DPSS abbiamo definito le aree di interazione porto/città e finanche, a Bari e Brindisi, candidato sui finanziamenti PAC alcuni progetti volti a consentire una maggiore fruizione degli spazi portuali da parte dei cittadini.

Si ringrazia per la disponibilità il presidente dell’AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi