



Nautica in Puglia, dati e prospettive. Emiliano: “Grazie a un costruttivo lavoro di squadra abbiamo riposizionato i porti pugliesi tra i migliori porti italiani”

Porti pugliesi: il bilancio dei primi nove mesi dell'anno evidenzia un sistema in costante crescita. Una crescita che dovrà essere sempre più innovativa e sostenibile

“Oggi presentiamo i risultati lusinghieri di molti anni di un costruttivo lavoro di squadra tra organismi governativi e regionali, che ci ha permesso di rendere competitivo il sistema portuale pugliese innanzitutto in Italia. Abbiamo fatto sistema e siamo così riusciti ad affrontare numerose difficoltà, a superare i livelli economici pre-Covid e a raggiungere i migliori porti italiani.”

Così il presidente della Regione Puglia, **Michele Emiliano**, intervenendo questa mattina a Bari, insieme al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, e al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto, **Sergio Prete**, alla conferenza stampa sul tema “*Nautica in Puglia: dati e prospettive*”.

“Abbiamo puntato sull'innovazione tecnologica ed ecologica per porti green, su un sistema di trasporti integrato per tenere lontani dalle strade migliaia di camion e farli girare sulle autostrade del mare, abbiamo promosso la nautica da diporto e il turismo crocieristico. Il sistema portuale pugliese ha tutte le carte in regola per competere con porti del calibro di Trieste, Genova e Gioia Tauro – ha proseguito Emiliano –. Nel passato quello di Taranto era visto solo come il porto dedicato allo scarico dei minerali dell'Ilva, ora la trasformazione tecnologica della fabbrica, che ci auguriamo avvenga al più presto, consentirebbe di fare di Taranto un porto competitivo con i migliori, poiché è infrastrutturato in modo perfetto; il collegamento autostradale, ferroviario e con l'aeroporto di Grottaglie sono mezzi formidabili per trasformare l'intera area industriale tarantina insieme al porto.”

“La straordinaria imparzialità e l'oggettività dei numeri ci dicono chiaramente che la rotta solcata è quella giusta – ha commentato il presidente di AdSPMAM, **Ugo Patroni Griffi** -. Numeri che in una proiezione a medio-lungo termine tenderanno certamente ad aumentare esponenzialmente a valle degli interventi di infrastrutturazione che abbiamo previsto nei sei porti del nostro Sistema. Proprio per rendere i progetti realtà e per aumentare la competitività degli scali portuali ci metteremo subito al lavoro con il nuovo Governo e Assoporti. Tra i principali obiettivi, l'adozione di azioni tese a semplificare e liberare dalle strette maglie burocratiche le opere che attualmente subiscono rallentamenti devastanti. L'intento è quello di tradurre in regola il modello Genova – ha concluso Patroni Griffi – una procedura straordinaria che ha consentito di ricostruire in dieci mesi il ponte crollato, un'opera da 200 milioni di euro che con i normali iter, tra bandi, ricorsi e tutta la burocrazia prevista dal Codice degli Appalti si sarebbe potuta realizzare in 10 o 15 anni.”

“La storia recente del Porto di Taranto – ha dichiarato il presidente dell'AdSP del Mar Ionio, **Sergio Prete** – testimonia il ruolo dello scalo jonico per l'ecosistema portuale e la comunità territoriale in cui l'AdSP del Mar Ionio attua la propria azione di governance con l'obiettivo di concretizzare, tra l'altro, un ampio processo di diversificazione e cambiamento culturale. Operando nell'ambito di uno scenario globale evolutivo e fortemente altalenante, e in attesa di un definitivo chiarimento in merito al comparto industriale, il Porto di Taranto – oggi caratterizzato dalla polifunzionalità e dalla suddivisione degli ormeggi in relazione ai diversi settori produttivi (commerciale, industriale, petrolifero, turistico) - ha tracciato percorsi di crescita, andando a completare e integrare l'offerta



portuale in ottica sostenibile ed innovativa. Da un lato, lo scalo ha visto il potenziamento degli asset e della dotazione infrastrutturale e logistica per candidarsi quale hub logistico-intermodale di rilievo nel panorama internazionale; dall'altro, l'AdSP ha promosso una significativa azione volta alla diversificazione e al completamento delle attività portuali all'interno di un sistema globale di crescita comune e business-oriented. Ciò con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo delle realtà produttive esistenti – non tutte ancora pienamente operative - e intercettando, altresì, l'interesse di quelle emergenti – anche grazie alla istituzione della Zona Economica Speciale e della Zona Franca Doganale -, attuando al contempo una politica di innovazione e sostenibilità economica-ambientale volta alla valorizzazione dell'identità territoriale della città di Taranto nella sua veste di città-porto del Mediterraneo. Con tali azioni il Porto di Taranto accresce e integra le attività e i servizi dell'intero sistema portuale pugliese."

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MARE ADRIATICO MERIDIONALE

I volumi dei traffici nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) continuano a crescere in maniera più che significativa.

Nei primi nove mesi dell'anno, infatti, sono state movimentate più di 14 milioni di tonnellate di merci, un dato che si traduce in un +18% rispetto al 2021e che supera del + 11,6% finanche il 2019, anno pre-pandemia. Fanno da traino le rinfuse solide con quasi il +40%, seguite dal general cargo (+10%) e dalle rinfuse liquide (+5,5%).

In trend positivo, sugli ultimi tre anni, anche il numero dei rotabili con più di 227mila unità, dato che registra una crescita dell'1% rispetto allo scorso anno e del 9% rispetto al 2019.

I 3.343 accosti complessivi risultano, invece, in trend sostanzialmente stabile rispetto allo scorso anno, ma in discesa rispetto al 2019 (-7,5%). Tuttavia, se si considera l'aumento della movimentazione, il trend del numero degli accosti conferma la strategia di ottimizzazione dei noli sul mercato. In sostanza, rispetto al 2019 sono utilizzate meno navi che viaggiano sfruttando la piena capacità di carico. I 79milioni di tonnellate di stazza lorda delle navi accostate nei porti del Sistema, infatti, rappresentano quasi il 17% in più rispetto a quelle scalate nello scorso anno.

In crescita, anche, il flusso dei passeggeri. I traghetti hanno movimentato più di 1,2 milioni di persone, circa il 34% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, recuperando gran parte del traffico del 2019. Aggregando a questi numeri le statistiche rilevate nel porto di Termoli, recentemente entrato nel Sistema dell'Adriatico Meridionale, si raggiunge il record di più di 1,4 milioni di passeggeri traghetti.

Il vero e proprio boom si registra nel traffico crocieristico il cui flusso è in continua ed esponenziale crescita: +128% rispetto allo scorso anno, con oltre 400mila passeggeri transitati nei porti dell'AdSPMAM. Una rilevazione effettuata, peraltro, a partire dal secondo trimestre dell'anno, atteso che il primo trimestre scontava ancora i fermi e le difficoltà causate dalla pandemia.

Porto di Bari

L'analisi delle performance dei singoli porti vede il porto di Bari distinguersi per numero di accosti (1.710) e per un aumento delle tonnellate movimentate, +3,6% rispetto al 2021. Un dato trainato dall'incremento della movimentazione del general cargo che non solo registra un +14,4% rispetto al 2021 ma, addirittura, supera il dato del 2019, con circa il + 18%; andando ad attestare e consolidare la tendenza di crescita degli ultimi tre anni. Sono transitati, inoltre, in questa prima parte dell'anno, quasi 146mila rotabili, tra camion e semirimorchi, e più di 52mila TEU.



Grande fermento si registra anche nel flusso dei passeggeri, circa 900mila persone hanno viaggiato a bordo di traghetti, che si traduce in un +35,6% rispetto al 2021.

Il comparto crociere continua e consolida la sua ascesa con 330mila passeggeri transitati sino a settembre, suggellando la *leadership* di Bari tra gli scali portuali italiani. Secondo la classifica redatta da Risposte e Turismo, infatti, il porto adriatico detiene il terzo posto in classifica in Italia, dopo Genova e Civitavecchia.

Porto di Brindisi

Molto positiva, anche, la performance del porto di Brindisi che registra una crescita di circa il 36% delle tonnellate di merci movimentate, di cui il +128% delle rinfuse solide (più di 3 milioni di tonnellate movimentate), il +10% delle rinfuse liquide e il +3% del general cargo. Il numero dei passeggeri traghetti registra un deciso +27% di aumento rispetto all'anno precedente.

Il grande boom si registra nel comparto crocieristico. Nei primi 9 mesi dell'anno in corso, infatti, sono transitati oltre 72 mila passeggeri, record storico per lo scalo messapico.

Porto di Monopoli

Bilancio più che positivo anche per il porto-gioiello del Sistema dell'Adriatico Meridionale, Monopoli. Nei primi nove mesi dell'anno si sono registrati 94 accosti, pari al 25% in più rispetto al 2021 e quasi in totale recupero rispetto alla performance pre-pandemica. Anche il traffico merci continua a crescere. Nel periodo in esame, sono state movimentate 384mila tonnellate totali di merci che confermano il trend di crescita rispetto agli anni precedenti (+7% rispetto al 2021, +32% rispetto al 2020 e +3% rispetto al 2019). Aumentano, infatti, sia le rinfuse liquide (+9%) che le solide (+5%) e, in entrambi i casi, vengono superati i quantitativi registrati nel 2019. Come per Bari e per Brindisi, anche per Monopoli grandi numeri ed enormi soddisfazioni arrivano dal comparto crocieristico che con i suoi 2.136 passeggeri registra un +97% rispetto al 2019, anno d'oro per le crociere a Monopoli.

Porto di Manfredonia

Numeri in crescita anche nel porto di Manfredonia. Durante il terzo trimestre dell'anno, l'attività dello scalo sipontino, con le oltre 514mila tonnellate movimentate ha fatto raggiungere un +11,5% rispetto al 2021 e un +38,5% rispetto al 2019. Il numero degli accosti (225) è aumentato proporzionalmente alle tonnellate e si attesta su un +17% rispetto al 2021 e un +25% circa rispetto al 2019. L'aumento degli accosti è determinato anche dall'apertura del collegamento veloce con le Isole Tremiti che, per il periodo estivo, ha contato circa 5.500 passeggeri.

Porto di Barletta

Segno più anche per il porto di Barletta, dove si registra un aumento significativo delle merci in colli che con 9.000 tonnellate circa, registra un +103% rispetto all'anno precedente.

Le previsioni per l'immediato futuro sono financo più rosee. Il prossimo anno, infatti, inizieranno i "Lavori di prolungamento dei moli foranei". Nello scorso mese, il MITE (Ministero della Transizione Ecologica) ha decretato la non assoggettabilità dell'opera alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Si accelera, pertanto, notevolmente la procedura burocratica e il conseguente avvio del cantiere. L'intervento mira a ridurre drasticamente il fenomeno dell'insabbiamento della imboccatura e dell'intero bacino portuale e a potenziare sensibilmente lo scalo, in termini di funzionalità e di sicurezza, senza produrre alcun impatto sull'ambiente. Quando i moli andranno a regime sarà favorito il trasporto intermodale delle merci e ciò produrrà conseguentemente un aumento dei volumi di traffico.



Porto di Termoli

Dallo scorso 16 giugno il porto di Termoli è entrato a far parte dell'AdSPMAM. Sebbene per ora i dati di traffico non siano disponibili sul sistema GAIA dell'Ente, le rilevazioni ufficiali registrano 614 accosti, 232mila passeggeri traghetti, più di 6.000 rotabili (intesi come auto+furgoni) e 82.581 tonnellate totali di merce movimentata sino ad agosto, di cui 62.000 tonnellate di greggio e più di 20mila tonnellate di general cargo. L'Ente portuale è già al lavoro per delineare i progetti strategici finalizzati a rilanciare lo scalo molisano. Tra le priorità, il dragaggio dei fondali che, nelle intenzioni della AdSPMAM, dovranno essere portati almeno a -10 metri, rispetto ai 6 metri attuali. Il dragaggio è stato già indicato nel PRP di Termoli, in coerenza con la pianificazione dell'Ente, e sarà attuato attraverso i 30 milioni allocati dal PNRR.

I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell'AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MARE IONIO

2021

Totale Generale merci 17.529.183 (Rinfuse liquide 4.256.062 - Rinfuse solide 9.771.651 – Merci varie 3.501470)

Totale Containers 11.841

Totale Passeggeri Crociere 80.309

Totale navi 1.977

2022 (sino a settembre)

Totale Generale merci 11.102.740 (Rinfuse liquide 2.489.126 - Rinfuse solide 6.146.435 – Merci varie 2.467.179)

Totale Containers 23.176

Totale Passeggeri Crociere 87.638

Totale navi 1.400.00

Dal 1971 sino alla data del sequestro penale dello stabilimento Ilva (2012) lo scalo jonico ha occupato costantemente il terzo o secondo posto in Italia per movimentazione generale di merce attestandosi mediamente sui 40 milioni di tonnellate annue. I traffici siderurgici storicamente hanno rappresentato il 65%-80% del traffico generale.

Nel periodo 2012–2015, nel porto di Taranto vi è stata la concomitanza di alcune circostanze particolarmente rilevanti per le movimentazioni portuali (sequestro penale dello stabilimento siderurgico Ilva, chiusura della produzione Cementir, la revoca della concessione relativa al terminal container, ecc.).

Proprio queste problematiche hanno ridotto significativamente i traffici e spinto l'Ente ad accelerare la realizzazione di nuove infrastrutture e ad adeguare le esistenti per attuare una diversificazione delle attività e dei traffici privilegiando lo sviluppo del settore commerciale/logistico e turistico.



Sono stati avviati e realizzati lavori per alcune centinaia di milioni di euro, tra i quali: ammodernamento della banchina del Molo Polisettoriale (ultimato), riqualificazione della radice del Molo Polisettoriale (ultimato), Strada dei Moli (ultimato), Piattaforma Logistica (ultimato), Vasca di colmata per ampliamento IV Sporgente (ultimato), Ampliamento IV Sporgente (ultimato), 1° Lotto messa in sicurezza Yard Belleli (ultimato), Darsena ad ovest del IV Sporgente (ultimato), , rettifica Molo San Cataldo e Calata I (ultimato), edifici per servizi portuali (ultimati), Centro Servizi Polivalente "Falanto"(fine 2022),potenziamento dei raccordi ferroviari a cura di RFI (2023), vasca di colmata e dragaggio Molo Polisettoriale (termine lavori fine 2024).

Grazie all'attività di marketing svolta dall'Ente, il porto è stato inserito negli itinerari delle navi da crociera con un traffico in graduale e costante crescita. Nel 2021, tra l'altro, il porto ha superato 80.000 passeggeri e ha registrato il più alto numero di escursioni per singolo scalo nel Mediterraneo. Nel 2022, a tutt'oggi, sono state superate le 100.000 presenze. Il 14 settembre 2022, durante il Seatrade Cruise di Malaga, il porto di Taranto è stato premiato quale "Best Destination of the year". Di particolare rilievo è stata la individuazione dell'impresa terminalista Yilport Holding AS che dal luglio 2020 ha avviato la gestione del terminal contenitori del Molo Polisettoriale. La concessione demaniale marittima e il Piano Regolatore Portuale consentono al terminalista di gestire anche traffici di breakbulk e ro-ro. Purtroppo, la pandemia Covid19, alcune problematiche dello shipping legate ai noli e ai vuoti e la recente vicenda bellica stanno parzialmente condizionando negativamente un concreto e significativo sviluppo dell'attività.

Negli ultimi anni il porto di Taranto è stato interessato da un importante flusso in import/export di pale eoliche grazie alla presenza nel retroporto di uno stabilimento produttivo della Vestas e all'utilizzo degli spazi portuali da parte di altri grandi players del settore.

Per il 2023 è previsto un significativo aumento dei traffici e delle attività del terminal che, unito ai traffici industriali, dovrebbe superare i 20 milioni di tonnellate.

Gli interventi in corso di ultimazione da parte di RFI per la realizzazione del raccordo ferroviario della Piattaforma Logistica portuale e per il potenziamento delle stazioni di Caggioni e Bellavista, i collegamenti viari esistenti (accesso diretto alla viabilità statale e bretella di collegamento con l'autostrada A14) e realizzati di recente (Strada dei Moli), unitamente alle aree logistiche portuali (Piattaforma Logistica portuale, Molo Polisettoriale) e retroportuali (Eco Industrial Park), consentiranno al porto di avere una dotazione infrastrutturale trasportistica e intermodale più che idonea per le nuove funzioni di hub logistico e intermodale al centro del Mediterraneo.

Da questo punto di vista l'istituzione della Zona Franca Doganale e della Zona Economica Speciale stanno già producendo i primi effetti con l'attrazione di nuovi importanti insediamenti nell'area portuale (n. 3 procedimenti avviati) e retroportuale (n. 1 procedimento avviato).

Il Gruppo Ferretti ha recentemente presentato una domanda di concessione per l'utilizzo esclusivo di circa 220.000 mq nell'area Yard ex Belleli per realizzare un grande impianto di costruzione di scafi per mega yacht e per un centro di ricerca. L'AdSP ha già effettuato la pubblicazione della domanda di concessione su GUCE e GURI per l'evidenza pubblica ed è stato sottoscritto l'Accordo e avviata la procedura di approvazione del progetto di bonifica e riconversione industriale disciplinata dall'art. 252 del Codice Ambiente a cura del MATTM e del MISE.

Nel 2022 è stato realizzato e avviato nel porto di Taranto il primo e unico parco eolico marino del Mediterraneo con una capacità produttiva di 30 MW.

La programmazione energetica ambientale (DEASP) è entrata nella fase attuativa per la realizzazione di un sofisticato sistema di monitoraggio integrato (appalto aggiudicato) nonché di un ulteriore importante progetto di produzione e approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili.

Con il Comune di Taranto si sta completando la redazione del Piano Urbanistico Esecutivo relativo alle aree di cerniera tra porto e città al fine di progettare e realizzare gli interventi di riqualificazione



e creazione del “waterfront” (già finanziati dal MIMS) di cui l’edificio “Falanto” costituisce il primo passo.

Il CIPE ha autorizzato la modifica del soggetto attuatore del progetto “Distripark” che il 25 giugno 2021 è stato trasferito dalla società consortile in liquidazione all’AdSP MI che intende realizzare su un’area retroportuale di 75 ettari un Eco Industrial Park caratterizzato da funzioni energetiche e logistiche. Tale progetto ricade nella perimetrazione della ZES Jonica, nella perimetrazione della Zona Franca Doganale del porto di Taranto ed è stata ammessa a finanziamento per 50 Milioni nel PNRR – investimenti ZES.

Con riferimento al PNRR è in fase di aggiudicazione la progettazione degli impianti di “coldironing” per l’elettrificazione delle banchine e sono in procinto di essere pubblicati i bandi per la realizzazione di n. 2 dighe foranee.

L’esperienza maturata dalla collaborazione con altre realtà portuali internazionali ha posto in risalto una continua evoluzione delle funzioni portuali. L’AdSP MI, in collaborazione con Cassa Depositi e Prestiti, A-Cube, Port XL di Rotterdam e il proprio cluster portuale, ha avviato il progetto Faros (Premio Innovazione SMAU 2022) finalizzato alla creazione nel porto di un acceleratore di start up nel settore della Blue Economy.

L’AdSP MI ha realizzato lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) e sta ultimando la completa digitalizzazione dell’ente.

L’AdSP MI, infine, sta ultimando la realizzazione di un multimedialportexhibition center per la divulgazione e crescita della cultura e delle attività portuali.

Per tale progetto è stato scelto il nome di OPEN PORT per significare il faticoso sforzo che l’AdSP MI sta cercando di realizzare - supportato dalle Amministrazioni centrali, regionali e locali - per raggiungere l’obiettivo di trasformare un porto chiuso ed esclusivamente industriale in uno scalo aperto, polifunzionale, innovativo e sostenibile.