

3 – IL TRASPORTO MARITTIMO

Il settore portuale e del trasporto marittimo pugliese si presenta come una realtà molto ricca e variegata, sia per quanto riguarda il trasporto passeggeri che per il trasporto merci.

Nel Piano Attuativo 2009-2013 si sottolinea come i porti pugliesi non siano classificati secondo quanto disposto dalla Legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale"¹. La classificazione adottata è quindi quella del PRT del 2002, in cui gli scali principali del sistema sono distinti in porti di interesse nazionale e porti di interesse regionale. I porti di interesse nazionale sono quelli di Bari, Taranto e Brindisi, che sono anche sedi di Autorità Portuali. I porti definiti di interesse regionale sono invece localizzati nei comuni di Manfredonia (FG), Barletta (BA), Molfetta (BA), Monopoli (BA), Otranto (LE) e Gallipoli (LE).

Il porto di Bari ha registrato, tra il 2000 e il 2006, una crescita del numero di passeggeri su tutte le relazioni di linea (Grecia +7%, Croazia +5%, Montenegro +40%, Albania +25%). Inoltre, è anche triplicando il traffico crocieristico, che è passato da 100.000 a 300.000 passeggeri. Nello scalo del capoluogo si è registrata una consistente crescita nel traffico passeggeri complessivo verso la Grecia (+14,39%), tanto che Bari rappresenta ormai un importante concorrente per il porto di Ancona.

Il porto di Brindisi, invece, tra il 2000 e il 2006 ha registrato un calo del 50% circa del proprio traffico passeggeri, che è passato da 950.000 a 450.000. Dal 2007, però, si è registrata una sensibile ripresa.

Per il trasporto merci la Puglia è tra le prime regioni italiane nella graduatoria dei sistemi portuali regionali, con 56,6 milioni di tonnellate di merci movimentate. Il Piano Attuativo segnala che gran parte del totale del trasporto merci è costituito da combustibili e prodotti chimici. Altri settori di rilievo o in crescita sono il Ro-Ro e il Contaneirizzato. Nel Piano Attuativo si evidenzia però che la concorrenza esercitata dal porto di Ancona ha mostrato la fragilità del sistema portuale pugliese, nel quale solo il porto di Bari è riuscito a reggere la competizione (con una crescita del 75% tra il 2000 e il 2006). Il motivo della sofferenza è il grave ritardo nella messa a punto di misure di incentivo e accompagnamento per il trasferimento di merci da strada a mare o ferro-mare. La Regione sta compiendo grandi sforzi a favore della cultura e delle tecnologie d'avanguardia, a supporto dell'innovazione logistica nel trasporto merci soprattutto marittimo.

3.1 – La situazione attuale

Per il **trasporto marittimo dei passeggeri**, il Piano Attuativo 2009-2013 del PRT si sofferma sulla situazione dei due porti principali della regione, ovvero Bari e Brindisi.

Nel 2006, dal porto di Bari sono partiti quasi 1,3 milioni di passeggeri verso le seguenti destinazioni: Albania (47%), Grecia (40%), Croazia (7%) e Montenegro (6%). Oltre ai servizi di linea, il porto di Bari registra un gran numero di passeggeri per quanto riguarda il traffico crocieristico, che nel 2006 ha rappresentato quasi il 20% del traffico totale di passeggeri dello scalo portuale.

Sommando i passeggeri dei traghetti di linea e quelli delle crociere, il traffico registrato nel 2006 nel porto di Bari è stato di quasi 1,6 milioni di utenti, a conferma del costante aumento dei flussi in atto negli ultimi anni.

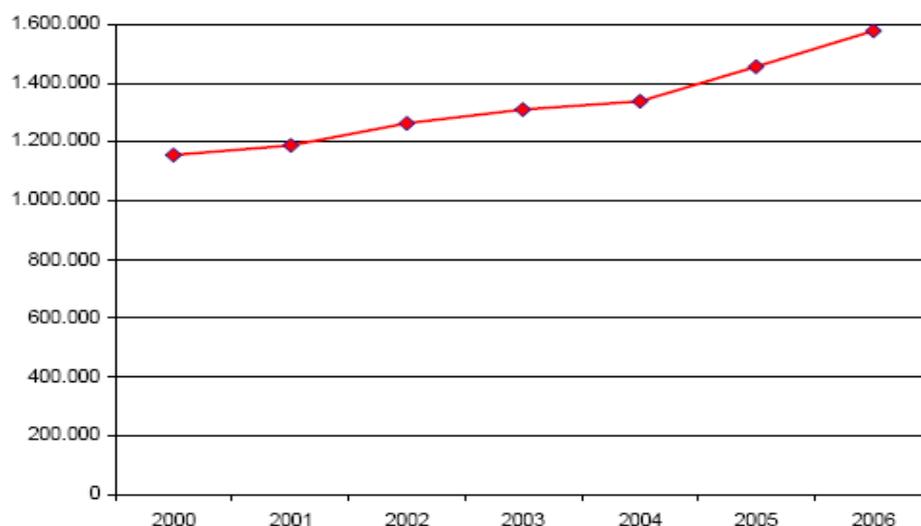
Porto di Bari: Traffico di passeggeri dal 2000 al 2006 (Fonte: Piano Attuativo 2009-2013)

	Dal/Per	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Linea	Grecia	513.241	435.877	354.350	409.076	430.420	428.466	481.512
	Croazia	86.231	81.566	70.220	60.907	54.193	48.413	39.416
	Montenegro	71.480	59.953	53.572	57.519	82.472	66.674	51.883
	Albania	601.065	599.573	598.434	567.333	491.122	496.765	475.598
	Israele	0	0	0	0	0	0	0
	Turchia	6	0	0	0	0	25	0
	Italia	0	0	0	0	455	0	0
	Totale	1.272.023	1.176.969	1.076.576	1.094.835	1.058.662	1.040.343	1.048.409
Crociera	303.338	277.979	262.888	213.984	203.431	145.781	106.789	
Totale	1.575.361	1.454.948	1.339.464	1.308.819	1.262.093	1.186.124	1.155.198	

¹ La Legge 84/94, all'Art. 4 "Classificazione dei porti" (modificato dall'art. 2, comma 1, del D.L. 21/10/96, n. 535, convertito dalla legge 23/12/96, n. 647, integrato dall'art. 8-bis, comma 1, lett. a), del D.L. 30/12/97, n. 457, convertito dalla legge 27/02/98, n. 30) stabilisce che "I porti marittimi nazionali sono ripartiti nelle seguenti categorie e classi:

categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato; categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale; categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale; categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale".

Porto di Bari: Trend del traffico di passeggeri complessivo dal 2000 al 2006
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013)

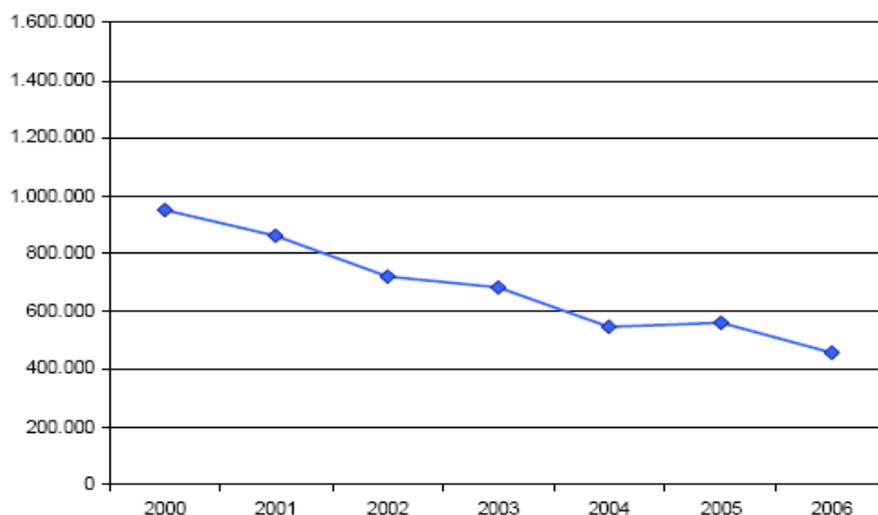


Il porto di Brindisi offre invece solamente servizi di linea. Nel 2006 sono stati registrati 454.000 passeggeri, destinati principalmente verso la Grecia (74%), ed in minor misura l'Albania (20%) e la Turchia (6%). Tra il 2000 e il 2006, periodo preso in esame dal Piano Attuativo 2009-2013, nel porto di Brindisi c'è stato un netto calo dei passeggeri, che in tale arco di tempo sono scesi da 950.000 a 454.000.

Porto di Brindisi: Traffico di passeggeri dal 2000 al 2006 (Fonte: Piano Attuativo 2009-2013)

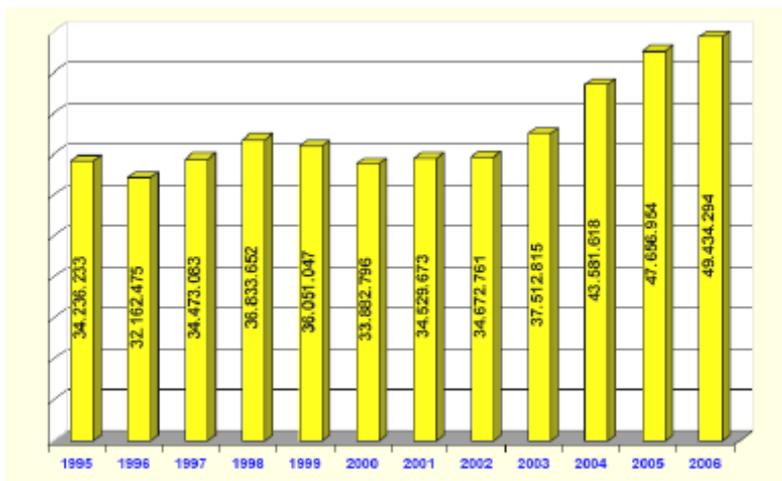
	Dal/Per	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Linea	Grecia	335.852	417.228	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Albania	92.702	92.410	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Turchia	25.832	52.539	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Altro	19	80	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Totale	454.405	562.257	544.457	684.578	721.187	863.211	949.894

Porto di Brindisi: Trend del traffico di passeggeri complessivo dal 2000 al 2006
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013)

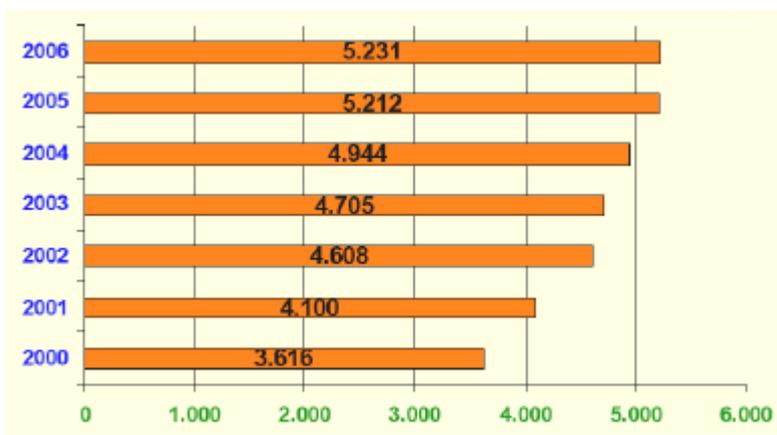


Per quanto riguarda il **trasporto merci**, riveste una grande importanza il porto di Taranto, che dal 2006 è il 2° scalo portuale a livello nazionale ed il 18° a livello europeo per il volume complessivo delle merci movimentate. I seguenti grafici, presenti nel Piano Attuativo 2009-2013 – Quadro Conoscitivo, mostrano la costante crescita del volume delle merci avvenuta tra il 1995 e il 2006. La soglia più alta è stata raggiunta nel 2006, con quasi 50 milioni di tonnellate (Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).

Volume merci movimentate 1995-2006 – Porto di Taranto
(Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).



Navi partite + arrivate 2000-2006 – Porto di Taranto
(Fonte: POT 2008-2010 del Porto di Taranto).



Attualmente il porto di Taranto offre 10 linee di navigazione, 4 di navigazione oceanica e 6 *feeder*:

- Linea CEM – China-Europe-Mediterranean Service
- Linea FEM – Far East- Mediterranean Service
- Linea ADR – China Adriatic Express Service
- Linea MUS – Mediterranean Usa (East Coast)
- Linea Feeder GT1 – Greece-Turkey Service (percorso: Taranto-Piraenus-Izmir)
- Linea Feeder GT2 – Greece-Turkey Service (percorso: Taranto-Salonico-Haydarpasa-Gelmlik)
- Linea Feeder IMS – Inter Mediterranean Service
- Linea Feeder CTS – Civitavecchia-Tunis Service
- Linea Feeder TEX
- Linea Feeder SPL

Considerando l'attuale scenario mondiale, il Piano Attuativo 2009-2013 riconosce al porto di Taranto un ruolo di primo piano per le prospettive di sviluppo dell'economia regionale.

Il traffico container è infatti in continua crescita a livello mondiale ed europeo, ed in particolare i flussi sulla rotta del canale di Suez, che coinvolgono anche Taranto, hanno il tasso di crescita più alto. Nel PRT si evidenzia che il traffico mondiale di container dal 1995 a oggi è cresciuto con un tasso annuale del 10%. Inoltre, la domanda dovrebbe aumentare del 60% entro il 2010, e di un ulteriore 32% entro il 2015 (fonte: Ocean Shipping Consultants, "Marketing of Container Terminals", 2005). Per quanto riguarda i porti europei e mediterranei, il volume complessivo del traffico container ha registrato un incremento del 126% dal 1995 al 2004, e nello stesso periodo la quota relativa al Sud Europa è passata dal 39,6% al 46,2% (Fonte: Allegato 4 Master Plan Autostrade del Mare Regione Puglia).

Il Piano Attuativo 2009-2013 rimarca in particolare l'importanza dell'enorme crescita delle economie asiatiche, che ha determinato grandi cambiamenti nell'assetto del trasporto marittimo. I porti italiani, tra cui Taranto, potrebbero trarre benefici da questa situazione, in quanto incontrano i flussi di merci con l'oriente prima dei porti del Nord Europa, ed hanno la possibilità di metterli in contatto con le direttrici est-ovest (Europa orientale-Penisola Iberica) e nord-sud (Europa Centrale-Mediterraneo meridionale).

La presenza di forti concorrenti internazionali rende però necessario un miglioramento dello scalo pugliese. La competitività dei porti europei, soprattutto del Nord Europa, in termini di capacità logistiche, accessibilità e connettività a mercati forti tende però a ridurre al minimo i benefici dovuti alla posizione strategica in cui si trova Taranto. I porti italiani sono svantaggiati anche rispetto ai porti europei del Mediterraneo occidentale, in cui si registra una dotazione infrastrutturale migliore. Infine, bisogna anche registrare la forte crescita dei porti del Mediterraneo orientale, in particolare di Turchia e area del Mar Nero, per i quali è previsto un aumento del traffico circa quadruplo rispetto ai valori stimati per l'Italia (Fonte: CNEL su dati OSC 2006).

3.2 – Le priorità

Le priorità stabilite nella Relazione di Progetto del Piano Attuativo 2009-2013 per il sistema portuale pugliese sono la realizzazione della classificazione e della gerarchizzazione dei porti di interesse regionale, nonché la definizione dei subsistemi territoriali in cui aggregarli.

Per quanto riguarda la mobilità delle persone sono state poi individuate come necessarie le seguenti azioni:

- Potenziare le strutture di supporto al traffico crocieristico, puntando alla specializzazione del porto di Bari per il crocierismo di linea e a quella del porto di Brindisi per il crocierismo charter e low cost, in analogia e in coordinamento con la specializzazione prevalente attribuita anche ai rispettivi scali aeroportuali.
- Migliorare le infrastrutture e i servizi di supporto al traffico passeggeri dei traghetti di linea, in modo da garantire la competitività dei porti di Bari e Brindisi.
- Realizzare un servizio marittimo – denominato “metrò del mare” – basato sulla messa in rete di alcuni porti regionali pugliesi, attraverso il quale assicurare collegamenti veloci e frequenti, prevalentemente a carattere stagionale, tra le località delle aree costiere ad elevata vocazione turistica del Gargano e della costa jonico-salentina. Il servizio potrà avere una caratterizzazione di TPL per i residenti.
- Promuovere la navigazione interna con finalità miste turistiche e di TPL sul lago di Varano e nei bacini portuali di Brindisi e Taranto.

Per la mobilità delle merci le priorità sono invece le seguenti:

- Potenziare la capacità intermodale e logistica dei tre porti di prima classe e delle relative aree retroportuali, attraverso la realizzazione di strutture logistiche, servizi e connessioni ferro-stradali.
- Realizzare gli interventi dell'*ultimo miglio* in accesso ai porti di prima e seconda classe funzionali allo sviluppo del trasporto combinato, a partire da quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico stradale. In particolare, le azioni delineate riguardano:
 - a. la razionalizzazione della connessione stradale al porto di Bari;
 - b. le connessioni ferro-stradali a servizio dell'intermodalità al porto di Brindisi;
 - c. la connessione ferroviaria a servizio del porto di Taranto;
 - d. il potenziamento dei collegamenti con i porti di II classe in ragione delle specializzazioni assegnate dal Master plan di cui al comma 2 dell'Art. 24 del presente Titolo.

- Proseguire il processo di implementazione di tecnologie Intelligent Transport System a supporto della piattaforma logistico-portuale regionale e dei tre sottosistemi di cui al precedente articolo 25 iniziato con il progetto promosso dalla Regione Puglia per la realizzazione di un Sistema Intelligente di Trasporto Multimodale nei Tre porti Nazionali Pugliesi (SITIP, Sistema Informativo e Telematico Integrato per i Porti di Bari, Brindisi e Taranto). Il PRT assume le ipotesi di intervento sviluppate nell'ambito delle Proiezioni territoriali del DSR della Puglia:
 - a. implementare un corridoio telematico a supporto del funzionamento del primo elemento del Corridoio VIII, definito "*porto sulle due rive*" dell'Adriatico meridionale, con l'obiettivo di massimizzare l'efficienza di tutte le operazioni materiali e immateriali connesse all'attraversamento dell'Adriatico, puntando ad accrescere con effetti immediati la competitività del corridoio.
 - b. realizzare un portale multilingue e multifunzionale che, attraverso applicativi dedicati, fornirà strumenti di informazione, monitoraggio e comunicazione a gestori, operatori dei trasporti e della logistica e imprese, con il fine primario di incrociare domanda e offerta per ottimizzare i flussi di merci, abbattendo il costo generalizzato del trasporto marittimo e accrescere quindi la competitività del sistema portuale pugliese.

La programmazione delle opere che dovranno essere realizzate nei porti di Bari, Brindisi e Taranto è contenuta nei **Programmi Operativi Triennali** sviluppati dalle tre Autorità Portuali (AP) tra il 2007 e il 2008, in cui sono descritti i progetti previsti dagli enti per mettere in atto le strategie di sviluppo elaborate sulla base del confronto con l'Amministrazione regionale e gli enti locali. Partendo da questa programmazione, il Piano Attuativo ha tracciato uno scenario degli interventi, che si articola su due direzioni complementari:

- potenziare il sistema dei collegamenti a terra, in linea con le specializzazioni prevalenti di ciascun porto;
- proporre alcuni elementi di innovazione e stimolo per lo sviluppo di particolari segmenti di trasporto marittimo di passeggeri e merci.

Le seguenti tabelle, riprese dal Piano Attuativo, riepilogano, come già avvenuto per la rete viaria e ferroviaria, i costi degli interventi infrastrutturali previsti nel settore portuale. Gli interventi sono classificati secondo l'orizzonte temporale di presumibile entrata in esercizio, sulla base della maturità tecnico-progettuale, della complessità dell'opera e del riconosciuto grado di priorità risultante dalle valutazioni effettuate.

Tabelle di riepilogo con costi distinti per orizzonte temporale e porto
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Relazione di Progetto)

Costo totale degli interventi (€)					
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	71.193.707	49.993.000	0	50.000.000	171.186.707
2020	34.000.000	129.114.000	90.000.000	0	253.114.000
Totale	176.521.907	306.691.000	395.349.000	50.000.000	928.561.907

Risorse disponibili (€)					
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	71.328.200	127.584.000	305.349.000	0	504.261.200
2013 (*)	67.583.707	10.500.000	0	0	78.083.707
2020	0	2.582.300	0	0	2.582.300
Totale	138.911.907	140.666.300	305.349.000	0	584.927.207

Risorse residue da reperire (€)					
Orizzonte temporale	Porto di Bari	Porto di Taranto	Porto di Brindisi	Porto di Manfredonia	Totale
Riferimento	0	0	0	0	0
2013 (*)	3.610.000	39.493.000	0	50.000.000	93.103.000
2020	34.000.000	126.531.700	90.000.000	0	250.531.700
Totale	37.610.000	166.024.700	90.000.000	50.000.000	343.634.700

Orizzonte temporale	Costo totale degli interventi (€)	Risorse disponibili (€)	Risorse residue da reperire (€)
Riferimento	504.261.200	504.261.200	0
2013 (*)	171.186.707	78.083.707	93.103.000
2020	253.114.000	2.582.300	250.531.700
Totale	928.561.907	584.927.207	343.634.700
Totale - riferimento	424.300.707	80.666.007	343.634.700

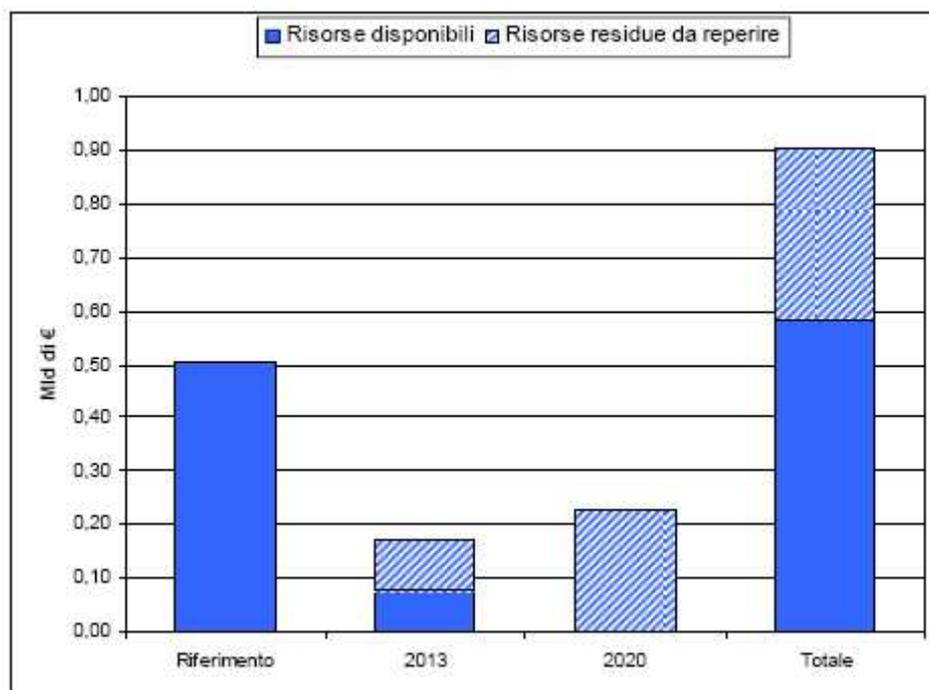
Come emerge dall'ultima tabella riepilogativa, per gli interventi di immediata realizzazione il costo previsto si attesta a oltre 500 milioni di euro e le risorse sono già totalmente disponibili.

Per l'orizzonte temporale del 2013 sono previsti interventi per un totale di oltre 170 milioni di euro. In questo caso, le risorse disponibili ammontano a 78 milioni di euro e quelle da reperire a 93 milioni di euro.

Infine, per lo scenario di lungo periodo (2020) sono previsti interventi per 253 milioni di euro, e le risorse ancora da reperire ammontano ad oltre 250 milioni di euro.

I dati appena presentati sono riportati nel seguente grafico.

Costi e risorse degli interventi di Piano ai diversi orizzonti temporali
(Fonte: Piano Attuativo 2009-2013 – Relazione di Progetto)



Il Piano Attuativo si sofferma innanzitutto sugli interventi necessari a un miglioramento dell'accessibilità dei principali scali portuali regionali.

Per il **porto di Bari**, la priorità è il miglioramento dell'accessibilità multimodale tramite infrastrutture e servizi. Nel Piano si sottolinea infatti che la collocazione in ambito urbano del porto ha determinato una situazione di saturazione. Innanzitutto, occorre potenziare l'accessibilità automobilistica, tenendo un approccio complessivo che comprenda anche l'analisi del ruolo dell'Asse nord sud, dello sviluppo di retroportualità diffusa in ambito ASI e del rapporto con l'Interporto

Sul versante del trasporto passeggeri il Piano Attuativo prevede il rafforzamento dei servizi di collegamento con l'aeroporto e la stazione ferroviaria, il cui assetto andrà prefigurato nel PTS.

Per il **porto di Taranto** gli interventi più rilevanti riguardano la bretella Cagioni-Bellavista, il completamento dell'ammodernamento della linea Taranto-Bari e la variante merci nel nodo di Bari, che nel loro insieme incrementeranno la possibilità di far viaggiare sulla linea Adriatica contenitori High Cube.

L'accessibilità sarà inoltre incrementata attraverso la realizzazione della Tangenziale di Taranto e il completamento dell'itinerario di accesso all'area del porto dalla direttrice SS 100 - SS 106 dir - SS 106.

Infine, il Piano Attuativo prevede l'opportunità di aprire una rotta di Autostrade del Mare che colleghi stabilmente l'hub pugliese con la Sicilia.

Il principale intervento previsto per il **porto di Brindisi** è la realizzazione del nuovo Terminal crociere, direttamente collegato con l'aeroporto. Il nuovo terminal ospiterà anche l'approdo del metrò marittimo stagionale del Salento.

È inoltre previsto l'adeguamento e il potenziamento della viabilità di raccordo con Costa Morena, che assicurerà funzioni di servizio alle attività Ro-Pax e di supporto allo sviluppo delle attività logistiche.

Infine, il Piano si sofferma anche sul **porto di Manfredonia**, di cui viene rimarcata la doppia funzione: porta di accesso al Gargano, tramite il suo porto storico; casello dell'Autostrada del mare, tramite il porto "Alti fondali".

Per il porto antico è fondamentale il collegamento assicurato dalla linea treno-tram Lucera-Foggia-Manfredonia, che ha uno dei suoi terminal in corrispondenza del molo da cui partono gli aliscafi per il Gargano e consentirà un'intermodalità diretta ferro-mare per turisti e residenti.

Il porto Alti Fondali è collegato alla rete di interesse regionale attraverso lo svincolo a livelli sfalsati sulla strada statale 89 "Garganica", per il quale il Piano Attuativo prevede una riqualificazione.

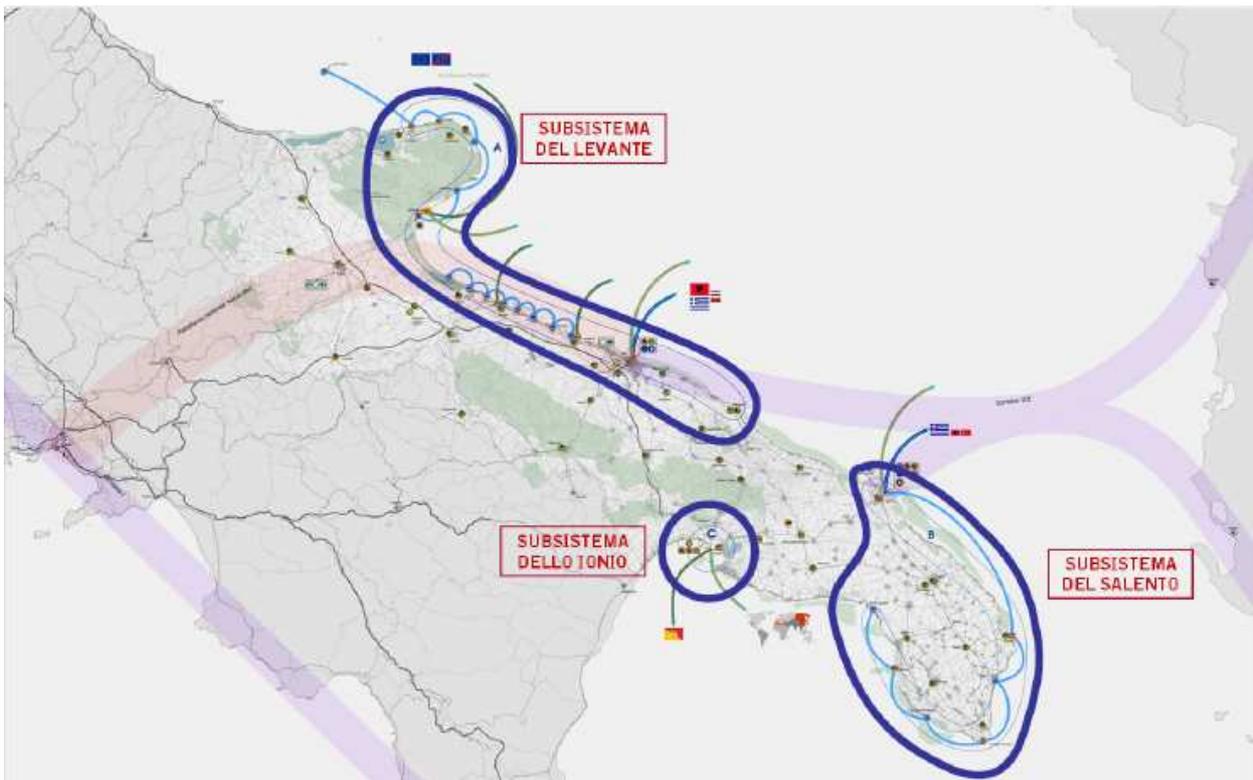
All'interno del porto sono inoltre previsti interventi di sistemazione dei piazzali per la sosta dei mezzi pesanti o dei semirimorchi, il recupero di edifici per uffici e servizi, la manutenzione straordinaria del molo e la creazione di un accosto RO-RO.

Passando alle priorità della rete portuale per il **trasporto merci**, la prima necessità segnalata nel Piano Attuativo è il rafforzamento delle sinergie operative di rete tra porti e nodi principali. Inoltre tale sinergia deve essere avviata anche a livello locale, attraverso la realizzazione di subsistemi territoriali portuali integrati attorno ai porti principali.

I subsistemi definiti nel Piano Regionale dei Trasporti sono:

- **Subsistema del Levante**, composto dai porti coordinati dall'Autorità Portuale del Levante, presso il porto di Bari. L'insieme è composto dai porti di Bari, Manfredonia, Barletta e Monopoli, e inoltre c'è una proposta di estensione anche al porto di Molfetta. Il subsistema è integrato con i poli logistici ad esso connessi (Interporto di Bari, Centro merci di Cerignola, Centro merci di Incoronata).
- **Subsistema del Salento**, composto dai porti coordinati dall'Autorità Portuale di Brindisi, ovvero Brindisi, Otranto e Gallipoli. Per questo subsistema il Decreto Ministeriale di estensione della circoscrizione territoriale di competenza prevede un'integrazione con i poli logistici ad esso connessi (Distripark e Piattaforma intermodale di Brindisi, centro merci di Lecce Surbo).
- **Subsistema dello Jonio**, composto dal porto di Taranto (Autorità Portuale di Taranto), integrato con i poli logistici ad esso connessi (Piattaforma logistica e Distripark di Taranto, scalo cargo dell'aeroporto di Grottaglie e centro merci di Francavilla Fontana).

I subsistemi territoriali portuali (Fonte: Piano Attuativo 2009-2013)



Per la componente del **traffico container** il Piano Attuativo 2009-2013 punta ad affermare la Puglia come “porta attrezzata dell’Europa aperta al Mediterraneo, all’Africa Settentrionale, all’Est asiatico, al Medio Oriente, favorendo inoltre l’apertura del sistema produttivo pugliese (...) verso i grandi processi di internazionalizzazione dei mercati già in atto”.

Un ruolo centrale in proposito è giocato dal **subsistema portuale dello Jonio**. Secondo quanto affermato nel Piano Attuativo, la localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retroportuali consentono al subsistema di sviluppare tutta la gamma di tipologie di traffico merci, e di proporsi come cerniera e filtro per lo smistamento di merci.

In particolare, l'**hub di Taranto** ha grandi potenzialità, in quanto è in grado di intercettare i flussi di traffico *transshipment* e potrebbe affermare la Puglia come grande piattaforma logistica del Mediterraneo. Perché ciò avvenga è necessario integrare l’offerta del porto di Taranto con le strutture logistiche della Regione, puntando sulla complementarità del sistema portuale regionale e sull’intermodalità. Il Piano Attuativo delinea in particolare un **coordinamento con il porto di Brindisi**, che potrà assumere una valenza strategica in quanto lo scalo salentino offre spazi e strutture in grado di gestire volumi di container originati o destinati all’hub di Taranto.

Anche lo **scalo cargo di Grottaglie** rappresenta un nodo nevralgico nell’integrazione della piattaforma logistica pugliese. Il Piano Attuativo riporta in proposito uno studio realizzato da PWC per Aeroporti di Puglia (“Analisi strategica della piattaforma logistica continentale in Puglia”, gennaio 2007), in cui è confermata la competitività potenziale dello scalo di Grottaglie nell’area centrale del Mediterraneo rispetto ai possibili concorrenti, dovuta sia a fattori localizzativi (vicinanza all’hub di Taranto e posizione rispetto alle reti multimodali terrestri), sia di offerta infrastrutturale (lunghezza della pista).

Lo sviluppo del trasporto combinato mare-aria sembra subordinato per di più allo sviluppo di attività di trasformazione operate sulle merci provenienti dai mercati orientali, e destinate, una volta trasformate in prodotti di consumo, al mercato europeo. Il Piano auspica comunque il massimo sfruttamento delle strutture esistenti e degli interventi sull’accessibilità terrestre in corso di realizzazione per valorizzare le potenzialità dello scalo cargo non solo in funzione delle tipologie di traffico già consolidate, ma anche a servizio della produzione locale pugliese di merci ad elevato valore unitario e/o veloce deperibilità. Il centro merci di **Francavilla Fontana** rientra in questa strategia di valorizzazione dell’offerta logistica integrata del subsistema dello Jonio.

Il Piano attuativo analizza anche la situazione della componente del **traffico RO-RO**, per cui si ritiene strategica l'attivazione di servizi di **Autostrade del Mare**. Così come l'Autostrada Viaggiante su ferrovia (RoLa), le Autostrade del Mare possono infatti consentire il rilancio del Corridoio Adriatico a livello nazionale. La Puglia, e più in generale l'intero Paese, potrebbero essere penalizzati soprattutto nella gestione del traffico con i Balcani e nel quadrante centro-orientale del Mediterraneo a causa di una duplice criticità:

- il progressivo spostamento di azioni e risorse a livello nazionale verso il corridoio Nord-Sud centrale (Alta Velocità) e su quello Tirrenico, sia stradale che marittimo;
- la concentrazione della progettualità e delle risorse sul versante adriatico esclusivamente nel potenziamento autostradale della A14 (terza corsia) nel tratto romagnolo-marchigiano.

Il Piano Attuativo riconosce in particolare al **Subsistema portuale del Levante** grandi potenzialità per l'attivazione di nuove rotte di Autostrade del Mare, e individua in Manfredonia il porto più adatto per l'attivazione di collegamenti stabili e frequenti con l'Alto Adriatico. Un ruolo importante potrà inoltre essere svolto anche dai porti di Molfetta e Barletta, coordinati a sistema dall'Autorità portuale del Levante insieme a Manfredonia.

Il **porto di Manfredonia**, oltre ad essere il "casello" dell'Autostrada del Mare per l'Alto Adriatico, potrà assumere anche un ruolo più avanzato rispetto all'offerta portuale complessiva regionale. Lo stesso Piano Operativo Triennale del porto di Bari riconosce un ruolo strategico per Manfredonia sia in funzione di coordinamento con il porto barese, sia nel quadro complessivo regionale e nazionale. I vantaggi competitivi del porto di Manfredonia sono infatti diversi, a partire dalla collocazione fuori dall'area urbana e dalla disponibilità di ampie aree retroportuali. Inoltre, il POT di Bari riconosce come grande risorsa la potenziale sinergia con l'Interporto di Cerignola.

Il Piano Attuativo riconosce al porto di Manfredonia potenzialità significative per l'intermodalità ferroviaria in relazione ai traffici diretti nei Balcani, da realizzarsi attraverso il collegamento con il porto di Bari, da cui parte il **collegamento ferroviario Bar-Belgrado**. Manfredonia potrebbe porsi come porto del versante italiano da cui attivare collegamenti stabili lungo questo itinerario, offrendo al sistema pugliese "l'occasione per dare l'avvio a concrete esperienze di trasporto combinato mare-rotaia".

Per quanto riguarda il **porto di Brindisi**, il Piano Attuativo sottolinea come esso sia in grado di sviluppare una vasta gamma di tipologie di traffico merci, principalmente verso l'area balcanica e il quadrante del Mediterraneo centro orientale. Lo scalo presenta infatti infrastrutture lato mare e lato terra tali da poter offrire servizi efficienti per il traffico Ro-Ro non accompagnato. Nel Piano viene comunque fatto presente che la frammentazione delle imprese di autotrasporto rappresenta un ostacolo all'affermazione di questa tipologia di trasporto. La crescita dimensionale delle imprese e la diffusione di meccanismi di cooperazione e consorzio tra queste (forme di aggregazione della domanda) sono fattori fondamentali per promuovere il RO-RO non accompagnato.

La realizzazione di una **piattaforma logistica presso l'area portuale di Brindisi** può supportare l'affermazione di questa tipologia di trasporto incidendo proprio sull'organizzazione della domanda, grazie all'offerta di servizi, strumenti e strutture per la gestione, il coordinamento e la sicurezza delle attività di ricevimento, smistamento e distribuzione delle merci.

Sul versante del **trasporto passeggeri**, oltre alla necessità di raccordarsi con il Piano della portualità turistica, il Piano attuativo ha riconosciuto due priorità attorno alle quali elaborare proposte specifiche, entrambe legate al settore turistico:

- il potenziamento degli approdi per il traffico crocieristico: il binomio porto-aeroporto, sia a Bari che, nella prospettiva di un nuovo terminal crociere a Brindisi, può costituire l'elemento in grado di migliorare l'appetibilità degli scali pugliesi come base per le crociere nel Mediterraneo;
- la creazione di servizi di circuitazione costiera nelle aree a maggiore frequentazione turistica per completare l'offerta a disposizione: il Piano Attuativo ha previsto la sperimentazione di servizio di Metrò Marittimo in tre aree costiere che per caratteristiche morfologiche, pregio dei centri o siti serviti e carenze della viabilità litoranea si prestano ad una applicazione di questo genere.

Per quanto riguarda il **traffico crocieristico**, il Piano Attuativo dedica un focus progettuale alla realizzazione di un Terminal crociere presso il porto di Brindisi. Il progetto andrebbe comunque sottoposto a uno Studio di Fattibilità, al fine di stimare la sostenibilità dell'investimento e della gestione del terminal, sulla base della domanda catturabile nello scenario del crocierismo nel Mediterraneo centro-orientale.

Per il servizio regionale di **Metrò marittimo**, il Piano prevede l'istituzione di un servizio di TPL via mare basato sul potenziamento del sistema dei porti regionali pugliesi. Almeno nella fase di avviamento, le finalità del servizio sarebbero prevalentemente di promozione turistica per ambiti a valenza strategica. Il Metrò marittimo è infatti pensato come un servizio limitato al periodo estivo, che assicura collegamenti veloci e frequenti tra le località delle aree costiere ad alto potenziale turistico nelle aree del Gargano, del Nord barese e del Salento. Un discorso diverso interessa la linea veloce Tremiti-Rodi Garganico-Vieste-Manfredonia", che potrebbe rinforzare il trasporto pubblico a servizio dei residenti, soprattutto in connessione con il Servizio Ferroviario Territoriale.

Il servizio prevede partenze 7 giorni su 7 e piuttosto cadenzate. Inoltre il Piano rimarca l'esigenza di un'integrazione tariffaria con i servizi ferroviari e con altri servizi legati alla fruizione turistica del territorio, come ad esempio i biglietti di ingresso a parchi e manifestazioni culturali.

La prima azione da compiere ai fini dell'attivazione del servizio dovrà essere la predisposizione di uno studio di fattibilità riguardante le caratteristiche delle infrastrutture portuali e della loro accessibilità. Lo studio avrebbe l'obiettivo di "definire i necessari interventi infrastrutturali di adeguamento e potenziamento delle strutture a mare e a terra e di rifunzionalizzazione dei porti individuati come possibili approdi delle linee". In particolare il Piano Attuativo segnala l'esigenza di garantire l'intermodalità del servizio attraverso azioni mirate a collegare le linee del servizio marittimo, e in particolare i porti capolinea dei diversi sistemi, alle reti infrastrutturali stradale e ferroviaria primarie e secondarie e ai nodi di interscambio