

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Con il D.lgs n. 169/2016 di riforma del sistema portuale italiano è stata istituita l’Autorità di sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP MAM) che comprende i maggiori porti pugliesi situati sulla dorsale adriatica (Bari, Brindisi, Monopoli, Barletta e Manfredonia) creando un’unica ed innovativa offerta con 5 porti e più di 3.000mt di banchine. Il porto di Termoli è stato annesso all’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, con decreto legge approvato dal Consiglio dei Ministri il 16 giugno u.s.

I Porti dell’AdSP del MAM sono facilmente raggiungibili dalle principali direttrici stradali che collegano Brindisi a Bari e Foggia, e sono serviti da due importanti Aeroporti internazionali: il Karol Wojtyła di Bari-Palese e l’aeroporto di Brindisi - Papola Casale, entrambi situati in prossimità del porto e della Stazione Ferroviaria.

La straordinaria collocazione geografica dei porti pugliesi dell’AdSP del MAM unisce e rende fruibili porti di diversa natura e vocazione.

Il porto di Bari, già consolidato turnaround di successo per molti anni, nonché meta importante per più di 30 itinerari di crociera, è in grado di ospitare navi fino a 330mt e 12mt pescaggio.

Il porto di Brindisi, recentemente entrato nel mercato di crociera diventando porto d'attracco per MSC Crociere dal 2015, è dotato di un Cruise Terminal vicino al cuore della città anche e può ospitare navi fino a 300 metri con un pescaggio di 11mt.

Monopoli, dal nome greco Monos-polis, 43 km a sud-est di Bari, si estende lungo 15 km di coste pianeggianti e frastagliate con suggestive insenature e lunghe spiagge sabbiose. Il porto di Monopoli ha oggi una nuova banchina per navi da crociera fino a 200 mt ed è dotato di un piccolo terminal crociere, assolutamente speculare alle esigenze del traffico crocieristico, in forte crescita nelle due ultime stagioni.

Il Porto di Bari

Situato a nordovest della città vecchia, con i confini compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo, è tradizionalmente considerato porta dell’Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente. Lo scalo portuale capoluogo di regione è multifunzionale, potendo contare su banchine attrezzate per la movimentazione di ogni tipo di merce e su una eccellente rete di collegamenti con ogni modalità di trasporto. Anche grazie a tali caratteristiche il Porto di Bari è stato indicato quale “terminale occidentale” del “Corridoio 8”, la direttrice plurimodale trans-europea che collegherà l’Europa meridionale al Mar Nero attraversando Albania, Macedonia e Bulgaria. Il bacino portuale, di circa 285 ettari, è completamente compreso nella cinta urbanizzata della città, ed ha una particolare vicinanza oltre che con il nucleo urbano antico anche con la zona commerciale più prestigiosa.



In particolare, l'area archeologica di Santa Scolastica e di San Pietro rappresenta un **caposaldo urbano** proteso sul **mare**, grazie a un lungimirante intervento di **ricucitura urbana del waterfront**, tra il mare e il centro storico, che poggia sul significato simbolico di quanto il mare, ed il suo porto, abbiano rappresentato per la città di Bari, dall'antichità ai giorni d'oggi. Una "via del mare" che ha espresso scambi economici e culturali, ora "autostrada del mare" che apre a nuovi visitatori, grazie alle crociere internazionali. Attraverso il recente accesso dal lungomare a Santa Scolastica, infatti, si è venuto a creare un percorso privilegiato di "attraversamento" dal porto, per il tramite di un passaggio diretto, al centro storico, alla città nuova.

Il porto di Bari, nel corso dell'ultimo decennio, ha ottenuto risultati di rilievo nella offerta turistica, con una crescita costante dei traffici passeggeri che ha stimolato un continuo miglioramento degli standard qualitativi. L'andamento del flusso complessivo dei passeggeri nel porto di Bari, dal **2010** al **2019** ha registrato una media di **1.500.000 passeggeri traghetti e 600.000 crocieristi** l'anno, con la migliore performance di crescita in termini di presenze (+38,3%) e in termini di toccate (+46,9). Stagioni lunghe, a prova di un turismo crocieristico ormai destagionalizzato, che sino al 2019 hanno fatto registrare una forte crescita di questa tipologia di traffico. Un incremento che mette bene in evidenza l'implementazione e lo sviluppo di servizi e infrastrutture a supporto del segmento crocieristico e l'ottimo livello di riorganizzazione delle aree e della viabilità interne allo scalo, che insieme costituiscono un vero valore aggiunto le compagnie che hanno deciso di scalare Bari.

I benefici effetti di questo traffico crocieristico, hanno senza dubbio interessato i trasporti e i servizi a terra, la cui crescita qualitativa ha accompagnato l'aumento dei volumi di traffico. In quest'ottica, il porto di Bari è un'area strategica per il rilancio urbano ed economico della città e del suo territorio, basti ricordare come Alberobello, Castel del Monte, Castellana Grotte, Polignano e Trani, e la vicina Matera, assieme alle eccellenze storiche architettoniche e religiose della città di Bari, siano oggi tra le più accreditate mete escursionistiche delle più grandi compagnie da crociera. I traguardi fin qui raggiunti alimentano aspettative di ulteriore crescita in questa fase di ripresa post-covid, in modo particolare per il traffico passeggeri; per questo l'Autorità Portuale sta dedicando grande attenzione ai piani di sviluppo e potenziamento delle infrastrutture dedicate all'accoglienza turistica, con l'obiettivo di consolidare la presenza delle Compagnie che già scalano il Porto e predisporre a ricevere nuove, per Bari, prestigiose presenze.

Oggi tutte le attività connesse al traffico dei crocieristi si polarizzano nell'esistente Terminal Crociere con le relative banchine delle Darsene di Ponente e Levante, in una posizione eccezionale per i crocieristi che visitano Bari. Attualmente esse permettono l'ormeggio di navi fino a 330mt e 12mt pescaggio.

Nei prossimi mesi è prevista la cantierizzazione del nuovo terminal crociere. Si tratta di una struttura, moderna e funzionale, che si svilupperà su una superficie di 3.200 mq sulla banchina 10 del porto, per un importo complessivo di circa 5 milioni di euro. La realizzazione di un nuovo terminal passeggeri arricchirà la già ampia gamma di servizi offerti dal porto di Bari, che in questi anni si è imposto come uno degli scali polifunzionali più importanti in Italia e porta di collegamento con i Paesi dell'Est europeo e del Medio Oriente. Con la costruzione del nuovo terminal lo scalo barese rafforzerà significativamente e strategicamente l'offerta Bari nei mercati italiani ed esteri. Si tratta di un terminal con una superficie coperta – solo al piano terra- di 2.200 mq e 400 mq di porticato aperto, dove sarà localizzata la hall di ingresso, all'interno della quale saranno sistemati 10

desk "meet&greet" destinati all'accoglienza e alla registrazione dei passeggeri, e una sala d'attesa. Nell'area di imbarco, i controlli di sicurezza saranno effettuati da apparecchiature di ultima generazione: apparati radiogeni (scanner e rx) e portali magnetici per la rilevazione di metalli. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di un'area per il *drop-off* (ricezione dei bagagli); una sala deposito bagagli (circa 600 mq), accessibile ai passeggeri direttamente dalla banchina; aree servizi destinate alle forze dell'ordine; servizi igienici e diversi uffici. Il piano primo, di una superficie complessiva di 950 mq, sarà costituito da un'ampia sala di attesa, provvista di un bar con tavolini interni ed esterni posti sulla terrazza "Piazza del Mare". La piazza, nelle intenzioni dell'AdSP, potrà essere utilizzata dalla cittadinanza come foyer per eventi, conferenze, incontri, in quanto l'area di attesa interna al terminal può essere trasformata, all'occorrenza in una sala polifunzionale.

Il Porto di Brindisi

L'incantevole offerta turistica, culturale ed enogastronomica del territorio Salentino fanno di Brindisi uno scalo d'eccellenza per le crociere ed attrazione per gli armatori internazionali che cercano nuovi itinerari nel Mare Nostrum.

Il Porto di Brindisi è suddiviso in 3 aree: il Porto Interno, dedicato alla nautica da diporto e alle piccole e medie navi da crociera - il Porto Medio, che ospita le attività commerciali e passeggeri e il Porto Esterno dove si indirizzano principalmente i traffici industriali.

Soprannominata anche la "**Porta d'Oriente**" durante il periodo delle Crociate grazie al suo porto, ultima tappa prima della Terra Santa, dal 2015 la Città è divenuta homeport della MSC. A partire da questa data il porto di Brindisi è stato toccato da Celestyal Cruises, Windstar Cruise, Voyages to Antiquity, Azamara, Seabourne, nonché dalla compagnia Costa Crociere. Per adeguare l'offerta infrastrutturale, l'AdSP ha trasformato un immobile demaniale, precedentemente oggetto di un intervento di ristrutturazione, in un funzionale e moderno terminal crociera, dotato di circa 100 posti a sedere, servizi igienici, aria condizionata, banchi check-in e scanner di ultima generazione.

Porto strategico, prima in epoca romana e poi per i mercanti veneziani, Brindisi, offre oggi un affascinante percorso culturale e paesaggistico. In città da non perdere il porto turistico, il **Castello Alfonsino** del XIII secolo, il **Castello Svevo**, il **museo archeologico "F.Ribezzo"** e la grande suggestiva colonna alla fine dell'antica via Appia. Innumerevoli, inoltre, le chiese, tra cui l'antichissimo tempio di San Giovanni al Sepolcro.

L'entroterra brindisino è caratterizzato dalla presenza di estesi vigneti e oliveti secolari che fanno da cornice agli antichi borghi con le fortezze e le cattedrali romaniche custodi dei preziosi tesori del Barocco. La costa si caratterizza per le spiagge caraibiche e le aree protette di grande importanza con percorsi trekking, itinerari ciclabili e a cavallo, campi da golf, terme e sport acquatici.

Con l'obiettivo di ammodernare il sistema portuale di Brindisi, potenziandolo attraverso azioni infrastrutturali strategiche, con ricadute positive per il trasporto marittimo e l'accessibilità stessa dello scalo, nello scorso mese di maggio è stato firmato l'atto di compravendita per l'acquisto del **terminal** privato "**Il Mondo**" per la somma di 2,650 milioni di euro. Il bene sarà intestato al Demanio Marittimo dello Stato e, pertanto, rientrerà nelle potestà di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale che dopo i necessari interventi di ammodernamento,

ristrutturazione e adeguamento funzionale ne farà una struttura di accoglienza per il *check-in* di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. L'obiettivo è quello di trasformare Costa Morena, attualmente il principale snodo di arrivo e partenza di traghetti, Ro-Ro e crociere in un hub polifunzionale, accogliente e sicuro e per questo sono stati già predisposti progetti che con interventi mirati consentiranno alle Forze dell'ordine e agli Organi preposti controlli di security e doganali efficienti, dinamici e spediti; offrendo a tutti coloro i quali, per lavoro o vacanza, arrivano o partano dal porto di Brindisi, un'accoglienza decorosa, attraverso la strutturazione orbitale delle stazioni passeggeri. Con la successiva costruzione del terminal Le Vele si completerà, poi, l'opera di trasformazione di Costa Morena in un polo intermodale, dove all'accresciuta connettività marittima e stradale si affiancherà un sistema di accoglienza avveniristico e sicuro".

Il Porto di Monopoli

Anche il porto di Monopoli è stato inserito in alcuni fra i segmenti più forti della domanda crocieristica. La copiosa progettualità ha creato nuove opportunità di contatti e molteplici prospettive di cooperazione e sviluppo tra i piccoli porti crocieristici della microarea Adriatica. In accordo con l'Amministrazione comunale è stato intrapreso un percorso diretto a realizzare un recupero e una valorizzazione delle aree a ridosso del waterfront, per una fruibilità a fini turistici della stessa area. Una politica integrata di interventi infrastrutturali che attualmente tende ad armonizzare e rendere più incisive le strategie di marketing nel settore della promozione delle crociere. Il porto di Monopoli è stato oggetto dell'interessamento di alcune compagnie armatrici, come scalo privilegiato per unità da crociera di piccola stazza, ad alto valore aggiunto, con l'obiettivo di inserire lo scalo portuale a sud di Bari nel segmento delle navi da crociera del lusso, all'interno di itinerari esclusivi o addirittura fuori dal comune. La performance di questo piccolo scalo crocieristico è stata ottima nel corso del 2019 e conferma l'obiettivo perseguito dal territorio tutto e dalle amministrazioni locali, quello di puntare sul turismo di lusso. Con le sue masserie a 5 stelle, la zona tra Fasano e Monopoli presenta, in Italia, tra le più alte concentrazioni di strutture *luxury*, per un turismo di nicchia. Masserie fortificate, ben conservate o restaurate con cura, si trovano anche nel cuore della marina, nelle basse colline e nell'entroterra pianeggiante. Nelle campagne sorge il **Giardino Botanico Lama degli Ulivi**, con grotte, chiese rupestri e oltre 2000 specie vegetali mediterranee. Il centro storico di Monopoli è un **gioiello** di architettura popolare mista a sontuosi edifici religiosi e splendidi palazzi signorili. La **Porta Vecchia**, costeggiata dalla cinta muraria, introduce parte antica della città, adagiata sull'Adriatico e dominata dal **Castello Carlo V**, monumento simbolo della città, oggi sede di mostre e convegni. Cuore della città vecchia è la barocca **Cattedrale di Santa Maria della Madia**.

Nel porto di Monopoli, lo scorso 7 settembre, con l'intento di sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori al fine di svilupparne le attività, indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, è stato inaugurato il nuovo Terminal di accoglienza turistica, realizzato grazie al **progetto Themis**, finanziato dal Programma di Cooperazione Territoriale Interreg V-A Greece-Italy 2014-2020. Uno degli obiettivi del progetto era stato proprio quello di far incontrare, sotto il brand comune THEMIS, l'offerta di crociere di lusso con l'offerta di pacchetti turistici ed itinerari selezionati, intesi come esperienze multisensoriali esclusive che permettessero al crocierista di trascorrere soggiorni indimenticabili sia in mare aperto che in località incantevoli e raramente

inserite nei convenzionali circuiti turistici. In questi mesi, il progetto si è sviluppato su più segmenti, immaginando itinerari turistici via terra che possano attrarre crocieristi “curiosi” di sbarcare in porti minori e creando piccoli terminal passeggeri e nuovi approdi per piccole crociere e maxi yacht.

Il Porto di Manfredonia

La domanda sempre più crescente di approdi e la diversa collocazione geografica, combinata alla straordinaria offerta dei porti a nord e sud di Bari, con la possibilità di raggiungere le differenti mete e le diverse rotte turistiche, fanno ritenere, che anche questo piccolo porto che sorge alle pendici del Gargano, sulla riva del golfo, possa in prospettiva futura sviluppare volumi di crescita nel settore delle crociere. A Manfredonia, che vanta una trentina di chilometri di riviera attorno al golfo disegnato dal Gargano e dagli «sciali», ovvero le distese di sabbia del litorale sud, che vanno da Siponto allo scalo dei Saraceni si intende associare un traffico di piccole navi da crociera, prevedibilmente interessante, e di ormeggio e di servizi ad imbarcazioni in transito. Attualmente la Darsena di Cala dello Spuntone risulta adibita ad attracco di yacht Darsena di Cala Diomede e a ormeggio di imbarcazioni di piccole dimensioni. Anche in questo caso la presenza del terminal, costruito da AdSPMAM attraverso il progetto comunitario *Themis* e inaugurato lo scorso anno, ha lanciato definitivamente lo scalo nella rete internazionale delle piccole crociere lusso e dei *maxi yacht*.

Manfredonia pulsa della vitalità del porto. Fu Manfredi, re di Sicilia, a disegnare la bella **Cattedrale** e la **forteza sveva-angioina** a strapiombo sul mare, sede del **Museo Archeologico Nazionale**. Nel centro storico, i palazzi nobiliari si mescolano alle casupole in pietra o in tufo. In piazza del Popolo, troneggiano il **Palazzo Comunale** e la **Chiesa di San Domenico**, mentre è un minuscolo gioiello gotico la **Chiesa di San Francesco**. A pochi chilometri dalla città, si adagiano sul golfo di Manfredonia, l'**Oasi Wwf del Lago Salso** e la riserva della **Palude di Frattarolo**, veri e propri paradisi naturali, mentre la vecchia **Siponto** è oggi una fiorente località balneare. Proprio nel sito archeologico di Santa Maria di Siponto si può ammirare l'antica chiesa romanica del XII secolo, che riappare a ridosso della chiesa medioevale grazie all'opera del giovane artista milanese Edoardo Tresoldi. Un leggerissimo *ricamo* di 4.500 metri quadrati di rete elettrosaldata zincata alta 14 metri e pesante 7 tonnellate che ha dato vita a quello che è stato definito un originale incontro tra archeologia e arte contemporanea.

Il Porto di Barletta

Nel IV secolo a.C. si presume che una popolazione di origine illirica indoeuropea, i Bardej, si sia stabilita sulle attuali coste barlettane, costruendo un molo, ad oggi mai rinvenuto, a causa dell'arretramento delle acque. La costruzione del porto pare sia da datare intorno al 1000 a.C. e da attribuire agli abitanti di Canosa, in cerca di uno sbocco per il traffico commerciale marittimo. L'importanza crescente di Barletta viene confermata dalla presenza della città nella Tavola Peutingeriana, come luogo di transito delle legioni romane. L'antico porto costruito dai canosini era costituito da un braccio che legava la terraferma al mare, orientato verso nord-est, che poggiava su enormi blocchi squadriati, incastrati e legati tra loro con grappe di ferro. Per ovviare al problema del vento di maestrale, vi era una diga di curvilinea, posta in maniera trasversale rispetto al braccio, che

tendeva a proteggere le navi ancorate nel porto. Solo nel 1300 Carlo II d'Angiò ordinò il prolungamento della diga verso est. Nel 1798 Barletta fu dichiarata stazione navale e nel 1807, per volere di Giuseppe Bonaparte fu costruito il faro, su progetto dell'architetto Giuseppe Chiarelli.

Il 19 novembre 2007 è stata ampliata la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Bari ai porti di Barletta, Manfredonia e Monopoli, dando origine all'*Autorità Portuale del Levante*. Negli ultimi anni si è cercato di dare risoluzione al problema dell'insabbiamento che penalizza il porto di Barletta, limitandone la capacità ricettiva a navi non più lunghe di 165 metri e ad un pescaggio, nelle migliori condizioni, di 6,60 metri. Le banchine e i relativi piazzali sono stati rifunzionalizzati, compreso il Molo di Levante, oggi utilizzato come approdo turistico, costituisce un punto di forza per il porto e per tutto l'indotto cittadino.

Anche a Barletta, la costruzione del Terminal costruito lo scorso anno nell'ambito del progetto comunitario *Themis*, assieme ai progetti di infrastrutturazione che presto saranno avviati, ossia l'aumento del pescaggio, attraverso il dragaggio dei sedimenti, e il prolungamento dei moli finalizzato ad aumentare la sicurezza negli ormeggi, a beneficio di tutta l'attività portuale, sono indirizzati ad attrarre l'interesse delle compagnie che trattano il settore delle piccole navi lusso e dei *maxi yacht*.