

canto, per il mancato dragaggio, non è più nelle condizioni di consentire l'attracco a navi con pescaggio superiore a 5 m.

Porto Industriale

Il Porto Isola di Manfredonia, denominato "*Porto Industriale – Alti Fondali*"; ubicato circa 2 km più a nord del centro abitato e del porto commerciale, si colloca nella parte più interna dell'omonimo golfo.

Il Porto "Alti Fondali" di Manfredonia fu costruito tra il 1971 ed il 1978 dalla Cassa per il Mezzogiorno ed è stato gestito dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Foggia per gli usi dell'ex stabilimento Enichem-Anic.

Il porto isola, con fondali minimi di 10 m, consente l'attracco di navi fino a 35.000 tonni, e ha un utilizzo esclusivamente commerciale a servizio dell'attigua area industriale. Esso infatti è direttamente collegato con l'area "ex Enichem" attualmente in fase di reindustrializzazione e, tramite strada extra-urbana, alla zona industriale di Manfredonia posta lungo la S.S. 89 che collega Manfredonia con Foggia; entrambe le zone fanno parte del "Contratto d'Area di Manfredonia". Inoltre, nell'area retroportuale è situato uno scalo ferroviario che si connette direttamente sulla tratta Manfredonia-Foggia.

Il Porto industriale è collegato alla terraferma da un pontile di approccio (o accesso) della lunghezza di circa 2.120 m e della larghezza (al lordo dei sostegni per i nastri trasportatori) di 10,3 m; è difeso a levante da una diga frangiflutti a gomito lunga complessivamente oltre 950 m ed a ponente da una banchina sottoflutto lunga circa 300 m.

Lo specchio d'acqua impegnato è di circa 140.000 mq. Alla radice del pontile di approccio, verso ponente, era collocato un piccolo bacino per lance di servizio.

Il porto è dotato di cinque banchine e di un accosto per navi realizzato lungo il pontile di approccio.

Le banchine denominate A1, A2, A3, A4 sono riservate esclusivamente alle navi che effettuano operazioni di carico e scarico delle merci secche e liquide non pericolose. La banchina A5 (che con ordinanze nn° 2/2001 e 14/2003 della locale Capitaneria di Porto è interdetta all'uso) è destinata alle navi che movimentano materiali liquidi e gassosi pericolosi. Altresì vi è un attracco ausiliario per navi cisterna collocato alla progressiva 450 del pontile di approccio. Le lunghezze di attracco sono di circa 300 m per ciascuna banchina.

ASPETTI ORGANIZZATIVI

Sono presenti i seguenti organi e servizi:

Amministrazione e controllo:

- Capitaneria di Porto;
- Comando Tenenza Guardia di Finanza;
- Sezione Operativa Navale Guardia di Finanza;

- Comando dei Carabinieri,
- Commissariato di Pubblica Sicurezza;
- Dogana e Sanità Marittima;
- Comando dei Vigili del Fuoco;
- Genio Civile OO. MM. (sede staccata);
- Registro Navale Italiano RINA (sede staccata);
- Veterinario di Porto e la ASL per la vigilanza della prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Corpo Piloti: il servizio di pilotaggio portuale a Manfredonia viene esercitato dall'apposita corporazione dei piloti istituita sin dal 1952. Il pilotaggio è reso definitivamente obbligatorio nel Porto di Manfredonia dal 30 dicembre 1992; l'organico è composto da n.2 piloti e n.1 marinaio autorizzato alla guida del mezzo nautico.

Gruppo Ormeggiatori: il servizio di ormeggio nel Porto di Manfredonia è svolto dagli ormeggiatori riuniti in Gruppo con decreto n.5 del 21/02/1996 della Direzione Marittima di Bari. Attualmente il gruppo di ormeggiatori è composto da 2 unità.

Cooperativa di Servizi Portuali "Cardinale Orsini": proveniente dalla trasformata Compagnia Portuale, è autorizzata all'esercizio delle operazioni portuali per conto terzi individuate dalla legge 84/94 (imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci in ambito portuale), e attualmente ha un organico di 47 unità.

Società "Cospes" srl : impresa portuale per conto proprio

Il servizio di rimorchio è attualmente svolto dalla ditta "San Cataldo" spa di Napoli, in forza di concessione di durata quadriennale.

Il servizio di pulizia nell'ambito portuale è svolto in regime di convenzione annuale dall'ASE di Manfredonia, con atto n. rep. 4807 del 01/10/04 tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – S.I.I.T. Puglia (settore infrastrutture Ufficio OO. MM. Di Bari) e Azienda Speciale Ecologica di Manfredonia.

L'attività di disinquinamento portuale, svolta in regime di concessione affidata, con ordinanza 07-01 e 41/03 della Capitaneria di Porto di Manfredonia, alla ditta "Ecolmare Gargano" srl, si riferisce ai seguenti servizi:

- raccolta, trasporto e smaltimento delle acque di sentina, morchie e miscele oleose, delle acque di lavaggio, slops e simili dalle navi e galleggianti nella rada e nel porto di Manfredonia e per i servizi di prevenzione dall'inquinamento delle acque marine e di bonifica delle acque portuali e del litorale del circondario marittimo di Manfredonia da prodotti inquinanti;
- servizi raccolta rifiuti solidi dalle navi in sosta nel porto e nella rada.

Il servizio di rifornimento idrico portuale, utilizzato per il rifornimento delle navi di acqua potabile

tramite manichette mobili, è collegato direttamente alla rete idrica cittadina. Sul porto vecchio sono presenti 9 idranti, sul porto industriale sono presenti 15 idranti.

Il servizio di soccorso e salvataggio viene assicurato dalla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza, dai Vigili del Fuoco e dai due rimorchiatori presenti nel Porto e dotati di lance idranti.

PROGETTO DI RECUPERO**Porto Industriale – Alti Fondali**

La Direzione Generale per le Opere Marittime, tramite il locale Ufficio del Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche per la Puglia e la Basilicata – Ufficio Opere Marittime, ha assunto l’iniziativa di individuare gli “interventi di straordinaria manutenzione” da eseguire sulle opere strutturali (pontile e banchine) ad all’impianto di protezione catodica (pali in acciaio) del porto isola di Manfredonia, al fine di consentire l’esercizio in sicurezza dell’impianto portuale.

Il progetto redatto (in forma preliminare), fornisce un quadro approfondito ancorché non puntuale, sullo stato di salute delle strutture che risultano (come riferiscono i Consulenti) *in una grave situazione di degrado*.

Il quadro finanziario, relativo alle opere da eseguire, predisposto nell’ambito di tale analisi fu il seguente:

OPERA	IMPORTO
Manutenzione straordinaria impianti el. M.T.	€ 502.806,00
Manutenzione straordinaria impianti el. B.T.	€ 570.000,00
Manutenzione straordinaria reti fluidi	€ 3.620.000,00
Manutenzione straordinaria protezione catodica	€ 1.520.000,00
Manutenzione straordinaria opere strutturali	€ 58.500.000,00
TOTALE	€ 64.712.806,00

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione straordinaria delle opere strutturali, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – terza sezione - nell’adunanza del 15/12/2004 (verbale di prot. 241) nell’esprimere il parere sul progetto preliminare, predisposto dal Genio Civile OO.MM., per gli interventi di straordinaria manutenzione del Porto Isola di Manfredonia , pur ritenendo che non sussistono i presupposti per dare corso all’affidamento dei lavori tramite

procedura di Appalto Concorso (così come proposto dal Genio Civile OO.MM.) sulla base del progetto preliminare esaminato, ritiene opportuno passare al successivo livello di approfondimento (progetto definitivo).

L'intervento che si chiede di finanziare è pertanto l'intera manutenzione straordinaria delle opere strutturali per un importo pari a circa € 60.000.000,00.

Porto vecchio

Per il ripristino funzionale del Porto Vecchio, destinato prevalentemente all'attività peschereccia, oltre che per la nautica da diporto e il traffico passeggeri, sono stati stanziati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, all'inizio dell'anno 2006, € 2.000.000 finalizzati alla sistemazione della parte terminale del molo di levante, oltre a circa 480.000 € per operazioni di caratterizzazione dei fondali del bacino ai fini del successivo dragaggio.

Per tale struttura pertanto si necessita dei fondi necessari al dragaggio.

Circoscrizione territoriale

Tra le carenze più evidenti del sistema portuale di Manfredonia, è sicuramente da citare la mancanza di idonee aree a terra che possano fungere da aree di stoccaggio delle merci, sia nella fase di attesa del caricamento sia dopo lo sbarco prima che lascino il circuito doganale per raggiungere la sede di destinazione.

A tal proposito, lo scrivente è giunto alla determinazione che sia indispensabile un ampliamento della attuale circoscrizione territoriale (di cui al Decreto del Ministro dei Trasporti del 08/11/2005), in modo da far rientrare anche aree a terra da adibire alle mansioni predette e consentire un rilancio delle attività portuali. Infatti la disponibilità di aree di deposito merci consentirebbe di attrarre verso questo scalo portuale alcune tipologie di merci (es. containers) che

sino ad oggi, nonostante le numerose richieste, sono state sempre rifiutate per mancanza di aree di stoccaggio.

Questa Autorità Portuale ha effettuato una ricognizione delle aree limitrofe al Porto Alti Fondali ed a quello vecchio, individuando un'area utile che attualmente rientra nella gestione del Consorzio A.S.I. di Foggia, e che originariamente asserviva lo stabilimento industriale ex Enichem. Tali spazi hanno come naturale vocazione quella di essere funzionali allo scalo realizzato negli anni '70 dalla Cassa del Mezzogiorno proprio per valorizzare l'area industriale esistente.

In tale logica trova collocazione anche l'esistente binario ferroviario che, favorisce una migliore movimentazione delle merci in entrata ed uscita dal porto, rendendolo maggiormente competitivo rispetto agli scali vicini, tenendo anche presente il minor impatto ambientale generato da un tale tipo di trasporto (in linea con le ultime direttive europee).

Purtroppo, sinora si è avuto modo di registrare una gestione delle aree da parte del Consorzio A.S.I. del tutto indipendente o addirittura in contrasto con le finalità portuali; basti ricordare la realizzazione di un ipermercato, di una birreria, di palazzine, ecc. (pur essendo state le dette aree espropriate negli anni 70 dalla Cassa per il Mezzogiorno con la destinazione d'uso per servizi portuali). Pertanto, il passaggio delle aree in parola in gestione all'Autorità Portuale, consentirebbe un utilizzo più razionale e proficuo delle stesse per le esigenze del porto e, più in generale dell'intera realtà produttiva locale fortemente legata economicamente al mare.

Pertanto, in merito all'ampliamento della Circoscrizione Territoriale, lo scrivente ha richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 30.01.2006, una ripermetrazione, estendendo tale superficie, e facendo ricadere al suo interno tutte le aree a servizio del porto, in particolare le aree demaniali

marittimi sia a nord sia a sud laddove saranno realizzati un Porto Turistico e un approdo turistico onde consentire una maggiore razionalità del porto stesso. A seguito di tale richiesta, lo stesso Ministero ha chiesto, nel mese di febbraio 2006 il parere agli Enti interessati; attualmente sono già pervenuti il parere favorevole da parte del Comune di Monte Sant'Angelo e la richiesta di integrazione della documentazione da parte della Regione Puglia, mentre, si è ancora in attesa di una risposta da parte del Comune di Manfredonia.

POTENZIALITA' DI SVILUPPO – ANALISI COSTI BENEFICI

In ottemperanza al mandato del decreto ministeriale di nomina a Commissario dell'Autorità Portuale di Manfredonia, il sottoscritto, ha ritenuto opportuno interagire con i reali operatori che si servono o che potrebbero servirsi del Porto di Manfredonia al fine di verificare quali possano essere le linee direttrici e le potenzialità di sviluppo dell'intero sistema portuale.

A tal riguardo, è stato organizzato un incontro con le associazioni di categoria interessate, le agenzie marittime, le imprese che attualmente utilizzano il Porto di Manfredonia e altri soggetti coinvolti nel processo di rilancio della struttura.

Lo scrivente, in tale sede, invitava i presenti a far pervenire un documento previsionale di quelli che potrebbero essere i traffici legati al Porto di Manfredonia, ma che per l'attuale condizione di precarietà gestionale e infrastrutturale, sono costretti a dirottare verso altri porti.

Dall'analisi dei documenti consegnati all'Autorità Portuale da parte di diverse realtà economiche della zona, si è potuto constatare che con una gestione più efficiente e con il ripristino della propria funzionalità, il Porto di Manfredonia potrebbe assicurare, nell'immediato futuro, uno scambio merci di circa 5.000.000 di tonnellate annue con sicure possibilità di incremento.

Infine, l'aspetto più drammatico è rappresentato proprio dagli insediamenti produttivi esistenti nel territorio di Manfredonia, ed in continuo aumento grazie allo sviluppo creato dal Contratto d'Area di Manfredonia, come la Società "Manfredonia Vetro" (il cui stabilimento dista poche centinaia di metri dal Porto Alti Fondali) che è costretta a spedire il prodotto finito su autocarro (50 – 60 al mese solo verso la Grecia) con imbarco a Brindisi, ed altri 600 nel nord Adriatico via terra.

Tali dati sono solo in parte rappresentativi della enorme richiesta di utilizzo

dello scalo da parte della realtà produttiva interessata, in quanto le attuali condizioni strutturali e dei servizi del porto non consentono di gestire una quantità di traffici superiore per le ragioni esposte nelle relazioni dei consulenti del Genio Civile OO.MM. di Bari e per l'interdizione di parte delle strutture dall'anno 2001.

A supporto di quanto innanzi menzionato, basti pensare che da un'analisi condotta sulla documentazione attualmente a disposizione, è emerso che la Fiat di Melfi, ad esempio, pur distando circa 100 km da Manfredonia, è costretta ad imbarcare la sua produzione di auto diretta all'estero, esclusivamente nel porto di Salerno che dista da Melfi 150 km; così come tutti i prodotti della filiera agroalimentare della daunia in esportazione partono da altri porti della Puglia e della Campania.

Gli attracchi ben attrezzati, che consentono lo scalo sia di merci secche sfuse o in sacchi, che di sostanze liquide e gassose, uniti alla possibilità di realizzare una nuova banchina di calata che consenta la captazione di traffici *ro.ro* e passeggeri, sono elementi evidenti delle caratteristiche polifunzionali possedute dal Porto Isola di Manfredonia.

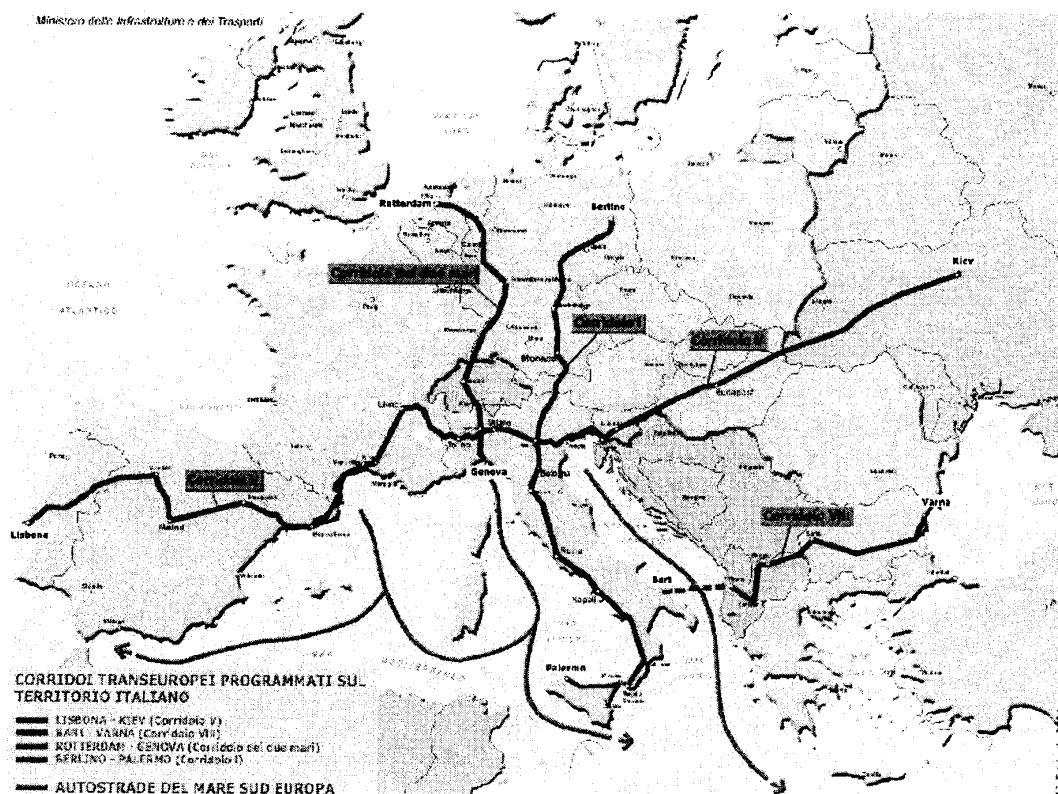
Si sottolinea inoltre la potenzialità del Porto Isola di Manfredonia, di costituire lo scalo marittimo di aree industriali geograficamente più distanti, infatti, la possibilità di interscambio diretto acqua/ferro offerto dalla stazione di carico vagoni ferroviari, e il collegamento diretto alla rete stradale nazionale, “delocalizzano” di fatto l'infrastruttura, consentendo di ipotizzare traffici a servizio di impianti produttivi anche molto lontani. [Costantino].

Nessun altro porto in Italia risulta collegato alla rete autostradale e ferroviaria con la facilità e la linearità del Porto di Manfredonia. Il traffico commerciale proveniente dal porto non deve attraversare centri urbani, ma si immette direttamente, o sulla tangenziale per Foggia e da questa sulla rete autostradale

nazionale, o tramite lo scalo ferroviario presente nell'area retroportuale sulla tratta ferroviaria "Manfredonia – Foggia". Inoltre non bisogna trascurare il collegamento diretto con l'interporto di Cerignola distante circa 40 km. Ed attualmente è stato previsto l'apertura di un nuovo casello autostradale collegato direttamente con la rete ferroviaria Foggia-Incoronata con la tratta di collegamento ferroviario con il Porto

Grandi porti storici come Genova, Napoli, Venezia, Livorno, Bari, Taranto, ed altri, tutt'oggi devono confrontarsi con il problema della gestione del flusso di traffico commerciale su gomma, costretto ad attraversare le strade cittadine con evidenti disagi per la circolazione, la cui soluzione è molto difficile, se non addirittura impossibile, a causa della loro ubicazione a ridosso dell'agglomerato urbano.

La singolare posizione geografica, consente al Porto di Manfredonia di diventare, a breve termine *cerniera* tra il Tirreno e l'Adriatico e quindi tra un parte del Mezzogiorno ed il Nord dell'Italia, e a medio termine (grazie anche al progetto dell'asse "Sele-Ofantino") *nodo strategico* tra i Corridoi Europei 1 (Berlino-Palermo) e 8 (Balcani-Sud Italia).



Non meno rilevante è la considerazione che quello di Manfredonia è l'unico porto commerciale dell'Adriatico in grado di ospitare navi con pescaggio superiore ai 29 piedi, ovvero circa 10 metri, ponendolo in condizione di assoluta competitività anche rispetto a porti di prima classe come quelli commerciali di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Brindisi.

Complessivamente, i "punti di forza" (possibilità di attracco di navi ad elevato pescaggio, collegamenti alla rete stradale/ferroviaria, presenza di zone industriali in forte espansione, posizione geografica strategica) configurano il porto-isola di Manfredonia come una infrastruttura in grado di smaltire notevoli volumi di traffico, in un contesto territoriale che non dispone di valide alternative per il trasporto via mare di grandi quantità di merci e che manifesta evidenti potenzialità di sviluppo del sistema produttivo.

Tenendo conto dei limiti operativi e della saturazione delle altre realtà

portuali, il raggio di interesse del porto di Manfredonia potrebbe essere compreso tra Bari e Pescara sino alla Campania in un'ottica di complementarità con i Porti di Bari, Brindisi e Taranto (e non di concorrenza o di subalternità), ponendosi con l'intero sistema portuale pugliese come elemento strategico, sia per il trasporto marittimo a corto raggio, sia per lo sviluppo dei traffici marittimi con l'Europa dell'Est e con il Mediterraneo (vedi le Autostrade del Mare).

In seguito al commissariamento dell'Autorità Portuale di Manfredonia ed all'attività svolta, la Giunta della Regione Puglia, in data 18/10/2005 ha deliberato un atto di indirizzo programmatico per la prossima revisione del Piano Regionale dei Trasporti, attribuendo al Porto di Manfredonia una valenza strategica ai fini dello sviluppo della Regione e specialmente della Provincia di Foggia, riconsiderandone il ruolo strategico, e richiedendo l'intervento finanziario per l'adeguamento delle infrastrutture portuali.

Inoltre, nel mese di dicembre 2005, la Regione Puglia ha stipulato un protocollo d'intesa con la Rete Autostrade Mediterranee (società del gruppo Sviluppo Italia), per la definizione del piano regionale per le autostrade del mare. Il porto di Manfredonia pertanto, si candida in modo autorevole (in virtù di quanto sopra esposto) ad essere inserito nel Master Plan Regionale nel quale saranno indicate le principali opere individuate per il potenziamento infrastrutturale dei terminal dedicati alle Autostrade del Mare e dei loro raccordi con la rete stradale e ferroviaria. E' necessario a tal proposito evidenziare come nelle "Linee Guida per il nuovo programma Mezzogiorno 2007-2013" è espressamente sottolineata la necessità di sviluppare le potenzialità della posizione privilegiata che il Sud Italia occupa rispetto all'area mediterranea e dei Balcani investendo in un collegamento organico della gestione e della logistica dei porti.

Inoltre, vi è da sottolineare che nell'ambito della portualità, pur non

rientrando attualmente nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Manfredonia, saranno realizzati con fondi provenienti dal terzo protocollo del Contratto d'Area un porto turistico che prevede circa 700 posti barca e un approdo turistico di circa, entrambi nel bacino del golfo di Manfredonia ed a confine con le rispettive estremità della detta circoscrizione territoriale.

Sulla scorta di quanto innanzi, già specificato al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nell'ottobre 2005 e nel settembre 2006 e nella relazione annuale 2007, l'Autorità Portuale di Manfredonia sul presupposto di definire una precisa strategia per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo, motivo primo della sua istituzione, ha esercitato le sue funzioni ponendo in essere le attività di seguito illustrate.

Il lavoro svolto nel breve arco di tempo dall'insediamento dell'Autorità Portuale di Manfredonia, avvenuto con decreto ministeriale dell'8 novembre 2005, è stato caratterizzato dall'intento di focalizzare l'attuale realtà portuale e di delineare i possibili scenari futuri in assenso ai compiti ricevuti dal decreto Ministeriale.

La ridetta Autorità Portuale ha avuto una sistemazione logistica temporanea in un piccolo locale presso la Capitaneria di Porto di Manfredonia il 23 marzo 2006, e nel febbraio 2006 sono state consegnate le relative concessioni alle attività di sua competenza per poi ottenere una propria sede presso i locali, appartenenti alla Capitaneria di Porto, siti alla Via dei Celestini n.2.

Il percorso intrapreso ha consentito di registrare risultati di rilievo poiché, nel corso degli anni 2006 e 2007, i flussi di traffico commerciale (merci e passeggeri) sono saliti a livelli superiori rispetto allo stesso periodo degli anni precedenti, nonostante l'attività dell'ente fosse iniziata nel quarto mese dell'anno 2006.

Giova evidenziare che le previsioni di aumento del traffico merci

nell'anno 2007 potevano essere, oltremodo, realizzate se in primo luogo non fosse intervenuta la dichiarata soppressione dell'Ente e in secondo luogo se ci fosse stata da parte dell'ASI di Foggia, quale detentore delle aree portuali, la disponibilità di concedere a favore della SILOS DEL GOLFO srl tre ettari per realizzare dei silos che avrebbe determinato un aumento di circa 700.000/900.000 tonnellate all'anno di merci alla rinfusa di granaglie, così come risulta dal verbale di incontro del 3 agosto 2007 con il Comune di Monte Sant'Angelo quale Ente territoriale mentre assente L'ASI di Foggia.

In relazione alle potenziali di traffico si rimanda di seguito alla presente, nelle previsioni per l'anno 2008.

Con il solo ausilio di alcune unità della Capitaneria di Porto, l'Autorità Portuale ha provveduto alle seguenti attività:

- riorganizzazione delle attività portuali;
- studio e pianificazione del demanio di competenza;
- indagini conoscitive sui traffici in Adriatico in particolar modo con acquisizione di traffici di linea nazionali o internazionali;
- indagini conoscitive sulle aree economiche di interscambio commerciale con il Porto di Manfredonia con la possibilità di intercettare il traffico Ro/Ro che attivamente interessa le arterie ben collegate al porto di MF, ma che non viene movimentato dal porto di MF;
- avvio di importanti e strategiche opere strutturali ed infrastrutturali.

Più nello specifico:

Riorganizzazione delle attività portuali

Pur in assenza del Comitato Portuale, vi è stata una attiva partecipazione della Commissione Consultiva Locale (CCL) del porto nella cui sede sono stati affrontati, con i rappresentanti delle imprese e delle organizzazioni sindacali, i problemi più generali delle attività portuali.

In particolare sono stati discussi ed approvati i piani operativi delle imprese portuali per conto terzi e conto proprio.

Per quanto concerne il trasporto merci all'interno degli spazi portuali si è provveduto alla reinterpretazione di norme precedenti al fine di agevolare e di sviluppare i traffici commerciali.

L'Ente, così come innanzi accennato, ha riscontrato difficoltà nei rapporti con il Consorzio per lo Sviluppo delle aree Industriali (ASI) di Foggia, con cui tra l'altro è insorto un contenzioso già con l'Autorità Marittima in relazione alle competenze sulle aree al seguito del porto Alti Fondali. Attualmente, con l'ausilio della Autorità Marittima, è in corso trattativa con l'ASI per addivenire ad una bonaria soluzione del detto contenzioso.

Studio e pianificazione del demanio di competenza

Particolare attenzione è stata dedicata alla verifica dell'attuale utilizzo delle aree demaniali e delle attività già in essere e di quelle in stato di progettazione.

Sono state eseguite indagini conoscitive sui traffici della rotta Adriatica, in particolar modo è al vaglio la fattibilità tecnico-economica per l'acquisizione di ulteriori traffici di linea nazionale o internazionali che servono a coprire la domanda delle principali aree economiche e industriali ricadenti nel bacino portuale di Manfredonia che può essere così individuato :

- area industriali di Melfi;
- aree industriali di Andria , Barletta e Trani;
- aree industriale di Termoli e Campobasso;
- interporto di Cerignola;
- area industriale di Foggia;
- alta Irpinia
- Balcani

Il Porto Commerciale (Porto Vecchio) è principalmente riservato ad ormeggio delle imbarcazioni da pesca e al traffico passeggeri, con ottimi risultati, sia per il movimento croceristico (che era oramai scomparso da questo scalo) che per il movimento passeggeri con le linee di collegamento alle isole Tremiti ed al turismo religioso a devozione di San Pio per San Giovanni Rotondo e San Michele per Monte S'Angelo .

Novità assolutamente interessante, grazie alla collaborazione di alcuni operatori portuali, è l'apertura di canali anche del charter nautico.

In collaborazione con il Provveditorato Interregionale (Genio Civile) di Bari si sta provvedendo alla progettazione e realizzazione dei lavori finanziati nell'ambito della programmazione triennale :

- Porto Commerciale: è in corso l'affidamento dei rilievi batimetrici all'interno del bacino portuale con prelievo dei campioni per le analisi propedeutiche al dragaggio;
- Molo di Levante: progetto esecutivo del primo lotto per manutenzione straordinaria;
- Porto industriale:
 - o è stata eseguita la gara di appalto per la progettazione definitiva per gli interventi di straordinaria manutenzione alle opere portuali (pontili, banchine e pali in acciaio) del porto isola di Manfredonia.
 - o Avviati e quasi terminati i lavori di manutenzione straordinaria degli impianti elettrici di media e bassa tensione;
 - o è in corso la progettazione esecutiva della manutenzione straordinaria degli impianti idrico, antincendio e schiumogeno;
 - o è stata realizzata la progettazione definitiva per il ripristino della protezione catodica ed in fase di appalto lavori;
 - o è stata realizzata la progettazione definitiva per la bonifica del