

MAURO FERRARA

PUNTA PENNA: QUALE PORTO ANDRÀ IN PORTO?

Appunti su problemi e prospettive

APRILE 2017

consorzio
RES

INDICE

LO SCENARIO ESTERNO

Il traffico mondiale delle merci in crescita

Il Mediterraneo Sud-Est come area di domanda più ravvicinata

L'Europa: Autostrade del Mare e corridoi orizzontali. Senza i porti dell'Adriatico centrale?

LO SCENARIO INTERNO

La mappa dei porti e del traffico merci

I movimenti passeggeri *(per documentazione)*

La distribuzione degli interporti

Le azioni per la portualità e la logistica

La riorganizzazione dei porti: le Autorità di Sistema Portuale (AdSP)

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT)

Incerta specializzazione e primato Ortona

Offerta: Punta Penna porto delle rinfuse e Autoporto San Salvo

Domanda: Autostrade del Mare e Sud Est Med

IL PORTO

Configurazione, capacità di traffico e programmi di espansione

Il movimento merci e le prospettive

QUALE PORTO ANDRÀ IN PORTO?

Gli scenari 'spiazzati' dei programmi pubblici

L'andamento calante dei traffici nazionali delle 'rinfuse'

La rivisitazione della configurazione e della 'identità' del porto

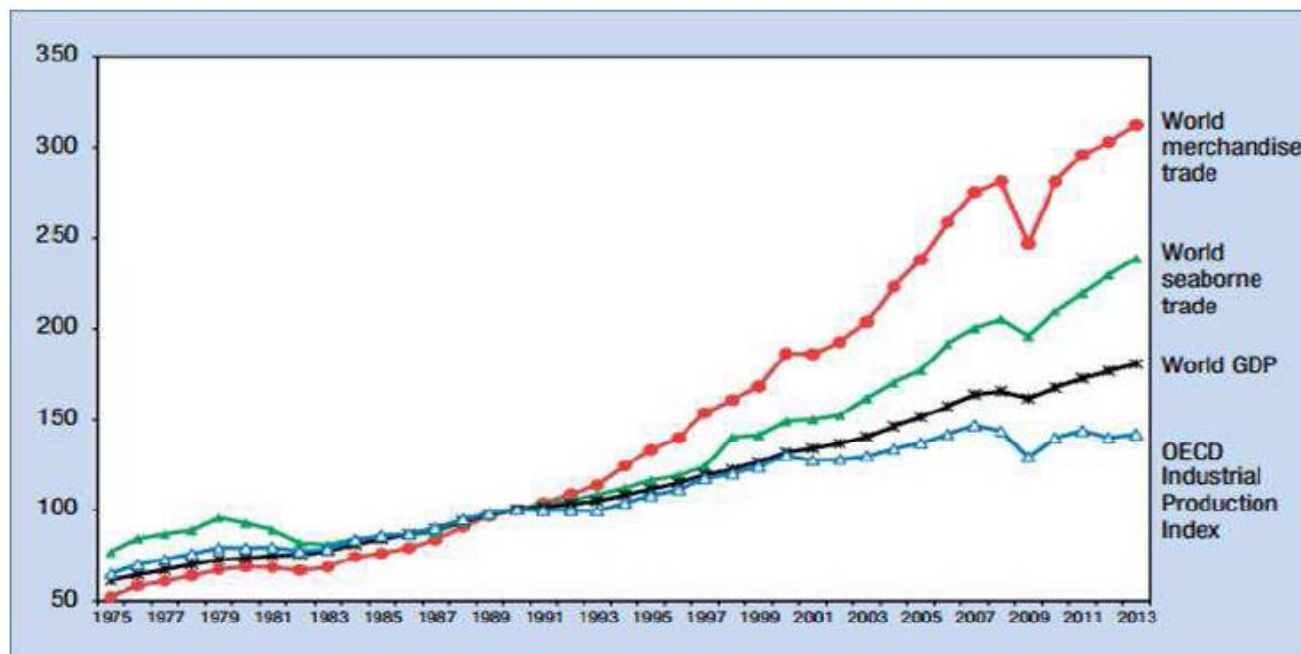
LO SCENARIO ESTERNO

Il traffico mondiale delle merci in crescita

Il Mediterraneo Sud-Est come area di domanda più ravvicinata

L'Europa: Autostrade del Mare e corridoi orizzontali. Senza i porti dell'Adriatico centrale?

L'andamento dei traffici marittimi nella recessione



Andamento di commercio internazionale complessivo, via mare, PIL e produzione industriale (1975-2013) Fonte: UNCTAD, 2014.

Dalla fine degli anni '90 il commercio marittimo mondiale (world seaborne trade – linea verde) cresce più del PIL (world GDP – linea nera). Il trasporto marittimo internazionale di merce ha avuto, a livello mondiale, un andamento sempre crescente ad un tasso storico di circa il 2,2% annuo. Di rilievo il calo del 2009, effetto della recessione.

Il traffico internazionale di merci caricate ha raggiunto 9.548 milioni di tonnellate nel 2013. La crescita ha riguardato soprattutto le merci secche ed il general cargo, settore all'interno del quale il peso del container è cresciuto enormemente. Il trade di rinfuse liquide è invece rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo.

Tipo di carico : classificazione ISTAT del carico della merce

Rinfusa liquida: merci liquide non condizionate che possono transitare in condotti ed essere conservate e trasportate in cisterne

Rinfusa solida: merci solide non condizionate che possono essere movimentate e trasportate per mezzo di un'a benna, un montacarichi, un convogliatore a coclea o un aspiratore.

Ro-Ro (Roll on-Roll off cargo): non richiede l'uso di gru perché la merce sta su automezzi o mezzi trainati che salgono e scendono dalla nave attraverso una rampa di carico.

Lo/Lo (Lift-on/Lift-off)

Tecnica di carico di una nave con gru che sollevano ed abbassano le unità di carico, come avviene per il carico e scarico dei contenitori. In generale, le gru sono posizionate a terra, ma vi sono anche navi con gru a bordo, per carichi particolari o per servire porti non attrezzati.

Altro carico (other general cargo):

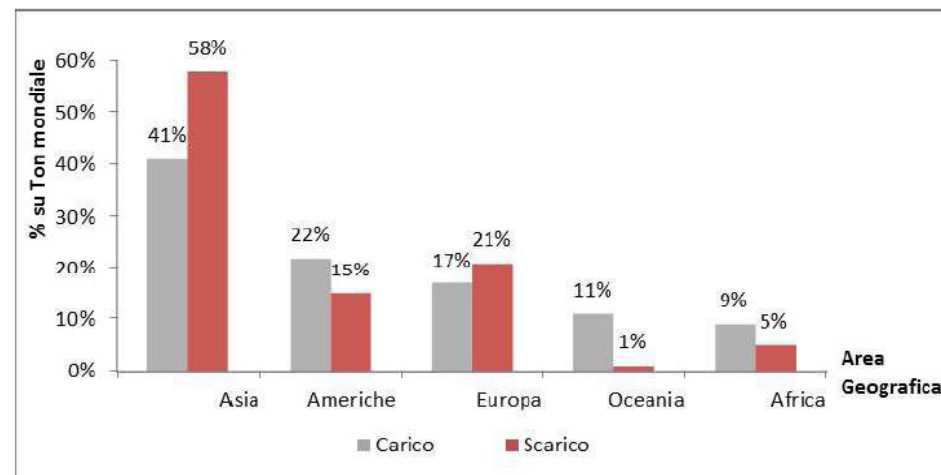
comprende tutte le merci il cui carico necessita di un alloggiamento particolare. Tali merci sono in genere imballate o comunque contenute (legate tra loro, disposte in determinato ordine); ne fanno parte i cosiddetti colli, pallet, scatoloni, rotoli, tronchi, eccetera.

I traffici marittimi per area

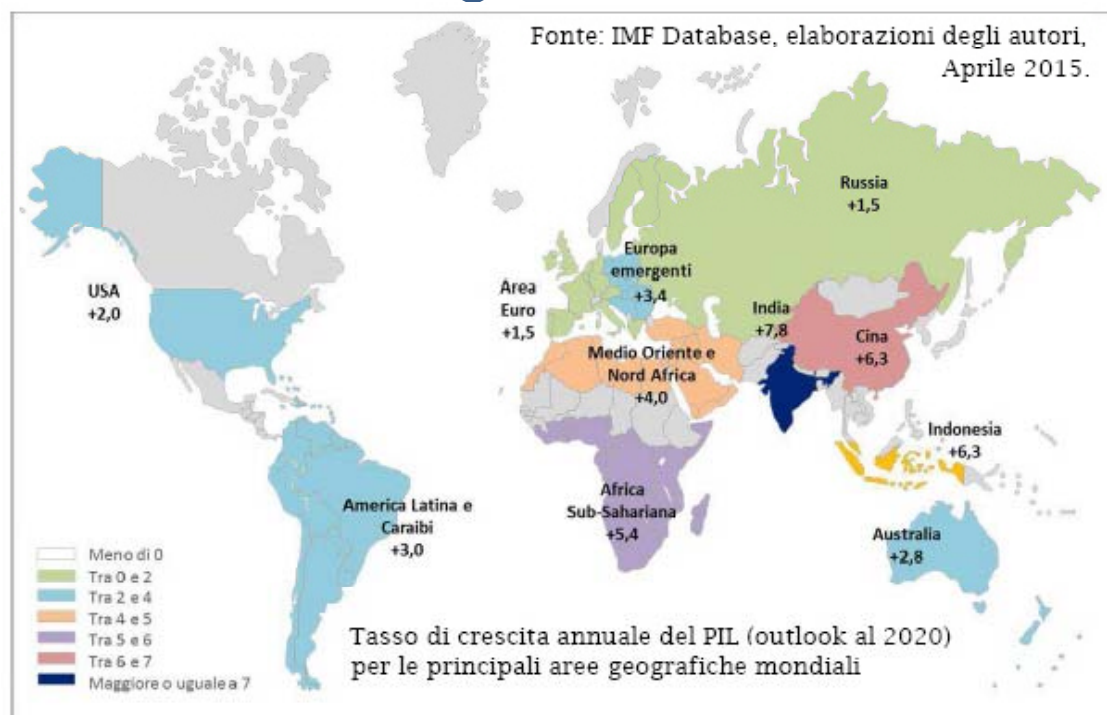
Predominante il peso dell'Asia

Asia ed Europa: prevale l'importazione

L'Italia punta per l'espansione sugli scambi mediterranei e asiatici: il differenziale di crescita del PIL tra Italia, Francia e Spagna (l'Europa "ricca e matura") ed i Paesi della sponda Sud ed Orientale ammonta a 3-3,5 volte, con punte di 4 volte per alcuni Paesi.



Traffico marittimo carico/scarico merci per Area Geografica (anno 2013)
Fonte: UNCTAD, 2014.



Nel 2008 l'insieme dei cinque maggiori Paesi della sponda Sud, **Algeria, Egitto, Marocco, Tunisia e Turchia**, rappresentavano il 47% del PIL italiano, nel 2013 quel dato ha raggiunto il 70%. L'economia della sola Turchia, ad esempio, equivale oggi alla somma del PIL di Lombardia, Piemonte, Veneto e Trentino-Alto Adige ed è confrontabile, per dimensione, ad alcune economie ad alto reddito dell'Europa centro-settentrionale.

Secondo le stime più recenti per il 2014, le esportazioni italiane dovrebbero aggirarsi intorno ai 400 miliardi di euro. Di esse, **oltre il 10% sono dirette verso l'area MENA (Mediterraneo e Medio Oriente)**

(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)

I traffici europei per tipo (%)

Mercato europeo. Il **75% dei traffici marittimi europei si concentra in sette Stati**: Olanda (15%) , Regno Unito (13,5%) , **Italia (13%)**. Seguono Spagna (11,7%), Germania (8,1%), Francia (7,9%) e Belgio (6,1%) .

In **Olanda, Germania e Spagna** il traffico è tutto nei *main ports*, in **UK, Italia, Grecia, Norvegia e Malta** passa anche dai **porti minori**: coste diverse.

Dal 1998 porti del Northern Range 55% circa, porti del Mediterraneo 30% circa.

A **metà anni novanta incremento dei terminal container mediterranei** per la nascita di alcuni grandi porti di *transhipment*.

Settore marittimo italiano: via mare circa il 70% delle **importazioni** in quantità (corrispondente al 38% in valore), il 50% delle **esportazioni** (corrispondente al 31% in valore).
(Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015, pag. 77)

	Share in % of total cargo handled in main ports						Total cargo handled in main ports (million tonnes)	Total cargo handled in all ports (million tonnes)
	Liquid bulk goods	Dry bulk goods	Large containers	Ro-Ro Mobile Units	Other cargo, nes	Unknown		
EU-28	38	23	20	12	6	1	3 642.7	3 718.0
BELGIUM (BE)	30	14	40	9	7	0	226.9	228.1
BULGARIA (BG)	42	40	7	1	10	0	28.8	28.8
DENMARK (DK)	27	34	7	27	5	0	79.4	87.8
GERMANY (DE)	16	23	44	12	5	0	297.3	297.3
ESTONIA (EE)	65	12	5	9	9	0	39.5	42.9
IRELAND (IE)	25	34	14	26	1	0	45.9	46.7
GREECE (EL)	38	19	28	13	3	0	140.2	161.0
SPAIN (ES)	38	21	31	4	6	0	403.2	403.7
FRANCE (FR) ⁽³⁾	43	19	12	10	4	12	300.3	304.2
CROATIA (HR)	46	28	8	4	13	0	15.2	19.4
ITALY (IT)	43	14	18	19	6	0	446.8	457.1
CYPRUS (CY)	40	32	24	2	3	0	7.2	7.2
LATVIA (LV)	34	50	6	4	5	0	65.8	67.1
LITHUANIA (LT)	45	35	9	7	4	0	39.8	39.8
MALTA (MT)	40	15	28	15	3	0	3.1	5.5
NETHERLANDS (NL)	48	25	17	3	7	0	548.4	548.4
POLAND (PL)	23	42	20	10	5	0	63.8	64.3
PORTUGAL (PT)	41	22	28	0	9	0	76.5	78.2
ROMANIA (RO)	23	50	12	1	14	0	42.5	43.6
SLOVENIA (SI)	17	40	29	4	10	0	17.2	17.2
FINLAND (FI)	35	28	10	16	12	0	102.2	105.1
SWEDEN (SE)	36	16	8	27	13	0	161.6	161.6
UNITED KINGDOM (UK)	40	25	12	19	4	0	491.4	503.0
ICELAND (IS)	.	.	.	.	.	.	.	.
NORWAY (NO)	46	39	3	5	6	0	187.3	209.3
MONTENEGRO (ME)	.	.	.	.	.	.	.	1.3
TURKEY (TR)	30	40	21	2	6	0	379.4	379.4

(1) According to Directive 2009/42, "main ports", in terms of transport of goods, are ports handling more than 1 million tonnes of goods annually (see also methodological notes).

(2) Liquid bulk: liquefied gas, crude oil, oil products, other liquid bulk goods

Dry bulk: ores, coal, agricultural products (e.g. grain, soya, tapioca), other dry bulk goods

Large containers: 20 ft freight units, 40 ft freight units, freight units > 20 ft and < 40 ft, freight units > 40 ft

Ro-Ro mobile units: a) Mobile self-propelled units: road goods vehicles and accompanying trailers, passenger cars, motorcycles and accompanying trailers/caravans, passenger buses, trade vehicles (including import/export motor vehicles), live animals on the hoof, other mobile self-propelled units.

b) Mobile non-self-propelled units: unaccompanied road goods trailers and semi-trailers, unaccompanied caravans and other road, agricultural and industrial vehicles, rail wagons, shipborne port-to-port trailers and shipborne barges engaged in goods transport, other mobile non-self-propelled units

Other cargo, not elsewhere specified (nes): forestry products, iron and steel products, other general cargo.

(3) Data by type of cargo have been estimated by Eurostat based on partial data.

Market share tipologie traffico merci

Fonte: Eurostat 2015 (dati di traffico somma dei flussi import+export relativi al 2013)

I traffici mediterranei

(Mln €)	ALGERIA	MAROCCO	LIBIA	TUNISIA	MAURITANIA	5+5	RESTO DEL MONDO	TOTALE
ITALIA	2.862	1.422	2.696	3.417	17	10.414	305.732	316.146
FRANCIA	5.230	3.984	980	3.388	198	13.779	367.357	381.136
SPAGNA	2.037	3.448	259	896	80	6.719	176.475	183.195
MALTA	7	4	85	8	0	104	2.754	2.859
PORTO-GALLO	210	301	43	141	8	702	33.411	34.113
5+5	10.346	9.158	4.063	7.849	303			
RESTO DEL MONDO	20.640	18.023	10.705	9.507	1.272		0	0
TOTALE	30.986	27.182	14.768	17.355	1.575		0	0

Tabella 1 - Scambi nel Mediterraneo tra i Paesi del gruppo 5+5 (A)

(Mln €)	ITALIA	FRANCIA	SPAGNA	MALTA	PORTO GALLO	5+5	RESTO DEL MONDO	TOTALE
ALGERIA	8.058	2.318	4.550	2	269	15.198	28.027	43.225
MAROCCO	525	2.835	2.744	7	109	6.220	7.564	13.784
LIBIA	12.275	4.724	3.352	52	737	21.140	13.139	34.279
TUNISIA	2.330	3.532	628	6	112	6.608	6.375	12.982
MAURITANIA	119	174	101	0	1	396	1.375	1.771
5+5	23.308	13.583	11.375	67	1.228			
RESTO DEL MONDO	340.788	428.144	225.583	4.223	55.761			
TOTALE	364.096	441.728	236.958	4.290	56.989			

Tabella 2 - Scambi nel Mediterraneo tra i Paesi del gruppo 5+5 (B)

(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)

L'intero **interscambio commerciale tra Italia e l'area MENA** è aumentato del 64% dal 2001 al 2013 e si svolge **per oltre il 75% per via marittima**.

Settori: prodotti energetici, comparto agro-industriale, metallurgico, della gomma e della plastica e dell'automotive.

Per il sistema portuale italiano e del Mezzogiorno:
la filiera logistico-produttiva di alcuni settori comprende vari **insediamenti produttivi di piccole e medie imprese italiane presenti nei Paesi dell'area**, come Tunisia, Egitto, Algeria e Turchia.

Centralità dell'Italia nello scenario euro-mediterraneo:

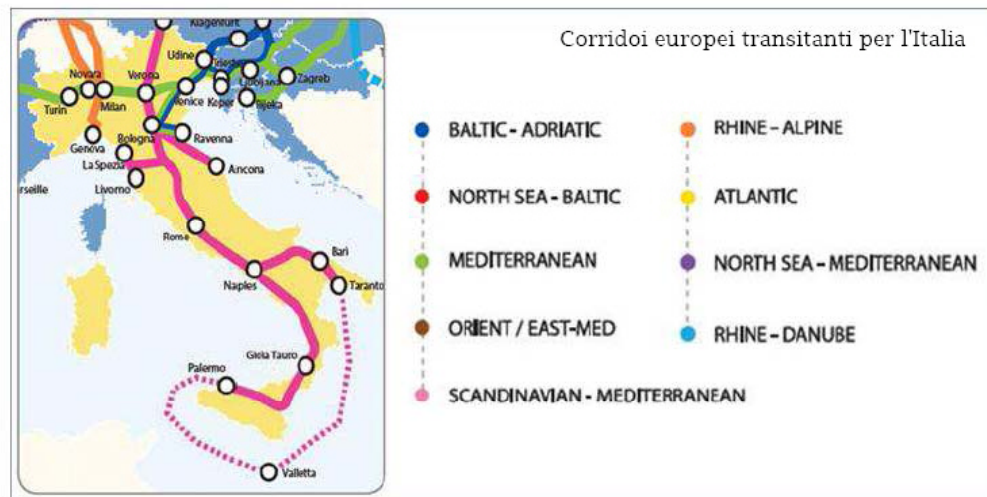
- **alti volumi intercettati dai porti italiani** (più del 30% dei flussi che passano attraverso il Mediterraneo)
- **leadership** in ambito EU27 per **merci trasportate in *Short Sea Shipping*** nel Mediterraneo con 204,4 mln di tonnellate (37,5% del totale; dati EUROSTAT, SRM, 2013);
- **primato anche nel Mar Nero** con 43,1 mln di tonnellate, pari al 33,2% del totale.

Lo scenario europeo: le vie di trasporto che interessano l'Italia

I progetti prioritari TEN-T che interessano l'Italia



Fonte: Limes



(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)

Rete Transeuropea dei Trasporti e delle Infrastrutture (TEN-T)

Due progetti interessano le aree che si affacciano nel bacino Adriatico :

il progetto 6, l'asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper – Ljubljana – Budapest – confine Ucraino (Corridoio 5),

il progetto prioritario 21, ovvero le cosiddette “Autostrade del Mare”.

Sulla carta il progetto di Corridoio VIII che collegherebbe gli scali pugliesi all'Albania fino al Mar Nero.

Per l'Italia altri progetti :

l'asse ferroviario Berlino –Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo,

l'asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa.

La mappa mostra come la dorsale adriatica, tranne i punti più a Nord e quelli più a Sud, sia esclusa dalle strategie complessive dell'Unione.

LO SCENARIO INTERNO

La mappa dei porti e del traffico merci

I movimenti passeggeri *(per documentazione)*

La distribuzione degli interporti

Le azioni per la portualità e la logistica

La riorganizzazione dei porti: le Autorità di Sistema Portuale (AdSP)

I *cluster* portuali italiani per tipo di traffico merci

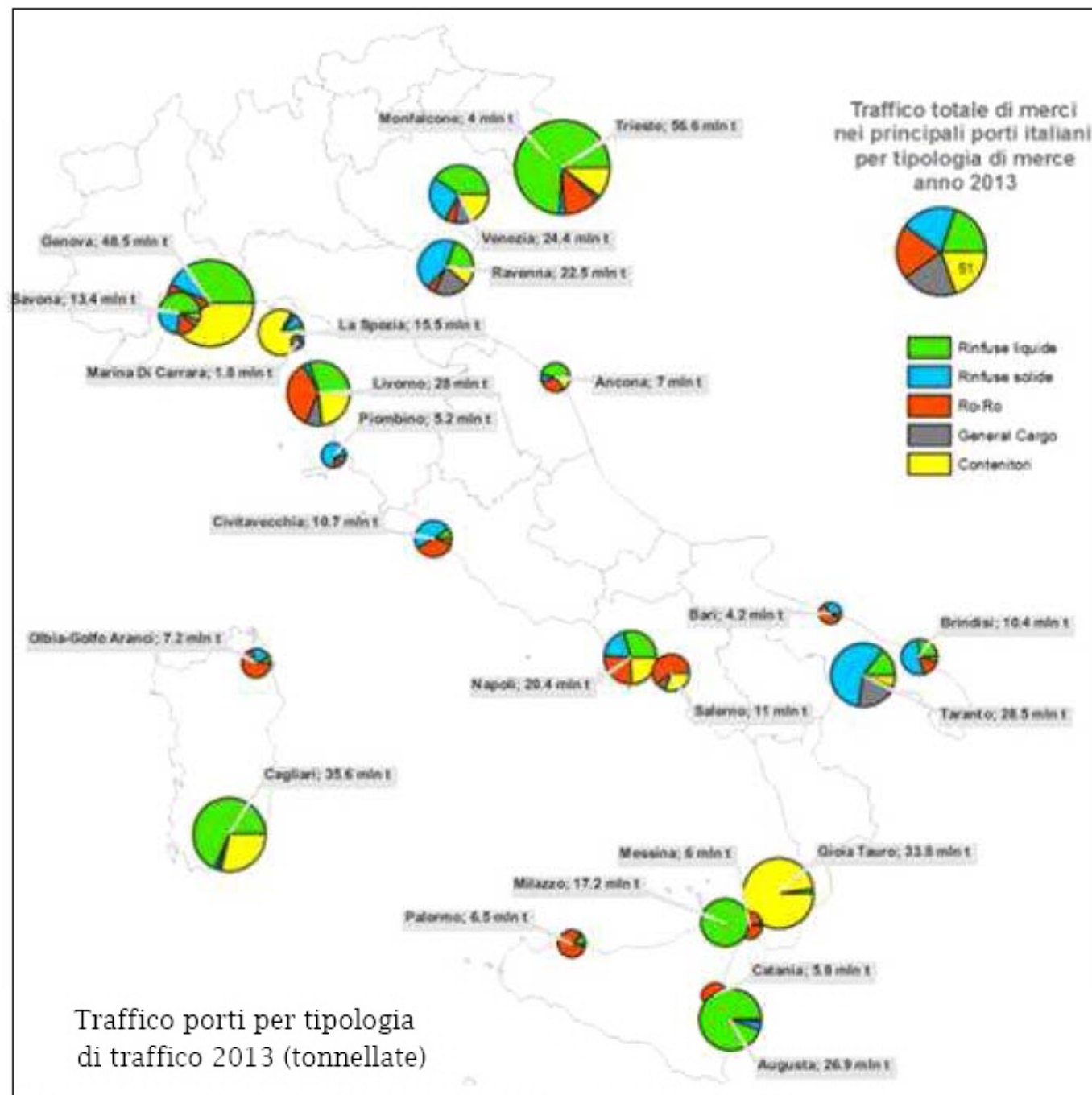
Immagine riassuntiva (unità di misura il milione di tonnellate):

prevalenza dei *cluster* portuali degli 'archi' del Nord, Tirreno e Adriatico

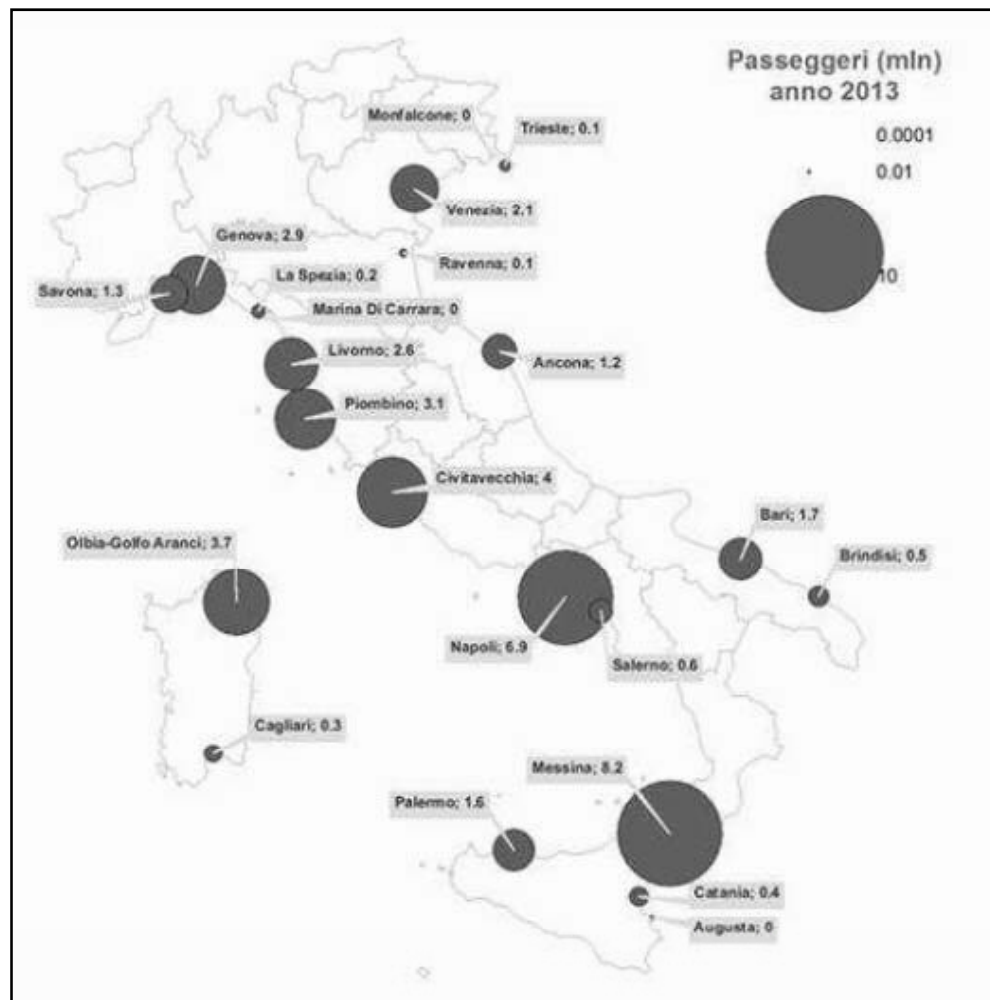
specializzazione dei porti di Sicilia, Calabria e Sardegna

assenza di portualità di rilievo nell'Italia centrale (Marche, Lazio, Abruzzo, Molise)

(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)



I porti italiani per numero di passeggeri nel 2013 *(per documentazione)*

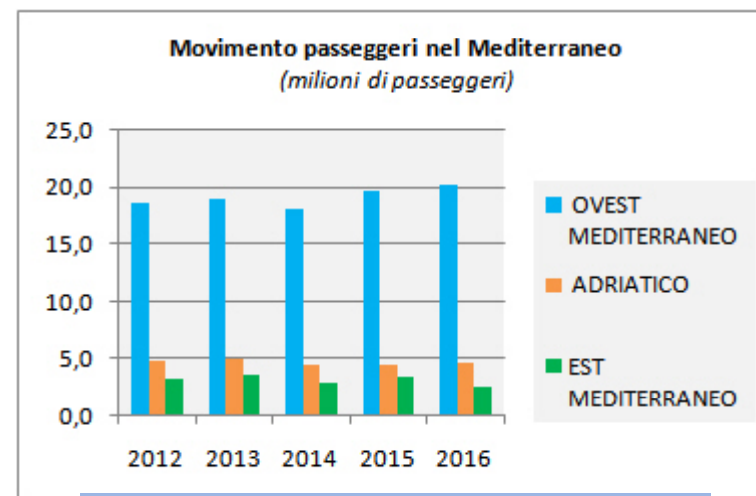


(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)

Nello scenario mondiale sul lungo periodo (tra il 2007 e il 2016) il crocerismo, componente trainante del turismo via mare, registra un grande boom di Asia, Australia e Nuova Zelanda, un calo di Caraibi, Alaska e mercati vari, una buona tenuta dell'Europa e del Mediterraneo.

(da Francesco di Cesare, Risposte Turismo slides su MARITIME TOURISM IN ADRIATICO, da fonte CLIA Cruise Lines International Association . Documentazione pubblicata della Conferenza su Il corridoio Est-Ovest nella portualità della Macro Regione Adriatica, 27 Marzo 2017)

Nel Mediterraneo c'è crescita nella parte Ovest, lieve calo nell'Adriatico, calo più sensibile nell'Est (anche per le vicende belliche).



Elab. da Francesco di Cesare, op. cit.

Il movimento turistico marittimo nell'Adriatico nel 2016 (per documentazione)

Nell'Adriatico, l'Abruzzo è la regione a più bassa intensità di turismo via mare. Veneto, Puglia, Dalmazia centrale e Corfù ai livelli massimi.



Intensità di Maritime tourism nelle regioni Adriatiche (combinazione di forme di turismo via mare: cruise, ferry, sail & yacht)

Francesco di Cesare, op. cit.

Il collegamento diretto tra Pescara e la Dalmazia c'è solo nel 2015, i movimenti con le Tremiti sono più consistenti nel più vicino Molise.



Francesco di Cesare, op. cit.

Piattaforme logistiche e interporti

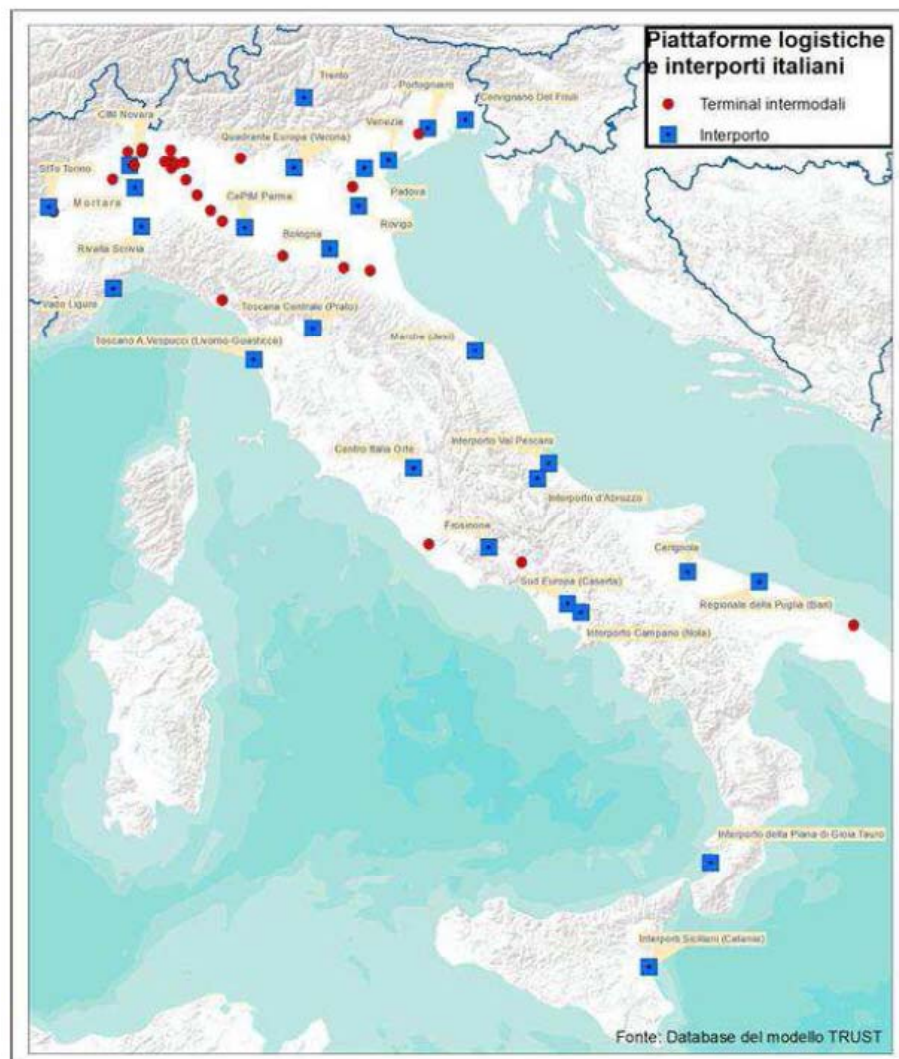


Figura 43 - Localizzazione interporti e piattaforme logistiche italiane
Elaborazione su dati fonti multiple

(da Piano nazionale della Portualità e della Logistica, 2015)

Gli interporti sono insiemi di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto.

Sono strutture complesse, che comprendono non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature e altro).

Gli interporti integrano le attività connesse al transito delle merci con quelle relative alla lavorazione e al *warehousing*.

L'Abruzzo dispone di due interporti abbastanza vicini

Il Piano nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 ha individuato 10 azioni prioritarie.

Queste azioni sono elencate alla pagina seguente, con l'indicazione dell'intensità dell'impatto sui diversi settori del trasporto marittimo delle merci.

· Impatto delle Azioni di Piano sui singoli segmenti di trasporto marittimo.

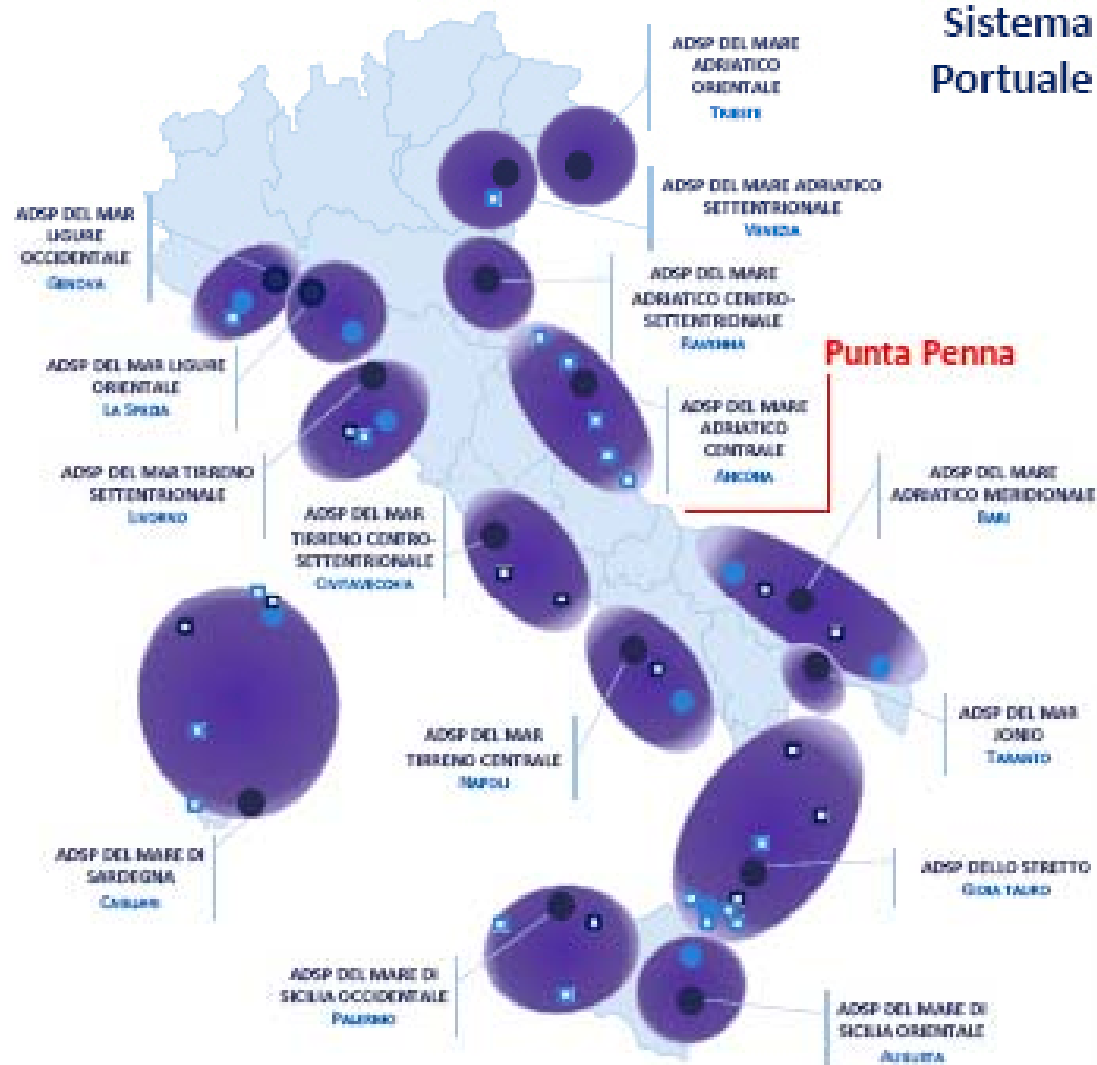
#	AZIONE	IMPATTO							
		Container Gateway	Container Transhipment	Rinfuse Liquide	Rinfuse Solide	General cargo	Ro-Ro	Pax	Crociere
1	Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale								
2	Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori								
3	Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra								
4	Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche								
5	Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri								
6	Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana								
7	Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti								
8	Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali								
9	Avvio di un processo di monitoraggio, pianificazione e promozione della portualità e della logistica italiana								
10	Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana								

LIVELLO DI IMPATTO



La riorganizzazione

Le Autorità di Sistema Portuale



Porti di rilevanza economica nazionale

- Porto sede di Autorità di Sistema Portuale
- Altro porto già sede di Autorità Portuale
- Altro porto di rilevanza economica nazionale
- Altro porto incluso nel Sistema Portuale
- Sistema Portuale

(fonte: MIT, Ministero Infrastrutture e Trasporti)

IL PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT)

Incerta specializzazione e primato Ortona

**Offerta: Punta Penna porto delle rinfuse e
Autoporto San Salvo**

**Domanda: Autostrade del Mare e Sud Est
Med**

II PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI della REGIONE ABRUZZO

“ 5.5.2. L’offerta in Abruzzo

Dal sistema portuale abruzzese **non emerge ancora con grande chiarezza**

la matrice d’integrazione funzionale tra i diversi scali marittimi. Le

specializzazioni nei differenti comparti, seppur in via di definizione, caratterizzano i porti ma non ne condizionano univocamente l’uso.

... A partire dalle previsioni del Quadro di Riferimento Regionale (2000), le dominanti funzionali che vengono riconosciute per ciascun porto, seppur in maniera indicativa, sono sinteticamente ripartite secondo uno **schema che associa possibili usi a porti o raggruppamenti di porti, senza tuttavia cadere in logiche rigidamente monosettoriali.**

peschereccio : Giulianova

passengeri : Pescara

turistico : Marina di Pescara e Vasto

commerciale : Ortona e Vasto “Punta Penna” ...”

(report Infrastrutture, file F_00_04_U_RL_01_1.pdf, pag. 268, dicembre 2010)

“Tra i quattro porti abruzzesi **emerge un netto primato di Ortona** nella dotazione di **accosti**, sia in numero che in lunghezza complessiva, vantando un divario rispetto agli altri porti di circa il 30%. **Le TSL (Tonnellate Stazza Lorda)** sono più che doppie di quelle di Vasto che presenta la maggior superficie dei **piazzi per le merci**.

Il **servizio container** viene svolto **unicamente nel porto di Ortona** al quale si affianca **quello di Vasto per servizi RO/RO e merci in colli**. I porti della provincia di Chieti risultano alternativamente emergenti anche per **l’asservimento ferroviario** degli accosti e per la dotazione di **attrezzature per l’arredamento meccanico** (Punta Penna).

Non diversamente si registra sul fronte dello **stoccaggio** e della **movimentazione** delle merci: **l’unico porto in grado di esprimere una capacità di immagazzinamento è il porto di Ortona** al quale si affianca quello di Pescara attrezzato di silos. Non passa inosservata l’assoluta incapacità da tutti i porti abruzzesi, nel fornire un qualunque tipo di servizio di immagazzinamento refrigerato. ...” (report Infrastrutture, file F_00_04_U_RL_01_1.pdf, pag. 269, dicembre 2010)

OFFERTA DI SERVIZI	Giulianova	Ortona	Pescara	Vasto	Valori medi Italia
Numero Accosti	4	6	12	4	7,39
Lunghezza Complessiva Accosti (m)	1.259	1.807	2.537	1.500	1.807,61
T.S.L. massimo consentito		33.000	3.000	15.000	73,68
Passeggeri	0	3	2	2	1,75
Prodotti Petroliferi	0	1	1	1	0,89
Altre merci Liquide	0	3	1	2	0,71
Merchi Secche alla Rinfusa	0	4	1	2	1,49
Merchi in Colli	0	3	1	2	1,16
Container	0	2	0	0	0,72
RO/RO	0	3	0	1	1,17
Altre Merci	0	4	1	2	1,56
Pescato	3	2	4	2	1,49
Diporto	1	0	2	0	0,98
Mezzi di Servizio	0	1	1	2	0,83
Ormeggio Navi Militari	1	3	0	0	0,66
Accosti dotati di arredamento meccanico	0	0	0	2	2,57
Numero di Binari Ferroviari	0	2	0	0	1,58
Superficie dei Piazzali per le merci (mq)	27.200	29.000	12.000	30.000	121.739,81
Capacità Magazzini Frigoriferi (mc)	0	0	0	0	4.885,15
Capacità altri Magazzini (mc)	0	21.000	0	0	31.553,85
Capacità Silos (mc)	0	3.000	1.200	0	11.902,60
Stato generale delle strutture del porto	buono	sufficiente	buono	sufficiente	

I porti abruzzesi nel contesto nazionale: confronto tra le principali caratteristiche tecniche

(Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - 2003)

II PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI della REGIONE ABRUZZO

AUTOSTRADE DEL MARE:

drenare con il cabotaggio marittimo quote sempre più consistenti della domanda complessiva di trasporto dalla strada

“... si profila per la portualità della Regione Abruzzo un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente, e di feeder per i porti di Gioia Tauro e di Taranto. “

adeguare il sistema d'accesso viario e ferroviario ai porti regionali

potenziare il sistema portuale: infrastrutturazione e specializzazione funzionale dei singoli porti per l'attracco, il banchinamento, i fondali e le attrezzature portuali.

Per il porto di Punta Penna 3 prospettive:

→ **Autostrade del Mare**, alimentate dal polo industriale dell'area

→ **Collegamenti mediterranei**

→ **Integrazione con l'Autoporto di San Salvo**, per una piattaforma logistica

Il porto di Vasto → porto di interesse regionale.

“... in ragione dei suoi fondali, ... per un opportuno sviluppo portuale ... tra Ancona e i porti pugliesi mettendosi **al servizio di uno sviluppo industriale ormai significativo su scala nazionale**”.

Specializzazione → **movimentazione di merci rinfuse.**

Le attuali banchine risultano sottoutilizzate per il traffico commerciale → recupero delle potenzialità ancora inesprese .

le criticità da superare:

- **insufficienza di spazi in banchina** per la movimentazione delle merci;
- **ridotti fondali** con problemi di pescaggio per navi di grosso tonnellaggio;
- **sovrapposizioni di funzioni** all'interno dell'area portuale (turismo, traffico merci, pesca);
- **assenza di attrezzature idonee** per la movimentazione delle merci;
- **insufficienti collegamenti** al sistema ferroviario e autostradale.

Sarebbe opportuno fare **l'allargamento della banchina di riva**, la sistemazione **della viabilità interna** all'area portuale, la **razionalizzazione delle aree e funzioni** del porto, **un efficiente collegamento delle banchine portuali con il sistema infrastrutturale** ed in particolare con l'Autoporto di San Salvo.

Il porto di Vasto: porto di interesse regionale Specializzazione → movimentazione di merci rinfuse

“La **Rete Autostrade del Mare (RAM S.p.A.)** nel suo MasterPlan ha individuato quale **ulteriore vocazione per il porto di Vasto quello di "Casello del Mare" per servizi di Tipo Ro - Ro**, ciò in ragione **della presenza di un'ampia banchina di riva** e dell'ampliamento a mare della banchina di Levante, che all'epoca appariva garantita dal finanziamento in capo all'APQ n° 14.

Tuttavia **quest'ultima previsione appare superata** sia dalle ultime **decisioni assunte dal Consorzio COASIV**, competente per la realizzazione delle opere in capo all'APQ 14, che **soprattutto dall'indirizzo regionale che prevede di concentrare sul porto di Ortona le attività di trasporto intermodale (container) e multimodale (Ro – Ro) .”**

(PRIT Report n. 5 Infrastrutture, TOMO 2: La domanda di mobilità sul territorio abruzzese, pag. 365, dicembre 2010)

II PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI della REGIONE ABRUZZO

L'AUTOPORTO/PIATTAFORMA LOGISTICA DI SAN SALVO

L'infrastruttura in oggetto è nell'area più industrializzata della regione, a ridosso del porto di Vasto.

“Ad oggi l'infrastruttura ha **goduto dei finanziamenti** derivanti dalla L. 64/86, prima e seconda annualità, e dal F.A.O. 94/96 **per la realizzazione** delle seguenti opere:

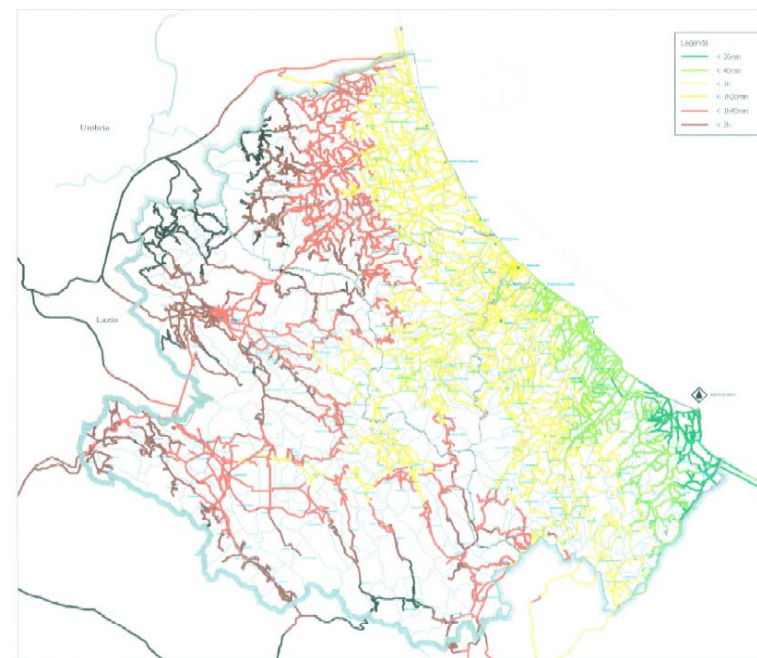
- costruzione dell'avamposto con la realizzazione di un **primo parcheggio**;
- **collegamento tra autoporto e autostrada A/14** all'altezza del casello di Vasto sud mediante svincolo sulla S.S.650 (fondo Valle del Trigno);
- costruzione **piazzale, strade interne ed opere accessorie**;
- realizzazione **palazzina uffici, torri faro, reti tecnologiche e relativi impianti.**” (REGIONE ABRUZZO-PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI : IL TRASPORTO MERCI ED IL SISTEMA LOGISTICO, pag.3, *trasporto_merci.pdf*) (*)

Opere previste:

- completamento IV lotto funzionale comprendente la realizzazione di **due magazzini, officine, autolavaggio, distributore carburanti, barriera controllo accessi, completamente edificio per uffici**;
- realizzazione di ulteriore **sei magazzini destinati a deposito, stoccaggio e lavorazione merci**;
- **infrastrutturazione dell'area** di pertinenza dei nuovi **magazzini ed attrezzature per la movimentazione e lavorazione** delle merci;
- realizzazione del **collegamento ferroviario dell'autoporto con il porto di Vasto e l'area industriale di Vasto-San Salvo.**

(REGIONE ABRUZZO-PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI : IL TRASPORTO MERCI ED IL SISTEMA LOGISTICO, pag.4, *trasporto_merci.pdf*)

Anche nel settore del trasporto merci è necessario definire il lay-out di un moderno sistema di logistica integrato regionale e delle relative gestioni, anche attraverso l'implementazione di una **banca dati**.



Carta delle **isocrone dal porto di Vasto** (le maggiori vicinanze sono in verde (fino a 40 minuti) e in giallo (fino a 1 ora e 20 minuti). Purtroppo **non è stato considerato il versante molisano vicino al porto.**

(*) *Attualmente nel sito, non segnalato, risulta solo un parcheggio non servito . “...[i capannoni sono stati svuotati di tutto il materiale ferroso, i quadri elettrici sono stati smontati così come i solai] l'autoporto è solo ricettacolo di rifiuti...[si ipotizza] di riconvertire il centro di smistamento in una sorta di ostello-villaggio per gli autotrasportatori,” (Paola Calvano, VastoWeb, 2016)*

II PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI della REGIONE ABRUZZO

L'AUTOPORTO/PIATTAFORMA LOGISTICA DI SAN SALVO

Il *downgrading* dell'Autoporto di San Salvo è più chiaro, se si confronta l'ipotesi dell'ostello per autotrasportatori con la configurazione progettuale originaria del PRIT:

“L'area prescelta, al centro dell'agglomerato principale di S. Salvo, è in fregio alla A-14 “Adriatica”, in prossimità dell'incrocio della medesima con la Fondo Valle Trigno. Ad opera completata l'autoporto risulterà costituito dalle seguenti funzioni e svolgerà i seguenti servizi:

Parcheggi per mezzi pesanti per circa 30.000 mq;

Servizi all'uomo ed uffici 400 mq.;

Assistenza tecnica 600 mq;

Stoccaggio merci 1.200 mq;

Collegamento con la principale arteria di **comunicazione nazionale**.

Su iniziativa del Consorzio Industriale di Vasto **sono stati ad oggi realizzati già n. 3 lotti funzionali** ed è in via di completamento l'appalto del IV lotto funzionale dell'intervento (a valere su un finanziamento CIPE di Lire 7 miliardi).

Con la realizzazione del IV lotto funzionale si è addivenuto alla decisione di operare una sostanziale revisione progettuale con relativa modifica del lay-out, imposta dalla considerazione che l'autoporto deve svolgere la funzione prevalente di **centro merci**, all'interno del quale trasferire le **attività aziendali di magazzinaggio, inscatolamento, confezionamento ed etichettatura nonché di spedizione merci**.

La necessità di rispondere ai nuovi orientamenti emersi nel mondo del trasporto, ed in generale, della logistica delle merci, confermate anche dalle indagini sul campo operate dal Consorzio Industriale di Vasto ha reso necessario una ridefinizione della tipologia delle funzioni da ospitare all'interno dell'infrastruttura autoportuale e conseguentemente anche la distribuzione delle stesse all'interno delle aree attualmente disponibili.

La realizzazione in via di completamento riguarda **due magazzini, un'officina, un autolavaggio, un distributore di carburanti, una barriera di controllo degli accessi, oltre al completamento dell'edificio destinato ad uffici**. Sono state adeguate anche **le reti dei sottoservizi, i piazzali e le strade di 362 circolazione interna, oltre che la recinzione dell'intera area e i raccordi viaria alla F. V. Trigno**.

Fuori dal perimetro utilizzato vi è un'area, attualmente di proprietà del Consorzio, nella quale potrà in futuro allocarsi, eventualmente, **il raccordo ferroviario**, per rendere così funzionale la **piattaforma logistica Inland**, non appena le condizioni di mercato la renderanno economicamente vantaggiosa (occorre prevedere una **verifica trasportistica ed economica** al pari di quella indicata per il raccordo ferroviario al porto di Vasto). In tal caso detta piattaforma andrà funzionalmente collegata alla rete nazionale ferroviaria ed al porto di Vasto.”

(PRIT Report n. 5 Infrastrutture, TOMO 2: La domanda di mobilità sul territorio abruzzese, pagg. 380-382, dicembre 2010)

SCHEMA

Bacino servito
(grigio sfumato)

Cluster porti
interessati
(area colorata)

Collegamento
(port to port)

Figure 2-4 Map of the MoS potential corridor 1 (South Adriatic- Italian & Ionian Sea/ West Greece port clusters)



I problemi delle Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare, avviate tra gli anni '90 e i primi del 2000, si propongono di «ottimizzare le catene di trasporto migliorandone l'efficienza economica, ambientale e sociale» (Isfort, *Autostrade del Mare*, 2014).

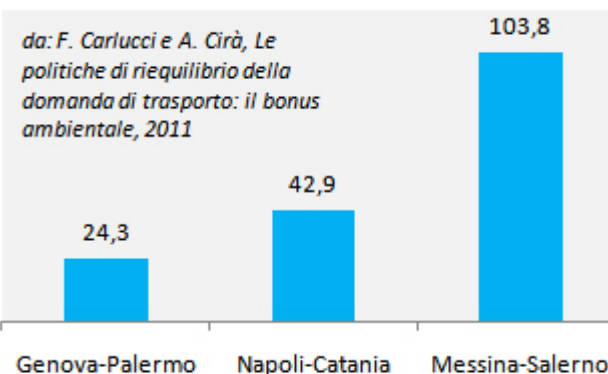
Trasferiscono sul mare una parte del traffico pesante su strada per ridurre le diseconomie esterne:

1. Inquinamento (soprattutto CO2)
2. Usura delle infrastrutture stradali
3. Minore sicurezza
4. Congestione del traffico

Un percorso nazionale fatto su strada e su nave (combinato mare) costa, per l'impresa di trasporto, più del corrispondente percorso *Tutto Strada*, in ragione della distanza e di altri fattori. Per questo è presente quasi esclusivamente quando è obbligato (collegamento con le isole).

Per la collettività, se si calcolano anche le diseconomie esterne, il combinato costa meno.

% costi in più del Combinato Mare rispetto al TuttoStrada



La struttura dei costi tra *Tutto Strada* e combinato riduce il controllo dell'impresa di trasporto, aumenta quello di altri soggetti imprenditoriali. Disincentivando il passaggio al combinato mare.

ripartizione dei costi per operatore delle soluzioni alternative di trasporto

Operatore	Tutto strada	Combinato terrestre	Combinato marittimo
Impresa di trasporto	57%	19%	5%
Impresa terminalista	0%	11%	25%
Altri costi controllati da altri soggetti/imprese	43%	70%	70%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati MDS Transmodal, 2013

I problemi delle Autostrade del Mare

Per rendere competitivo il combinato mare rispetto al *Tutto Strada* servirebbero diversi interventi:

Collegamento diretto **Autostrada-Porto**

Aree e piazzali per mezzi *non semoventi*

Autoparchi per procedure amministrative

Terminal dedicati

Ecobonus per favorire i **carichi non accompagnati**

Sportelli unici per le pratiche amministrative e **ITS** (*Intelligent Transportation Systems, v. progetto Easy Connecting*)

Rinnovamento del **parco natanti**

Studio delle condizioni **per percorsi con scali intermedi e percorsi circolari**

(cfr. CIELI, Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata, *Analisi strutturale del trasporto combinato marittimo e proposte di potenziamento*, 2011)

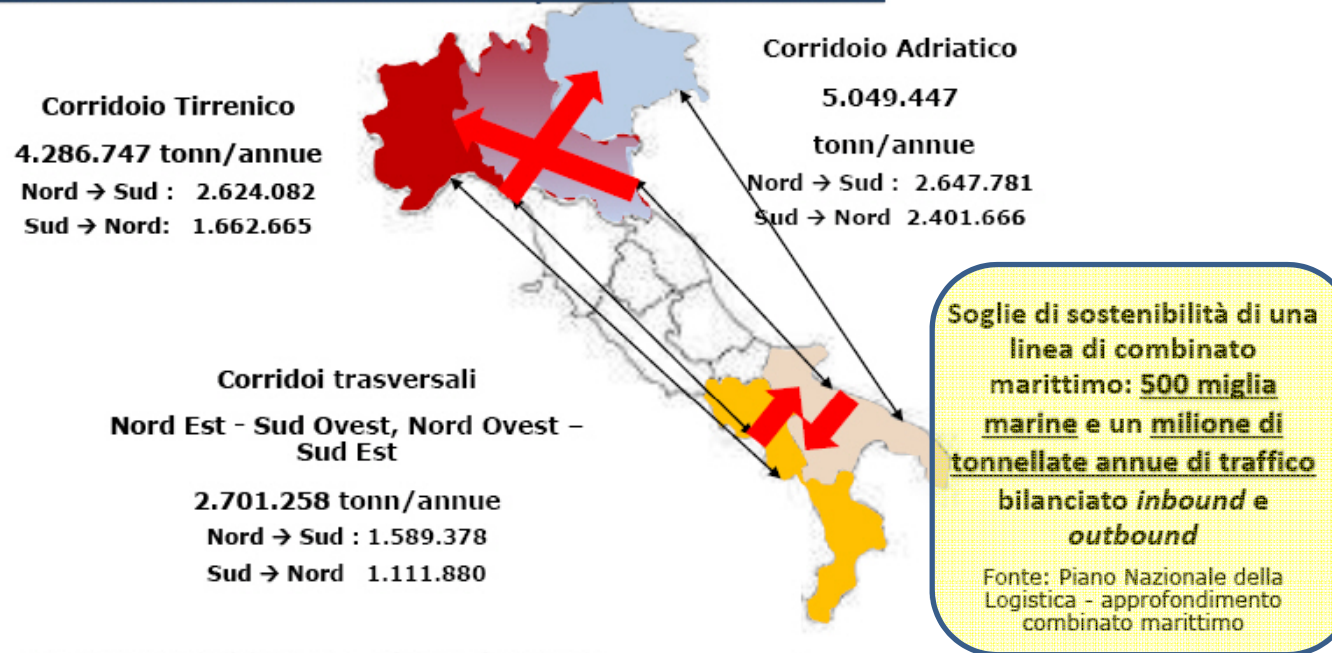
I problemi delle Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare per il porto di Punta Penna non sono senza problemi.

La soglia di sostenibilità di una linea Ro-Ro parte da 500 miglia marine, pari a ca. 900 km. Non raggiungibile dal centro del bacino adriatico, se non come scalo intermedio di un percorso più lungo. (v. anche *Analisi strutturale del trasporto combinato marittimo e proposte di potenziamento*, MIT, 2011, pag. 216).

Più interessante, ma da verificare, la prospettiva di una crescita dell'export delle imprese dell'area abruzzese nei paesi Mediterranei.

oltre 12 milioni di tonn. annue sufficienti per attivare 4 linee Ro-Ro



Fonte: Autostrade del Mare 2.0, Isfort-Conffcommercio

IL PORTO

Configurazione, capacità di traffico e programmi di espansione

Il movimento merci e le prospettive

Il porto di Punta Penna: configurazione attuale



Accosto A, destinato al traffico di prodotti liquidi.

Accosti B1 e B2, destinati al traffico di prodotti solidi;

Accosto C, destinato al traffico Ro-Ro (Roll on – Roll off), con ormeggio di punta.

Il porto presenta attualmente anche una piccola darsena dedicata al traffico delle imbarcazioni da diporto (circa 100 imbarcazioni), nel molo di Ponente, e un terminale per navi da pesca, nel molo di Levante.

Porti principali o maggiori: i porti che, annualmente, movimentano **più di un milione di tonnellate di merce e/o più di duecentomila passeggeri** (direttiva europea n. 2009/42/Ce).

La legge del 28.1.1994 n. 84 ha riclassificato i porti : Categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare; **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 od interregionale.**

Le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla Categoria II, classe I, II e III e l'appartenenza di ogni scalo alle classi medesime sono determinate da: **Grandezza del traffico e delle relative componenti; Caratteristiche operative degli scali; Livello di efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra.**

Per essere istituita una **Autorità Portuale** è necessario che il porto nell'ultimo triennio abbia registrato un **volume di traffico merci non inferiore a 3.000.000 di tonnellate annue** (sole merci secche quindi al netto dei liquidi) o 200.000 TEU.

Il porto di Punta Penna: capacità produttiva

ATTUALE CONFIGURAZIONE

“ nel presente studio si sono considerati i **seguenti volumi di traffico annuale** per le diverse tipologie:

- Prodotti solidi 128 navi / anno
- Prodotti liquidi 64 navi / anno
- Ro-Ro 20 navi / anno “ (COASIV – PRG Porto di Punta Penna – Studio di operatività portuale, 2007)

“Dai risultati presentati, si può concludere che **il porto, nella attuale condizione e nelle attuali condizioni di traffico, può sopportare un raddoppio dei traffici attuali (+100%) senza presentare rilevanti fenomeni di code**, essendo inferiore ad un’ora il tempo medio di attesa delle navi per avere accesso al porto.”
(COASIV – PRG Porto di Punta Penna – Studio di operatività portuale, 2007, pag. 11)

Co.A.S.I.V.

Piano Regolatore Portuale - 2007

Movimento navi

anno	navi
2008	214
2009	146
2010	160
2011	164
2012	138
2013	196
2014	170
2015	133
2016	137

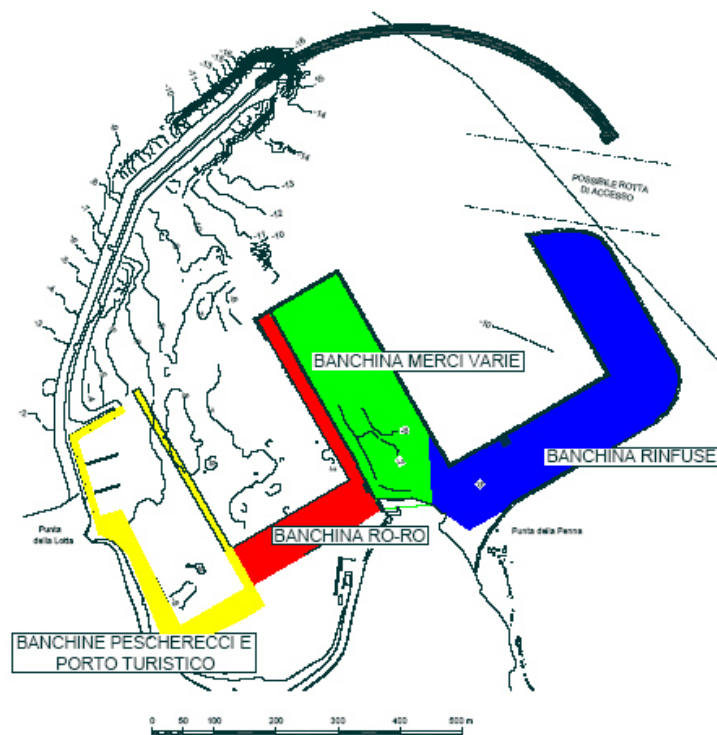


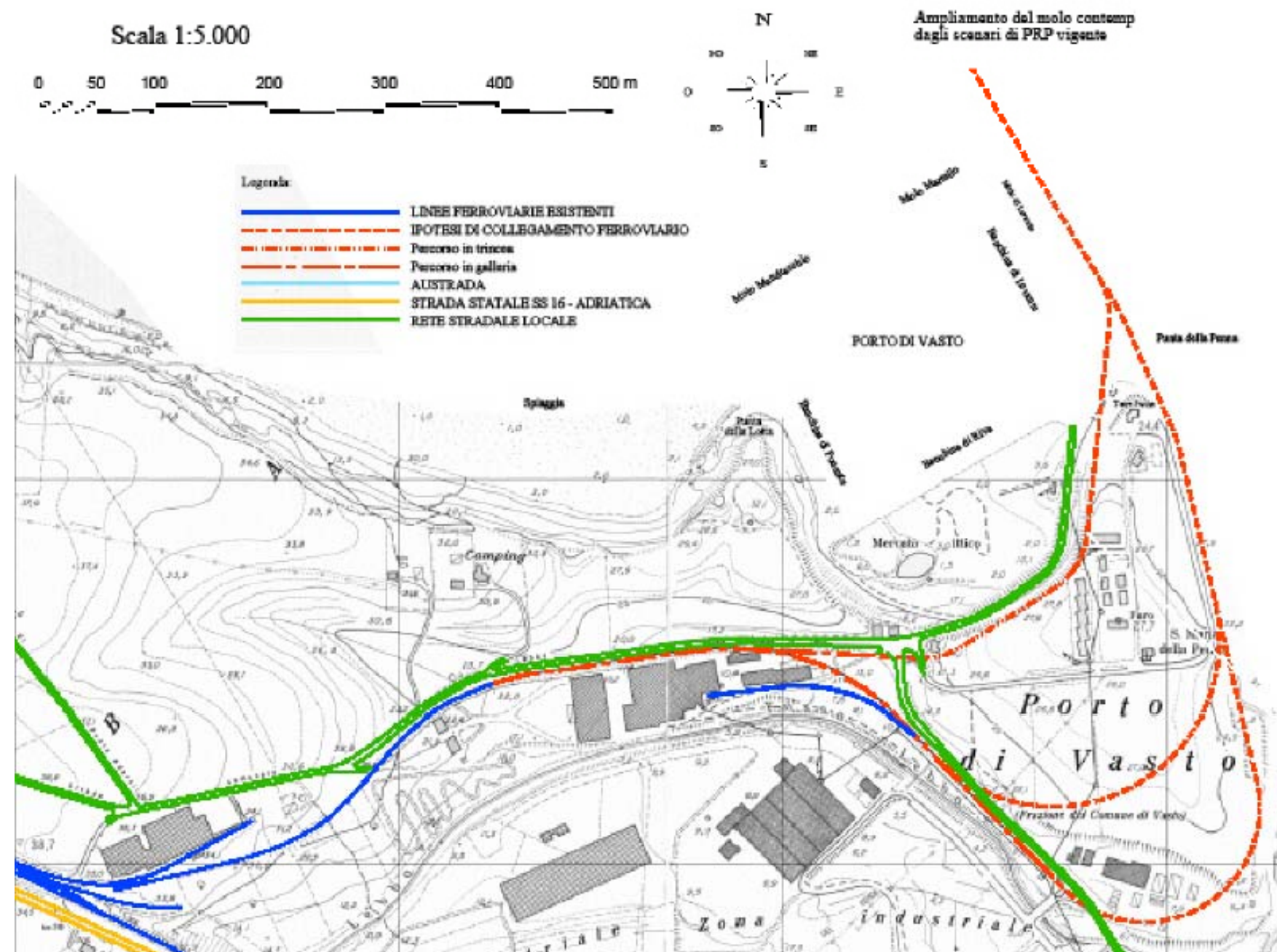
Figura 4.1. Schema di una delle possibili configurazioni portuali in fase di progetto.

NUOVA CONFIGURAZIONE

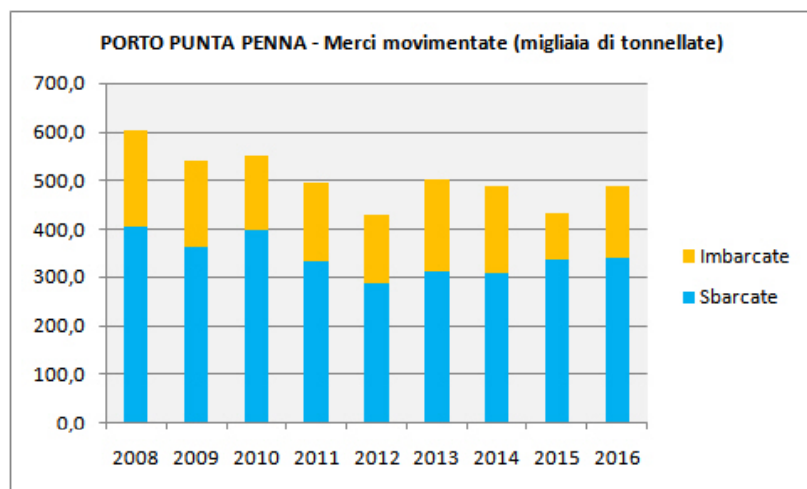
“Considerando che **attualmente nel porto vengono imbarcate e sbarcate circa 700.000 t** di prodotti ogni anno, si può dedurre che la **nuova configurazione può sostenere 3 volte il traffico attuale** e quindi anche se **in futuro si dovesse superare la soglia di 2.000.000 t/anno** il sistema portuale è in grado di operare senza incorrere in fenomeni di attese.

Si precisa che **ulteriori incrementi futuri** dei volumi di traffico sono possibili definendo delle banchine a destinazione ibrida, in cui diversi tipi di traffico sono possibili. Volutamente non si sono tenuti in considerazione scenari con accosti ibridi in questa fase progettuale, ma bensì ogni accosto è dedicato ad un singolo tipo di traffico.” (COASIV – PRG Porto di Punta Penna – Studio di operatività portuale, 2007, pag. 24)

Il porto di Punta Penna: ipotesi interventi del Piano Regolatore



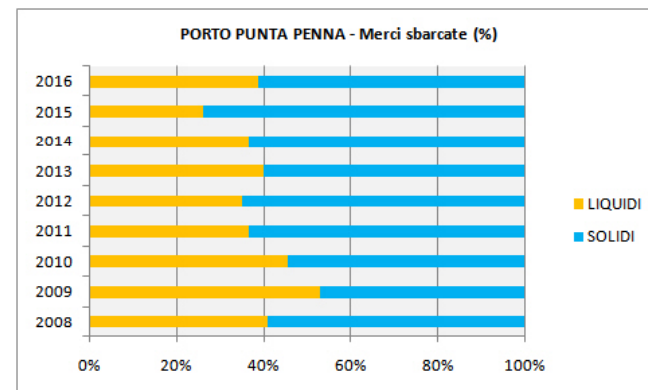
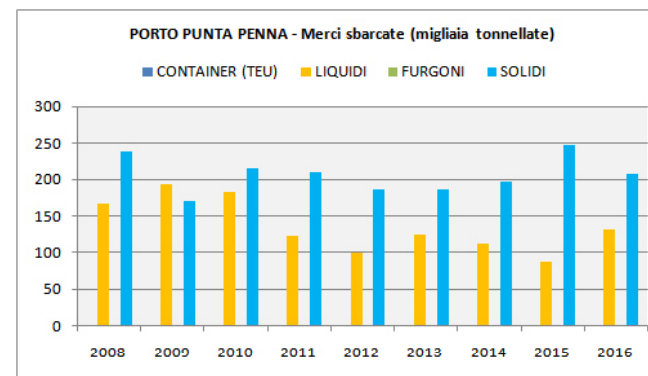
Il porto di Punta Penna: movimento merci



Fonte:
Elaborazion su
dati Capitaneria
di Porto

→ Tendentiale calo da circa 600mila tonnellate a circa 500mila.
Tra 2011 e 2016 si oscilla tra 400mila e 500mila

→ Più merci sbarcate (60% circa del totale) che imbarcate (40%)

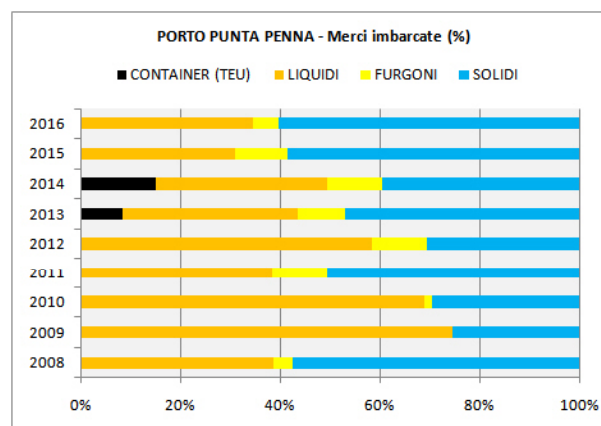
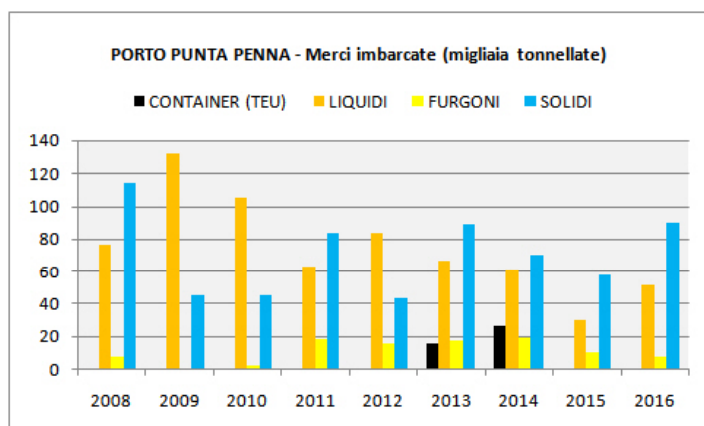


→ 2009-2012: nelle merci imbarcate prevalgono quelle liquide

→ 2013-2016: più merci solide che liquide

→ dal 2011 entrano negli imbarchi gli autoveicoli

→ si affacciano i containers

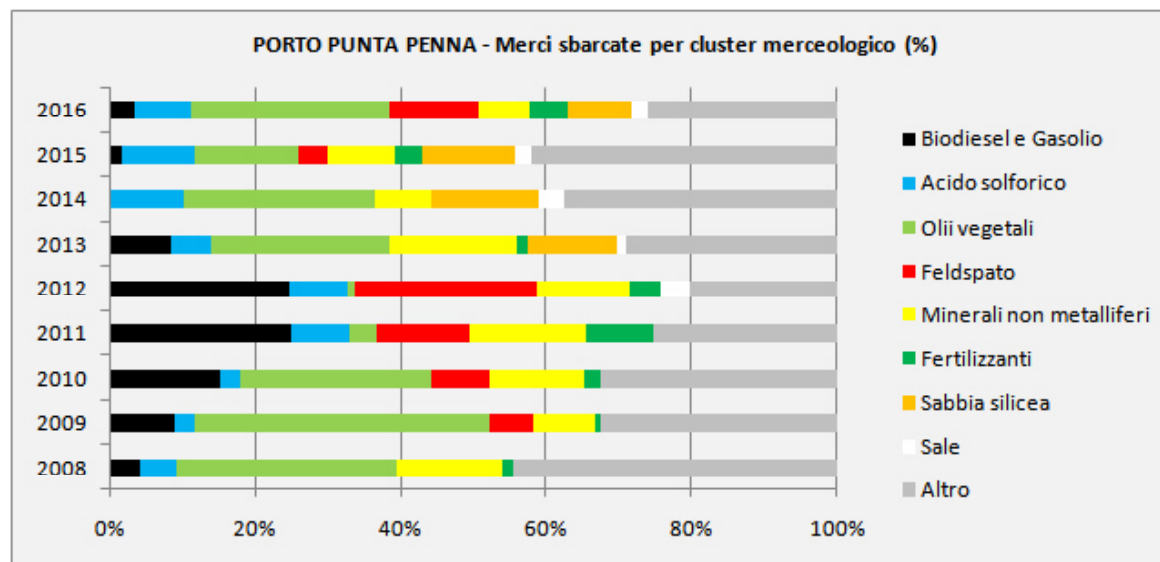
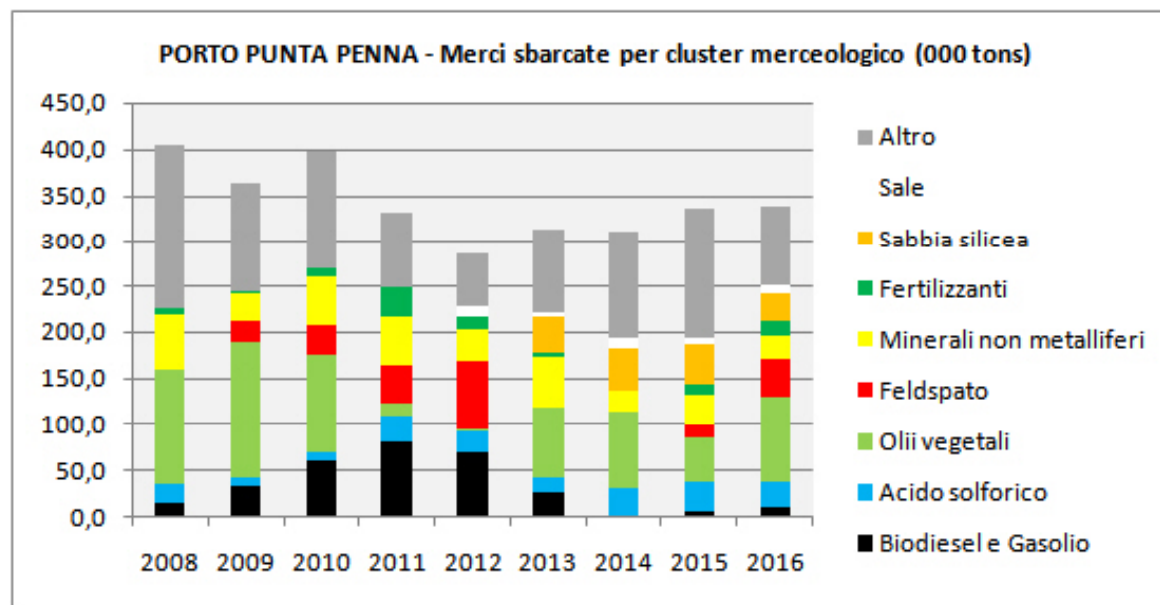


Il porto di Punta Penna: merci sbarcate per cluster di prodotti

→ Forte concentrazione su 8 prodotti o cluster di prodotti (due terzi circa degli sbarchi)

→ I prodotti-guida hanno avuto andamenti che si sono compensati

→ Il terzo residuo di sbarchi diversificati (Altro) è più erratico rispetto alla tendenza generale

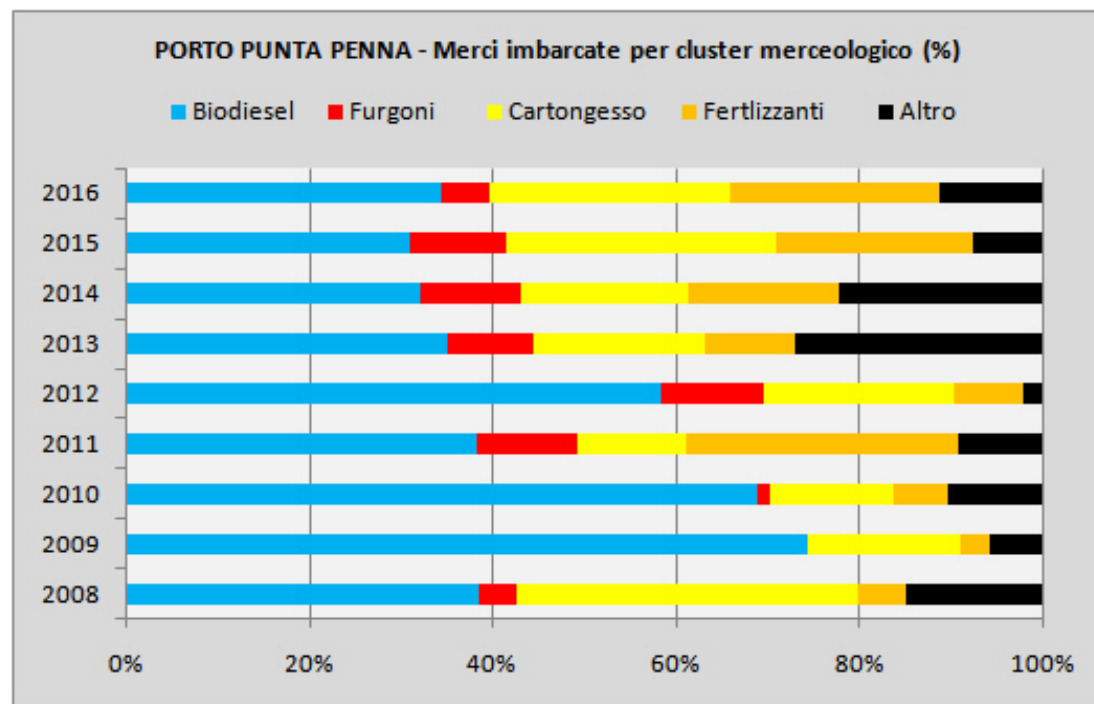
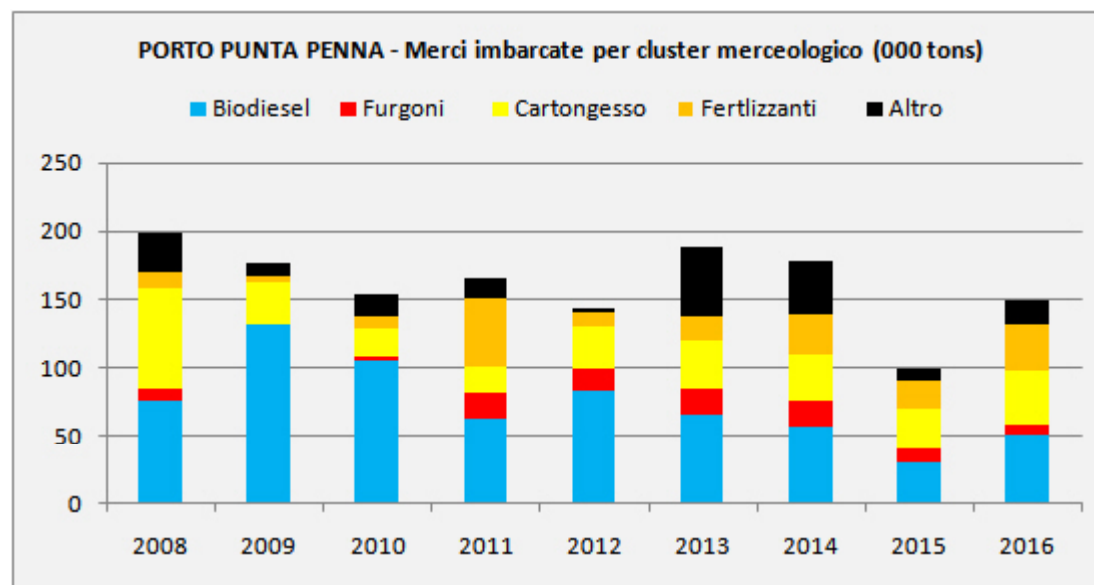


Il porto di Punta Penna: merci imbarcate per cluster di prodotti

→ La concentrazione sui 4 cluster-guida (biodiesel, autoveicoli, cartongesso, fertilizzanti) è quasi onnicomprensiva, raggiungendo l'80-90% del totale

→ Il biodiesel è prevalente, ma in netto calo lungo quasi tutto il periodo

→ Nel 2013 e 2014 il traffico del residuo misto (anche a mezzo containers) 'tira su' il volume degli imbarchi, altrimenti statici

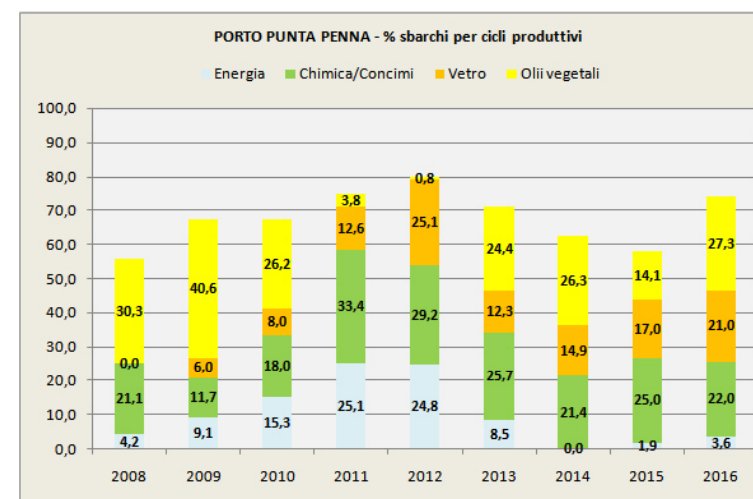
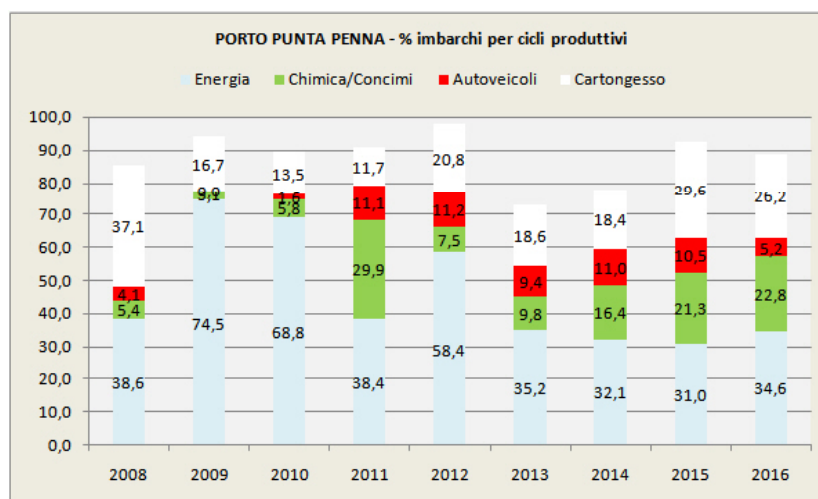
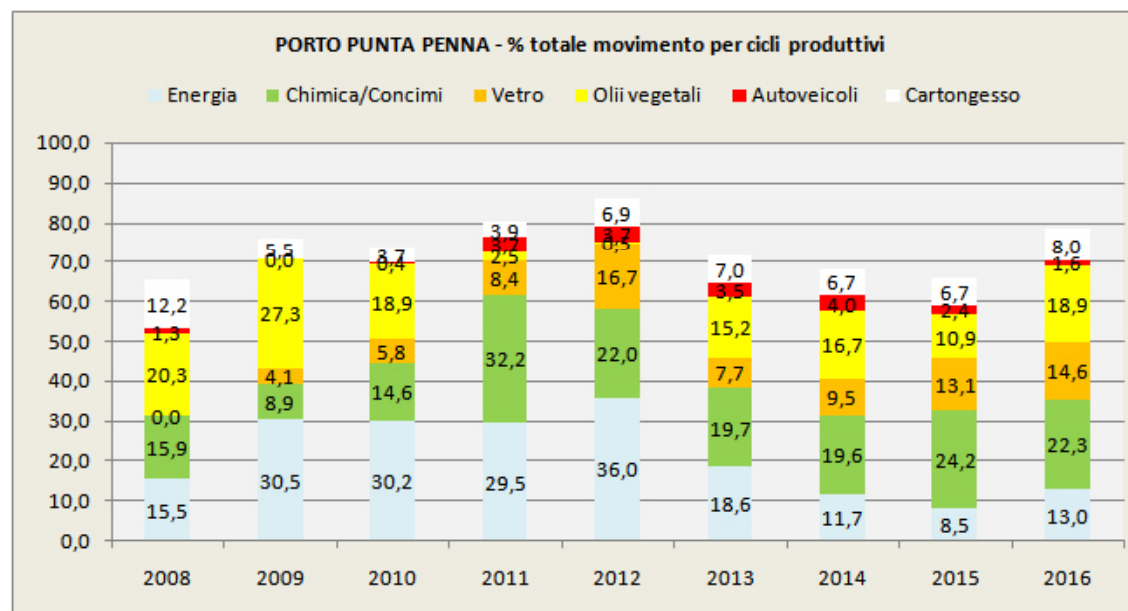


Il porto di Punta Penna: merci movimentate per cicli produttivi

L'intero movimento merci del porto è collegabile tra il 65% e l'85% a 6 cicli produttivi

Prevalgono i comparti energia, chimica/concimi e olii vegetali, presenza minore ma costante del vetro, autoveicoli e cartongesso

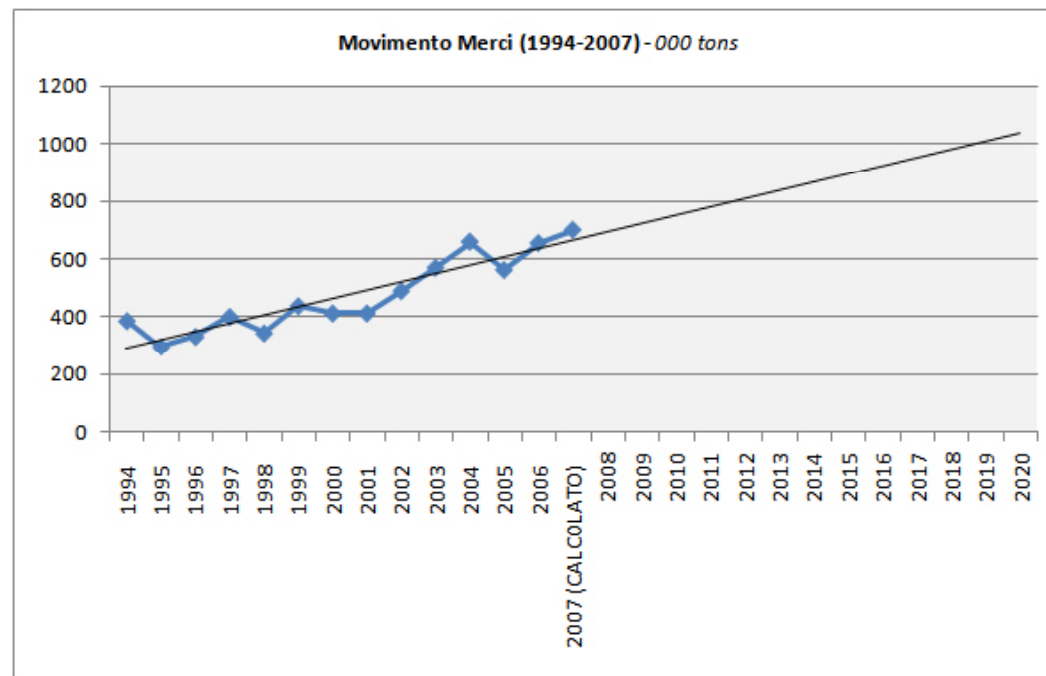
Mix bilanciati diversamente tra imbarchi e sbarchi: tra i primi si segnalano l'energia e il cartongesso, tra i secondi oli vegetali, chimica/concimi e vetro



Il porto di Punta Penna: merci movimentate negli anni

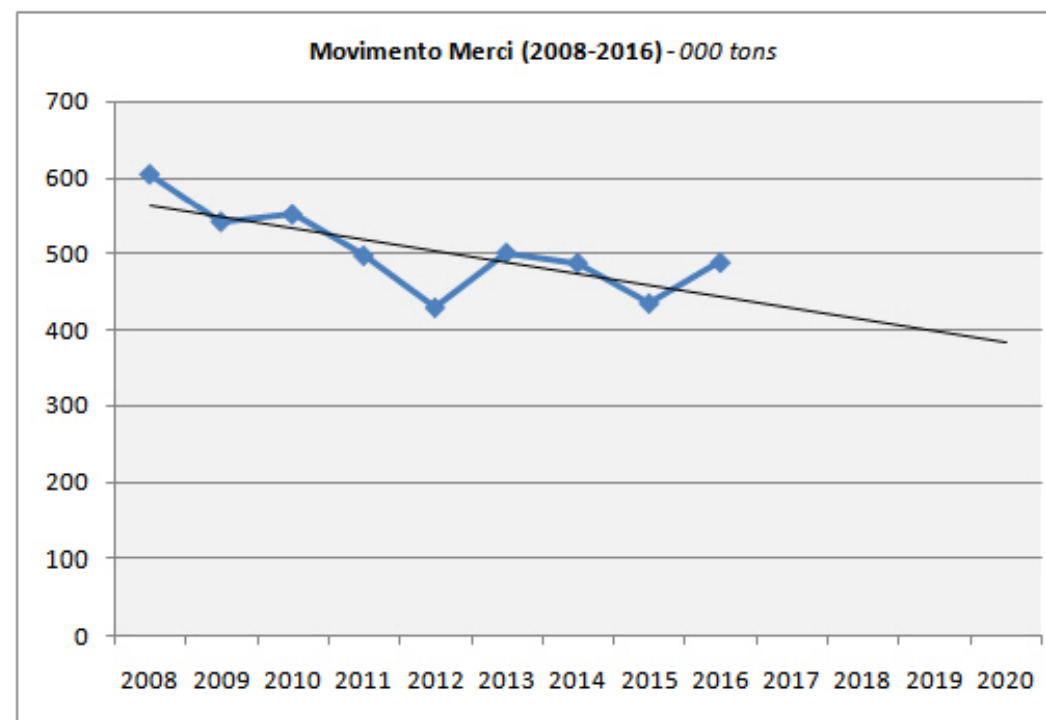
Al momento
dell'elaborazione del Piano
Regolatore Generale
1994-2007

*Fonte dati: (COASIV – PRP, Analisi dei traffici portuali e
Prospettive di sviluppo)*

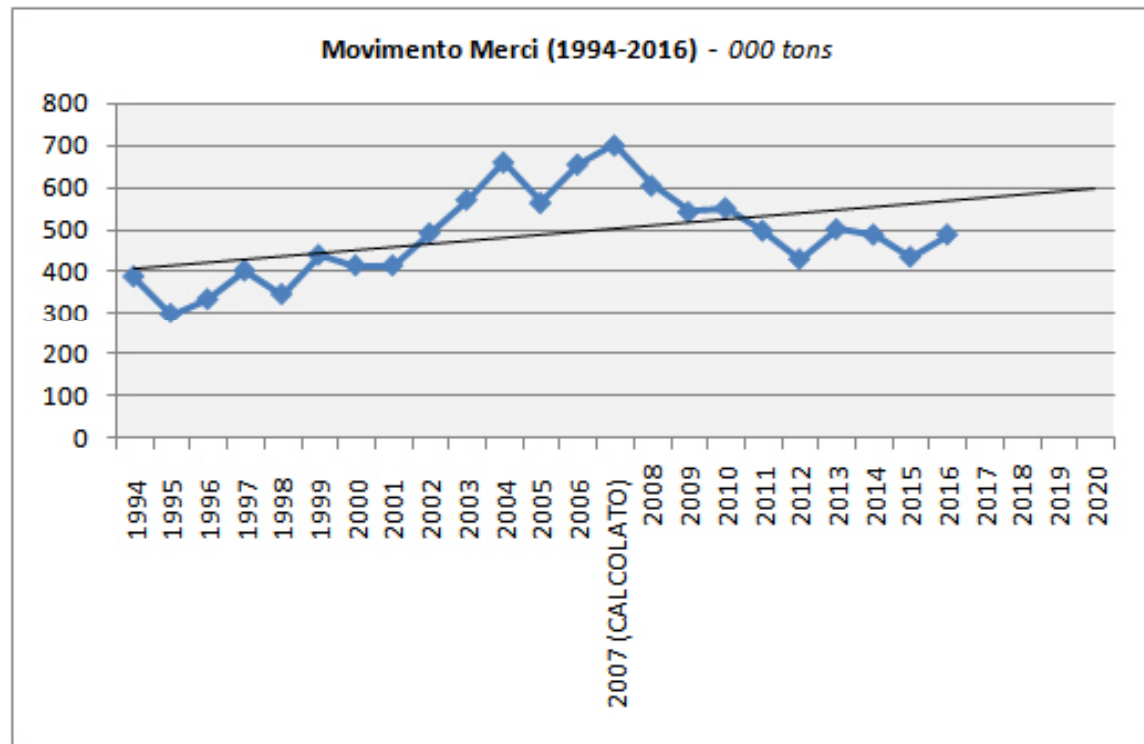


Negli anni successivi
2008-2016

Fonte: Elaborazione su dati Capitaneria di Porto



Il porto di Punta Penna:
merci movimentate
negli anni



Quali prospettive?

Con quali metodologie affrontare il problema?

QUALE PORTO ANDRÀ IN PORTO?

Gli scenari 'spiazzati' dei programmi pubblici

L'andamento calante dei traffici nazionali delle 'rinfuse'

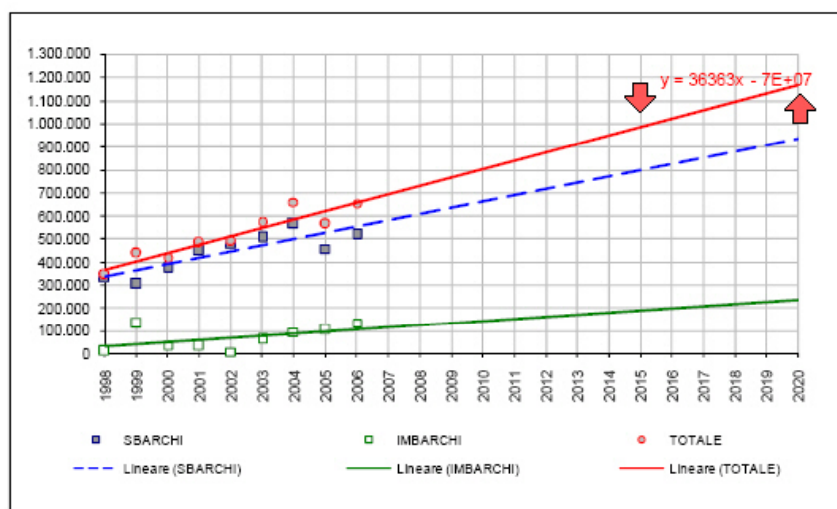
La rivisitazione della configurazione e della 'identità' del porto

Il porto di Punta Penna: le prospettive secondo il Piano Regolatore

“Il Porto di Punta Penna per la sua collocazione geografica e le potenzialità di interconnessione con le reti di collegamento terrestri sarebbe in grado di soddisfare le esigenze delle **Autostrade del Mare**. Si tratta quindi di lavorare per lo sviluppo di un asse longitudinale capace di saldare i mercati dell'Italia centrale al sistema portuale adriatico – settentrionale. **In questo caso Vasto può porsi non solo al servizio del bacino di utenza regionale, ma catalizzare i traffici di Lazio, Molise, Campania e alta Puglia aventi come destinazione il sistema portuale veneto e friulano. Le distanze chilometriche del “tutto – strada” sembrano suggerire l'esistenza di uno spazio di mercato per un collegamento di Autostrada del Mare capace di drenare traffico pesante lungo la direttrice stradale adriatica.**

Allo stesso modo, Vasto sembra in grado di **sostenere le relazioni con i mercati regionali più meridionale e in particolare con la sponda sud del Mediterraneo**. Tali relazioni si sviluppano lungo un asse longitudinale che è naturale prosecuzione della direttrice adriatica, all'interno della quale Vasto può giocare un ruolo di nodo scambio centrale. “

(COASIV – PRP, *Analisi dei traffici portuali e Prospettive di sviluppo*, pag. 8)



Scenario al futuro per il porto di Vasto: regressione lineare del volume delle tonnellate delle merci rinfuse al medio periodo (Elaborazione).

(COASIV – PRP, *Analisi dei traffici portuali e Prospettive di sviluppo*, pag. 39, frecce rosse aggiunte)

L'Autostrada del Mare Vasto – Nord est

“I flussi di traffico analizzati consentono di immaginare un servizio di linea con un porto del nord est, probabilmente Monfalcone, posto 25 chilometri a nord ovest di Trieste. Quattro ragioni inducono a guardare con interesse verso questa soluzione:

1. il collegamento Vasto - Monfalcone, se realizzato con il semplice “tutto – strada”, si sviluppa lungo un percorso di 725 chilometri. Un chilometraggio che supera abbondantemente “il minimo richiesto” dal mercato per scegliere il combinato stradamar rispetto alla sola veicolazione su gomma, minimo convenzionalmente fissato a 500 chilometri;
2. il collegamento marittimo con Monfalcone (circa 200 miglia marine) consentirebbe di scavalcare il nodo di Mestre, vero collo di bottiglia che obbliga i camion a code interminabili, prolungando oltremodo la durata del percorso interamente stradale e rendendo di conseguenza particolarmente conveniente l'opzione marittima;
3. Monfalcone, per piazzali e numero di parcheggi, presenta un layout portuale particolarmente adatto allo sviluppo delle Autostrade del Mare; esso inoltre, **con il vicino autoporto di Ferneti, metterebbe a disposizione dell'autotrasporto abruzzese un network di servizi collaudato e orientato verso il soddisfacimento di tutte le esigenze del trasporto su gomma**;
4. una volta giunti a Monfalcone, gli automezzi sbarcati si troverebbero vicino al confine con la Slovenia, nel cuore del Friuli Venezia — Giulia lungo l'A14 Trieste — Venezia e dunque ben collegati con i distretti produttivi veneti, in un arco territoriale che renderebbe possibile intercettare anche traffico “di ritorno”.

Nel caso gli ulteriori approfondimenti di contesto consigliassero una destinazione più meridionale rispetto a Monfalcone, il sistema veneto Chioggia/Venezia e il porto di Ravenna rappresenterebbero i naturali punti di riferimento, soprattutto in caso di traffico in parte orientato verso le regioni nord occidentali. “

(COASIV – PRP, *Analisi dei traffici portuali e Prospettive di sviluppo*, pagg. 8 e 9)

Le prospettive dei traffici marittimi nel Piano della Portualità

“ i traffici totali in tonnellate/anno espressi dalla portualità italiana sono sostanzialmente stagnanti da più di un decennio, con un bilancio complessivo nullo nei seppur diversi andamenti per segmento.” (*Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, pag. 156*)

“tenendo conto anche delle previsioni del DEF 2015, i **traffici marittimi totali saranno tendenzialmente nel 2020 di poco superiori ai valori del 2003**, corrispondenti in particolare ad un incremento delle tonnellate effettive (di circa il 9% rispetto ai valori del 2014. Tale scenario tendenziale, interpretabile come **linea di proiezione tendenziale di uno scenario as is ...**” (*Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, pag. 156*)

“... Si è quindi ritenuto opportuno procedere anche **con approfondimenti tendenziali per i segmenti di domanda** relativi al **Ro-Ro** (par. 3.1.2.1), al traffico **container** (par.3.1.2.2) ed al traffico **crocieristico** (par. 3.1.2.3).” (*Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, pag. 156*)

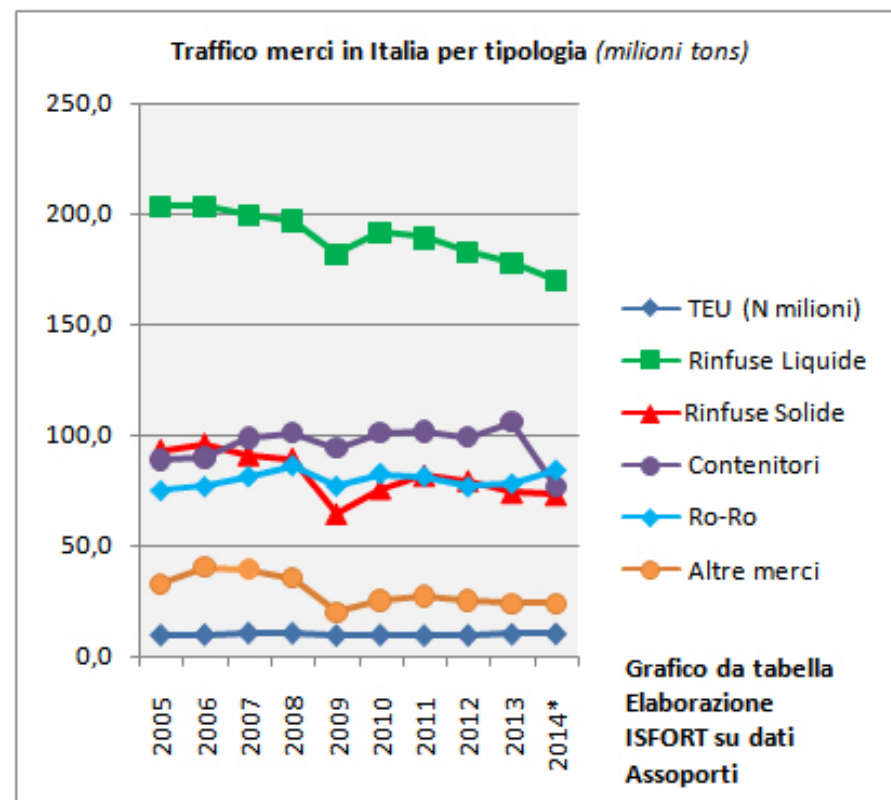


Grafico da tab. Isfort-Confcommercio, Sviluppo dell'intermodalità, 2015, pag. 7

TEU: Twenty foot Equivalent Unit, 21,6 tons

Il porto di Punta Penna: le prospettive del movimento merci

Il mix di merci movimentate nel porto di Punta Penna è molto specifico:

→ allo stato non è possibile dire se sul calo tendenziale dell'ultimo decennio abbia operato un **effetto struttura** positivo, nullo o negativo (quest'ultima ipotesi, ma da dimostrare) e ancor più problematico è l'esame delle prospettive

Parola d'ordine: imprevedibilità

→ **Scenari macroeconomici imprevedibili.** La crisi economica dal 2007 ha reso poco affidabili le previsioni di domanda, ancorate a previsioni di aggregati macroeconomici stabili

→ La **diversa velocità di crescita delle aree geografiche** del mondo ha creato nuove opportunità di traffico, (es. Paesi del BRICS, Est Europa, sponda Sud del Mediterraneo) di non facile "cattura" da parte dei porti italiani

→ **Scenari geopolitici e sociali che influenzano** lo sviluppo delle relazioni con la **sponda Sud del Mediterraneo**

→ Le grandi **variazioni di flussi** di traffico nei nodi portuali e su numerose direttrici **dipendono in buona parte dalle scelte e dalle strategie degli operatori di settore** (compagnie marittime, terminalisti, autorità portuali). Questo è **ancor più vero per i singoli cluster portuali e per i piccoli porti**

→ Anche lato terra **le scelte industriali e logistiche degli operatori di settore** contribuiscono a determinare i traffici portuali

Per ridurre l'incertezza

→ **Puntualizzare le prospettive**, le strategie industriali, le esigenze e le ricadute sulla domanda di trasporto marittimo **degli attuali 'grandi utenti'**

→ **Studiare un bacino di imprese di produzione**, anche oltre lo stretto intorno dell'area industriale Vasto-San Salvo, per capire attraverso quali nodi si muovono le merci in import e export su tratte marittime internazionali e se (e a quali condizioni) c'è potenziale di nuova domanda

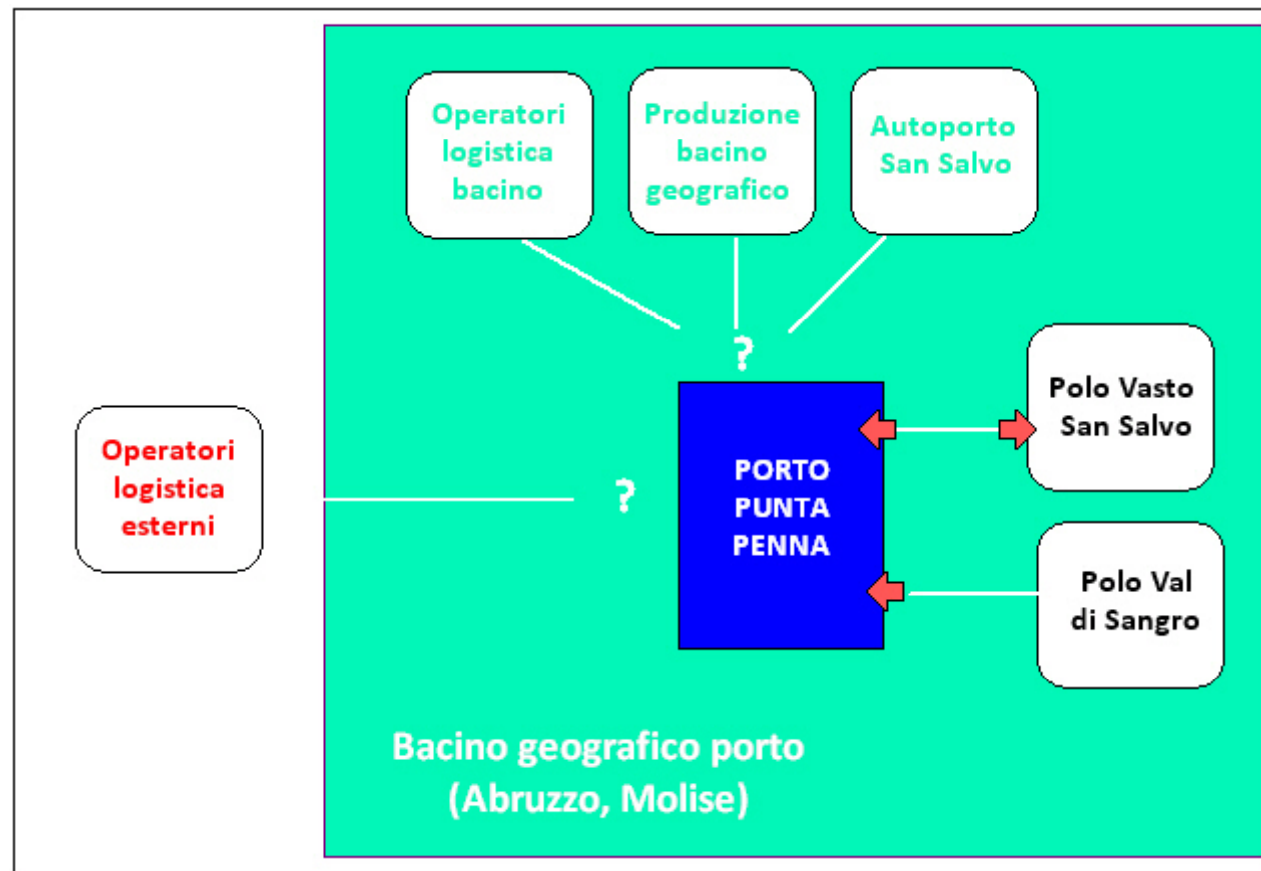
→ Attivare **una consultazione con soggetti che nella catena logistico-distributiva muovono la domanda di trasporto** (Società di trasporto, Spedizionieri, Capitaneria di porto ed Enti Porto, Associazioni di categoria, Responsabili di progetti comunitari, Società di gestione di servizi correlati ai trasporti, ecc.)

La strategia delle Autostrade del Mare è finalizzata alla razionalizzazione dei trasporti a scala sovralocale. Sull'economia locale può avere effetti positivi, negativi o nulli: ogni intervento va valutato in termini di costo/opportunità ed esplicitando chiaramente l'impatto sul locale, senza dare per scontati coefficienti di attivazione positivi sui fattori locali

In questa fase e nelle condizioni (anche conoscitive) date per il porto di Punta Penna si configura una strategia di ottimizzazione e completamento:

- Efficienza dei servizi portuali e competitività degli operatori, con investimenti connessi in miglioramento delle procedure operative, dotazione strumentale, sistemi di trattamento informazioni, crescita delle competenze (non solo formazione ma anche *learning organization*)
- Integrazione tra diversi servizi logistici e tra produttori e catene della logistica (quindi completamento dell'Autoporto di San Salvo e collegamento col porto, ma dentro una valutazione di costi e benefici anche per l'economia locale)
- Sostenibilità ambientale ed efficienza energetica
- Selezione, finanziamento e attuazione degli investimenti di completamento della configurazione attuale
- Marketing di bacino

Il porto di Punta Penna: analisi delle prospettive



Schema di massima di analisi della domanda per la definizione di scenari di sviluppo

Interlocutori: Imprese industriali e agricole - Gestori di servizi correlati ai trasporti – Spedizionieri - Società di trasporto - Associazioni di categoria - Utilizzatori dei servizi - Sindacati - Enti locali e loro associazioni - Società finanziarie - Istituti di credito.