



Consorzio per l'Area di Sviluppo
Industriale del Vastese

Via Ciccarone n.98/E
66054 VASTO (CH)
tel. 0873.367519 / 0873.364049

PORTO DI VASTO - PUNTA PENNA

LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO
DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

CIPE - 138/2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2007

ALLEGATO 2

ANALISI DEI TRAFFICI PORTUALI E PREVISIONI DI SVILUPPO

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MODIMAR s.r.l. capogruppo mandataria
Med.I.F. s.r.l. componente mandante
Tecnoconsud s.r.l. componente mandante

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
ING. NICOLA BERNABEO

CAPO PROGETTO:
PROF. ING. ALBERTO NOLI

LUGLIO 2007

INDICE

1	SINTESI	1
2	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	3
2.1	PREMESSA.....	3
2.2	IL PORTO DI VASTO NEL QUADRO DEGLI ORIENTAMENTI PROGRAMMATICI IN MATERIA DI TRASPORTI.....	4
2.2.1	<i>La politica comunitaria dei trasporti.....</i>	4
2.2.2	<i>La programmazione nazionale.....</i>	5
2.2.3	<i>La programmazione regionale.....</i>	9
2.2.4	<i>La programmazione provinciale.....</i>	12
2.3	IL SISTEMA PORTUALE ABRUZZESE.....	15
2.4	IL PORTO DI VASTO	16
3	LE QUANTITÀ MOVIMENTATE NEI PORTI ABRUZZESI.....	18
3.1	LE RINFUSE SOLIDE E LIQUIDE.....	18
3.2	I PASSEGGERI	22
4	LA DOMANDA E L'OFFERTA POTENZIALE DI SERVIZI MARITTIMI.....	25
4.1	LA DOMANDA.....	25
4.1.1	<i>Le dinamiche internazionali.....</i>	25
4.1.2	<i>Previsioni di traffico rispetto agli sviluppi internazionali - Il traffico marittimo commerciale nel bacino Adriatico</i>	27
4.1.3	<i>Le evoluzioni intrinseche</i>	33
4.2	IL PORTO DI VASTO	38
4.3	POTENZIALE DI SVILUPPO DEL MOVIMENTO PORTUALE	40
4.3.1	<i>Potenzialità di traffico in relazione alla popolazione ed al reddito</i>	40
4.3.2	<i>Potenzialità produttive dell'area di gravitazione</i>	41
	ANALISI DELLA DOMANDA PER LA NAUTICA DA DIPORTO	48
4.4	LO SVILUPPO DELLA FLOTTA DIPORTISTICA E LE PROSPETTIVE DEL SETTORE.....	48
4.5	LE IPOTESI DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO	49

1 Sintesi

La presente relazione integra ed aggiorna lo studio socioeconomico elaborato dalla PROGER, su incarico del Co.A.S.I.V., nell'ambito della redazione (1992-1997) del Piano Regolatore Portuale ¹ del porto di Vasto (Porto di Punta Penna) che pertanto si allega al presente documento.

Gli studi condotti nell'ambito della redazione del presente Piano Regolatore Portuale (2007) si sono articolati nei seguenti punti di indagine:

- analisi del contesto di riferimento sulla base delle programmazioni in essere su scala nazionale, regionale e provinciale, con particolare riferimento al sistema portuale abruzzese ed al ruolo attuale e futuro del porto di Vasto;
- aggiornamento dei dati relativi ai traffici portuali del porto di Punta Penna, dal 1994 sino ai primi mesi del 2007, messi in relazione al contesto internazionale, nazionale e regionale;
- simulazioni della domanda e offerta potenziale di servizi marittimi, anche con riferimenti alla popolazione ed al reddito del retroterra portuale ed alle potenzialità produttive dell'area di gravitazione;
- ipotesi di sviluppo delle attività marittime secondarie rispetto alla primaria destinazione d'uso del porto commerciale, con particolare riferimento alla pesca alla nautica da diporto e al traffico passeggeri.

Dalle analisi compiute si può ipotizzare per Vasto:

- ✓ sulla base dei dati storici dei traffici, che confermano un quantitativo di merce complessivamente movimentata che sfiora le 0,8 milioni di tonnellate/anno (confermata anche dai primi dati 2007), si è calibrato con il metodo della regressione lineare uno scenario di flussi dei traffici che, estrapolato nel lungo periodo, indica che le movimentazioni totali entro i prossimi 15 anni (per il 2020) si attesteranno su circa 1,15 milioni di tonnellate/anno. Con lo stesso metodo il traffico passeggeri segue invece una contrazione di circa 280 unità/anno. La discesa fa segnare meno di 2.000 passeggeri, tra arrivi e partenze, nel 2010 e meno di 1.000 unità al 2020.
- ✓ un livello di captazione dei traffici relativi ai porti dell'Adriatico oggetto di rilevazione, in linea puramente teorica, per un dato orientativo di medio periodo di 1,0 milioni di t/anno, pari ad una percentuale dello 0,56% sul dato complessivo;

¹ Sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei LL.PP. dalla Direzione Generale delle OO.MM. con nota 1916 del 6/10/1997.

- ✓ dalle analisi compiute sulle potenzialità di traffico in relazione alla popolazione ed al reddito si può ipotizzare un valore complessivo per l'area di 1,3 milioni di t/anno ;
- ✓ una crescita del potenziale commerciale dovuto all'andamento positivo dei principali indicatori di contesto considerati per la valutazione delle potenzialità produttive dell'area di gravitazione. Confermando una vocazione internazionale dell'area i dati rilevano una crescita continua delle esportazioni in entrambe le regioni. In particolare l'Abruzzo registra una propensione all'export superiore alla media nazionale trascinata dall'importante sviluppo della provincia di Chieti, tra le principali aree esportatrici d'Italia, che trova nei porti di Vasto e Ortona le infrastrutture di riferimento per gli scambi commerciali su vettore marittimo.

In conclusione, pur considerando nel calcolo dei flussi di traffico che possono interessare il Porto di Vasto i soli ambiti territoriali dell'Abruzzo e Molise, escludendo quindi quelli relativi alle altre regioni limitrofe (Campania, Lazio e Puglia), la stima della potenzialità di traffico nel breve periodo (2010-2015) porterebbe ad una valutazione minima compresa tra le 0,6÷0,7 t/anno attuali e 1,0 milioni di t/anno, per attestarsi nel lungo periodo (2015-2020) su di un valore medio di 1,3 milioni di t/anno.

Per quanto riguarda la nautica da diporto, il contesto attuale non porterebbe a prevedere una crescita della domanda ma una sostanziale staticità della configurazione attuale per il porto di Punta Penna, che già allo stato attuale alloca a questa destinazione solo una quota residuale dello spazio portuale. D'altra parte, tenuto conto della collocazione geografica ben al di fuori del contesto urbano e pertanto privo di infrastrutture e servizi collaterali (alberghi, ristoranti, negozi e centri commerciali), nonché delle evidenti conflittualità con le principali attività portuali (traffico marittimo commerciale), non è prevedibile un incremento della nautica da diporto oltre quello del bacino di utenza proprio della città ed interland di Vasto.

2 Il contesto di riferimento

2.1 Premessa

Il trasporto marittimo assume in Italia un notevole rilievo data la particolare configurazione geografica del territorio che presenta oltre 7.000 km di coste e svolge un ruolo determinante per quanto riguarda gli scambi con l'estero: tale modalità di trasporto copre infatti circa il 69% del totale della merce movimentata nel commercio internazionale (in valore la quota è intorno al 25%, a significare che tale ruolo è svolto principalmente nei confronti di merci non pregiate). Tuttavia, il posto occupato da questa modalità nell'ambito del sistema italiano dei trasporti non può ancora ritenersi soddisfacente, per una serie di ragioni che tuttora ne limitano il pieno sviluppo.

Sul trasporto marittimo ha sicuramente pesato l'inefficienza dei porti, soggetti a competenze spesso interferenti e regolati per molto tempo da una normativa in gran parte superata. Lo sviluppo del traffico marittimo commerciale ha risentito, inoltre, anche delle carenze logistiche di raccordo con gli altri modi di trasporto e degli alti costi armatoriali.

Il processo di integrazione europea avviato dal Trattato di Maastricht ha ovviamente coinvolto anche il settore del trasporto marittimo. Il regolamento dell'Unione Europea che abatterà prossimamente la tradizionale quota del traffico di cabotaggio riservata a navi battenti bandiera nazionale ha imposto agli armatori italiani una sfida di efficienza e qualità nel trasporto di merci e persone.

In quest'ottica è da inquadrarsi la legge di riordino della materia portuale del 28 gennaio 1994 che (art. 1) disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del Piano Generale dei trasporti e della Logistica. La stessa legge ha dato ai piani regolatori portuali (art. 5) la giusta connotazione di strumento di pianificazione finalizzato ad assicurare non solo la riorganizzazione e potenziamento delle infrastrutture ma soprattutto per una gestione più funzionale degli ambiti portuali al "passo" con le moderne esigenze della catena trasportistica in continua evoluzione e sviluppo per rispondere in modo adeguato alle richieste del mercato.

L'analisi della situazione e dell'evoluzione della domanda di trasporto che interessa i porti dell'Abruzzo ed in particolare quello di Punta Penna (di seguito brevemente indicato come porto di Vasto) — di cui si riportano nei paragrafi seguenti ipotesi di lavoro e principali risultati — ha l'obiettivo non solo di aggiornare il quadro conoscitivo ma anche di individuare le potenzialità ed i ruoli che potrebbero essere svolti dal Porto di Vasto nella catena trasportistica che già attualmente in quadro di grande dinamismo interessa il bacino adriatico e che lascia prevedere ampi scenari di sviluppo nel medio e lungo termine.

Accanto ad indubbi elementi positivi, tale quadro presenta tuttavia più di un aspetto di incertezza per ciò che riguarda il tipo e l'intensità della risposta che il sistema portuale abruzzese sarà in grado di dare alle sollecitazioni e agli impulsi derivanti da una situazione in rapida evoluzione, sia dal punto di vista istituzionale e organizzativo, sia con riferimento alle condizioni di competitività dei porti concorrenti.

2.2 Il porto di Vasto nel quadro degli orientamenti programmatici in materia di trasporti

Nell'ambito delle politiche adottate dalla Commissione Europea, i trasporti svolgono un ruolo basilare nel contesto delle azioni finalizzate a ridurre le disparità regionali e sociali nell'Unione Europea, ed a rafforzare la coesione economica e sociale².

Scopo della politica comunitaria dei trasporti è quello di promuovere sistemi di trasporto efficienti e durevoli per venire incontro alle esigenze della popolazione e delle imprese. Le scelte politiche che definiscono il quadro di riferimento per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e dei servizi a livello dell'UE, hanno indubbiamente delle conseguenze sull'accessibilità delle regioni, sulla loro capacità concorrenziale, nonché sulle loro prospettive di sviluppo economico; tutti questi aspetti, infatti, vengono integrati nella politica comune dei trasporti.

La Comunità Europea contribuisce, inoltre, alla definizione e allo sviluppo della rete delle infrastrutture di trasporto transeuropee, anche per il tramite degli aiuti erogati con la linea di bilancio trasporti-TEN. Vasto non risulta inserito tra i porti italiani dell'Adriatico che fanno parte della rete Transeuropea dei trasporti (RTE-T) .

2.2.1 La politica comunitaria dei trasporti

La programmazione nazionale dei trasporti – così come è desumibile dai documenti preparatori del nuovo Piano Generale dei Trasporti³ - persegue le finalità seguenti:

- i) riequilibrio modale, con priorità per il trasporto sull'acqua, quindi per quello su ferro, ed infine per quello su gomma;

2 Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale, e al Comitato delle Regioni: *Coesione e Trasporti*, Bruxelles, COM (1998) 806 def., gennaio 1999.

3 Avviate con la Conferenza Nazionale dei Trasporti del 1998, le attività per l'elaborazione del nuovo PGT si sono, ad oggi, concretizzate nel documento "Indirizzi e linee-guida" (a cura dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e della Navigazione e dell'Ambiente) del marzo 1999.

- ii) creazione di un sistema integrato tra le differenti tipologie di trasporto, legate da una logica di “feederaggio”;
- iii) sviluppo della logistica, fattore attualmente debole in Italia ma destinato in futuro a svolgere un ruolo strategico e ad elevato valore aggiunto.

L'evoluzione dei processi produttivi e distributivi – in base agli orientamenti del Ministero dei Trasporti e della Navigazione – impone un approccio particolarmente attento all'aspetto logistico, da rafforzare in un'ottica di rete, sia fisica che di comunicazioni: obiettivi fondamentali, in questo quadro, sono la razionalizzazione e l'integrazione logistica dei servizi. Si dovrà dunque puntare ad ottimizzare l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, individuando quelle ancora necessarie per porre rimedio al deficit di capacità e per realizzare il riequilibrio e l'integrazione tra modi di trasporto.

Per quanto riguarda la priorità di intervento in materia di infrastrutture, la dotazione di scali portuali e le relative attrezzature possono essere considerati, per numerosità e distribuzione geografica, adeguati, anche in prospettiva, alle necessità del paese.

Infatti, in base agli orientamenti del nuovo PGT, sarà difficile attendersi, nei prossimi anni, un incremento significativo dei traffici marittimi, essendo già in atto, e prevedibilmente crescente in futuro, una sovra-offerta di terminal. In questa prospettiva, “la portualità italiana dovrà ripartirsi volumi di traffico tendenzialmente costanti, a fronte di un incremento dell'offerta di terminal molto superiore. L'effetto è che i terminal avranno un tasso di utilizzo inferiore alla media attuale con conseguenze negative sulla redditività delle imprese”.

Per fronteggiare questa prospettiva, gli obiettivi da perseguire – da parte dei “gestori” dei porti commerciali - possono essere così delineati:

- a) raccogliere la sfida delle decisioni strategiche dei grandi operatori della logistica integrata a scala internazionale;
- b) perseguire lo sviluppo della navigazione a breve e medio raggio, trovando – a livello di sottosistemi portuali – i necessari raccordi nell'integrazione dei servizi
- c) assicurare un efficiente sistema di accessibilità agli scali portuali e la predisposizione di piattaforme intermodali per sviluppare trasporto combinato e logistica integrata.

2.2.2 La programmazione nazionale

2.2.2.1 LE "AUTOSTRADE DEL MARE"⁴

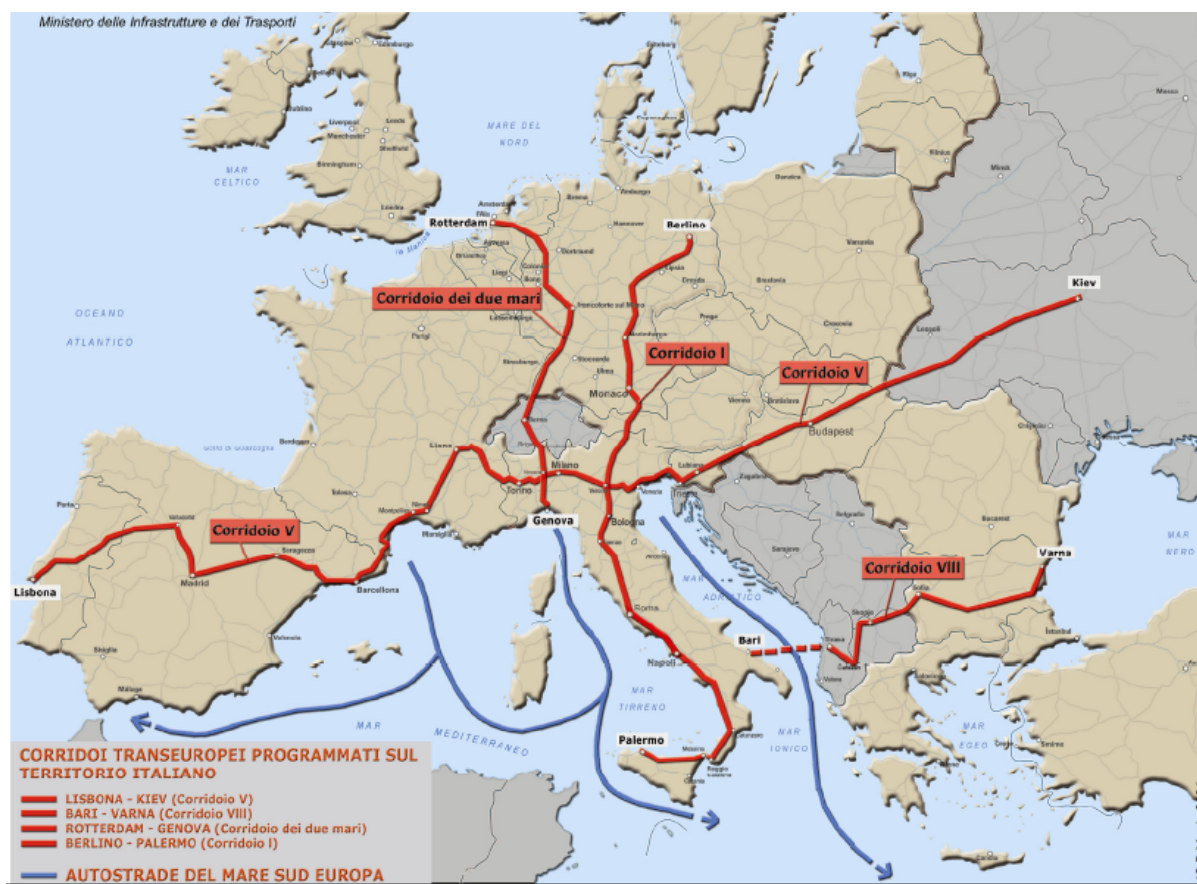


Figura 1 **Corridoi Transeuropei programmati ad oggi sul territorio italiano.** Tratta dal sito internet del MIT - <http://www.infrastrutturetrasporti.it/magazine/page/standard/site.php?p=cm&o=vd&id=62>

Nella bozza di Master Plan Autostrade del Mare – Regione Abruzzo⁵ in relazione al sistema infrastrutturale abruzzese ed in particolare al Porto di Vasto – Punta Penna sono emerse le seguenti annotazioni:

Relazionalità e direttrici di sviluppo nazionale:

In funzione delle relazioni commerciali strutturate negli anni, le infrastrutture di trasporto si sono sviluppate secondo le due direttrici Nord-Sud ed Ovest-Est, ma al discreto livello quantitativo non corrisponde una sufficiente ed adeguata funzionalità: il sistema non è in grado di soddisfare le esigenze delle strutture produttive, soprattutto perché mancano di servizi di supporto ai collegamenti fisici esistenti (stazioni, logistica, parcheggi di scambio). Per questi motivi, al fine di agevolare gli scambi e i collegamenti tra i centri intermedi della regione, la priorità è, soprattutto nel breve periodo, migliorare la gestione della rete Infrastrutturale. Nel medio periodo diventa indispensabile potenziare la struttura nelle zone

4 Come segnalato da V.I.P. s.r.l. –Vasto Impresa Portuale (Il Presidente – G. Marino) in base al lavoro commissionato dalla Regione Abruzzo al R.A.M. (Rete Autostrade Mediterranee) per la predisposizione di un Master Plan Autostrade del Mare, la Giunta Regionale d' Abruzzo, su segnalazione del R.A.M., ha riconosciuto il Porto di Vasto quale Casello di Autostrada del Mare.

5 Bozza per la riunione del 24 ottobre 2006

costiere dove ferrovie, autostrade e strade statali risultano insufficienti a soddisfare la domanda di trasporto merci e passeggeri e quindi con alti livelli di congestione e inquinamento, atmosferico e acustico, che compromettono alcune importanti attività economiche quali il turismo e il commercio.

Relazionalità e direttrici di sviluppo internazionali:

È per questi motivi che, in un'ottica di lungo periodo e soprattutto di accessibilità di lunga distanza, assumono particolare rilevanza il potenziamento dei collegamenti transfrontalieri da realizzare attraverso il prolungamento del corridoio multimodale 5 da Ploce a Pescara e il potenziamento della rete infrastrutturale europea (TEN).

Priorità strategiche in materia di infrastrutture portuali

Per quanto riguarda il sistema portuale, la pianificazione regionale sembra andare verso un'integrazione funzionale così modulata:

- Porto Peschereccio: Giulianova
- Porto passeggeri: Pescara
- Porto turistico: Marina di Pescara
- Porti commerciali: Ortona e Vasto

Un dato strutturale fondamentale da cui partire per la nostra ricerca, è il seguente: le merci secche movimentate dai porti di Pescara, Ortona e Vasto risultano una quota ridotta (5,7 per cento) rispetto al complesso delle merci movimentate dall'intera regione. Ciò evidenzia il divario tra domanda di trasporto portuale e offerta relativa. Infatti le attuali infrastrutture risultano in grado di garantire traffici ben più elevati.

La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da molti messa in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale.

E' tuttavia indubbio che uno degli obiettivi prioritari sia l'adeguamento del sistema d'accesso viario e ferroviario ai porti, così come appaiono evidenti le esigenze di potenziamento infrastrutturale all'interno degli stessi porti, da soddisfare attraverso interventi riguardanti l'attracco, il banchinamento i fondali e le attrezzature dei moli.

Come dichiarato nel quadro preliminare per la programmazione comunitaria, l'Abruzzo è interessato al miglioramento delle attuali infrastrutture portuali necessarie per supportare ed incrementare l'ulteriore sviluppo non solo delle aree industriali ma anche delle funzioni urbane avanzate. Inoltre, la regione si è dimostrata fortemente interessata agli interventi di valore nazionale rivolti al completamento della rete logistica che sarà a servizio non solo del mercato interno, ma anche dei bacini del Mediterraneo e del Balcani; in quest'ottica il sistema portuale della Regione Abruzzo rappresenta, per collocazione geografica,

l'elemento di collegamento tra le città del Mezzogiorno e le principali direttrici di sviluppo europee.

IL QUADRO STRATEGICO IN RELAZIONE AL PORTO DI VASTO

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.

INTERVENTI PREVISTI NEL MASTERPLAN

I servizi di linea

Le Autostrade del Mare non hanno fino a questo momento trovato spazio in Abruzzo, dove manca un servizio ro-ro stabile, soprattutto a causa della difficile situazione delle infrastrutture portuali. Da questo punto di vista, tuttavia, i recenti investimenti programmati e in via di realizzazione aumentano notevolmente il potenziale dei due porti commerciali abruzzesi e rendono in particolare il porto di Vasto, con i suoi 65.000 mq di piazzali, competitivo in grado di ospitare un collegamento ro-ro per tutto l'arco dell'anno.

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 strada-mare 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.

La delibera CIPE del 6 aprile 2006

Con la delibera del 6 aprile 2006 il CIPE invitava il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti a presentare in collaborazione con RAM un articolato Master Plan delle Autostrade del Mare, sia con riferimento allo scenario nazionale che al più ampio contesto euromediterraneo, quantificando il fabbisogno finanziario correlato all'attuazione degli interventi ed individuando le risorse disponibili a livello comunitario, nazionale e locale, nonché le possibili forme di partenariato pubblico — privato.

RAM e la Regione Abruzzo sono oggi impegnati nelle necessarie azioni di promozione dell'Abruzzo e della sua portualità come Terminai delle Autostrade del Mare, a cominciare dalla presentazione del Master Plan alle parti sociali e alle autorità nazionali di governo.

2.2.3 La programmazione regionale

Il "PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI" PRIT 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.

Al fine di poter svolgere compiutamente questi ruoli è necessario sia adeguare il sistema d'accesso viario e ferroviario ai porti regionali, che potenziare il sistema portuale, attraverso il completamento dei lavori di infrastrutturazione e specializzazione funzionale dei singoli porti con riferimento agli interventi riguardanti l'attracco, il banchinamento, i fondali e le

attrezzature portuali. Particolare rilevanza deve essere assegnata all'attività di movimentazione delle merci nei porti di Vasto, Ortona e Pescara e per quest'ultimo anche alla movimentazione dei passeggeri da e per la costa slava.

Il porto di Vasto, dal punto di vista dell'entità dei traffici, può essere senz'altro assimilato a quello di un porto di interesse regionale. Il suo movimento di merci (quando si prescinda dal petrolio greggio prodotto in mare aperto dalla piattaforma Rospo Mare) si quantifica a 200-300.000 tonnellate/anno di rinfuse allo sbarco e a poche decine di migliaia di tonnellate di merce all'imbarco.

Vasto, in ragione dei suoi fondali, sembra tuttavia la sede più appropriata per un opportuno sviluppo portuale che si inserisca nel tratto di costa intercorrente tra Ancona e i porti pugliesi mettendosi al servizio di uno sviluppo industriale ormai significativo su scala nazionale.

Nell'ottica di una specializzazione dei porti abruzzesi il porto di Vasto potrebbe essere destinato alla movimentazione di merci rinfuse. Rilevato, inoltre, che le attuali banchine risultano sottoutilizzate per il traffico commerciale, appare realisticamente più praticabile uno sviluppo portuale teso alla valorizzazione e recupero delle potenzialità ancora inesprese a patto che vengano superate le criticità oggi esistenti e rappresentate da:

- 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.

Il PRIT prevede l'opportunità di intervenire per l'allargamento della banchina di riva la sistemazione della viabilità interna all'area portuale, la razionalizzazione delle aree e funzioni del porto, nonché dotare l'infrastruttura di un efficiente collegamento delle banchine portuali con il sistema infrastrutturale ed in particolare con l'Autoporto di San Salvo.

Il porto di Ortona è anch'esso classificato come "porto locale" di interesse regionale e deve essere considerato in ragione sia del contributo che può portare allo sviluppo economico delle zone di insediamento manifatturiero limitrofe, che della necessità di rendere funzionale il legame con il vicino Interporto di Manoppello nella logica di organizzazione reticolare integrata per la mobilità e la logistica regionale delle merci.

Il traffico merci previsto è tipicamente quello costituito da carichi completi di limitata entità, destinati ad alimentare attività produttive locali; pertanto lo sviluppo portuale deve tener

conto che Ortona si inserisca nei traffici previsti nel tratto di costa che intercorre tra Ancona ed i porti pugliesi al servizio di uno sviluppo industriale regionale ormai significativo anche su scala nazionale.

Un'ulteriore possibilità può essere costituita dall'insediamento di linee transadriatiche a breve distanza per passeggeri, da gestire con mezzi veloci di ridotta dimensione, anche se si tratterebbe comunque di flussi stagionali di limitata entità.

Il Porto di Ortona, inoltre, potrebbe veder crescere il proprio ruolo ed il proprio mercato nel settore del trasporto container soprattutto come collegamento feeder con il mar Mediterraneo ed il mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro.

Occorre però evitare che le carenze infrastrutturali possano costituire un limite allo sviluppo del porto ed alle sue potenzialità pertanto sarebbe necessario superare le seguenti criticità:

- limitata profondità dell'imboccatura portuale e delle banchine interne;
- elevata penetrazione del moto ondoso all'interno del porto con venti provenienti da levante;
- insufficienza delle profondità attualmente disponibili al piede delle banchine esistenti;
- difficoltà nell'uso della banchina di riva dovuta al vincolo fisico costituito da una discontinuità planimetrica ed altimetrica.

E' necessario inoltre intervenire per il banchinamento della diga foranea Nord, la realizzazione dello scalo di alaggio e del molo traghetti, l'acquisto di una o più gru semoventi per la movimentazione dei containers.

Il porto di Pescara dovrà sviluppare la sua vocazione verso il trasporto passeggeri ed assumere un ruolo importante nella prospettiva dell'Abruzzo come land-bridge tra l'Adriatico ed il Tirreno proiettato verso l'area balcanica ed i corridoi paneuropei orientali.

Lo sviluppo del complesso portuale di Pescara è subordinato alla realizzazione degli spazi riservati alle diverse attività portuali, al miglioramento del rapporto tra tali attività e la città retrostante, ed alla soluzione dei problemi di natura ambientale come quelli relativi alla prossimità con il fiume.

Al fine di soddisfare le esigenze del traffico passeggeri, lo sviluppo del porto di Pescara dovrebbe prevedere:

- un aumento delle capacità di trasporto, anche per i traghetti di "seconda generazione", che si traduce nella necessità di disporre di maggiori spazi di banchina e di manovra;
- la sistemazione della banchina ormeggi l'adeguamento e nuova realizzazione di impianti tecnologici e arredi portuali;
- un miglioramento della qualità dei servizi portuali, nonché delle capacità di afflusso imbarco, sbarco e deflusso passeggeri.

Per quanto riguarda il settore della pesca si ritiene necessario riqualificare le banchine ed aumentare gli spazi a terra in modo da ottenere una razionalizzazione delle attività della pesca.

In termini generali PRIT identifica cinque macrotematiche per i porti ognuna delle quali può essere declinata in specifiche opzioni di intervento:

1. il modello organizzativo e gestionale degli scali regionali, (autorità marittima, agenzia, ecc.) su cui si deve operare in maniera unitaria attraverso interventi finalizzati ad un innalzamento del livello di coerenza fra disegno apparente o emergente ed esigenze proprie del business specifico;
2. le infrastrutture, su cui si deve intervenire definendo adeguamenti corrispondenti alle esigenze dei vettori e delle tipologie delle merci;
3. i traffici, su cui si può operare, in particolare, attivando strumentazioni e metodologie che contribuiscano ad una migliore conoscenza dei flussi delle merci;
4. i servizi di supporto alla realtà portuale, a cui fanno riferimento interventi nell'area del marketing, della gestione dell'informazione, della formazione e della certificazione di qualità;
5. le valutazioni di impatto economico, che consentono di tenere sotto controllo le attività portuali assunte come elemento generatore di reddito, valore aggiunto ed occupazione per la realtà locale in cui lo scalo è ubicato.

Per il trasporto marittimo passeggeri il quadro delle richieste è analogo a quello descritto per il trasporto aereo per quanto riguarda il trasporto passeggeri che è senz'altro collegato a finalità turistiche. Quindi sono richieste le stesse procedure di ascolto. Invece per le merci la richiesta è analoga a quella del "Il trasporto merci ed il sistema interportuale".

2.2.4 La programmazione provinciale

La provincia di Chieti evidenzia nel **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)**⁶, riportato di seguito, nella parte di inquadramento del Sistema Infrastrutturale, che dall'analisi svolta su quattro diverse categorie d'infrastrutture di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti), che la Provincia di Chieti, unitamente alla contigua Provincia di Pescara, ha un indice di dotazione infrastrutturale complessivo superiore alla media del Mezzogiorno.

Tale risultato, però, dipende in misura prevalente dall'elevato sviluppo delle infrastrutture stradali, a discapito della rete ferroviaria, che è nella media, e delle infrastrutture nodali (porti, interporti, aeroporti, etc.) che risultano ancora al di sotto

⁶ Approvato dal Consiglio Provinciale DEL. CP. N. 14 in data 22 marzo 2002

dei valori medi nazionali. Anche per tale motivo, alla buona dotazione delle infrastrutture non consegue un altrettanto equilibrato uso delle reti. L'occasione per imprimere un nuovo equilibrio alla dotazione infrastrutturale e per migliorare l'utilizzazione del sistema dei trasporti è offerta da programmi specifici che riguardano l'intermodalità, la portualità, il "Progetto per il Corridoio Adriatico", nonché i progetti d'area, quali i PRUSST ed i Patti Territoriali. Sono queste le occasioni per affermare e migliorare l'operatività dei trasporti in ambito provinciale, sia attraverso il completamento e potenziamento "mirato" della rete stradale di competenza, sia – soprattutto – attraverso la promozione di studi e d'azioni specifiche, tesi a lanciare l'interoperabilità della rete ferroviaria e di quella stradale, con nuove e/o rinnovate strutture nodali quali l'Interporto, i centri merci e i porti, con l'obiettivo generale di connettere più efficacemente il territorio e l'economia provinciale con il Corridoio Adriatico, e quindi, con il resto della Nazione, con l'Europa centrale ed i Balcani.

Lo studio ha confermato che il semplice potenziamento delle infrastrutture non è di per se sufficiente a garantire una corretta evoluzione del settore, nella direzione del conseguimento di un maggior equilibrio modale, poiché a tale potenziamento occorre affiancare una parallela evoluzione organizzativa e gestionale dei trasporti, che resta l'impegno di maggiore complessità e spessore per le Amministrazioni regionali e provinciali, nei prossimi anni.

b) Situazione delle reti e delle infrastrutture di trasporto

Infrastrutture nodali

Le merci secche movimentate dai porti di Pescara, Ortona e Vasto (1.020.340 t. nell'anno 1996) risultano una quota ridotta (5,7%) rispetto al complesso delle merci movimentate dall'intera regione. Ciò evidenzia il divario tra domanda di trasporto portuale ed offerta relativa. Infatti, le attuali infrastrutture risultano in grado di garantire, seppure in assenza degli interventi di potenziamento già programmati, traffici ben più elevati (tre volte gli attuali).

La scarsa utilizzazione dei porti, soprattutto per le merci in partenza, è da mettere in relazione con l'assenza di una adeguata struttura organizzativa portuale.

L'attuale organizzazione è sicuramente disincentivante per le industrie di produzione e per gli operatori del trasporto, in relazione alla bassa efficienza ed efficacia degli operatori portuali ed alla frammentazione delle attività.

c) Situazione di progetto delle reti, delle infrastrutture e della organizzazione del trasporto

Programma comunitario per la rete plurimodale transeuropea

Il concetto di "corridoio" si è sostanzialmente modificato nell'ultimo ventennio. Nelle prime esperienze esso era inteso come progetto d'ottimizzazione del trasporto passeggeri e merci lungo una direttrice di traffico di primaria importanza, con l'obiettivo di realizzare reti efficienti di comunicazione tra i grandi poli e a servizio dei principali assi di sviluppo.

In epoca più recente il concetto si è evoluto, ed è stato acquisito anche nella formulazione contenuta nel Piano Generale Trasporti, che definisce il corridoio un: "elemento strategico programmatico – infrastrutturale – gestionale, finalizzato non solo ai collegamenti tra i punti terminali, ma all'innervatura dell'intero tessuto trasportistico interessato".

L'evoluzione appare rilevante sul piano dei trasporti almeno per due ordini di motivi, in quanto il nuovo concetto consente di ragionare: a) sulla necessità / opportunità di realizzare una efficiente rete plurimodale nazionale ed europea per le grandi comunicazioni; b) sulla contestuale necessità di prevedere la connessione di tale rete con quella locale verificando, da subito, la capacità intrinseca del progetto di corridoio di sostenere lo sviluppo del territorio, ciò anche al fine di evitare che la sua attuazione si trasformi in una via di fuga del mercato verso le regioni forti.

Quindi la rete europea di grande comunicazione è, di fatto, un'occasione per creare un nuovo rapporto tra il trasporto, il territorio, l'economia, e l'ambiente, in quanto la connessione del corridoio con le reti locali dei trasporti, se correttamente realizzata, determina la naturale congiunzione tra il territorio antropizzato, e la sua economia, con la rete principale di comunicazione. Per raggiungere tale obiettivo senza stravolgere il territorio, le nuove realizzazioni infrastrutturali e l'organizzazione del trasporto, dovranno essere finalizzate al raggiungimento di un diverso rapporto tra i modi di trasporto, e dovranno essere preventivamente verificate sul piano ambientale oltre che economico, in modo da ricondurre l'intervento programmato nell'ambito del cosiddetto "sviluppo sostenibile".

Di seguito, si riporta l'elenco degli interventi, ricadenti all'interno della Provincia di Chieti, ritenuti strategici ai fini del collegamento funzionale ed economico del territorio provinciale con il progetto di Corridoio Adriatico, contenuti nello studio di fattibilità:

PP1: Porti (entro il 2005) – Porto di Vasto: ristrutturazione banchine e molo martello, ristrutturazione collegamento viario;

I Programmi dei Consorzi Industriali

I programmi del **Consorzio Industriale di Vasto**, relativi alle infrastrutture di trasporto, riguardano principalmente il porto di Vasto, nonché il completamento dell'autoporto di San Salvo.

Il Piano Regolatore Portuale, ancora in fase di redazione, prevede l'attuazione in quattro fasi:

- le opere previste dalla singole fasi consentiranno di raggiungere, di volta in volta, i nuovi obiettivi d'incremento dell'offerta di trasporto, e andranno attivate al raggiungimento della saturazione da traffico della fase immediatamente precedente. Le fasi realizzative riguardano il progressivo prolungamento della diga foranea, l'allargamento dell'attuale banchina di levante (accosto per alti fondali), la realizzazione del molo martello sulla punta estrema della banchina di levante e del molo di sottoflutto, la realizzazione dei magazzini e delle aree di stoccaggio per container e rinfuse, la realizzazione di nuovi edifici operativi, l'escavazione dello specchio d'acqua contiguo alla banchina di levante fino ad una profondità massima di 14 metri, la realizzazione del raccordo ferroviario e dei fasci di banchina, la realizzazione dello scalo merci di fosso Lebbia e l'adeguamento della strada di accesso (strada comunale di Punta Penna), la realizzazione del raccordo ferroviario della zona sud per attrezzature portuali e del raccordo stradale, della stessa zona, con la S.S. 16. L'obiettivo di traffico, ad opera completata, è calcolato in 2.500.000 t/anno;

Per il porto di Vasto si sono conclusi, da tempo, i lavori di ristrutturazione e di potenziamento, finanziati con fondi POP per circa £ 8.000 mil., utilizzati per la sistemazione del molo SUD, per il miglioramento della viabilità di accesso e per la realizzazione dell'impianto antincendio.

Al fine di non procedere con i prossimi programmi di potenziamento del porto appare indispensabile ottenere l'approvazione del Piano Regolatore portuale, senza il quale non è più possibile ipotizzare – in relazione alla normativa nel contempo intervenuta – alcuna ulteriore efficace azione dell'Ente.

In altre parole l'iniziativa che occorre avviare può e deve avere la finalità di coniugare l'intervento pubblico, teso a fornire al territorio le infrastrutture necessarie a connettere l'economia regionale con i mercati esteri, con una iniziativa pubblico - privata connessa e conseguente, avente la finalità di adeguare tecniche, organizzazione e gestione dei settori produttivo e del trasporto. La logistica, infatti, è un fattore chiave necessario a garantire l'ulteriore sviluppo e la migliore penetrazione dei mercati alla produzione regionale.

I cambiamenti sostanziali, in atto, nella produzione - trasporto - distribuzione, come il Just in time, e la esternalizzazione dei servizi non direttamente connessi alla produzione, richiede una organizzazione della catena logistica moderna e affidabile. Tale problema è ancora più sentito nel trasporto marittimo, in quanto la sua organizzazione è meno flessibile che quella terrestre e in quanto destrutturata non risulta in grado di soddisfare i requisiti necessari al suo inserimento nella catena logistica: come conseguenza il potenziale del trasporto marittimo non è sfruttato dai possibili utilizzatori.

Si rende, quindi, necessario ed urgente un lavoro che dovrà fornire una analisi delle possibilità, delle condizioni e dei requisiti per una efficiente integrazione della portualità marittima regionale nella catena logistica, con particolare riferimento al sistema portuale della provincia di Chieti (Ortona - Vasto).

Le necessità di coordinamento nel campo del trasporto marittimo e i problemi organizzativi e gestionali nel settore del trasporto merci.

La politica degli investimenti non è sufficiente, da sola, a promuovere il trasporto intermodale, invertendo la monodalità in atto, se non supportata dalla iniziativa dagli Enti e dalle Associazioni degli operatori, per avviare una profonda trasformazione del modello di organizzazione e gestione del trasporto merci.

L'attuale situazione di squilibrio tra le diverse modalità di trasporto è conseguenza diretta, oltre che dell'insufficienza di idonee infrastrutture peraltro già in fase di realizzazione, soprattutto dell'assenza di un modello e di una struttura organizzativa per il trasporto delle merci, orientata ad introdurre le regole della logistica, anche attraverso un significativo impiego delle tecniche intermodali.

Tale affermazione è suffragata da una serie di dati e circostanze, con riferimento alla situazione attuale, quali:

- polverizzazione dei vettori di trasporto su gomma (oltre 1.200 aziende in Abruzzo);
- scarsa utilizzazione della ferrovia attraverso l'unico scalo pubblico intermodale d'Abruzzo. Infatti lo scalo di Pescara Porta Nuova movimentata meno di 100.000 t/anno, a fronte di una potenzialità di almeno 400.000 t. Le ferrovie, viceversa, risultano correttamente utilizzate nei casi in cui soggetti terzi provvedono ad organizzare il trasporto (raccordo della Val di Sangro: circa 180.000 t/anno; raccordo Ausimont di Bussi: circa 90.000 t/anno, ecc.);
- scarsa utilizzazione degli scali marittimi di Pescara, Ortona e Vasto, soprattutto per le merci in partenza, conseguenza non tanto delle carenze strutturali quanto di una gestione assolutamente inadeguata per mezzi tecnici e, soprattutto, per carenza organizzativa.

La necessità di modificare tale situazione, che appare in ogni caso necessaria, in questo particolare momento diviene attuale ed urgente in relazione agli investimenti che lo Stato e la Regione hanno già avviato per incentivare l'intermodalità, e che altrimenti rischierebbero di non sortire gli effetti previsti.

Il ruolo che gli Enti e le Associazioni possono svolgere, nel necessario rinnovamento dei modelli organizzativi e gestionali, è un ruolo consono alle competenze ed alle reciproche missioni, in quanto tese:

- ad affiancare e sostenere il ruolo dello Stato e della Regione, che in questo preciso momento hanno deciso di promuovere con risorse pubbliche le nuove infrastrutture, promuovendo il rinnovamento dei modelli organizzativi e gestionali, fermo restando che la gestione dovrà essere una iniziativa privata;
- a rinnovare e rendere più competitiva l'organizzazione logistica delle aziende associate, che operano nel settore produttivo e dei servizi di trasporto, obiettivo quest'ultimo sicuramente di competenza del privato.

NTA Art. 36 – Portualità commerciale e turistica – Aeroporto

1. La pianificazione territoriale provinciale conferma la priorità programmatica dei porti commerciali di Ortona e Vasto Punta Penna; il processo di piano favorisce i momenti di compatibilità ambientale e l'integrazione funzionale rispetto alle reti infrastrutturali ed ai sistemi urbani, in un quadro di tutela delle risorse territoriali di possibile pertinenza portuale.

2. Le priorità programmatiche della portualità turistica vengono definite all'interno del Progetto Speciale Territoriale della Fascia Costiera, di cui al Capo 3.IV, recependo ed integrando anche le previsioni degli strumenti di programmazione negoziata e complessa vigenti e/o in corso di predisposizione.

3. Il Progetto Speciale Territoriale della Città Metropolitana Chieti – Pescara opera anche, e sinergicamente con gli Enti interessati, per la valorizzazione delle strutture aeroportuali dell'Aeroporto d'Abruzzo, definendo altresì politiche e strategie di potenziamento e razionalizzazione funzionale e di scambio, di concerto con gli Enti e gli operatori preposti, secondo quanto previsto dall'Art. 58 delle presenti Norme.

2.3 Il sistema portuale abruzzese

Tab. 1. Caratteristiche delle infrastrutture portuali nei principali porti dell'Abruzzo

Offerta di servizi	Giulianova	Ortona	Pescara	Vasto	Valori medi Italia
Numero Accosti	6	7	12	5	6,82
Lunghezza complessiva accosti (m)	1.799	1.927	2.537	1.221	1.676,34
T.S.L. massimo consentito	150	33.000	3.000	15.000	-
Numero di accosti che effettuano servizi di:					
Passeggeri	-	3	2	2	1,61
Prodotti petroliferi	-	1	1	1	0,84
Altre merci liquide	-	3	1	2	0,65
Merci secche alla rinfusa	-	4	1	2	1,29
Merci in colli	-	4	1	2	1,05
Container	-	2	-	1	0,62
RO/RO	-	3	-	1	1,10
Altre merci	-	4	1	2	1,20
Pescato	4	2	4	2	1,51
Diporto	2	1	2	1	1,22
Mezzi di servizio	-	1	1	3	0,79
Ormeggio Navi militari	1	3	-	-	0,61
Accosti dotati di arredamento meccanico	-	-	-	2	2,21
Numero binari ferroviari	-	-	-	-	1,43
Superficie dei piazzali per le merci (mq)	-	29.000	12.000	30.000	97.066,33
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	-	-	-	-	4.152,54
Capacità altri magazzini (mc)	-	21.000	-	-	27.274,74
Capacità silos (mc)	-	3.000	1.200	-	11.022,12
Stato generale delle strutture del porto	buono	sufficiente	buono	sufficiente	
<i>Fonte: MIT - Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT) - anno 2004 - Dati al 1.01.2005</i>					

Nel complesso si presenta un panorama che vede spiccare il porto di Ortona, sia per numeri di accosti, sia per attività di magazzinaggio. Vasto, anche se contraddistinto da limitate estensioni dei piazzali portuali, nell'ambito del sistema portuale abruzzese vanta la maggiore superficie dei piazzali adibiti al traffico delle merci. Il servizio container viene svolto ad Ortona; Vasto offre invece servizi Ro — Ro e merci in colli.

Emerge peraltro in maniera netta l'assoluta incapacità del sistema portuale regionale di sviluppare qualunque tipo di servizio di immagazzinamento refrigerato, un fattore estremamente penalizzante rispetto all'odierna gamma dei servizi a valore aggiunto che un porto è chiamato ad offrire. Tale assenza, ad esempio, impedisce un servizio Ro-Ro stagionale tra Abruzzo e Croazia a supporto delle punte di traffico della filiera del fresco e del freddo nel periodo estivo.

2.4 Il porto di Vasto

Tab. 2 Caratteristiche delle infrastrutture portuali nel porto di Vasto

Offerta di servizi	1995	1997	1999	2001	2004	2005
Numero Accosti	7	4	4	4	4	5
Lunghezza complessiva accosti (m)	1.490	930	930	930	1.500	1.221
T.S.L. massimo consentito					15.000	15.000
Numero di accosti che effettuano servizi di:						
Passaggeri			1	1	2	2
Prodotti petroliferi		1	1	1	1	1
Altre merci liquide			2	2	2	2
Merci secche alla rinfusa			-	-	2	2
Merci in colli			-	-	2	2
Container			-	-	-	1
RO/RO			1	1	1	1
Altre merci liquide			4	4	2	2
Pescato			2	2	2	2
Diporto			-	-	-	1
Mezzi di servizio			-	-	2	3
Ormezzio Navi militari			-	-	-	-
Accosti dotati di arredamento meccanico	2	-	4	4	2	2
Numero binari ferroviari	1	-	-	-	-	-
Superficie dei piazzali per le merci (mq)	52.500	75.000	75.000	75.000	30.000	30.000
Capacità magazzini frigoriferi (mc)	-			-	-	-
Capacità altri magazzini (mc)				-	-	-
Capacità silos (mc)				-	-	-
Numero di accosti che abbisognano di lavori	7	2	3	3		
Stato generale delle strutture del porto					sufficiente	sufficiente

Fonte: MIT - Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT) – Regione Abruzzo

Il Porto di Vasto, nonostante le previsioni dei documenti programmatici, rimane uno scalo plurifunzionale, aperto non solo al traffico commerciale ma anche a quello diportistico del comparto della pesca. L'attività diportistica viene svolta dal Circolo Nautico che gestisce due pontili per complessivi 100 metri lineari lungo la banchina ovest e un tratto di banchina di 220 metri; la flotta peschereccia consta di 30 motopescherecci per lo più provenienti da Puglia e Sicilia, dislocati lungo 150 metri della banchina del molo di levante.

Il numero degli accosti è poco significativo, così come il relativo sviluppo lineare, mentre buona è la stazza navale massima ammissibile. Tra i servizi offerti, presenta caratteri di assoluta singolarità quello dell'arredamento meccanico, mentre pesa enormemente l'assenza di una qualunque zona di stoccaggio delle merci, nonostante la buona capacità di piazzale. Per quanto riguarda i collegamenti, il porto di Vasto denuncia un deficit significativo rispetto agli altri porti regionali. Esso non dispone di uno scalo ferroviario interno né di un raccordo diretto con la vicina stazione di Porto di Vasto anche se l'esistente asse ferroviario a servizio della limitrofa area industriale arriva ad una distanza in linea d'area di appena 150 m dalle banchine del porto. Leggermente migliori i collegamenti con

l'Autostrada Adriatica A14, con il casello Vasto - Nord distante solo 7 chilometri e raggiungibile tramite la SS16 attualmente interessata da interventi di riqualificazione e potenziamento che si integrano con quelli di potenziamento della SP170 contemplati anche dai lavori di potenziamento e riqualificazione in fase di progettazione esecutiva da parte dello stesso Co.A.S.I.V. nell'ambito del finanziamento CIPE 138/2000.

In una visione di insieme, le banchine risultano sottoutilizzate dal punto di vista del traffico commerciale, anche se per valorizzare questa importante potenzialità occorre risolvere il problema della non contiguità degli spazi a terra con le banchine dedicate alle merci, stante anche una certa promiscuità degli usi delle stesse banchine all'interno del porto. Di seguito un quadro dei punti di forza e debolezza del porto secondo uno studio di fattibilità della Regione Abruzzo

PUNTI DI FORZA

- *Unico porto regionale dotato di attrezzature per la movimentazione meccanica delle merci*
- *Superficie di piazzale più ampia nel contesto regionale*
- *Presenza di un servizio Ro-Ro*
- *Tessuto imprenditoriale diffuso ed attivo; istanze di potenziamento da parte dell'industria locale*
- *Alti fondali naturali in prossimità della linea di riva*

PUNTI DI DEBOLEZZA

- *Scarsi spazi in banchina per deposito e stoccaggio delle merci*
- *Ridotti fondali con problemi di pescaggio per le navi di grosso tonnellaggio*
- *Formazione di una forte risacca nel bacino portuale con levante e grecale*
- *Interferenza tra le funzioni interne dell'area portuale*
- *Scarso collegamento al sistema ferroviario*
- *Attuale scarsa efficienza della connessione con l'Autostrada Adriatica A14 (si precisa che tra gli interventi di potenziamento e riqualificazione del porto di Vasto contemplati dal finanziamento CIPE 138/2000 è prevista l'attuazione entro il 2008 dell'ampliamento della strada di collegamento dal porto sino alla SS 16 e pertanto questo punto di debolezza nel medio termine verrà a cessare)*

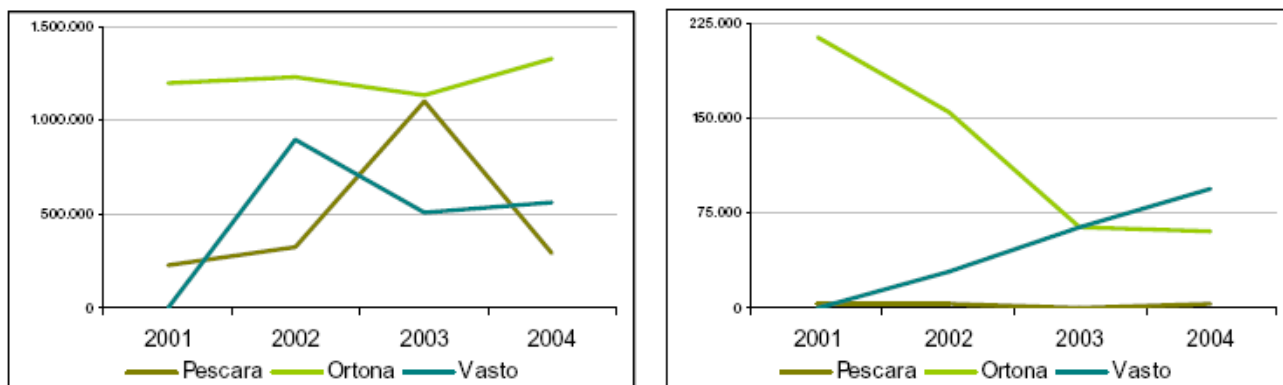
3 Le quantità movimentate nei porti abruzzesi

Le considerazioni relative alla movimentazione delle merci nei porti della Regione Abruzzo derivano da una serie di elaborazioni condotte su dati costantemente rilevati, all'interno del triennio 2001-2004, dalle Capitanerie di Porto competenti per ciascun porto regionale. Tuttavia, l'analisi sconta alcune approssimazioni.

Se da un lato il ruolo marginale che il Porto di Giulianova assume per i traffici merci e passeggeri inficia la reperibilità di dati quantitativi di riferimento, dall'altro la riconduzione delle merci all'interno di macro categorie⁴⁷ di sintesi rischia di non restituire con sufficiente efficacia l'eterogeneità e l'importanza dei movimenti.

3.1 Le rinfuse solide e liquide

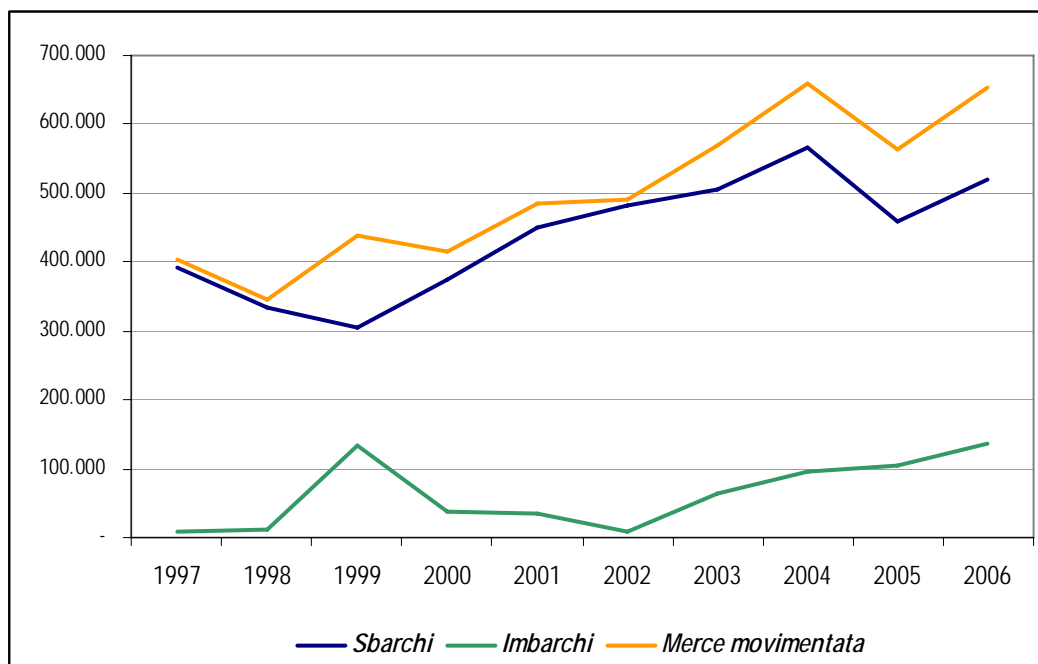
Il trasporto marittimo regionale rappresenta ancora oggi una modalità di collocazione delle merci sul mercato, da parte delle aziende produttrici, insufficientemente esplorata. Dai dati rilevati emerge un elevato divario tra i volumi di merce sbarcata, e quindi provenienti da confini transregionali, e quella imbarcata che tende ad assumere valori estremamente esigui.



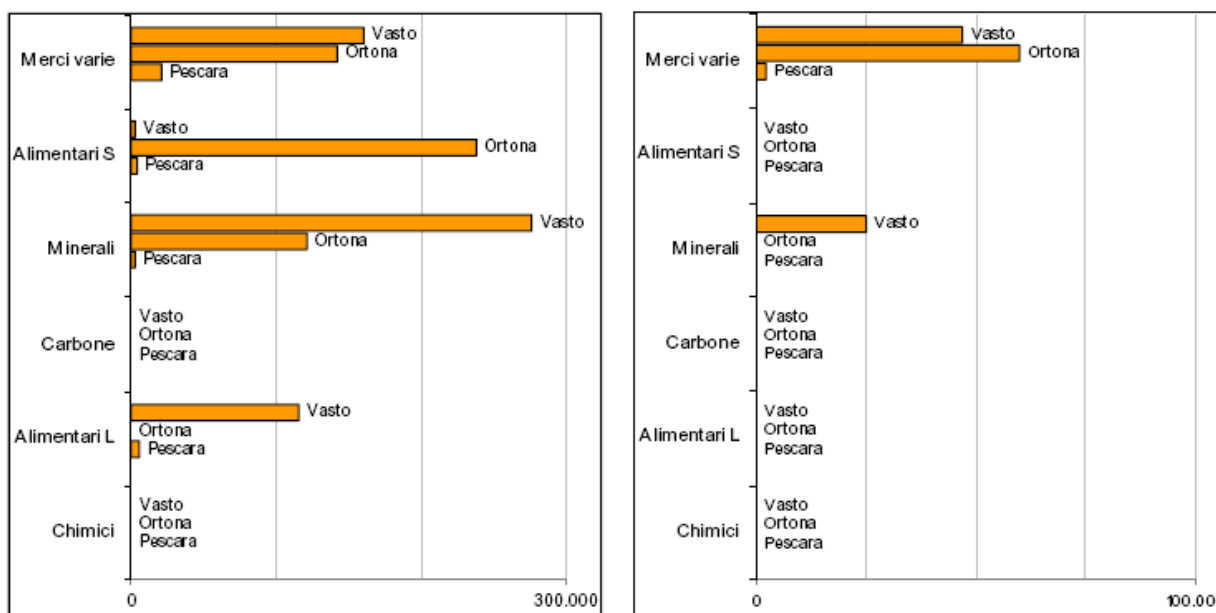
Movimentazioni di merci rinfuse in Abruzzo al 2004: tonnellate totali di rinfuse sbarcate (a sinistra) ed imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Trend positivi per le rinfuse sbarcate tra il 2001 ed il 2004 si registrano soprattutto per Ortona, che resta il porto commerciale regionale per eccellenza, e Vasto. Quest'ultimo mostra un aumento costante nel ricorso al trasporto marittimo anche per le esportazioni raggiungendo le 94.609t di merce imbarcata (superando le circa 60.000 di Ortona) per l'anno 2004 e le 135.468t del 2006.

⁷ Per le categorie di sintesi si è riferimento alla classificazione elaborata dal CNEL: Energetici, Chimici, Alimentari liquide, Carbone, Minerali e Alimentari solide alle quali si aggiungono merci varie e passeggeri.

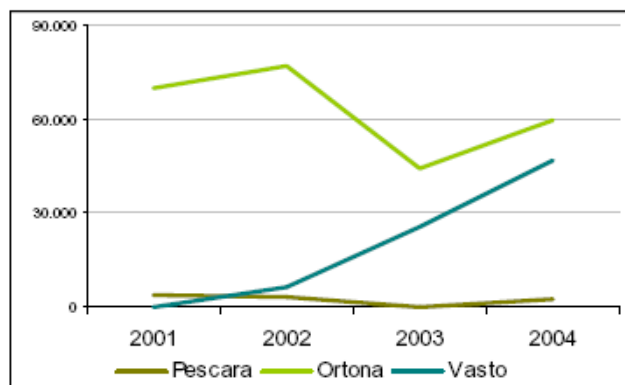
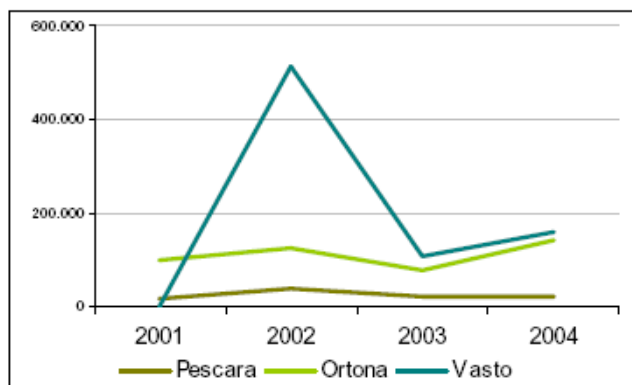


Movimentazione complessiva Porto di Vasto al 2006: tonnellate totali sbarcate ed imbarcate (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalla CdiP competente, 2006)



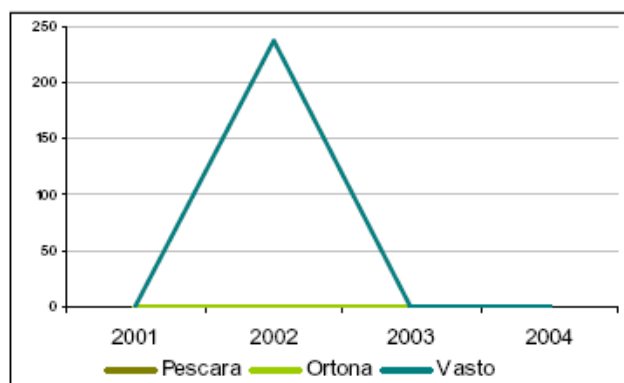
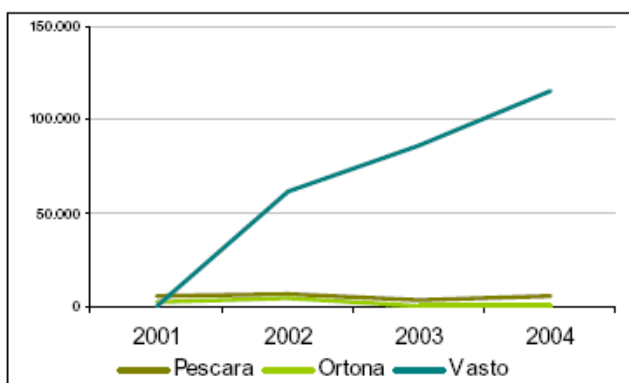
Movimentazioni portuali in Abruzzo al 2004: tonnellate di rinfuse sbarcate (a sinistra) ed imbarcate per porto e settore merceologico (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Al 2004, per quanto concerne le merci rinfuse sbarcate, la categoria merceologica che maggiormente approda in Abruzzo è costituita dai minerali per i quali Vasto mostra una notevole specializzazione (275.426t), senza rinunciare al “monopolio” sulle rinfuse alimentari liquide (pari a circa il 96% delle tonn. totali movimentate in regione) e ad una ottima competitività sulle merci varie (160.000t).



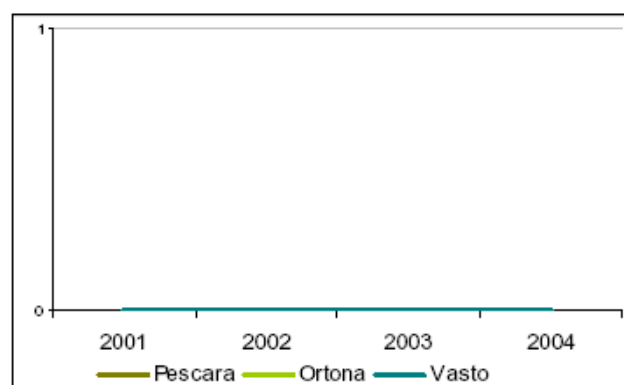
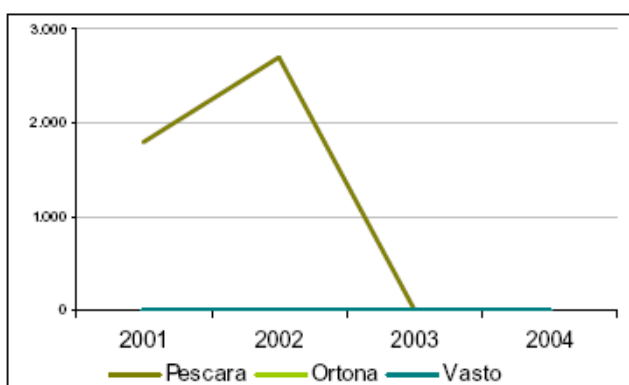
Movimentazioni di merci varie in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di merci varie sbarcate (a sinistra) e imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Nel settore delle merci varie tutti i porti hanno registrato una contrazione degli sbarchi tra il 2002 ed il 2003, ma nell'ultima annualità si è avuta una ripresa confermata anche dalle esportazioni.



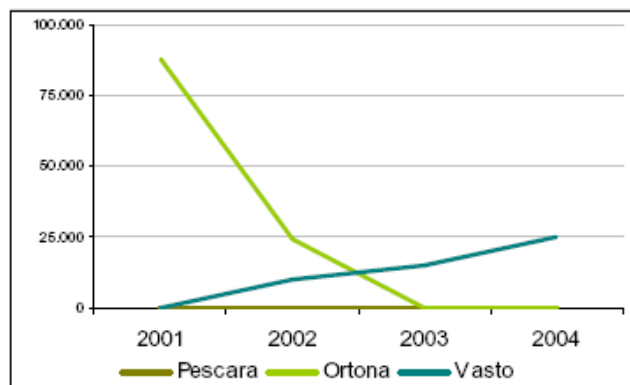
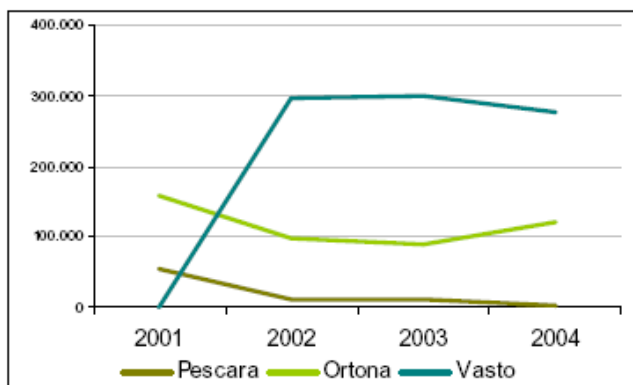
Movimentazioni di merci rinfuse liquide in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di alimentari liquidi sbarcate (a sinistra) e imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Si conferma la crescita del volume di rinfuse alimentari liquide sbarcate, in particolare a Vasto, mentre scompaiono completamente quelle imbarcate.



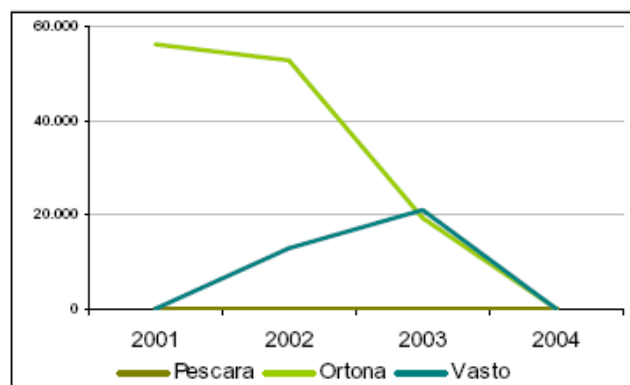
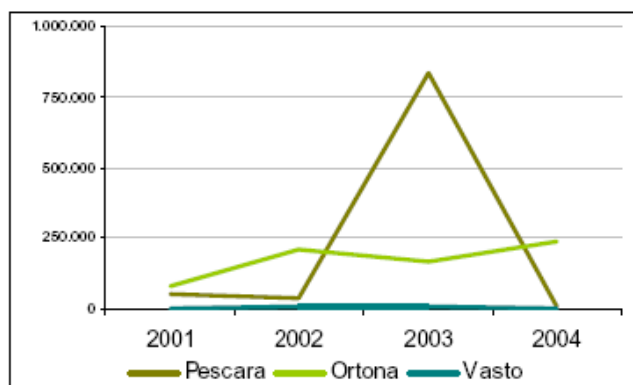
Movimentazioni di rinfuse solide in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di carbone sbarcate (a sinistra) e imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Il carbone che fino al 2002 veniva importato a Pescara, oggi è ormai scomparso, sia in entrata che in uscita dal territorio regionale.



Movimentazioni di rifiuti solidi in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di minerali sbarcate (a sinistra) e imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Una lieve contrazione si registra negli sbarchi del settore dei minerali nel quale Ortona si pone in controtendenza (+36%). Inversamente avviene per il volume imbarcato per il quale l'unico movimento è costituito dall'espansione di Vasto (+70%).



Movimentazioni di rifiuti solidi in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di alimentari solidi sbarcate (a sinistra) e imbarcate per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

Scompaiono completamente le rifiuti alimentari solidi tradendo anche la crescita che nel triennio precedente aveva caratterizzato il vastese.

Quadro di insieme

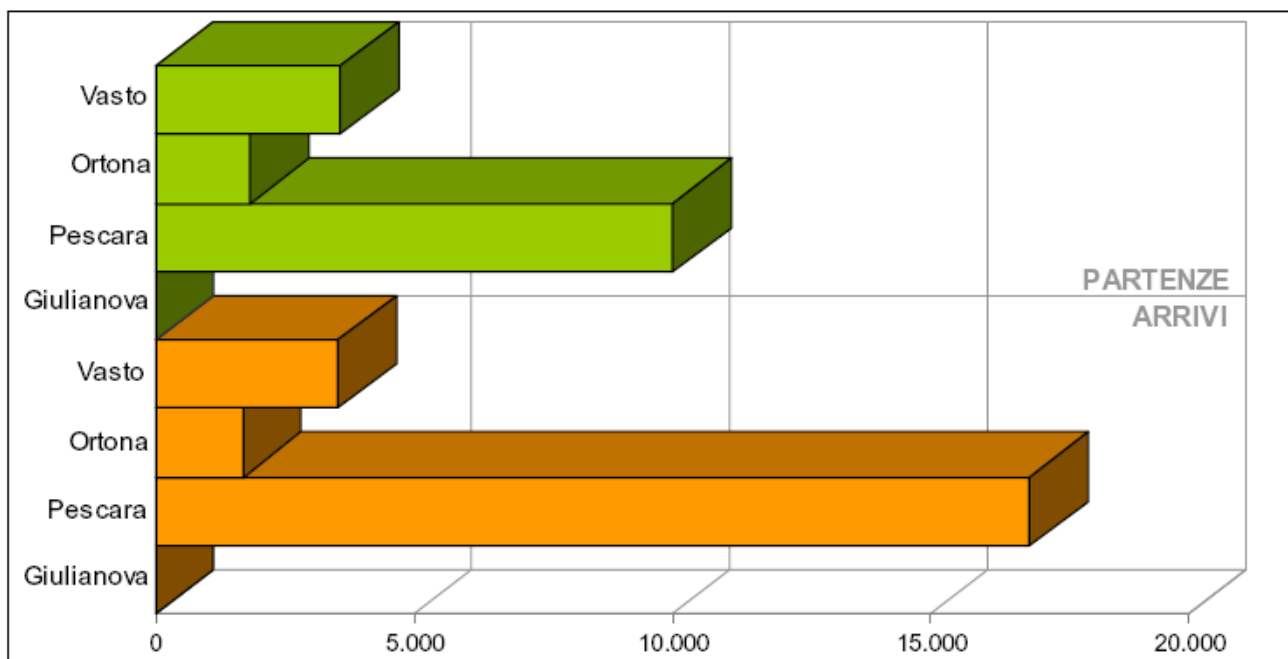
Le considerazioni sull'evoluzione del traffico marittimo nei porti della Regione Abruzzo si basano sui dati rilevati dalle Capitanerie di Porto decennio 1994-2004, con alcune integrazioni per il 2005/6 laddove reperiti.

Relativamente al trasporto passeggeri, il 2004 porta un risultato importante per la Regione Abruzzo. Si registrano arrivi di passeggeri per oltre 22000 unità, di cui ben 16929 a Pescara. Un numero di partenze significativamente minore (15443) lascia intendere che il territorio regionale è uno spazio di transito per i visitatori che estendono le loro visite ad aree esterne ai confini regionali utilizzando modalità di trasporto alternative ai mezzi marittimi.

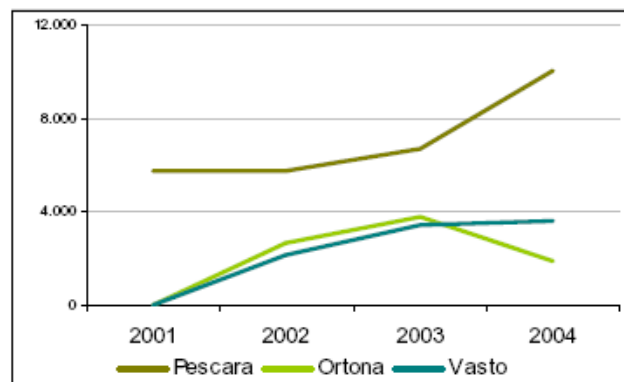
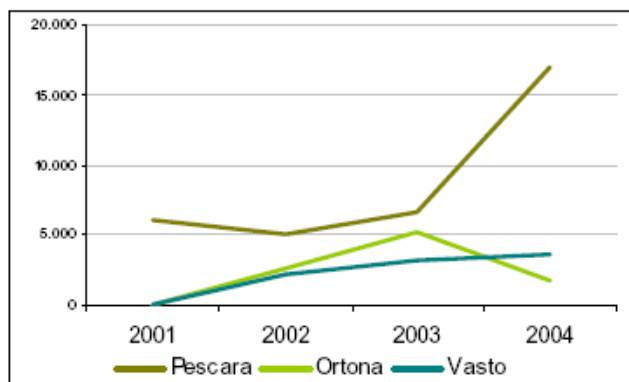
Per ciò che riguarda le merci e, in particolare, le rinfuse solide e liquide, dai dati rilevati emerge un elevato divario tra i volumi di merce sbarcata e quella imbarcata: quest'ultima tende ad assumere valori piuttosto esigui. Al 2004, per quanto concerne le rinfuse sbarcate, la categoria merceologica che maggiormente approda in Abruzzo è costituita dai minerali, per i quali Vasto mostra una notevole specializzazione. Il porto di Vasto detiene anche il "monopolio" per l' Abruzzo delle rinfuse alimentari liquide e presenta inoltre un' ottima competitività sulle merci varie. Il carbone che fino al 2002 veniva importato a Pescara è invece ormai scomparso, sia in entrata che in uscita dal porto. Dal canto suo, il porto di Ortona è leader incontrastato nel settore delle rinfuse solide alimentari, ma di grande rilevanza per tale porto sono anche i minerali e le merci varie. Il porto di Ortona detiene anche il primato degli energetici sbarcati nel 2004, contando più di 820000 tonnellate, che gli consentono di superare ampiamente sia Pescara che Vasto.

3.2 I passeggeri

Il 2004 registra un risultato importante per la regione Abruzzo. Si registrano arrivi di passeggeri per oltre 22.000 unità di cui ben 16.929 a Pescara. Un numero di partenze significativamente minore (15.433) lascia intendere che il territorio regionale è uno spazio di transito per i visitatori che estendono le loro visite ad aree esterne ai confini regionali utilizzando modalità di trasporto alternative ai mezzi marittimi.



Movimentazioni portuali in Abruzzo al 2004: passeggeri arrivati e partiti per porto. (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)



Traffico passeggeri in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle traffico di passeggeri arrivati (a sinistra) e partiti per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

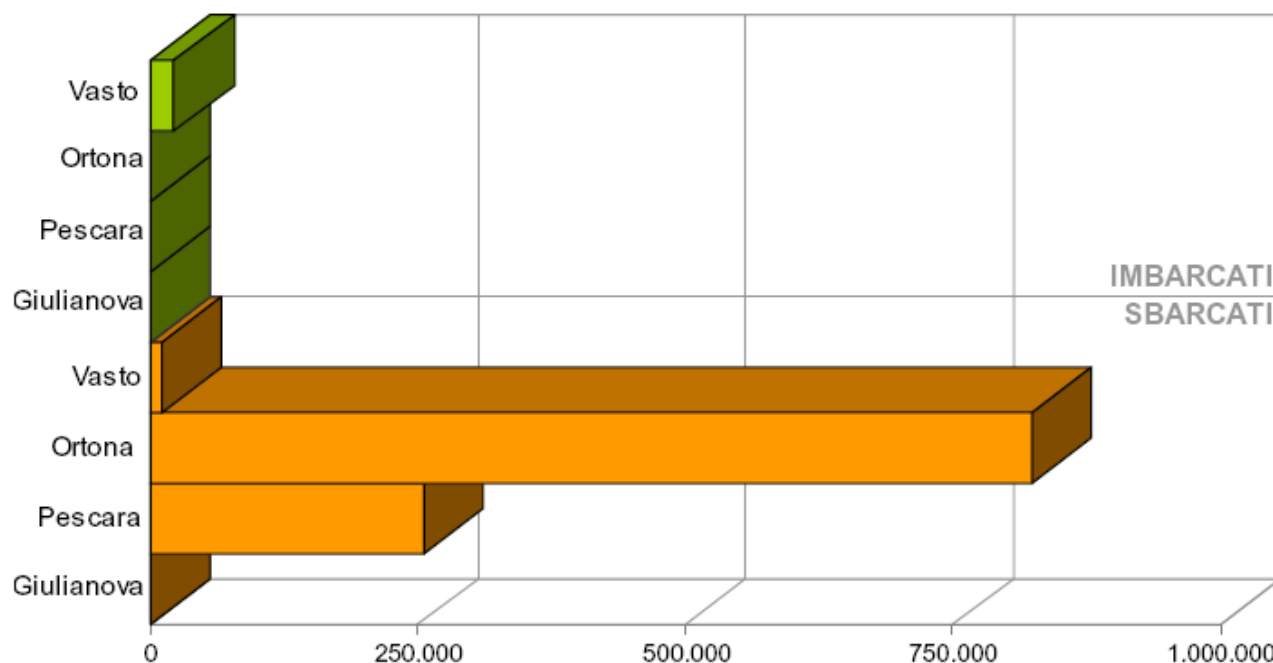
A meno del porto di Ortona (-67%) che sottolinea la specializzazione commerciale, i porti regionali hanno confermato la tendenza positiva del settore turistico, sia in merito agli arrivi (+49%) che in merito alle partenze (+12%).

In particolare, Pescara, che conferma la sua eccellenza nel settore, mostra una saggio del +157% sugli arrivi e +50% sulle partenze.

Meno rilevanti sono gli incrementi nel Vastese con percentuali del +13% in ingresso e +5% in uscita.

Gli energetici

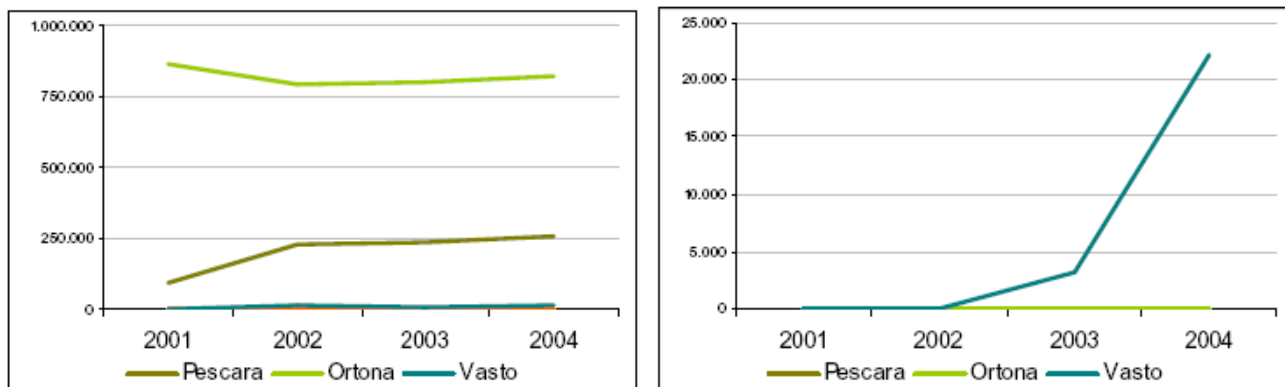
Per gli energetici sbarcati nel 2004, Ortona ne detiene il primato contando ben 823.155 tonnellate che gli consentono di superare ampiamente Pescara (255.114t) e Vasto (10.995t).



Movimentazioni portuali in Abruzzo al 2004: tonnellate energetici imbarcati e sbarcati per porto. (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

La misura del trend dell'ultimo triennio è particolarmente positiva. Se da un lato Ortona conferma la ripresa della crescita delle importazioni già manifesta nell'annualità 2003, Pescara registra incrementi pressochè analoghi per le medesime annualità che seguono l'espansione tra il 2001 ed il 2002.

Relativamente alle esportazioni, l'unico contributo si registra a Vasto (22.229 t): dopo un lieve incremento registrato tra il 2002 ed il 2003 manifesta un volume degli imbarchi che s'impenna (+685%).



Movimentazioni di energetici in Abruzzo 2001-04: evoluzione delle tonnellate di energetici sbarcati (a sinistra) e imbarcati per porto (elaborazione, Fonte: dati rilevati dalle CdiP competenti, 2004)

4 La domanda e l'offerta potenziale di servizi marittimi

4.1 La domanda

L'analisi della domanda potenziale di servizi per i traffici marittimi corrisponde ad alcuni scenari tendenziali che a scale diverse e con effetti eterogenei si ripercuotono sul sistema portuale della Regione Abruzzo condizionandone in diversa misura le prospettive di sviluppo. Gli scenari analizzati fanno esplicito riferimento al contesto internazionale dell'economia ed al contesto regionale e locale.

4.1.1 Le dinamiche internazionali

Le prospettive per la portualità italiana sono direttamente connesse ad alcuni processi di trasformazione in atto particolarmente influenti:

- la progressiva crescita economica della Cina, ma anche di altri paesi quali India e alcune aree dell'America Latina;
- il previsto raddoppio del canale di Suez ed il conseguente potenziamento dei flussi di traffico lungo il corridoio adriatico;
- lo sviluppo dei traffici interni al bacino mediterraneo che sta avvenendo anche attraverso scambi intensificati fra l'Italia e paesi del Nord Africa;
- l'allargamento dell'Unione a 25 membri complessivi fra i quali Malta – Centro di *transhipment* – e Cipro – sede di numerose compagnie di navigazione europee.

Dal punto di vista congiunturale sono significativi:

- l'andamento dinamico del sistema degli scambi mondiali e i conseguenti riflessi sui mercati del settore marittimo e portuale;
- i dati che segnalano la stretta connessione tra la ripresa della produzione industriale italiana e la crescita delle nostre esportazioni;
- la continua crescita spontanea dei traffici marittimi ed in particolare delle *Short Sea Shipping* e delle Autostrade del Mare, che rappresentano oggi una fitta rete di collegamenti già operativa ed efficiente. L'offerta complessiva di Autostrade del mare è cresciuta negli ultimi anni del 150% nel nostro Paese e il loro inserimento nelle reti TEN da parte dell'Unione europea non potrà che rafforzare tale tendenza;

Le previsioni più accreditate prevedono che nell'immediato futuro il traffico di container in particolare nel Mediterraneo occidentale continui a crescere rapidamente, valutando in quasi 8 milioni di TEU/anno il traffico complessivo a breve termine, nel 2008.

Interscambio	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2008
Nord America	652	691	732	769	807	848	890	1.214
Estremo Oriente	1.909	2.099	2.288	2.481	2.680	2.868	3.068	4.326
Altre relazioni deep sea	1.273	1.369	1.453	1.510	1.576	1.596	1.658	2.114
Totale	3.834	4.159	4.473	4.760	5.063	5.312	5.616	7.654

Traffico containerizzato nel Mediterraneo Occidentale in migliaia di TEU/anno (Fonte: Regione Abruzzo, PRIT – Report 4, 2005)

A questa crescita complessiva è previsto che si abbini una progressiva crescita della quota di traffico destinata a utilizzare sistemi di trasporto basati su *transshipment* nei grandi porti *hub* del Mediterraneo centrale, in particolare per quanto riguarda le realtà dell'Estremo Oriente che rappresentano la componente più interessante ai fini dello studio del Corridoio Adriatico.

In quest'ottica risulta infatti evidente che la composizione del traffico di *container* servito dai porti dell'Adriatico è destinata a cambiare sostanzialmente in termini di retroterra: la tradizionale dominanza del traffico con origine/destinazione all'interno della pianura padana dovrebbe progressivamente ridursi a favore dei traffici centroeuropei.

Tutto potrebbe dipendere dalla risoluzione di problemi logistici, di infrastrutture di collegamento con il retroterra. Indubbiamente l'entrata in funzione dei porti *hub* di Gioia Tauro e di Taranto apre prospettive fino ad oggi inesplorate e potrebbe produrre un effetto moltiplicatore sul traffico in Adriatico.

Da questo punto di vista, i vantaggi di pianificare lo sviluppo privilegiando la direttrice adriatica sembrano evidenti, specie quando si consideri la recente apertura del grande terminal di *transshipment* a Taranto: la capacità dei terminal dell'Alto Adriatico (Ravenna, Venezia, Trieste) appare suscettibile di assorbire consistenti volumi di traffico addizionale senza richiedere grossi interventi; l'eventuale fabbisogno di una nuova capacità dovrebbe essere soddisfatto da altri porti adriatici tra i quali il porto di Ancona ed il porto di Ortona qualora venissero realizzati adeguati interventi migliorativi.

Oltre la funzione di canale preferenziale tra il centro Europa e l'Estremo Oriente, pari significato strategico per il Corridoio Adriatico hanno i flussi a distanza più breve che confluiscono sui suoi porti e che rappresentano una componente essenziale della loro attività.

Per quanto riguarda i rapporti con la Grecia, è consolidata la relazione che lega i porti italiani del Corridoio Adriatico con quelli macedoni sullo Ionio (Patrasso, Igoumenitsa e Corfù). Nel 1997 un traffico di oltre 5 milioni di passeggeri e 320.000 camion ha viaggiato tra i porti greci diretto verso alcuni porti del Corridoio tra i quali prevalentemente Ancona (a causa dell'ottimale distanza in relazione all'attuale aumentata velocità dei vettori marittimi).

Appare evidente che la Grecia alimenta e continuerà ad alimentare i porti adriatici con grossi movimenti di merci e passeggeri, in particolare per quanto riguarda i flussi originati in Grecia e diretti verso i Paesi dell'Europa Centrale. Non sembra infatti esserci una rotta alternativa al Corridoio Adriatico altrettanto affidabile in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e costi.

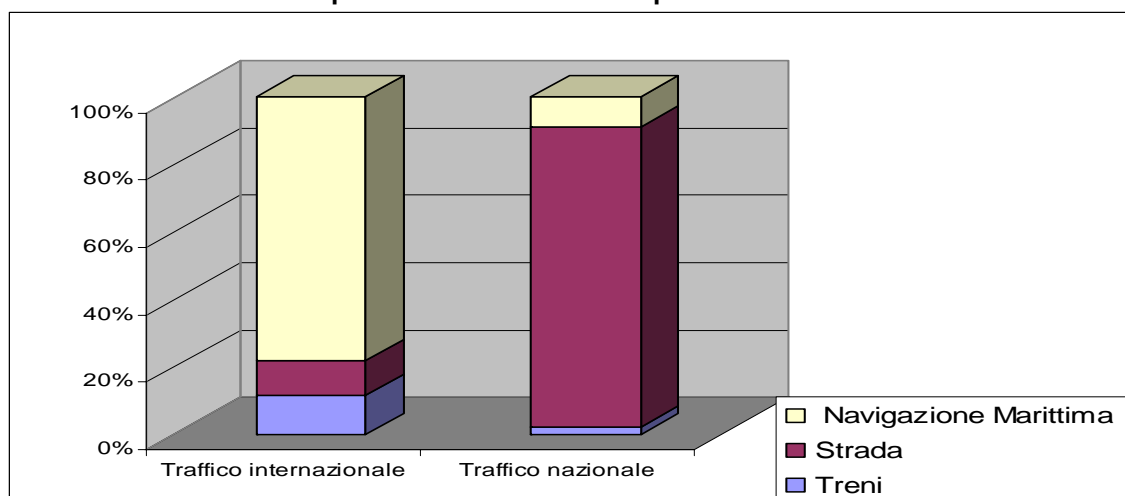
Oltre alla Grecia ed alla regione balcanica, altre regioni insistenti sul bacino orientale del Mediterraneo possono alimentare il traffico diretto verso il Corridoio Adriatico: si tratta dei paesi del Mar Nero, della Turchia, del Medio Oriente e dell'Egitto.

4.1.2 Previsioni di traffico rispetto agli sviluppi internazionali - Il traffico marittimo commerciale nel bacino Adriatico

Lo sviluppo dell'economia mondiale, trascinato dalle economie emergenti di Cina e India, ha portato nel 2006 ad una crescita globale del 5,4% con un'espansione del commercio internazionale di beni e servizi del 9%. Le previsioni di traffico commerciale per i prossimi anni si mantengono positive. In Italia nel 2006 le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 5,3 % in termini reali, registrando il migliore risultato dal 2000.

L'andamento economico del paese si riflette in modo evidente sul commercio marittimo. Di fatto questa modalità rappresenta, dopo il trasporto su strada, il secondo strumento per la commercializzazione a livello nazionale; dove invece consideriamo solo il traffico internazionale la via marittima rappresenta la modalità commerciale più utilizzata con il 78% dei traffici. Nel grafico sottostante non sono stati presi in considerazione il traffico aereo e la navigazione interna poiché poco rappresentativi nella valutazione del traffico complessivo.

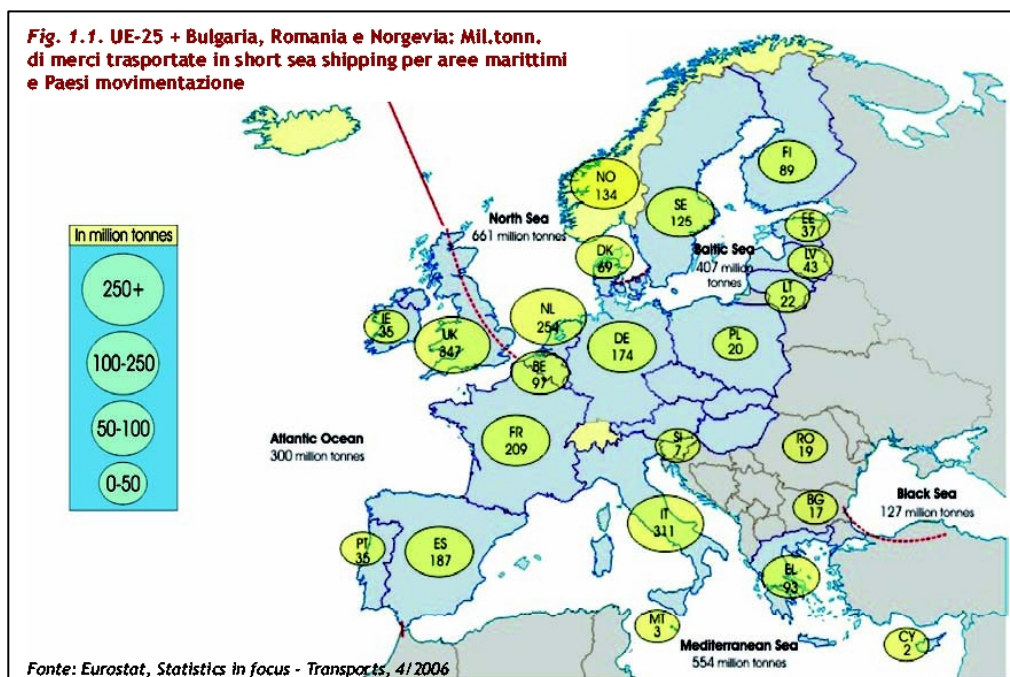
Grafico :Traffico Merci rispetto alla modalità di trasporto



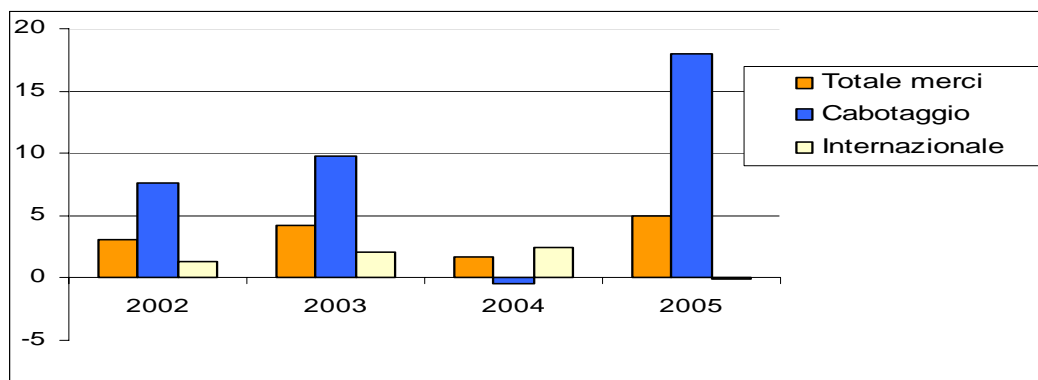
Fonte: elaborazione propria su dati ministero Infrastrutture

Nello sfruttamento del traffico marittimo commerciale, negli anni dal 2002 al 2004, l'Italia si è collocata sempre al secondo posto con una crescita del 3.9%, dietro solo al Regno Unito (558 milioni di tonnellate nel 2002, 556 milioni di tonnellate nel 2003 e 573 milioni di tonnellate nel 2004) e prima dei Paesi Bassi (413 milioni di tonnellate nel 2002, 410 milioni di tonnellate nel 2003 e 440 milioni di tonnellate nel 2004).

La naturale vocazione marittima dell'Italia si inserisce in un contesto di rinnovata attenzione, emersa nel corso degli anni Novanta, per questa modalità di trasporto. Tale interesse deriva, in particolare, dalle politiche di regolamentazione e sviluppo del trasporto marittimo condotte a livello europeo. Queste si sono rivolte soprattutto alla promozione della navigazione a corto raggio (short sea shipping) per stimolare il passaggio dal trasporto su strada a quello via mare, motivato da vantaggi in termini di costi, tempi e impatto ambientale. Nel 2005 la navigazione a corto raggio, (Short Sea Shipping, SSS) con 1,8 miliardi di tonnellate, ha coperto il 68% dell'intero commercio marittimo dell'EU-25 (Eurostat, 2006).



Nel 2005 con riferimento al traffico totale, corrispondente alla somma di imbarchi e sbarchi, sono state trasportate circa 509 milioni di tonnellate di merce, con un incremento del 4,9 per cento rispetto ai circa 485 milioni di tonnellate dell'anno precedente. Nel 2004 si era registrato un indebolimento della crescita rispetto agli incrementi del 3,0 per cento e del 4,2 per cento rispettivamente nel 2002 e nel 2003.



Fonte: Istat 2007

I dati rilevati non fanno altro che confermare l'importante ruolo svolto dal trasporto marittimo in Italia; grazie alla sua posizione geografica, infatti, svolge un ruolo strategico nei collegamenti all'interno del Mediterraneo. Questa modalità di trasporto nell'ultimo decennio, ha fatto registrare una dinamica in continua crescita in virtù anche dello sviluppo delle cosiddette "Autostrade del Mare" e del minor costo dello stesso trasporto marittimo rispetto a quello su strada, fattore che ha determinato un progressivo riequilibrarsi della disparità modale fra le due tipologie di logistica.

In questo quadro generale dell'attuale situazione del traffico marittimo nella penisola italiana l'area adriatica si inserisce come una area strategica per la potenzialità di sviluppo e per il forte margine ancora non sfruttato di competitività ed integrazione dell'area stessa.

La potenzialità di sviluppo dell'area adriatica sarà rilevata attraverso una prima analisi dedicata a sottolineare il ruolo dell'area rispetto al contesto nazionale per poi ampliare la trattazione confrontando la potenzialità portuale nazionale rispetto a quella internazionale nell'area stessa.

Movimento complessivo merci 2002/2004

	2002	Var. %	2003	Var. %	2004
Abruzzo	2183	4,9%	2290	1,3%	2320
Molise	313	27,8%	400	-28,0%	288
Adriatico	163237	3,1%	168322	3,4%	174029
Italia	457959	4,2%	477028	1,7%	484984

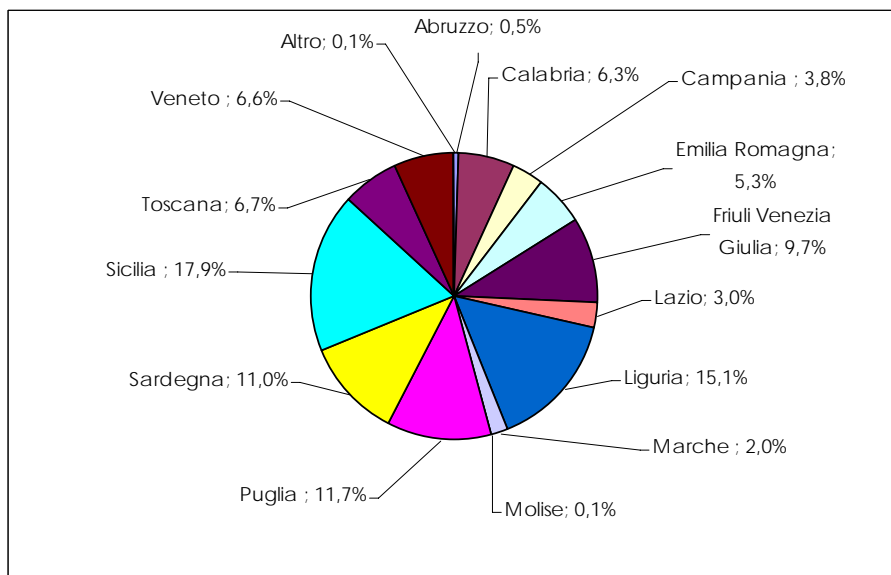
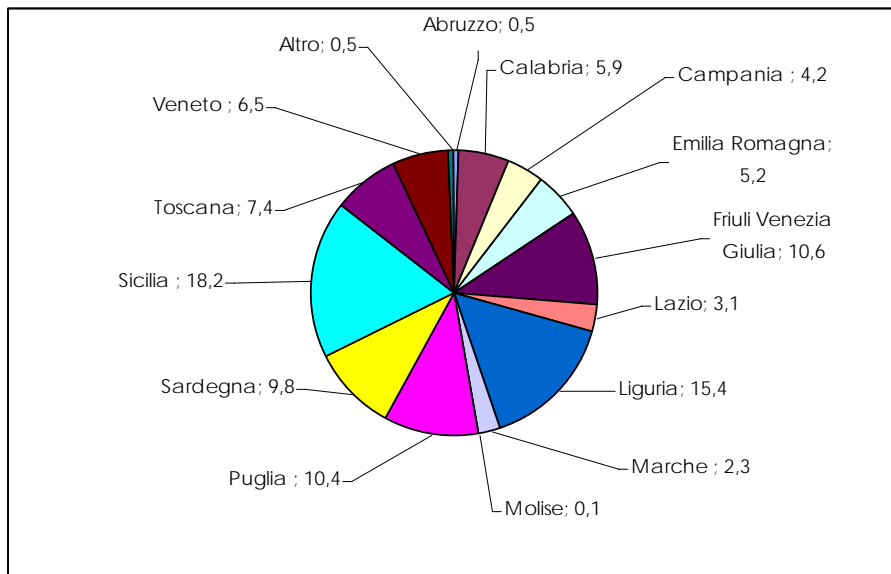
Fonte: Istat 2007

Analizzando l'intensità degli scambi commerciali nazionali l'area adriatica ricopre il 36% degli scambi complessivi. L'incidenza dell'area rispetto ai movimenti di merci realizzati a livello nazionale risulta, nel 2004, invariata rispetto al dato del 2002. Il lieve declino registrato nel 2003 è stato recuperato da un incremento positivo del movimento

complessivo di merci registrato nell'area (del 3,4%) superiore all'incremento nazionale del 1,7% realizzato nello stesso arco di tempo.

In particolare con riferimento alle diverse modalità di condizionamento, i porti adriatici confermano la propria leadership nel settore delle rinfuse solide (63% del totale italiano), mentre si collocano in seconda posizione sia per quanto riguarda le rinfuse liquide (36% del totale nazionale) che le merci varie (25% del totale nazionale).

Grafico - Movimento merci per regioni - 2002/2004



Fonte: Istat 2007

In questo contesto le regioni dell'Abruzzo e del Molise ricoprono una percentuale del commercio marittimo nazionale inferiore al 2% con una crescita nel volume degli scambi rispettivamente dell'1,3% e negativa per il Molise. Le regioni per le quali si è registrato, negli anni considerati, il maggior movimento di merce sono Sicilia e Liguria.

Per comprendere meglio l'andamento del traffico marittimo all'interno del bacino adriatico risulterà utile un'analisi più dettagliata a livello dei singole realtà portuali. Prendendo in considerazione i porti di maggiori dimensioni dell'area si nota come l'incremento assoluto degli scambi deriva principalmente dallo sviluppo dei porti di Taranto a sud e di Trieste e Venezia al nord. I porti dell'area centrale anche nel 2005 confermano una riduzione nel volume degli scambi.

Movimenti merci porti italiani area adriatica 2003-2005

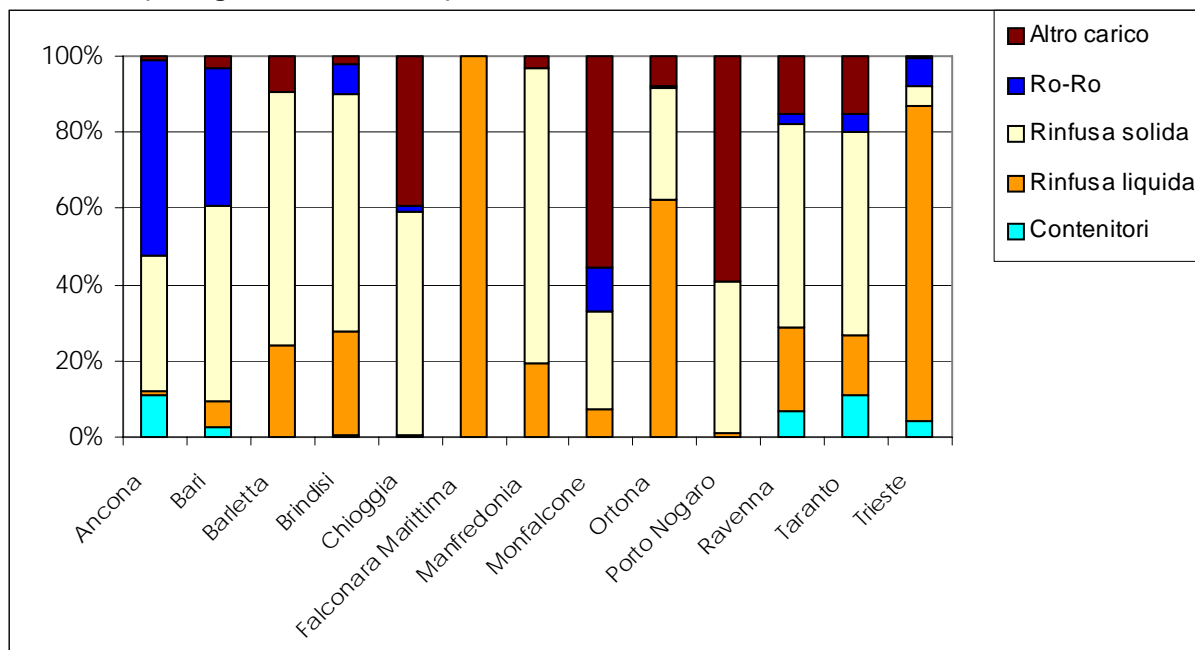
	2003	var. %	2004	var. %	2005
Ancona	4865	-4%	4680	-8%	4323
Brindisi	10790	0%	10798	-6%	10210
Barletta	1522	-12%	1332	-11%	1201
Bari	2763	-6%	2585	-5%	2471
Chioggia	2176	16%	2515	4%	2626
Falconara Marittima	4539	0%	4549	7%	4901
Manfredonia	:		1070	-3%	1043
Monfalcone	3790	5%	3961	4%	4120
Ortona	1328	4%	1380	-2%	1348
Porto Nogaro	1493	15%	1712	-37%	1254
Ravenna	24839	2%	25406	-5%	24253
Taranto	35305	12%	39368	18%	47869
Trieste	41566	0%	41516	4%	43355
Venezia	28220	2%	28883	5%	30547

Dati Eurostat

L'area adriatica si caratterizza principalmente come capofila nel commercio delle rinfuse, svolgendo invece un ruolo marginale nel traffico dei container. Mentre la tipologia di commercio Ro-Ro si concentra prettamente nei porti di Ancona e Bari. In quest'ottica una possibile specializzazione dei porti abruzzesi, ed in particolare del porto di Vasto, nella movimentazione delle rinfuse potrebbe rappresenterebbe un importante vantaggio competitivo.

Ampliando la ricerca ai principali scali nazionali ed internazionali che si affacciano nel bacino Adriatico le merci complessivamente movimentate sono 207 milioni di tonnellate a cui bisogna aggiungere i movimenti dei porti minori di Chioggia, Monfalcone, ecc. Rispetto ai dati raccolti dalla Camera di Commercio di Ancona risulta che nell'area adriatica si è registrata nel 2005 una crescita del 2,1%, inferiore rispetto all'incremento del 7% fatto registrare nel 2004 e comunque legato fortemente al crescente ruolo di Taranto come importante polo di smistamento del mercato delle rinfuse.

Merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - Anno 2005 (in migliaia di tonnellate)

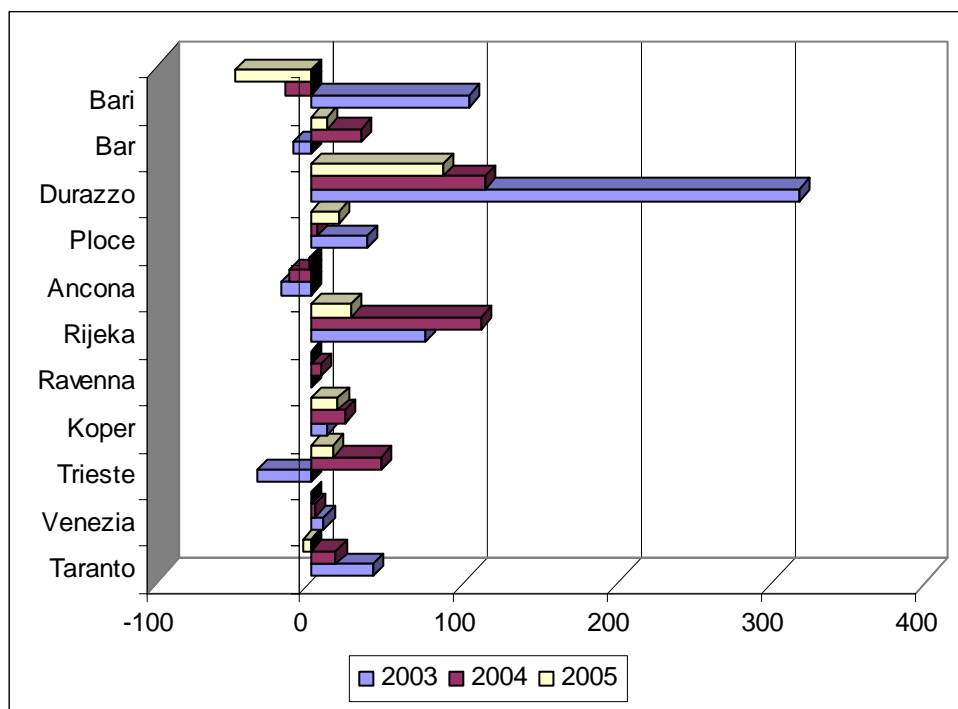


Istat 2007

Gli scambi commerciali, confermando i dati registrati a livello nazionale, appaiono concentrati prevalentemente al Nord e al Sud dell'area: il 49% del traffico si sviluppa nei porti dell'alto Adriatico; mentre Taranto, da solo, raccoglie il 31% dei traffici. Con circa 48 milioni di tonnellate di merci, il porto di Trieste rappresenta il principale porto dell'area per movimenti complessivi, ormai raggiunto da Taranto (47 milioni di tonnellate), leader assoluto nel mercato delle rinfuse solide e dei container.

Attraverso un'analisi più dettagliata dedicata alle diverse tipologie di merci si rileva che nel 2005 il traffico container nell'area Adriatica ha raggiunto 1,7 milioni di *teus* (+4,7% rispetto all'anno precedente). La crescita, sebbene contenuta, segue un quinquennio di grande sviluppo. A livello di singoli scali, sono prevalentemente confermati i risultati già evidenziati rispetto al movimento merci complessivo. Nel 2005 è evidente la fase di stagnazione che ha caratterizzato i porti adriatici italiani, con perdite più o meno contenute, mentre tutti gli scali del bacino non italiani hanno fatto registrare dinamiche positive crescite e due cifre; come i porti di Koper e Rijeka.

Movimenti container 2003-2005



Fonte: elaborazione propria su dati AP

Questi dati confermano il ritardo dei porti italiani nella conquista delle grandi opportunità derivanti dalla continua crescita dei traffici con i Paesi dell'Oriente.

L'Italia, inoltre, può e deve costituire la piattaforma logistica dei rapporti tra Europa e mediterraneo, bacino che sta assumendo un'importanza crescente nella riorganizzazione dei flussi commerciali mondiali. In tale contesto i porti italiani dell'area Adriatica si confrontano sia a livello nazionale che internazionale con una situazione di crescita inferiore alle proprie potenzialità di sviluppo. È in questo quadro che il porto di Vasto potrà sviluppare le sue specializzazioni funzionali ed il suo potenziamento logistico, sfruttando il potenziale del proprio bacino di utenza che l'inserimento nel corridoio adriatico potrà garantire.

In conclusione il livello di captazione dei traffici da parte del Porto di Vasto potrebbe essere quantificato, in linea puramente teorica, per un dato orientativo di medio periodo di 1,0 milioni di t/anno, pari ad una 0,56% dei dati relativi ai porti dell'Adriatico oggetto di rilevazione, tale stima risulterebbe confermata dalle analisi compiute sulla base dei dati disponibili ad oggi i cui risultati sono riportati nei paragrafi successivi.

4.1.3 Le evoluzioni intrinseche

L'evoluzione del traffico marittimo regionale trae fondamento dall'analisi dei dati forniti dagli uffici competenti delle Capitanerie di Porto locali nell'arco dell'ultimo decennio.

Tra il 1994 ed il 2004, la movimentazione delle merci e dei passeggeri, ripartiti tra i vari porti regionali, ha avuto intensità eterogenee per effetto sia dell'influenza che le dinamiche

macroeconomiche hanno avuto sulle vocazioni portuali, sia dei più recenti eventi storici internazionali.

Dinanzi a tale altalenante panorama trasportistico, la costruzione di possibili scenari al futuro in grado di proiettare la domanda di servizio potenziale nel breve e nel medio periodo ha trovato non poche difficoltà.

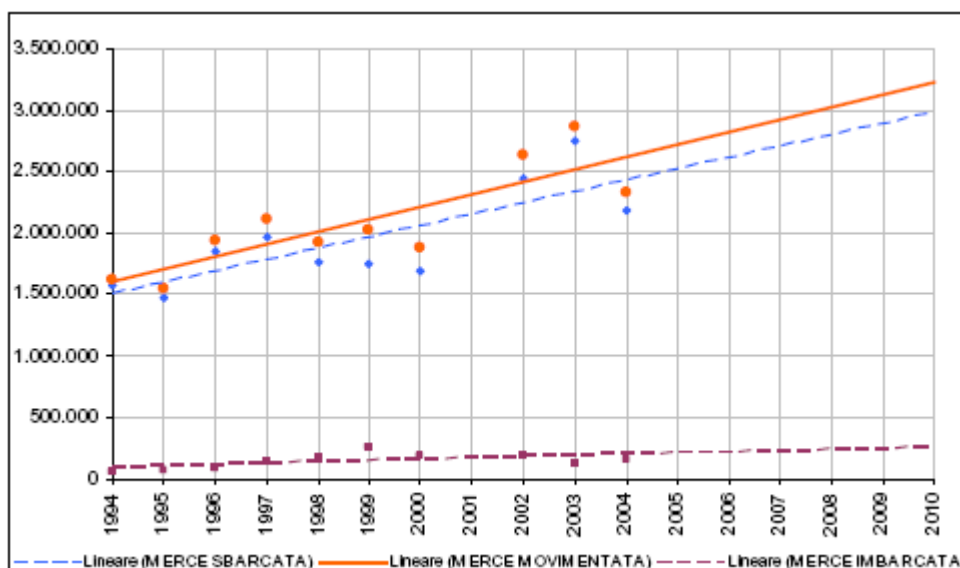
Per raggiungere lo scopo si è fatto ricorso alla regressione lineare con la consapevolezza di raggiungere previsioni di ampiezza sufficientemente approssimativa, ma certamente corrette (in termini probabilistici) dal punto di vista delle tendenze fenomenologiche.

ANNO	NAVI ARRIVATE		MERCİ (Tonn.)			PASSEGGERI		
	N	TSN	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
1994	800	1.020.999	1.573.545	51.648	1.625.193	17.837	13.264	31.101
1995	649	850.537	1.475.164	79.280	1.554.444	4.950	7.935	12.885
1996	993	856.749	1.855.172	83.933	1.939.105	17.161	17.141	34.302
1997	992	1.021.990	1.967.874	142.014	2.109.888	11.942	12.564	24.506
1998	508	0	1.758.137	167.650	1.925.787	0	0	0
1999	543	0	1.754.013	266.345	2.020.358	0	0	0
2000	527	0	1.685.325	191.858	1.877.183	0	0	0
2001	625	223.964	1.424.319	217.824	1.642.143	7.194	6.910	14.104
2002	823	568.653	2.439.144	187.434	2.626.578	9.901	10.587	20.488
2003	877	705.141	2.741.000	128.187	2.869.187	14.903	13.835	28.738
2004	858	657.129	2.177.207	157.010	2.334.217	22.158	15.433	37.591

fonte Regione Abruzzo

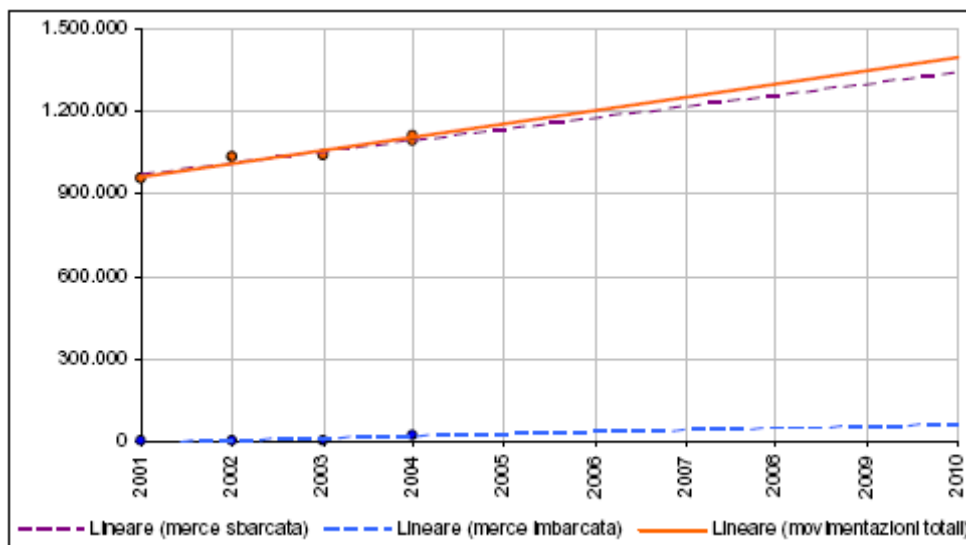
TABELLA 4 Sintesi delle movimentazioni nei porti della Regione Abruzzo (Fonte: Capitanerie di Porto, Uffici circondariali marittimi, anni vari)

La retta di regressione che rappresenta la tendenza delle tonnellate totali di merci movimentate in Abruzzo tra il 1994 ed il 2004 assume la seguente espressione: $y = 98.506x - 19,48e^{+08}$. Pertanto al 2010, le merci complessivamente movimentate nei porti di Pescara, Ortona e Vasto ammontano a circa 3.175.000 t, di cui oltre 2.890.000 t risultano sbarcate e oltre 280.000 t imbarcate.



Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare del volume delle tonnellate di merci rinfuse movimentate al medio periodo (Elaborazione).

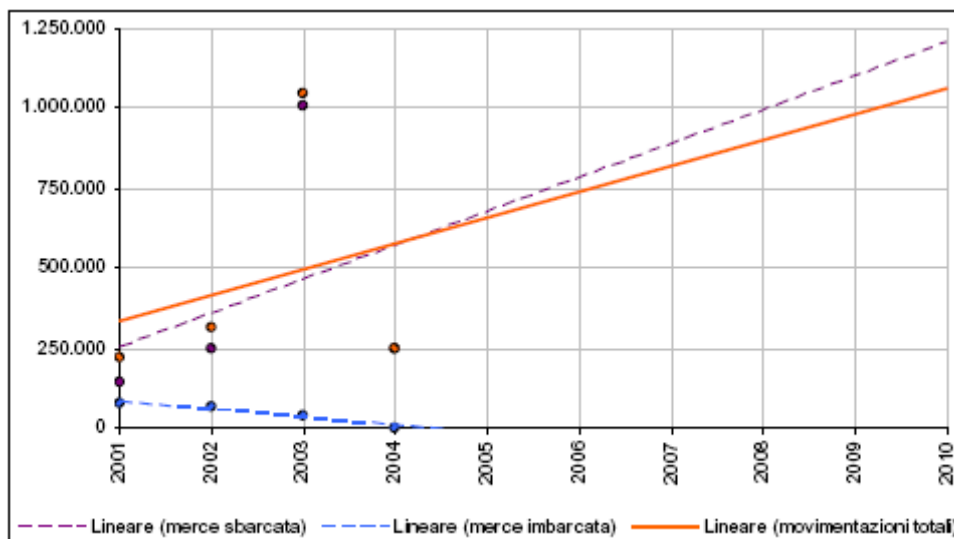
Altresì, qualora si volesse spingere la visione al lungo periodo è possibile quantificare in circa 4.160.000 t le merci complessivamente movimentate al 2020 che, a fronte di 3.760.000 t di sbarchi, vedono approssimarsi alle 400.000 t i prodotti in partenza.



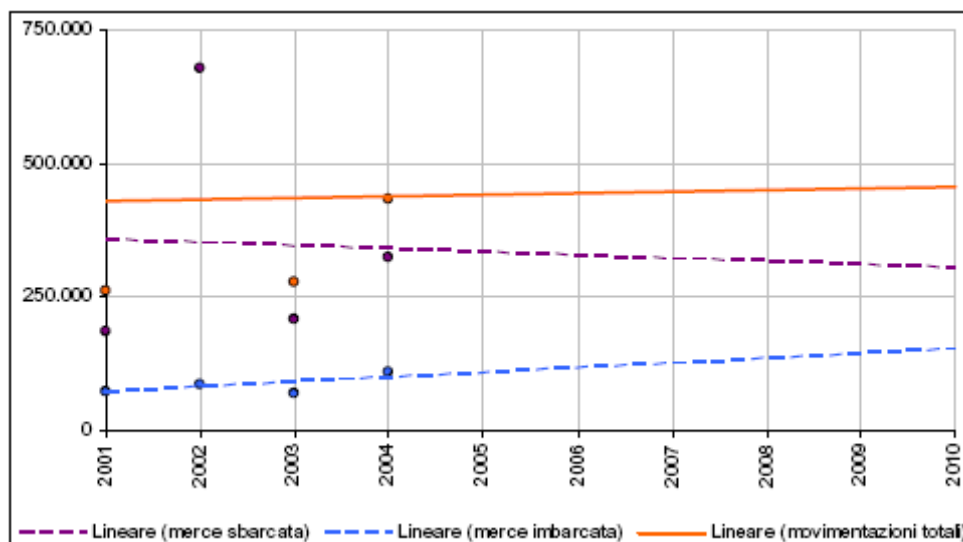
Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare del volume di energetici movimentabili al medio periodo (Elaborazione).

Inoltre, esplorando i dati disponibili per l'ultimo triennio disponibile (2001-2004) è possibile pervenire ad alcune considerazioni sulle tendenze che caratterizzano le quantità di merce movimentata a partire dai vari settori merceologici.

Per quanto riguarda gli "energetici", gli ultimi traffici marittimi nella Regione Abruzzo manifestano una crescita complessiva di circa 48.000 t/anno con andamenti positivi sia per lo sbarco che per l'imbarco (+7.000 t/anno) delle merci.



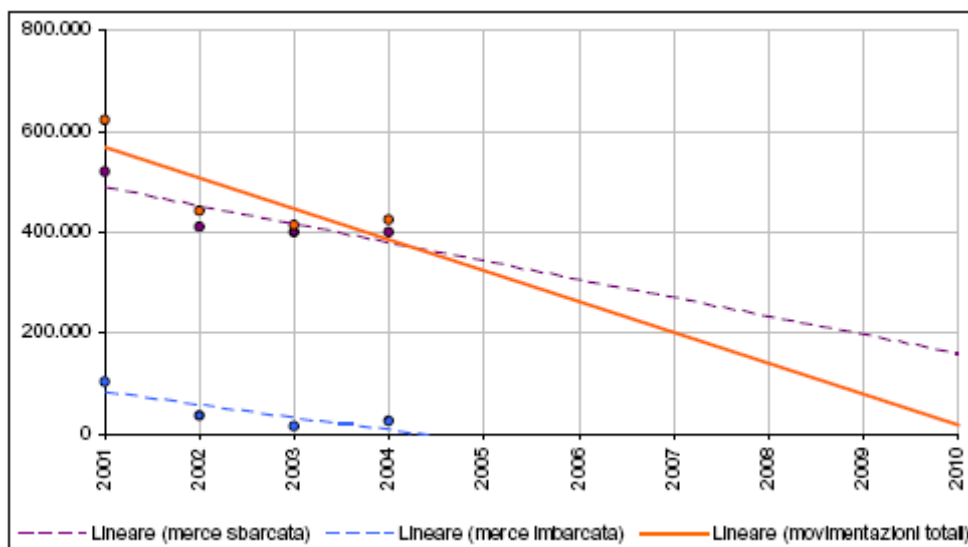
Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare dei volumi di rinfuse alimentari solide movimentabili al medio periodo (Elaborazione).



Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare dei volumi di merci varie movimentabili al medio periodo (Elaborazione).

La crescita maggiore viene registrata nel settore delle “rinfuse alimentari solide” la cui retta di regressione cresce con un coefficiente angolare superiore alle 80.000 t/anno e prospettando, al 2010, un totale di merci complessivamente movimentate pari a 1.061.000 t. Tuttavia, l’andamento dei volumi di merce sbarcati si collocano in controtendenza probabilmente a causa di una scarsa fiducia che il tessuto imprenditoriale ripone nel modo di trasporto.

La massima sensibilità all’imbarco delle merci è manifesta nel settore delle “merci varie” che, a fronte di un quantitativo di merce sbarcate che cresce di 9.000t/anno, registra un incremento annuale di ben 3.000 t prospettando per il medio periodo (2010) una domanda di imbarco pari a circa 152.000 t: in discesa appaiono le importazioni con una perdita pari a circa 6000 t/anno.

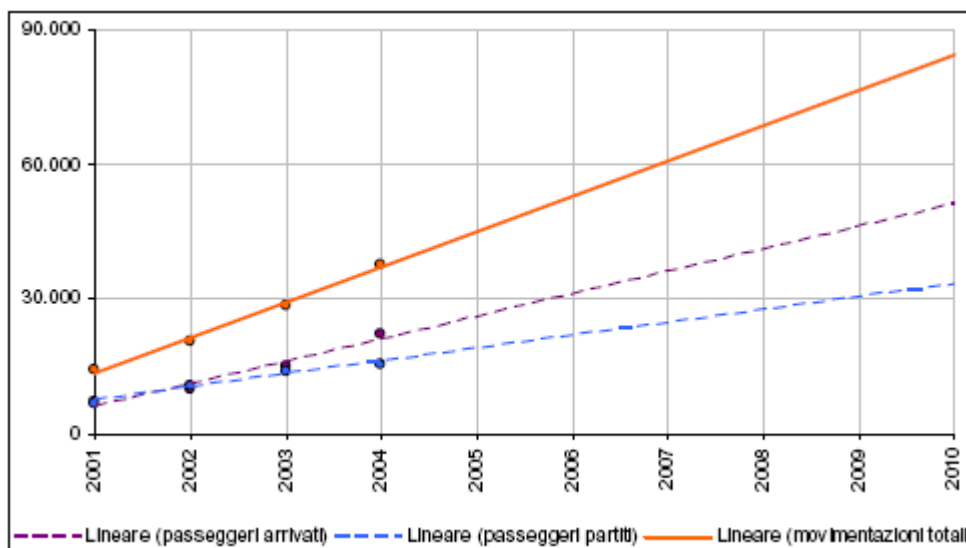


Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare del volume di rinfuse solide minerali al medio periodo (Elaborazione).

Diversamente dai settori precedenti, la massima contrazione nella movimentazione delle merci viene registrata tra le rinfuse solide "minerali" che perde ben oltre 61.000t/anno prospettando una chiusura degli scambi entro il 2010.

Già dal 2003, sono nulle le movimentazioni connesse al carbone.

Analogamente alla metodologia utilizzata per il traffico delle merci, è possibile giungere a previsioni relative al traffico passeggeri la cui retta di regressione assume l'espressione: $y = 7871,1x - 1,57e^{+07}$.



Scenario al futuro per i porti della Regione Abruzzo: regressione lineare del volume dei passeggeri al medio periodo (Elaborazione).

Pertanto al 2010, i passeggeri nei porti di Pescara, Ortona e Vasto ammontano ad oltre 84.000 unità, di cui circa 51.000 unità risultano arrivate a fronte delle 33.000 unità partite.

Per il 2020 è possibile effettuare una previsione di circa 163.000 passeggeri tra arrivi e partenze.

4.2 Il porto di Vasto

Il porto di Vasto, che sconta possibili imprecisioni dovute al reperimento dei dati di traffico tra il 1998 ed il 2006 (sino a maggio del 2007), si comporta particolarmente bene dal punto di vista commerciale presentando un incremento annuo delle merci movimentate di oltre 41.000t, mentre è meno efficace sotto il profilo passeggeri.

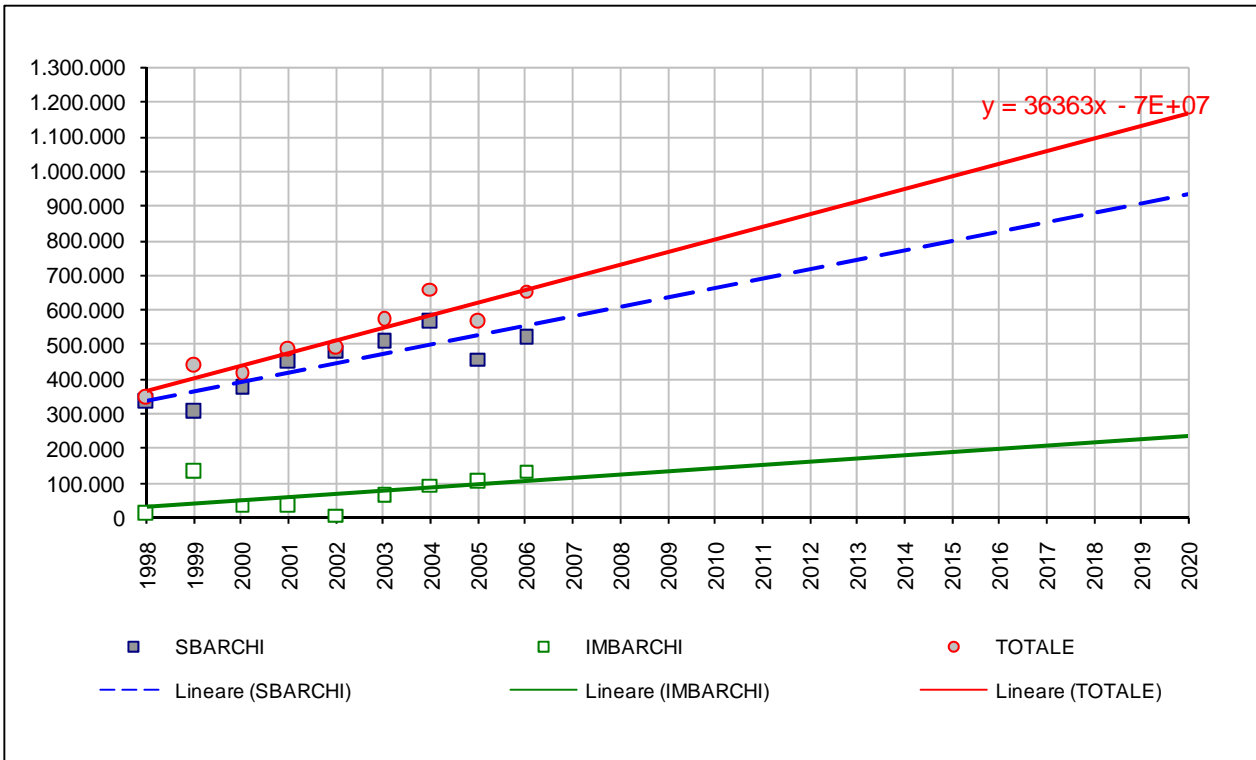
ANNO	NAVI ARRIVATE		MERCİ (Tonn.)			PASSEGGERI		
	N	TSN	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE	SBARCHI	IMBARCHI	TOTALE
1994	258	355.330	381.665	6.476	388.141	6.456	4.804	11.260
1995	170	234.287	292.422	5.797	298.219		2.727	2.727
1996	192	154.788	328.334	5.646	333.980	4.258	4.259	8.517
1997	267	285.598	392.869	9.415	402.283	3.022	3.028	6.050
1998	nc	nc	335.433	10.582	346.015	nc	nc	nc
1999	nc	nc	305.083	134.331	439.414	nc	nc	nc
2000	nc	nc	375.888	38.472	414.360	nc	nc	nc
2001	nc	nc	450.984	34.627	414.360	nc	nc	nc
2002	204	0	481.868	9.150	491.018	2.025	2.177	4.202
2003	261	0	506.255	64.455	570.710	3.137	3.392	6.529
2004	366	0	564.943	94.609	659.552	3.535	3.569	7.104
2005			457.851	105.224	563.075	1.425	1.475	2.900
2006			519.383	135.468	654.851	2.264	2.315	4.579
Gen.-Magg. 2007	109							
2007 (CALCOLATO)	262		589.070	111.247	700.317			

fonte Regione Abruzzo e dati Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto

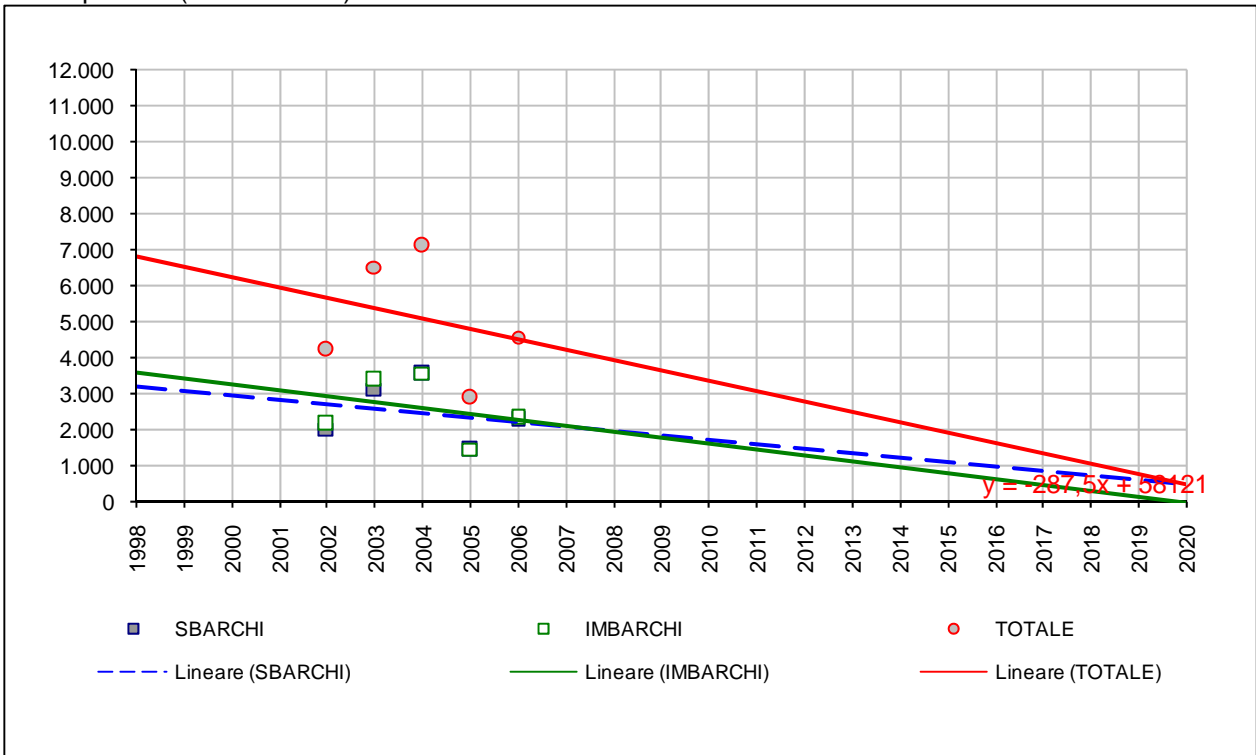
Sintesi delle movimentazioni nel porto di Vasto (Fonte: Capitaneria di Porto, Ufficio circondariale marittimo, anni vari)

È possibile prevedere, nel medio periodo, un quantitativo di merce complessivamente movimentata che sfiora le 800.000 tonnellate di cui meno di 600.000 sono quelle sbarcate. Nel 2020, le movimentazioni totali ammontano ad oltre 1.150.000t di cui poco più di 200.000 vengono imbarcate.

Il traffico passeggeri segue una contrazione di circa 280 unità/anno. La discesa fa segnare meno di 2.000 passeggeri, tra arrivi e partenze, nel 2010 e meno di 1.000 unità al 2020.



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



Scenario al futuro per il porto di Vasto: regressione lineare del volume dei passeggeri al medio periodo (Elaborazione)

4.3 Potenziale di sviluppo del movimento portuale

Le potenzialità di sviluppo della realtà portuale di Vasto sono profondamente legate allo sviluppo economico e sociale del territorio limitrofo. A tal riguardo si cercheranno di individuare degli ipotetici scenari di sviluppo del traffico commerciale in rispetto alla distribuzione della popolazione e del corrispondente reddito pro-capite e successivamente attraverso un approfondimento delle potenziali industriali dell'area. L'area di gravitazione oggetto di studio comprenderà, insieme all'Abruzzo, anche la regione del Molise in quanto rappresenta un bacino di potenziale traffico convogliabile nell'area di Vasto.

4.3.1 Potenzialità di traffico in relazione alla popolazione ed al reddito

I traffici portuali, come illustrato precedentemente, hanno fatto registrare in quest'ultimi anni una crescita variabile ma continua. Per cercare di determinare quale potranno essere gli sviluppi futuri si ipotizzeranno degli scenari alternativi di potenziale sviluppo dell'area. Il valore della domanda globale di traffico commerciale marittimo sarà valutata rispetto al carico demografico ed il reddito disponibile corrispondente all'area di riferimento. I dati utilizzati con dettaglio provinciale si riferiscono alle rilevazioni del 2002. In base a queste rilevazione risulta che a livello nazionale ciascun abitante alimenta una domanda di circa 8 tonnellate. In tale contesto la popolazione dell'Abruzzo e del Molise con una popolazione complessiva di 1.582.846 abitanti, rappresentano un potenziale di domanda corrispondente a circa 12,7 milioni di tonnellate.

Popolazione e reddito 2002

Territorio	Abitanti	Reddito pro capite	Reddito Complessivo (Mld)
L'Aquila	297592	15.984,60	4756
Chieti	381993	17.276,80	6599
Pescara	295463	16.710,00	4937
Teramo	287331	16.123,40	4632
Campobasso	230692	15.394,40	3551
Isernia	89775	16.906,50	1517
Area di studio	1582846	16.423,32	25995
Italia	56.993.742	18.794,30	1.107.157

Fonte: Istat 2007

Prendendo in considerazione il reddito pro capite otteniamo a sua volta che l'area di studio presa in considerazione alimenta una domanda di traffico commerciale di circa 11 milioni di tonnellate. Questo stesso valore viene inoltre confermato con valori leggermente inferiori nel momento cui

decidiamo di rapportare lo scambio commerciale al valore aggiunto della produzione industriale. I dati rilevati nelle regioni del Molise e dell'Abruzzo indicano nel 2002 un apporto al valore aggiunto nel settore industriale pari al 2,4%. Mantenendo l'ipotesi di una correlazione positiva tra crescita industriale e movimenti di merci, otteniamo che l'area rappresentativa raccoglie un potenziale di circa 10,7 milioni di tonnellate.

Quanto detto permette di individuare un ipotetico valore minimo di 10,7 milioni ed uno massimo di 12 milioni come parametri per un futuro sviluppo del mercato potenziale dell'area compresa nelle regioni del Molise e dell'Abruzzo.

Il commercio effettivo di circa 2,5 milioni di tonnellate realizzato nel 2004 rappresenta rispettivamente il 20% della domanda teorica sulla base del carico demografico; il 22% della domanda teorica sulla base del reddito disponibile; il 23% della domanda teorica sulla base del valore aggiunto del settore industriale.

Territorio	Valore aggiunto Industria (mil di euro)	% tot. nazionale
L'Aquila	887,3	0,34%
Chieti	1.879,20	0,72%
Pescara	958	0,37%
Teramo	1.437,40	0,55%
Abruzzo	5.161,90	1,98%
Campobasso	643,2	0,25%
Isernia	324	0,12%
Molise	967,2	0,37%
ITALIA	260.537,40	2,4%

Limitandoci al porto di Vasto possiamo individuare un'area più circoscritta, composta dalle province di Chieti, Campobasso ed Isernia, rappresentativa dell'ipotetica domanda di riferimento. Il dato che si ottiene mantenendo le ipotesi precedentemente esposte varia da una soglia minima di 5 milioni ad un massimo di 5 milioni e mezzo. Applicando a questo risultato un coefficiente di riduzione ottenuto in base alla percentuale di traffico realizzato dal porto di Vasto rispetto all'Area di riferimento. Questa valutazione giustificerebbe una riduzione della domanda potenziale ad un valore complessivo per l'area di 1,3 milioni di tonnellate.

4.3.2 Potenzialità produttive dell'area di gravitazione

Una valutazione più completa delle potenzialità dell'area di interesse del porto di Vasto non può prescindere da un'analisi dell'attuale situazione economica ed in particolare dello sviluppo industriale delle regioni coinvolte. I traffici commerciali risultano di fatto positivamente correlati con l'andamento dell'economia regionale.

A livello nazionale l'accelerazione dell'attività economica nel 2006 (+1,9%), pur risentendo di miglioramenti in quasi tutti i settori (unica eccezione, l'agricoltura), ha fondamentalmente riflesso il ritorno su un sentiero di crescita dell'industria in senso stretto, il cui valore aggiunto è aumentato, in volume, del 2,8%. Questo risultato positivo deriva da una certa vivacità di quei settori che più attivamente concorrono all'export e dai comparti più tradizionali sostenuti da una relativa ripresa della domanda interna. La dinamica delle esportazioni italiane nell'ultimo quinquennio risulta molto differenziata per regione e ripartizione territoriale di origine. Tra il 2000 e il 2005 si sono registrate in entrambe le regione un'intensa crescita delle esportazioni, rispettivamente del 24,1% in Abruzzo e del 23,8 nel Molise; entrambi risultati superiori alla media nazionale del 13,1.

Nel 2003 l'Abruzzo ha realizzato un Pil di 24 miliardi contribuendo per l'1,9% alla formazione della ricchezza nazionale attraverso una crescita del Pil regionale superiore rispetto al risultato nazionale (5,1% rispetto al 3% in Italia) mentre nel 2001 e nel 2002 la crescita è stata simile a quella dell'Italia; con un calo nel 2003 del -0,1% rispetto allo 0,3% dell'Italia. Le esportazioni evidenziano un picco positivo nel 2000, per poi stabilizzarsi negli anni successivi per poi crescere sensibilmente nel 2004. Il Molise, con un Prodotto Interno Lordo di quasi 5,7 miliardi di Euro nel 2003, concorre per lo 0,4% alla formazione dell'intera ricchezza nazionale: la penultima regione in ordine di incidenza. Considerando la dinamica del PIL sia nel 2001 che nel 2002 ha raggiunto le migliori performance a livello nazionale mentre nel 2003 ha fatto registrare una variazione negativa di ben 1,2%

Per quanto riguarda la produttività totale, definita rispetto al rapporto tra prodotto ed unità di lavoro, sono stati registrati nel periodo 1991-2004 un aumento medio annuo di circa l'1,2 % in Abruzzo, mentre nel Molise la crescita media annua, nello stesso periodo, è stata pari all'1,8%. In questo contesto è importante analizzare la composizione della struttura produttiva nelle due regione, relativamente al valore aggiunto dei settori. Mentre nel Molise l'economia si caratterizza per un basso peso dell'industria in senso stretto rispetto alla media italiana (dati 2004 - circa 17,4 per cento, contro 22,7 per cento a livello nazionale e 14,6 per cento del Mezzogiorno) e una maggiore presenza del settore dei servizi, l'Abruzzo presenta invece un peso dell'industria in senso stretto pari al 24 per cento (contro il della media nazionale e il 15 per cento del Mezzogiorno), delle costruzioni pari al 5 per cento (in linea con la media italiana e inferiore al 6 per cento del Mezzogiorno) e dei servizi pari al 67 per cento (contro il 69 per cento dell'Italia e il 75 per cento del Mezzogiorno). L'Abruzzo è tra le realtà italiane che si sono sviluppate maggiormente negli ultimi anni, grazie ad un settore industriale in crescita e un importante ruolo dei mercati esteri che gli hanno consentito di uscire dalle "regioni in ritardo di sviluppo". Rispetto alla composizione settoriale del valore aggiunto, infatti, la regione, a differenza della maggior parte dei paesi

del Sud, incluso il Molise, registra un contributo di tale settore più elevato rispetto alla media nazionale.

Composizione settoriale del valore aggiunto nelle regioni del Mezzogiorno in numero indice (Italia = 100)

	<i>Agricoltura</i>	<i>Manifatturiero</i>	<i>Costruzioni</i>	<i>Servizi</i>
Abruzzo	141,6	104,0	98,5	97,4
Molise	133,2	81,7	124,1	102,6

In una prima analisi del tessuto imprenditoriale si evidenzia nella tabella seguente una maggiore dinamicità dell'Abruzzo rispetto al Molise, con un tasso netto di natalità delle imprese nel 2003 del 2,2 ed una continua crescita del numero delle imprese dal 2000 al 2003.

Imprese

TERRITORIO	2000	2001	2002	2003
Italia	4.097.915	4.184.582	4.224.769	4.235.385
Sud	788.189	807.504	817.948	820.313
Abruzzo	90.834	91.998	92.332	93.173
Molise	19.621	19.884	19.918	19.879
<i>L'Aquila</i>	19.676	19.970	19.999	20.089
<i>Chieti</i>	25.158	25.413	25.376	25.759
<i>Pescara</i>	23.495	23.751	23.995	24.211
<i>Teramo</i>	22.505	22.864	22.962	23.114
<i>Campobasso</i>	14.224	14.333	14.286	14.184
<i>Isernia</i>	5.397	5.551	5.632	5.695

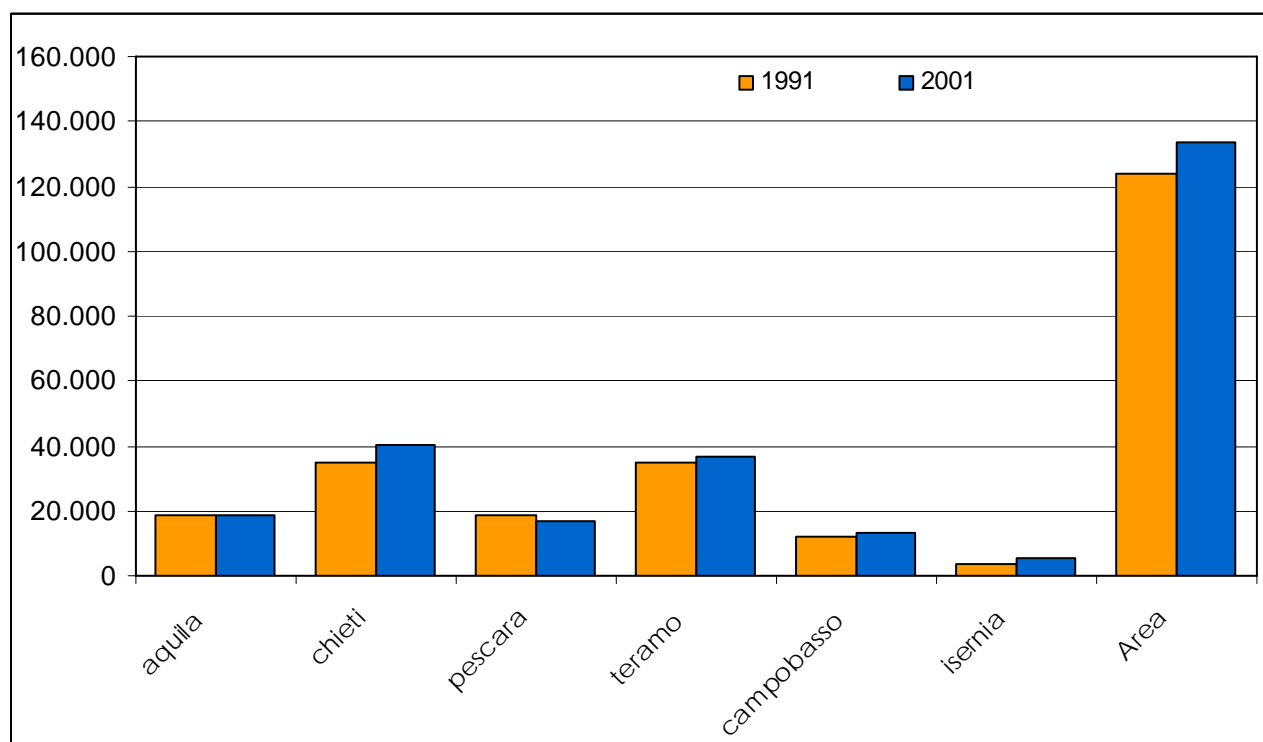
Fonte Istat

Analizzando nel dettaglio l'evoluzione dell'economia regionale riscontriamo una crescita positiva in tutti i settori.

In particolare in questo lavoro approfondiremo le dinamiche di sviluppo del settore industriale come elemento prioritario nell'ottica di una crescita economica complessiva dell'area e delle sue ripercussioni nello sviluppo del traffico commerciale.

Come si nota dalla tabella seguente la dimensione media delle imprese è andata crescendo negli anni, rispetto ai dati dell'ultimo censimento si rileva che in tutte le province, sia abruzzesi che molisane, le Unità locali e il numero di addetti sono aumentate; solo Pescara rappresenta un'anomalia in questa dinamica registrando un diminuzione, nel periodo di riferimento, sia rispetto al grado di industrializzazione che rispetto al numero di addetti per unità produttiva.

Numero di addetti nel settore manifatturiero



Fonte: elaborazione propria su dati Istat

Grado di industrializzazione dell'area

	1991	2001
Aquila	6,2	6,4
Chieti	9,1	10,5
Pescara	6,4	5,7
Teramo	12,4	12,8
Campobasso	5,0	5,8
Isernia	4,2	5,9
Area	7,9	8,4

Fonte: elaborazione propria su dati Istat

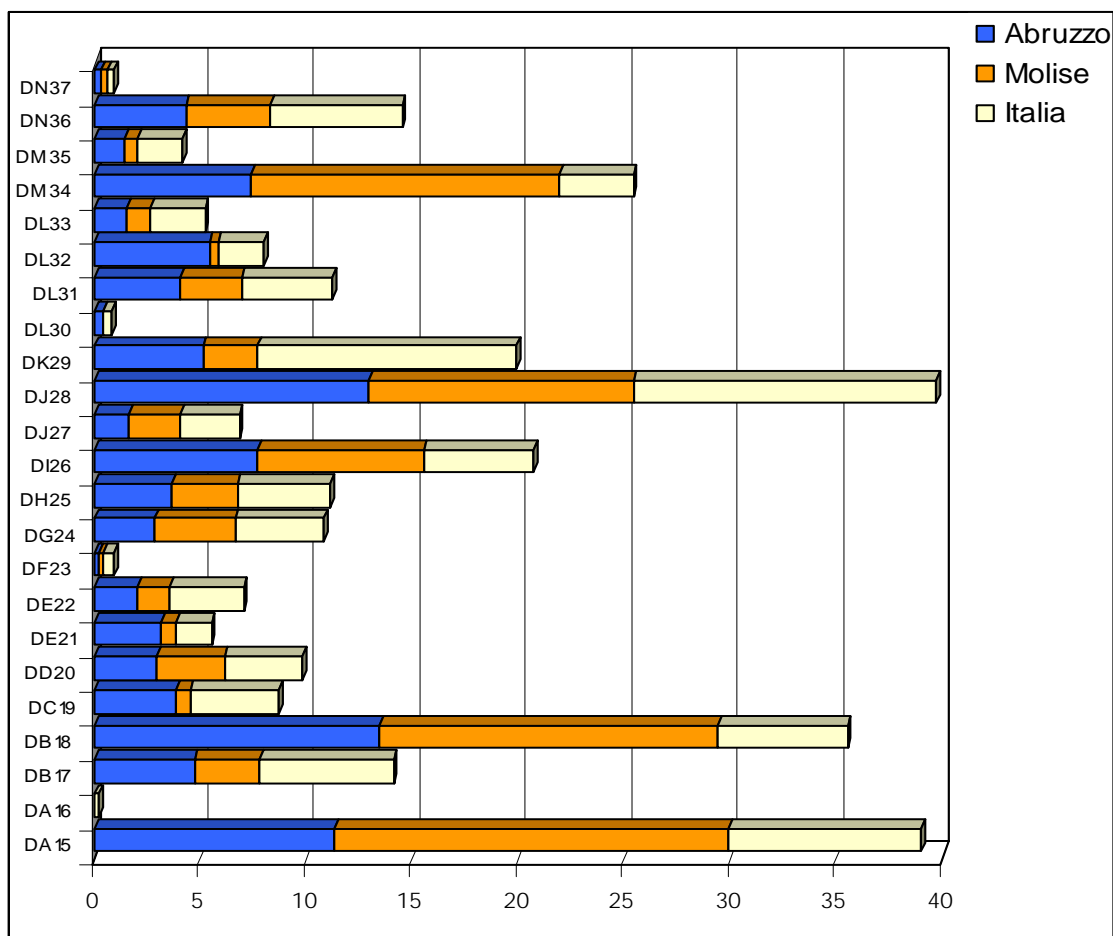
Numero medio di addetti per Unità Locale

	1991	2001
Aquila	8,5	8,8
Chieti	10,6	11,7
Pescara	7,9	6,8
Teramo	9,8	10,0
Campobasso	7,4	7,6
Isernia	6,4	8,3
Area	9,2	9,4

Fonte: elaborazione propria su dati Istat

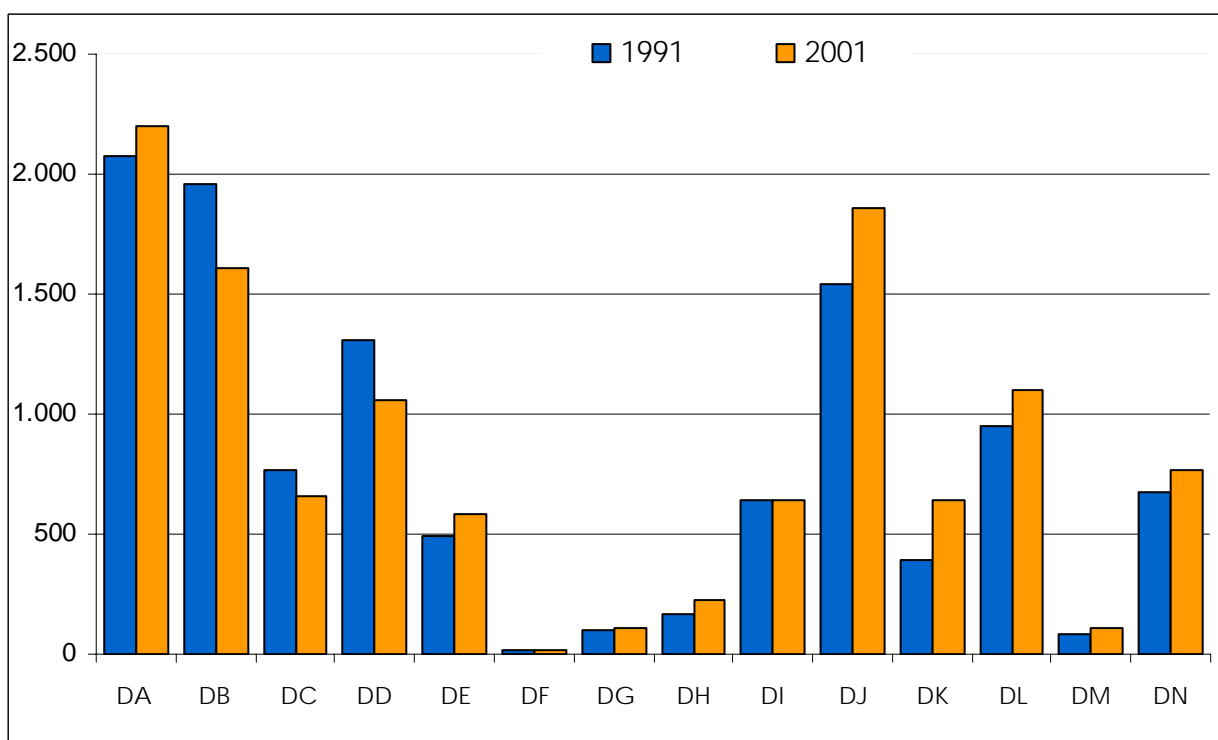
La specializzazione produttiva in Abruzzo è rappresentata dai settori dell'Industria alimentare, metalmeccanica, conciario e calzaturiero, tessile - abbigliamento, mezzi di trasporto, beni per la casa, mentre in Molise i principale settori sono individuati nell'Industria alimentare, tessile - abbigliamento, mezzi di trasporto, lavorazione minerali non metalliferi.

Distribuzione degli addetti alle unità locali per settore, 2005



Fonte Istat 2005

Industria Manifatturiera: Unità locali per specializzazione produttiva censimento, Abruzzo 1991-2001



Fonte: Censimento Istat 2001

Industria manifatturiera

DA15	Alimentari e delle bevande	DJ27	Produzione di metalli e leghe
DA16	Tabacco	DJ28	Prod. in metallo (lavorazione e fabbricazione)
DB17	Tessile	DK29	Appar. meccanici e meccanica strumentale
DB18	Abbigliamento	DL30	Macchine per ufficio
DC19	Cuoio e Calzature	DL31	Elettrotecnica
DD20	Legno	DL32	Apparecchi per le comunicazioni
DE21	Carta e della cartotecnica	DL33	Meccanica di precisione, strumenti ottici
DE22	Stampa e dell'editoria	DM34	Autoveicoli
DF23	Prodotti petroliferi raffinati	DM35	Altri mezzi di trasporto
DG24	Chimica	DN36	Altre attività manifatturiere
DH25	Gomma e Plastica	DN37	Riciclaggio
DI26	Minerali non metalliferi		

Per avere una panoramica completa dello sviluppo dell'area non si può prescindere dall'analisi dei movimenti commerciali. In quest'ambito, a differenza del risultato nazionale, la dinamica crescente delle esportazioni permette di registrare un saldo positivo della bilancia commerciale per entrambe le regioni, con eccezione solo della provincia di Pescara.. Attraverso un'analisi della propensione all'esportazione, ottenuta come percentuale di prodotto interno lordo destinata al mercato estero, viene confermato un valore sufficientemente alto per l'Abruzzo, con il dato più alto del Mezzogiorno e superiore alla media del Centro; mentre per la Molise il valore raggiunto si posiziona al di sotto della media nazionale ma in continua crescita. In definitiva, considerando i valori dell'indice e il trend, si evince una propensione all'esportazione globalmente tra le più alte del centro-sud significativo rispetto alla capacità dell'azienda, del settore o dell'area geografica in questione di interagire con i mercati stranieri.

Saldo import-export (valori in migliaia di euro)

TERRITORIO	2002	2003	2004
Italia	7.837.650	1.617.633	-1.221.081
Sud	3.714.574	2.619.375	2.369.153
Abruzzo	1.574.662	1.617.448	2.359.792
<i>L'Aquila</i>	16.754	67.761	332.907
<i>Chieti</i>	1.259.159	1.322.811	1.742.724
<i>Pescara</i>	-76.326	-86.976	-58.233
<i>Teramo</i>	375.075	313.852	342.394
Molise	170.343	155.453	71.058
Campobasso	11.191	4.326	6.100
Isernia	159.152	151.127	64.958

Fonte Istat 2007

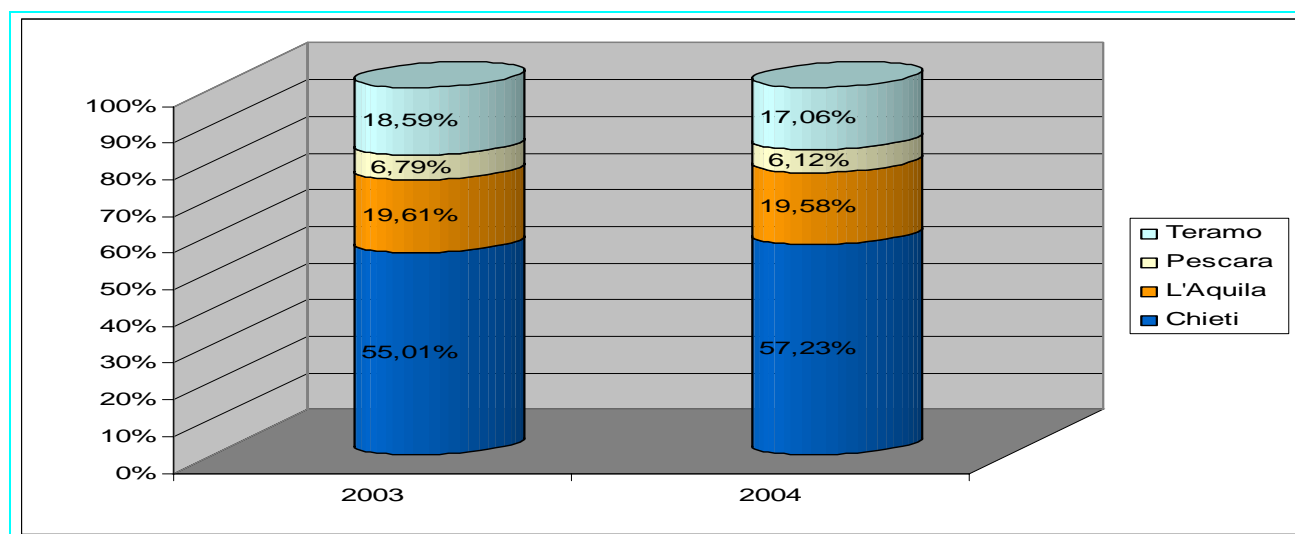
Propensione all'esportazione = Esportazione / PIL

REGIONE	2003	2004	2005	VARIAZIONE 2003-2004	VARIAZIONE 2004-2005
Abruzzo	27,06%	30,70%	31,46%	13,42%	2,49%
Molise	11,21%	11,28%	12,62%	0,69%	11,84%
ITALIA	25,36%	26,17%	27,30%	3,20%	4,30%

Fonte Istat 2007

In particolare la provincia di Chieti si è rivelata decisiva nel trainare l'export regionale. Nel 2003 con una crescita superiore al 17% si è collocata tra le principali aree esportatrici d'Italia, si collocandosi tra le prime 10 province con più alta propensione all'export rappresentando il ventiduesimo posto nella graduatoria delle province per valore delle esportazioni. Le imprese della provincia costituiscono il motore della regione rappresentando circa il 57% delle vendite regionali all'estero.

Percentuale esportazioni sul totale regionale



Fonte Istat 2007

Analisi della domanda per la nautica da diporto

4.4 Lo sviluppo della flotta diportistica e le prospettive del settore

Come si può evidenziare dai grafici seguenti, la crescita della consistenza del naviglio da diporto ha compiuto un balzo in avanti importante nel 2005, aumentando di più di 2.000 unità dal 2004. Anche l'analisi del mercato elaborata da UCINA all'Ottobre 2006, nella stima del contributo al PIL Nazionale del mercato nazionale delle unità da diporto conferma il trend positivo ed in continuo aumento per questo settore economico.

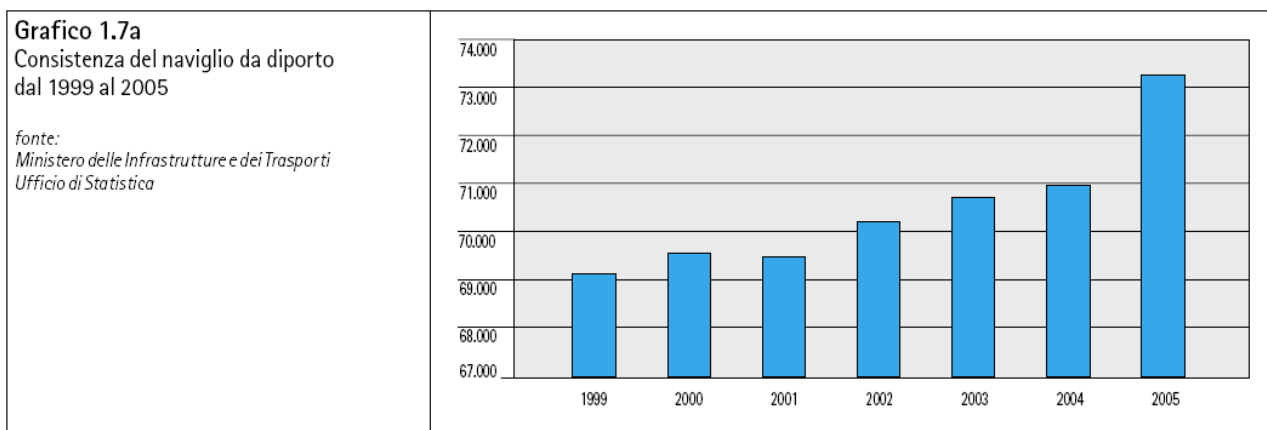
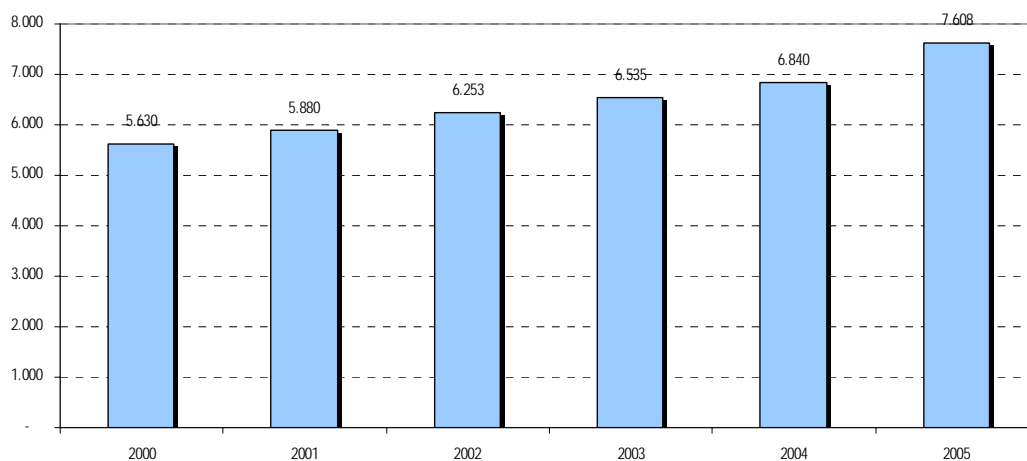


Tabella 1.7b
Naviglio da diporto al 31.12. 2005
Suddivisione per tipo di unità

fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio di Statistica

tipo di unità da diporto	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	totale
a vela (con o senza motore ausiliario)	2.854	7.021	4.452	517		14.844
a motore	36.389	11.229	9.248	1.428		58.294
navi					173	173
totale						73.311

Tab. 1.17. - Mercato nazionale delle unità da diporto - Contributo al PIL Nazionale (milioni di euro)
Fonte UCINA La Nautica in cifre - Analisi del mercato per l'anno 2005 (Ott. 2006)

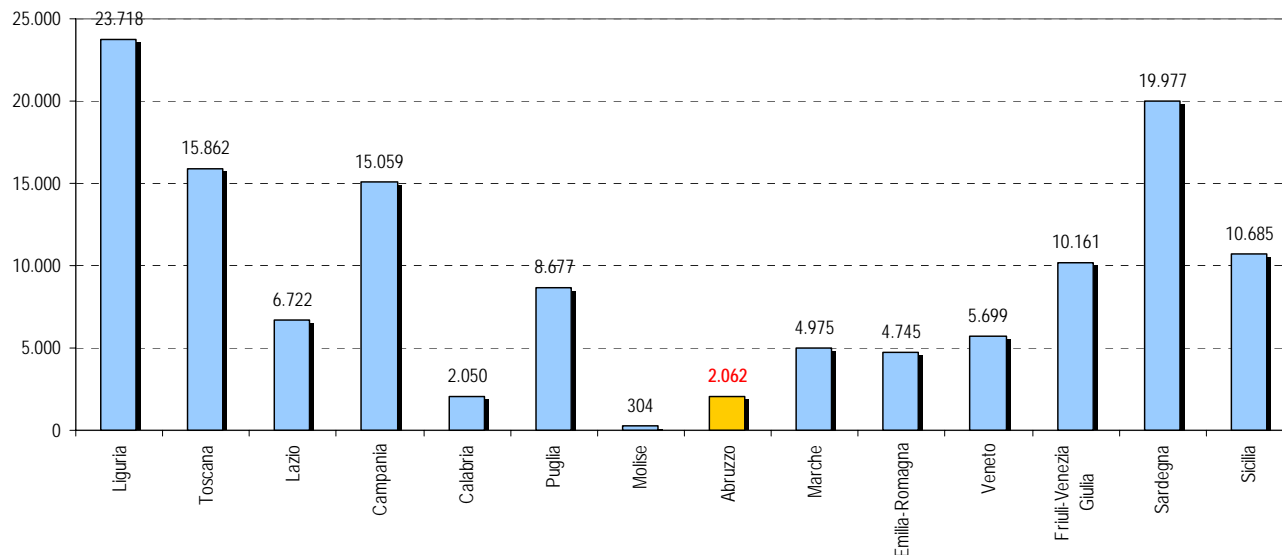


4.5 Le ipotesi di sviluppo della nautica da diporto

La regione Abruzzo con soli 2.062 posti barca (cfr. Fig. 20) è, insieme alla Calabria ed al Molise, una delle regioni con la più bassa dotazione sotto il profilo delle strutture per la nautica da diporto.

Fig.20. – Distribuzione di posti barca in Italia al 31/12/05

Fonte "Il diporto nautico in Italia" 2005 - MIT



Tab. 6 - Posti barca per classi di lunghezza, tipologia di struttura e comune al 31/12/05

Fonte "Il diporto nautico in Italia" 2005 - MIT

Comune	Punto di ormeggio						N° di Licenze (*)	Totali	
	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	TOT		Posti Barca	N° di Licenze (*)
Pescara	135	10	-	-	-	145	2	1.148	3
Vasto	-	-	-	-	-	-	-	104	1
Ortona	-	-	-	-	-	-	-	140	3
Giulianova	-	-	-	-	-	-	-	266	4
Fossacesia	-	-	-	-	-	-	-	404	1
TOT	135	10	-	-	-	145	2	2.062	12

Comune	Porto turistico						N° di Licenze (*)
	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	TOT	
Pescara	591	211	166	33	2	1.003	1
Vasto	-	-	-	-	-	-	-
Ortona	-	-	-	-	-	-	-
Giulianova	-	-	-	-	-	-	-
Fossacesia	300	104	-	-	-	404	1
TOT	891	315	166	33	2	1.407	2

Comune	Approdo turistico						N° di Licenze (*)
	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	TOT	
Pescara	591	211	166	33	2	1.003	1
Vasto	-	-	-	-	-	-	-
Ortona	-	-	-	-	-	-	-
Giulianova	-	-	-	-	-	-	-
Fossacesia	300	104	-	-	-	404	1
TOT	891	315	166	33	2	1.407	2

Pescara	-	-	-	-	-	-	-
Vasto	80	10	14	-	-	104	1
Ortona	35	10	80	15	-	140	3
Giulianova	239	17	10	-	-	266	4
Fossacesia	-	-	-	-	-	-	-
TOT	354	37	104	15	-	510	8

Fonte "Il diporto nautico in Italia" 2005 - MIT

Anche il livello della domanda è piuttosto basso, e, confrontato con il quadro regionale dell'offerta (657 imbarcazioni registrate contro 2.062 pb), si evidenzia la scarsa appetibilità dei porti abruzzesi nonostante la localizzazione non distante dalle coste adriatiche della ex-Jugoslavia, che avrebbe potuto rappresentare a questi porti un vantaggio almeno per la rimessa invernale delle imbarcazioni.

Tab. 7. - Imbarcazioni da diporto registrate nei compartimenti marittimi dell'Abruzzo

Fonte "Il diporto nautico in Italia" 2005 - MIT

Compartimento	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24 m)	TOTALE
	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	TOT	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	TOT		
PESCARA	23	49	30	3	105	321	56	32	3	412	1	518
ORTONA	19	9	11	1	40	86	11	5	2	104		144
SITUAZIONE AL 31/12/04	42	58	41	4	145	407	67	37	5	516	1	662
PESCARA	24	47	34	3	108	312	57	35	6	410	1	519
ORTONA	19	10	13	1	43	79	12	2	2	95		138
SITUAZIONE AL 31/12/05	43	57	47	4	151	391	69	37	8	505	1	657

Dal punto di vista della domanda si può inoltre ravvisare una lieve contrazione storica del numero di unità da diporto iscritte in Abruzzo, contro un andamento crescente del totale nazionale, a conferma della staticità del settore del diporto nautico.

Figura 21 Serie storica 1997-2005 delle unità da diporto iscritte nei registri degli Uffici Marittimi - confronto Abruzzo - Italia

