



REGIONE ABRUZZO COMUNE DI ORTONA



APQ-14 INTERVENTO DT03
Finanziamento con delibera C.I.P.E n° 84-2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2010



CAPITANERIA DI PORTO DI ORTONA

Titolo elaborato :

PREVISIONI DI TRAFFICO

Responsabile del Procedimento e Coordinatore Generale del P.R.P.:

Dott. Ing. Nicola PASQUINI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OPERE PUBBLICHE PER IL LAZIO, ABRUZZO E SARDEGNA UFFICIO 7 - OPERE MARITTIME

Progettisti:

Dott. Ing. Fabio RIVA
Dott. Ing. Luigi MINENZA

Collaboratori alla progettazione:

Geom. Massimiliano RICCI
Geom. Dario COMPAGNONE
Geom. Pietro PRATICO'

Gruppo specialistico di supporto alla progettazione:

Coordinamento tecnico-scientifico:	Prof. Ing. Alberto NOLI
Aspetti marittimi e modellistica idraulica:	Prof. Ing. Paolo DE GIROLAMO
Aspetti urbanistici:	Urb. Ivana PEDERIVA
Aspetti ambientali:	Dott. Ing. Paolo CONTINI
Aspetti socio economici, trasportistici e finanziari:	TRT- Trasporti e Territorio - Dott. Ing. Fabio TORTA

				Elaborato: S1
	Set. 2010	0	Emissione	
Rif. Dis.	Data	Rev.	DESCRIZIONE	



INDICE

INTRODUZIONE.....	2
SITUAZIONE ATTUALE	2
PROSPETTIVE	5
TRAFFICO CONTAINER E RO-RO: IPOTESI DI SVILUPPO	7
SINTESI DOMANDA ATTESA	10

FIGURE

FIGURA 1	ANDAMENTO DEGLI SBARCHI DI MERCI NEL PORTO DI ORTONA	3
----------	--	---

TABELLE

TABELLA 1	MERCI SBARcate NEL PORTO DI ORTONA PER TIPOLOGIA DI CARICO (TONNELLATE).....	2
TABELLA 2	TONNELLATE DI RINFUSE LIQUIDE MOVIMENTATE TRA IL 2003 ED IL 2009	4
TABELLA 3	TONNELLATE DI RINFUSE SECcHE SBARcate TRA IL 2003 ED IL 2009.....	4
TABELLA 4	TONNELLATE DI GENERAL CARGO MOVIMENTATE TRA IL 2003 ED IL 2009	5
TABELLA 5	MERCI IN NAVIGAZIONE DI CABOTAGGIO (MIGLIAIA DI TON)	5
TABELLA 6	TRAFFICO INTERNAZIONALE VIA MARE DI MERCI SECcHE (MIGLIAIA DI TON)	6
TABELLA 7	PREVISIONI DI TRAFFICO RINFUSE LIQUIDE (MIGLIAIA DI TON).....	6
TABELLA 8	PREVISIONI DI TRAFFICO GENERAL CARGO (MIGLIAIA DI TON).....	7
TABELLA 9	PREVISIONI DI TRAFFICO RINFUSE SECcHE (MIGLIAIA DI TON).....	7
TABELLA 10	TRAFFICO CONTAINER DELL' ABRUZZO (MIGLIAIA DI TEU).....	8
TABELLA 11	PREVISIONI DI TRAFFICO CONTAINER (MIGLIAIA DI TEU)	8
TABELLA 12	QUOTE DI MERCATO SU TRAFFICO ADRIATICO-IONIO DEI PORTI ITALIANI	9
TABELLA 13	IPOTESI DI ATTIVAZIONE DI UN NUOVO SERVIZIO DI LINEA	10
TABELLA 14	PREVISIONI DI TRAFFICO DEL PORTO DI ORTONA PER IL 2020 E PER IL 2030.....	10



Introduzione

La Direzione Trasporti e Mobilità, Viabilità, Demanio e Catasto Stradale, Sicurezza Stradale della Regione Abruzzo, ha recentemente riconosciuto l'esigenza della regione stessa di sviluppare e potenziare nel medio/breve termine un solo porto regionale. Dopo aver valutato i vantaggi e gli svantaggi offerti dai tre porti commerciali regionali (Pescara, Ortona e Vasto), si è giunti alla conclusione che tra essi si debba privilegiare Ortona per due ordini di motivazioni: in primo luogo essa dispone di un ottimo sistema di collegamento stradale, autostradale e ferroviario con l'interno (tra i tre porti regionali è l'unico dotato di un terminale ferroviario) e di uno specchio d'acqua di grandi dimensioni (circa 100 ettari) sufficienti ad accogliere in modo razionale anche un consistente traffico di cabotaggio; in secondo luogo, il porto di Ortona presenta, a differenza di Pescara, una netta separazione tra la zona portuale ed il centro cittadino, grazie alla natura morfologica della fascia costiera interessata.

Inoltre, il porto di Ortona con volumi di merce movimentata superiore al milione di tonnellate (1.191.233 t nel 2007) rappresenta per volume di traffico il primo scalo d'Abruzzo, seguito da Pescara (419.808 t nel 2007).

Situazione attuale

Il porto di Ortona è classificato come "porto locale" di interesse regionale e tale deve essere considerato sia per il contributo che può portare allo sviluppo economico delle zone di insediamento manifatturiero limitrofe, che per la necessità di rendere funzionale il legame con il vicino Interporto d'Abruzzo. Il porto stesso, la filiera agroalimentare e la vitivinicoltura con i suoi quasi 4 milioni di ettolitri di vino prodotti ogni anno, e il turismo integrato ancora da sviluppare rappresentano alcuni dei settori su cui si concentrano i finanziamenti statali.

Per un'infrastruttura di questo tipo, il traffico merci previsto è tipicamente rappresentato da carichi completi di limitata entità, destinati principalmente ad alimentare attività produttive e distributive locali.

Nella tabella seguente sono stati raccolti i dati di traffico del periodo 2003-2009 dai quali emerge la prevalenza di sbarchi di merci liquide (gasolio e benzina), che rappresentano il 65% circa delle merci che transitano per il porto, rispetto agli altri tipi di carico (rinfuse secche 30% e general cargo 5%).

Tabella 1 Merci sbarcate nel porto di Ortona per tipologia di carico (tonnellate)

Sbarchi	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rinfuse secche	269.723	407.553	374.662	376.152	430.256	281.500	281.559
Rinfuse liquide	797.335	823.155	861.949	701.972	708.915	715.470	691.697
General cargo	80.521	110.475	62.635	62.884	52.062	36.979	27.429
Totale	1.147.579	1.341.183	1.299.246	1.141.008	1.191.233	1.033.949	1.000.685

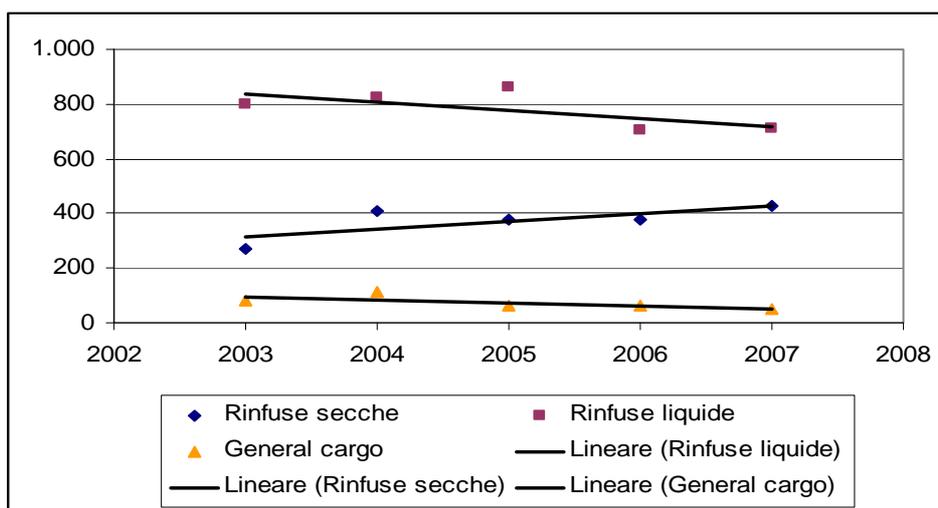
Fonte: Capitaneria di porto di Ortona

Il motivo per cui sono stati riportati solamente i dati relativi agli sbarchi risiede nel fatto che il porto di Ortona presenta un elevato divario tra i volumi di merce sbarcata (circa 95% del totale), e quindi provenienti da confini transregionali, e quella imbarcata, che tende ad assumere valori esigui pari al 5% circa e che consiste quasi unicamente in merce general cargo derivante da produzioni locali.

Tenendo in considerazione l'arco temporale 2003-2007, quindi precedente la recente crisi economica che può avere influito sugli scambi complessivi del 2008 e del 2009, si può rilevare una crescita media annua degli sbarchi di rinfuse secche elevata (pari al 9,8%), mentre per le altre tipologie di carico il trend è stato negativo, come si nota anche dal grafico seguente.

Confrontando infatti i dati generali del traffico di merci di Ortona, si vede che nel 2007, rispetto al 2003, c'è stato sì un notevole aumento nel volume di merci secche movimentate, ma anche una contrapposta riduzione di traffici sia di rinfuse liquide che di general cargo: questo fatto ha comportato che il tasso medio di crescita del volume generale di merci movimentate nel porto si sia fermato al solo 0,75%.

Figura 1 Andamento degli sbarchi di merci nel porto di Ortona



Fonte: Capitaneria di porto

Nel 2009 lo scalo abruzzese ha toccato il livello più basso degli ultimi dieci anni con un totale di circa 1 milione di tonnellate sbarcate, risentendo pesantemente della congiuntura internazionale dei mercati. Nel dettaglio la voce petrolio e derivati, con quasi 700 mila tonnellate continua a rappresentare la grande maggioranza dell'intera attività, mentre la merce secca, solida e alla rinfusa resta intorno a quota 300 mila tonnellate.

Tutti i principali settori produttivi della regione hanno risentito della crisi. La flessione della produzione industriale è divenuta progressivamente più intensa. Al ristagno nella prima metà del 2008 è seguita una brusca caduta dell'attività a partire dall'ultimo trimestre 2008; parallelamente si è fortemente ridotto il fatturato e il grado di utilizzo degli impianti. Anche i servizi privati sono stati interessati dalla crisi, ma in minor misura, e con notevoli differenziazioni. Il settore del commercio



ha risentito del ristagno dei consumi delle famiglie; molto velocemente rispetto a precedenti recessioni si sono ridotti anche i consumi di alcuni prodotti non durevoli e non alimentari, nonostante il calo dell'inflazione; è infine diminuito il volume del traffico legato al trasporto di merci¹.

Nel 2009 la situazione non è andata migliorando e alla caduta della domanda estera e della produzione, causata dalla crisi economico-finanziaria, dal mese di aprile si sono associati gli effetti del terremoto che ha colpito L'Aquila e le zone limitrofe. Nell'industria manifatturiera la flessione dell'attività produttiva si è accentuata nel primo semestre, mostrando successivamente segnali di debole ripresa, alimentata dalla dinamica degli ordini sul mercato interno e, in misura inferiore, su quelli esteri. Il recupero dei livelli produttivi appare peraltro ancora parziale e limitato a una quota minoritaria delle imprese. Le esportazioni si sono ridotte in valore di quasi un terzo rispetto all'anno precedente, una caduta superiore a quella registrata in Italia e nel Mezzogiorno. Tra i settori maggiormente colpiti dalla crisi si segnalano la produzione di mezzi di trasporto, l'elettronica e il comparto del "made in Italy"².

Le rinfuse liquide sono rappresentate da prodotti raffinati, gasolio e benzina, destinati alla distribuzione ed al consumo del mercato locale, con rispettivamente una percentuale media di 75% e 25% sul totale della categoria.

Tabella 2 Tonnellate di rinfuse liquide movimentate tra il 2003 ed il 2009

Rinfuse liquide	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Gasolio	530.651	559.707	622.583	591.187	566.261	550.567	557.689
Benzina	266.684	263.448	239.366	171.451	142.654	155.144	133.039
Totale	797.335	823.155	861.949	762.638	708.915	705.711	690.728

Fonte: TRAIL Abruzzo e Capitaneria di porto

La principale rinfusa secca sbarcata ad Ortona è il grano che, nel 2009, ha rappresentato circa il 41% del totale della categoria.

Tabella 3 Tonnellate di rinfuse secche sbarcate tra il 2003 ed il 2009

Rinfuse secche	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Grano	126.042	120.816	124.798	159.232	205.966	115.580	82.348
Altro	143.681	286.737	249.864	246.638	224.290	165.920	199.211
Totale	269.723	407.553	374.662	405.870	430.256	281.500	281.559

Fonte: TRAIL Abruzzo e Capitaneria di porto

¹ Bankitalia 2008.

² Banca d'Italia, Economie regionali, L'economia dell'Abruzzo, 2010.



Per quanto riguarda il general cargo, i volumi movimentati dal porto di Ortona sono abbastanza ridotti, ma, come già sottolineato, è la categoria che registra dei valori anche negli imbarchi.

Tabella 4 Tonnellate di general cargo movimentate tra il 2003 ed il 2009

General cargo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sbarchi	80.521	110.475	62.635	69.417	52.062	36.979	27.429
Imbarchi	63.367	58.759	94.472	56.552	63.867	42.138	43.206
Sbarchi+Imbarchi	143.888	169.234	157.107	125.969	115.929	79.117	70.635

Fonte: TRAIL Abruzzo e Capitaneria di porto

Prospettive

In questo paragrafo, sulla base dei dati disponibili, si è proceduto all'elaborazione di previsioni che riguardano l'andamento dei traffici del porto di Ortona in due orizzonti temporali, 2020 e 2030, prospettando due possibili scenari di crescita: uno scenario basso, con un conseguente ridotto incremento dei traffici, ed uno scenario invece alto per il quale si è scelto un tasso di crescita più elevato. In entrambi i casi è stato comunque assunto che alcuni interventi per lo sviluppo del porto fossero portati a compimento.

Come dato di partenza è stato stimato il volume di traffico al 2010 tenendo in considerazione sia le difficoltà derivanti dalla crisi economica internazionale sia le conseguenze del forte sisma che ha colpito la zona.

Oltre alle tre tipologie di carico che attualmente sono già movimentate nel porto di Ortona, sono state poi considerate anche le potenzialità di sviluppo per il traffico di container, poiché si ritiene che lo scalo abruzzese possa 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 terminal hub di Taranto e Gioia Tauro.

Nella tabella seguente sono stati riportati i volumi di traffico nazionale di cabotaggio e quelli dell'Abruzzo dal 1995 al 2006, ove disponibili: come si può notare, ad una crescita media nazionale del 2,27%, ne corrisponde una abruzzese del 4,04%.

Tabella 5 Merci in navigazione di cabotaggio (Migliaia di ton)

Merchi Cabotaggio	1995	2001	2004	2.005	2006
Nazionale	60.282	57.142	67.387	79.684	78.913
Abruzzo	889	1.187	1.109	1.428	1.506
% Abruzzo	1,47%	2,08%	1,65%	1,79%	1,91%

Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti

Al fine di stimare una crescita potenziale del traffico afferente i porti abruzzesi, si è considerato principalmente come traffico nazionale di cabotaggio quello relativo a rinfuse liquide e general



cargo. Le rinfuse secche, prevalentemente grano, sono invece merci il cui andamento è più facilmente assimilabile al quello del trasporto internazionale, riassunti nella prossima tabella. Se si considera il periodo tra il 2000 ed il 2007, il tasso annuo di crescita medio nazionale è stato di circa l'1%.

Tabella 6 Traffico internazionale via mare di merci secche (Migliaia di ton)

Rinfuse secche	2003	2004	2005	2006	2007
Nazionale	18.342	18.932	16.789	17.105	16.718
Abruzzo (via Ortona)	270	408	375	376	430
% Abruzzo	1,47%	2,15%	2,23%	2,20%	2,57%

Fonte: Istat

Per quanto riguarda le rinfuse liquide, si può ipotizzare un valore di crescita medio che si attesti nell'intervallo tra l'1%, scenario basso, ed il 4%, scenario alto, sulla base della crescita media del traffico di cabotaggio italiano ed abruzzese degli ultimi 15 anni. Si deve ricordare che l'approvvigionamento di rinfuse liquide è destinato in larga parte al consumo locale non essendo presenti nell'area impianti di lavorazione del greggio, pertanto la crescita dei volumi movimentati di questo tipo di merce è legata alla crescita dei consumi. Impianti di estrazione del greggio sono peraltro presenti come prospettiva operativa, connessi via tubo all'area portuale per l'eventuale imbarco verso impianti di raffinazione. Indicazione quantitative non sono ad ora possibili, ma si ritiene che il prodotto in spedizione possa rappresentare al massimo il 30% di quanto si riceve.

I volumi corrispondenti ai due scenari alle due soglie temporali individuate sono sintetizzati in tabella.

Tabella 7 Previsioni di traffico rinfuse liquide (Migliaia di ton)

			Scenario basso 1%		Scenario alto 4%	
	2007	2010	2020	2030	2020	2030
Rinfuse liquide - sbarchi	709	700	773	854	1036	1534

Fonte: elaborazioni TRT

Considerazioni analoghe a quelle delle rinfuse liquide possono essere fatte anche per il settore del general cargo, per il quale però, in caso di scenario basso, si prende in considerazione l'eventualità di una crescita nulla, e si distingue tra volumi sbarcati e volumi imbarcati.

In questo caso, anche in considerazione dei flussi gestiti negli anni precedenti lo scenario basso consiste in una conservazione dei volumi attuali.



Tabella 8 Previsioni di traffico general cargo (Migliaia di ton)

			Scenario basso 0%		Scenario alto 4%	
	2007	2010	2020	2030	2020	2030
Sbarchi	52	50	50	50	74	110
Imbarchi	64	60	60	60	89	131
Totale	116	110	110	110	163	241

Fonte: elaborazioni TRT

Le previsioni per i traffici di rinfuse secche assumono come valori di riferimento una crescita dell'1% per lo scenario basso ed una del 5% per quello alto.

Tabella 9 Previsioni di traffico rinfuse secche (Migliaia di ton)

			Scenario basso 1%		Scenario alto 5%	
	2007	2010	2020	2030	2020	2030
Rinfuse secche	430	440	486	537	717	1.167

Fonte: elaborazioni TRT

Traffico container e ro-ro: ipotesi di sviluppo

Traffico Container

Nel corso del triennio 2005-2007, la crescita dei traffici marittimi containerizzati a livello europeo è risultata particolarmente sostenuta: lo studio ESPO-ITTMA del 2009 riporta un tasso annuo di crescita dei volumi movimentati pari al 10,5%, un'accelerazione marcata rispetto al 7,7% annuo del periodo 2000-2005.

Il 2008 è l'anno in cui cominciano a manifestarsi gli effetti della crisi economica mondiale. La crescita dei porti europei, condizionata soprattutto dai risultati negativi dell'ultimo trimestre 2008, registra un andamento sostanzialmente piatto (+0,8%), totalizzando un volume complessivo di container movimentati pari a 90,7 milioni di TEU. Lo scenario cambia poi ulteriormente con l'acuirsi della crisi già dai primi mesi del 2009, ma i primi segnali di ripresa riscontrati dagli organismi internazionali nell'ultimo trimestre dell'anno scorso inducono a sostenere che vi siano buone probabilità che il *trade* globale di contenitori, e quindi il relativo traffico sviluppato nei porti, possa tornare ai livelli del 2008 nel 2012-2013.

La principale tipologia di traffico unitizzato resta il trasporto a mezzo di container marittimi che, nel caso dell'Adriatico, si può principalmente riferire alla rete di collegamenti feeder tra i porti regionali ed i grandi hub terminal del Mediterraneo centro-meridionale (Taranto, Gioia Tauro, Pireo) per il traffico trans-oceanico, oltre che a servizi diretti full-container effettuati in genere con navi di medie dimensioni lungo le principali rotte intra - Mediterraneo.



Con riferimento alla sua funzione commerciale, l'intervento ipotizzato per il porto di Ortona si caratterizza per la sua tipologia di infrastruttura terminale per il carico/scarico e la movimentazione di unità di carico standard utilizzate per il trasporto marittimo di merci varie, prevalentemente trailer gommati, adatti al trasporto combinato marittimo-terrestre mediante navi ro-ro, e container, atti anche al trasferimento intermodale su altri mezzi di trasporto (veicoli stradali e carri ferroviari).

Alla luce delle previsioni di domanda di movimentazione di container, le stime sui volumi di traffico che potrebbero interessare il porto di Ortona, così come quelle dei traffici delle altre tipologie di carico, sono state effettuate considerando due valori, minimo e massimo. Non essendoci però dati storici di riferimento, i due valori sono ottenuti l'uno (il minimo) come valore tendenziale di proiezione della serie storica dei principali porti del Mezzogiorno, l'altro (il massimo) applicando un tasso di crescita del 6% annuo, che tiene conto, specie nel lungo periodo, della frequente irregolarità della crescita del traffico.

La domanda complessiva di contenitori con origine o destinazione Abruzzo è ottenuta in base alla rilevanza delle Abruzzo sugli scambi internazionali di merce importata ed esportata (dati commercio estero 2008). L'Abruzzo attrae circa lo 0,5% delle importazioni via mare ed origina poco più dell'1% delle esportazioni, tali percentuali calcolate sul solo settore del trasporto contenitori sono rispettivamente 1,3% e 1,5%. Il traffico complessivo di contenitori con origine o destinazione Abruzzo sulla base dei volumi con origine-destinazione italiana (escludendo quindi il transshipment) si attesta su circa 68.000 TEU, 28.000 in import e 40.000 in export.

Considerando una riduzione degli scambi container pari a circa il 10% tra 2008 e 2010 ed un potenziale di attrazione di Ortona pari a circa un terzo dei flussi con origine – destinazione Abruzzo si ottiene un potenziale di traffico container 2010 pari a circa 20.000 TEU.

Tabella 10 Traffico container dell'Abruzzo (Migliaia di TEU)

TEU	Abruzzo 2008	Ortona 2008 (quota 1/3)	Potenziali Ortona 2010
Import	27,9	9,3	8,4
Export	40,1	13,4	12,0
Totale	68,0	22,7	20,4

Fonte: elaborazioni TRT

Il valore di partenza proiettato ai due orizzonti temporali 2020 e 2030, con i due tassi riferiti a scenario basso e alto come sopra definiti, abbastanza conservativi, sono riportati in tabella. Il potenziale di traffico contenitori di Ortona al 2030 è stimato pari a circa 45-65.000 TEU.

Tabella 11 Previsioni di traffico container (Migliaia di TEU)

	TEU potenziali Ortona 2010	Scenario basso 4%		Scenario alto 6%	
		2020	2030	2020	2030
Import	8	12	18	15	27
Export	12	18	26	22	39
Totale	20	30	45	37	65

Fonte: elaborazioni TRT



Traffico Ro-ro

Come già accennato, il porto di Ortona può diventare un polo attrattore di flussi ro-ro inserendosi nel quadro dei traffici marittimi e delle connesse attività logistiche del Mar Adriatico, in cui è già presente una fitta rete di servizi misti passeggeri e merci effettuati con navi traghetto, caratterizzate dal fatto che possono imbarcare e sbarcare veicoli stradali dotati di motrice e non; esse collegano prevalentemente i porti greci dello Ionio (Patrasso ed Igoumenitsa), i porti dell'Albania (Durrës), della Croazia (Ploče, Spalato, Dubrovnik) e del Montenegro (Bar), con i porti italiani del basso (Brindisi, Bari e Taranto) e del medio/alto Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste).

Il numero di truck e trailers che nel 2009 si è mosso nel bacino Adriatico-Ionio (A-I) su rotte internazionali si aggira intorno alle 786.000 unità, con una crescita rispetto all'anno precedente del 2%. Le quote di mercato dei porti italiani sul traffico di veicoli stradali nel 2007 e 2008 sono indicate in tabella.

Tabella 12 Quote di mercato su traffico Adriatico-Ionio dei porti italiani

	2007	2008
Trieste	29%	27%
Ancona	26%	27%
Bari	26%	26%
Brindisi	10%	12%
Venezia	9%	9%

Fonte: elaborazioni OTM su dati AP

La localizzazione geografica del porto di Ortona appare favorevole all'adozione del ruolo di nodo e/o punto di accesso del cosiddetto "corridoio adriatico" e della "rete trasversale plurimodale" centro-mediterranea che dall'area balcanica attraversa l'Italia e si protrae sino alla Francia meridionale ed alla penisola iberica, poiché, come già detto, dispone del migliore collegamento stradale trasversale per livello di servizio dell'Italia centrale, ossia l'autostrada A25 che lo collega con la costa tirrenica.

Nell'ambito del trasporto combinato marittimo-terrestre dell'Adriatico effettuato con navi ro-ro si devono tenere in considerazione anche le possibilità di sviluppo della rete delle cosiddette "autostrade del mare" italiane ed europee, volte al rilancio del cabotaggio intermodale tra porti italiani, in specie nei collegamenti a medio-lungo raggio nord-sud.

Nella tabella seguente è stato ipotizzato il lancio ed il successivo sviluppo di un nuovo servizio ro-ro di linea con incremento progressivo della frequenza e del coefficiente di carico medio nell'arco di cinque anni, adottando un approccio prudenziale che cerca di mettere in equilibrio i costi degli armatori a tenere aperte le linee da un lato e l'avvio di nuove rotte che potrebbero richiedere del tempo per affermarsi dall'altro; alla base di tale ipotesi vi è inoltre la realizzazione di una nuova dotazione infrastrutturale portuale per Ortona e l'effettivo sviluppo economico delle aree balcaniche con la conseguente realizzazione delle infrastrutture viarie previste.



Tabella 13 Ipotesi di attivazione di un nuovo servizio di linea

	Servizio di linea	Periodo di riferimento	N. corse a/r	Potenziale mezzi a viaggio	Indice saturazione media mezzi a viaggio	Unità a viaggio	Unità annuali	Tonnellate annue
1 anno	servizio 1	annuale	2gg/settimana	90	45%	41	4.212	50.544
2 anno	servizio 1	annuale	3gg/settimana	90	45%	41	6.318	75.816
3 anno	servizio 1	annuale	4gg/settimana	90	60%	54	11.232	134.784
4 anno	servizio 1	annuale	4gg/settimana	90	75%	68	14.040	168.480
5 anno	servizio 1	annuale	5gg/settimana	90	75%	68	17.550	210.600

Fonte: elaborazioni TRT

Dai valori riportati in tabella, indicativi di un servizio medio tra le due sponde adriatiche, si può arguire che un servizio ro-ro con frequenza giornaliera potrebbe portare una movimentazione aggiuntiva al porto in misura di circa 200.000 tonnellate/anno.

Sintesi domanda attesa

La tabella seguente riporta in sintesi la domanda attesa nei due scenari basso e alto al 2020 e al 2030.

Nello scenario alto al 2030, il porto potrebbe raggiungere quasi tre milioni di tonnellate di movimentazione al netto del traffico aggiuntivo rappresentato da container e ro-ro.

Lo scenario basso, molto più conservativo, porta ad un valore di quasi 1,5 milioni di tonnellate sempre al netto di container e ro-ro.

Tabella 14 Previsioni di traffico del porto di Ortona per il 2020 e per il 2030

		Scenario basso		Scenario alto	
		2020	2030	2020	2030
Rinfuse liquide*	Sbarchi ⁽¹⁾	773	854	1036	1534
Rinfuse secche*	Sbarchi	486	537	717	1167
General cargo*	Sbarchi	50	50	74	110
	Imbarchi	60	60	89	131
Container**	Sbarchi	12	18	15	27
	Imbarchi	18	26	22	39
RoRo*		-	-	211	211

Fonte: elaborazioni TRT

* Migliaia di ton

** Migliaia di TEU

⁽¹⁾ In funzione delle prospettive estrattive, si ritiene che potranno esserci imbarchi di greggio fino al 30% delle quantità imbarcate