



REGIONE MOLISE

DIREZIONE GENERALE IV - SERVIZIO TRASPORTI SU GOMMA OPERE MARITTIME

REDAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TERMOLI

RAGGRUPPAMENTO TEMPORANEO DI IMPRESE

MANDATARIA



MANDANTE



MANDANTE



RTI presso: PROGER SPA

Via Po 99 - 66020 San Giovanni Teatino (CH) - Tel 085.44411 - Fax 085.4441230 - e-mail proger@proger.it

Documento Predisposto da:

IDROTEC Srl

Direttore Tecnico
Dott. Ing. Franco GRIMALDI

PROJECT MANAGEMENT
PIANIFICAZIONE PORTUALE
URBANISTICA, URBAN DESIGN
ARCHITETTURA, ARREDO URBANO
OPERE PORTUALI, IDRAULICA MARITTIMA
TRASPORTI, STUDI DI TRAFFICO
GEOLOGIA E GEOTECNICA
STUDI AMBIENTALI

dott. ing. Carlo LISTORTI
dott. ing. Franco GRIMALDI
dott. ing. Paolo VIOLA
dott. arch. Mauro D'INCECCO
dott. ing. Paolo ATZENI
dott. ing. Roberto D'ORAZIO
dott. geol. Mario MASCARUCCI
dott. ing. Carmine MATRICCIANI

Progettisti
Dott. Ing. Paolo ATZENI
Dott. Arch. Francesca MAGRI

CONSULENTI SCIENTIFICI:

prof. Ing. Edoardo BENASSAI
prof. Ing. Guido BENASSAI

PROPOSTA DI PIANO REGOLATORE PORTUALE

D - STUDI DI SETTORE E SPECIALISTICI D3 - QUADRO PREVISIONALE ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITA' PORTUALI

| | | | | | | | | |
|---|------|-------------|-------------------------|-------------|------------------|-------|----|---------|
| Questo elaborato è di proprietà del R.T.I. pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte senza l'autorizzazione scritta della stessa. Da non utilizzare per scopi diversi da quelli per cui è stato fornito. | | Redatto | IDROTEC | Commessa | Codice Elaborato | | | |
| | | Ident. FILE | T-PG022-E rev00_All.dwg | PG022 | P | 00 | 00 | U ST 03 |
| Data | Rev. | Descrizione | Verificato | Controllato | Approvato | Scala | | |
| 01.06.2010 | 00 | EMISSIONE | FG | RDO | SP | - | | |

IL RESPONSABILE TECNICO DEL PROGETTO E COORDINATORE
DELLA INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE
Dott.Ing. Franco GRIMALDI

REGIONE MOLISE
Il Responsabile Unico del Procedimento
Arch. Domenico POLLICE



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE**INDICE**

| | | |
|---------------|--|-----------|
| 1. | SCOPO E CONTENUTI DEL RAPPORTO..... | 8 |
| 2. | TRAFFICO MARITTIMO: ANDAMENTO E SITUAZIONE ATTUALE | 9 |
| 2.1. | Premessa | 9 |
| 2.2. | Traffico complessivo..... | 9 |
| 2.3. | Collegamenti con le isole Tremiti..... | 13 |
| 2.4. | Collegamenti con la Croazia..... | 19 |
| 2.4.1. | <i>Traffico.....</i> | <i>19</i> |
| 2.4.2. | <i>Compagnie di navigazione e navi</i> | <i>20</i> |
| 2.5. | Campo petrolifero “Rospo di mare” | 21 |
| 3. | PROSPETTIVE DI SVILUPPO DI TRAFFICI MARITTIMI COMMERCIALI..... | 25 |
| 3.1. | Premesse | 25 |
| 3.2. | Analisi dei punti di forza e di debolezza | 25 |
| 3.2.1. | <i>Il contesto geografico.....</i> | <i>25</i> |
| 3.2.2. | <i>I servizi marittimi.....</i> | <i>26</i> |
| 3.2.3. | <i>I collegamenti con le isole Tremiti</i> | <i>33</i> |
| 3.3. | Lo Studio “Porta ad Est”..... | 35 |
| 3.3.1. | <i>Situazione esistente</i> | <i>35</i> |
| 3.3.2. | <i>Prospettive, collegamento veloce Termoli-Croazia.....</i> | <i>35</i> |
| 3.4. | Opportunità e criticità di sviluppo..... | 40 |
| 3.4.1. | <i>Evoluzione dello scenario euro mediterraneo dei traffici marittimi.....</i> | <i>40</i> |
| 3.4.2. | <i>Il RO-RO</i> | <i>43</i> |
| 3.4.3. | <i>Il trasporto marittimo nazionale</i> | <i>47</i> |
| 3.4.4. | <i>Rinfuse e merci varie.....</i> | <i>49</i> |
| 3.4.5. | <i>TEU's.....</i> | <i>50</i> |
| 3.4.6. | <i>Il trasporto marittimo adriatico: situazione e prospettive</i> | <i>53</i> |
| 3.4.7. | <i>Nuovi apporti locali ai traffici del porto di Termoli.....</i> | <i>60</i> |
| 3.4.8. | <i>Le nuove prospettive infrastrutturali a sostegno</i> | <i>66</i> |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 4. | SITUAZIONE E PROSPETTIVE DI ALTRE ATTIVITA' PORTUALI | 69 |
| 4.1. | Pubbliche Amministrazioni..... | 69 |
| 4.2. | Pesca..... | 69 |
| 4.3. | Diporto nautico..... | 70 |
| 4.4. | Cantieristica..... | 71 |
| 5. | RIFERIMENTI..... | 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

TABELLE

| | | |
|-----------|---|----|
| Tab. 2.1 | Traffici marittimi complessivi 2000-2009 | 10 |
| Tab. 2.2 | Traffico marittimo mensile per isole Tremiti 2007-2009..... | 14 |
| Tab. 2.3 | Traffico marittimo annuo Termoli-Croazia | 20 |
| Tab. 3.1 | Distanze tra porti dell'Adriatico, elencate per porto di partenza..... | 29 |
| Tab. 3.2 | Distanze tra porti dell'Adriatico, elencate per distanza crescente | 30 |
| Tab. 3.3 | Collegamenti marittimi con la Croazia, elencati per armatore..... | 31 |
| Tab. 3.4 | Collegamenti marittimi con la Croazia, elencati per linea | 32 |
| Tab. 3.5 | Domanda potenziale di trasporto | 38 |
| Tab. 3.6 | Tipologia dei mezzi marittimi e dei servizi considerati. Costi e break even. | 39 |
| Tab. 3.7 | Dettaglio dei costi di esercizio della linea marittima Termoli-Ploce..... | 40 |
| Tab. 3.8 | Peso lordo delle merci movimentate via mare* nel 2006 (mil. di tonn.) | 41 |
| Tab. 3.9 | I primi cinque Stati membri per movimentazione merci via mare *, per tipo di carico, al 2006..... | 42 |
| Tab. 3.10 | Traffico totale interno di merci (Milioni di tonnellate-km) | 47 |
| Tab. 3.11 | Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani | 49 |
| Tab. 3.12 | TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani | 51 |
| Tab. 3.13 | Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani | 52 |
| Tab. 3.14 | Rinfuse solide movimentate nei principali porti adriatici italiani..... | 56 |
| Tab. 3.15 | Merci varie movimentate nei principali porti adriatici italiani..... | 57 |



VIOLA

**FIGURE**

| | | |
|----------|--|----|
| Fig. 2.1 | Unità presenti e movimentazione complessiva di navi..... | 11 |
| Fig. 2.2 | Traffici marittimi passeggeri con isole Tremiti | 11 |
| Fig. 2.2 | Traffici marittimi con isole Tremiti..... | 12 |
| Fig. 2.3 | Traffici marittimi con la Croazia..... | 12 |
| Fig. 2.4 | Collegamenti con piattaforma Rospo e imbarco prodotti petroliferi dalla piattaforma..... | 12 |
| Fig. 2.5 | Traffico marittimo mensile per isole Tremiti 2007-2009..... | 16 |
| Fig. 2.6 | Traffico marittimo annuale per isole Tremiti 2007-2009 | 17 |
| Fig. 2.6 | Isola di Capraia | 19 |
| Fig. 2.6 | Tremiti jet..... | 19 |
| Fig. 2.7 | Traffico marittimo mensile Termoli-Croazia, 2007 e 2009 | 20 |
| Fig. 2.6 | Termoli jet..... | 21 |
| Fig. 2.6 | Piattaforma “Rospo Di Mare” | 22 |
| Fig. 2.6 | Piattaforma “Rospo Di Mare” | 22 |
| Fig. 2.6 | Supply vessel “SIRIO PRIMO” | 23 |
| Fig. 2.6 | Supply vessel “SHARK” | 24 |
| Fig. 2.6 | Supply vessel “FRANCESCO GUIDOTTI” | 24 |
| Fig. 3.1 | Porti adriatici di riferimento..... | 27 |
| Fig. 3.2 | Identificazione geografica dei porti del medio Adriatico (in giallo) | 28 |
| Fig. 3.3 | Percorsi marittimi: Termoli-Tremiti e Manfredonia-Tremiti..... | 34 |
| Fig. 3.4 | Peso lordo delle merci movimentate via mare in tutti i porti dell’UE-15 e nell’UE-27, dal 1997-2006 (milioni di tonn.)..... | 41 |
| Fig. 3.5 | Ripartizione per Stati membri dell’UE-27 del peso lordo delle merci movimentate via mare*, 2006 (t%). | 42 |
| Fig. 3.6 | Carichi RORO movimentati nei porti UE, nelle due direzioni (milioni di tonnellate). | 43 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

| | | |
|-----------|---|----|
| Fig. 3.7 | Ambito d'influenza del porto di Termoli in relazione ai volumi trasportati dai maggiori servizi ro-ro & ropax nel Mediterraneo. | 44 |
| Fig. 3.8 | Ripartizione, per tipo di carico, del peso lordo delle merci movimentate via mare (verso l'interno e verso l'esterno) nei principali porti, 2006 (% del carico totale gestito)..... | 45 |
| Fig. 3.9 | Relazioni di prossimità tra Termoli ed i corridoi paneuropei | 46 |
| Fig. 3.10 | Movimentazione merci sul territorio nazionale, totale e marittima..... | 48 |
| Fig. 3.11 | Evoluzione dell'incidenza della navigazione marittima di cabotaggio sul totale della movimentazione merci in Italia. | 48 |
| Fig. 3.12 | Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani | 50 |
| Fig. 3.13 | TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani | 50 |
| Fig. 3.14 | Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani | 53 |
| Fig. 3.15 | Rinfuse e merci varie movimentate nei adriatici | 53 |
| Fig. 3.16 | Evoluzione delle rinfuse solide e delle merci varie movimentate nei principali porti adriatici. | 54 |
| Fig. 3.17 | Incidenza delle rinfuse e merci varie movimentate nei porti adriatici italiani rispetto al dato nazionale. | 54 |
| Fig. 3.18 | Inquadramento geografico dei porti del medio adriatico e dei principali porti adriatici | 55 |
| Fig. 3.19 | Rinfuse solide movimentate nei principali porti adriatici italiani..... | 56 |
| Fig. 3.20 | Merci varie movimentate nei principali porti adriatici italiani..... | 57 |
| Fig. 3.21 | Incidenza delle merci varie movimentate nei principali porti adriatici rispetto al totale dei porti italiani..... | 58 |
| Fig. 3.22 | Evoluzione delle rinfuse solide e delle merci varie complessivamente movimentate nei principali porti adriatici..... | 58 |
| Fig. 3.23 | TEU's movimentati nei porti adriatici | 59 |
| Fig. 3.24 | Passeggeri movimentati nei porti adriatici | 60 |
| Fig. 3.25 | Passeggeri movimentati nei porti adriatici | 60 |
| Fig. 3.26 | Passeggeri movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti..... | 61 |
| Fig. 3.27 | Merci movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti..... | 63 |

| | | |
|--|---|--|
|  PROGER | VIOLA  | REGIONE MOLISE |
| | | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

| | | |
|-----------|---|----|
| Fig. 3.28 | Merci movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti..... | 65 |
| Fig. 3.26 | Cantiere navale Termoli..... | 72 |
| Fig. 3.26 | Cantiere navale Termoli..... | 72 |

ALLEGATI

- A - Questionario per operatori marittimi, portuali ed utilizzatori del porto, attuali e/o potenziali

| | |
|--|--------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 7 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

1. SCOPO E CONTENUTI DEL RAPPORTO

Il presente elaborato si propone di documentare l'andamento nel recente passato e la situazione attuale dei traffici marittimi e delle attività portuali che fanno capo al porto di Termoli e – su queste basi, opportunamente integrate in relazione ad un più ampio quadro di prospettive territoriali, logistiche ed economiche – delineare il quadro previsionale delle esigenze da soddisfare mediante il nuovo PRP.

Il capitolo 2 è dedicato all'analisi del traffico marittimo commerciale, alla sua evoluzione negli ultimi anni ed alla condizione attuale.

Il capitolo 3 – anche con riferimento ad approfondite ricerche e studi svolti per conto della Regione e di altri soggetti – delinea i prevedibili scenari di sviluppo dei traffici commerciali, in particolare per i collegamenti con la Croazia.

Il capitolo 4 riferisce sulle attuali dotazioni e caratteristiche di altre realtà presenti in porto (dalle imbarcazioni delle Pubbliche Amministrazioni, alla pesca, alla nautica da diporto, alla cantieristica) e sulla prevedibile evoluzione di questi settori.

Il capitolo 5 presenta infine gli obiettivi di traffico e di funzionalità da considerare a riferimento del PRP.

| | |
|--|--------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 8 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

2. TRAFFICO MARITTIMO: ANDAMENTO E SITUAZIONE ATTUALE

2.1. Premessa

Il porto di Termoli si presenta oggi come una infrastruttura polifunzionale, nella quale coesistono più tipologie di attività ed in particolare: traffici commerciali e collegamenti con le isole Tremiti e la Croazia, pesca, diporto nautico, cantieristica.

La storia evolutiva della infrastruttura portuale mostra che l'elemento inizialmente trainante per la realizzazione delle opere a mare, alla fine del 1800, è stata l'attività legata alla pesca, inizialmente esercitata con le "paranze", le tipiche barche a vela, per poi passare a piccole barche a motore, fino agli attuali motopescherecci di ragguardevoli dimensioni, tali da identificare la marineria termolese come una delle prime in Italia per numero di imbarcazioni e per tonnellaggio complessivo.

Accanto alla pesca si sono sviluppate nel tempo altre funzioni collegate al commercio ed alla piccola cantieristica navale, nicchie evolutive che sono rimaste allo stato embrionale fino al decennio 1990-2000, nel quale ha trovato posto nell'ambito portuale la grande cantieristica navale.

L'evoluzione sociale ed il miglioramento medio del tenore di vita, a partire dagli anni '60, hanno portato allo sviluppo di altre attività portuali quali il traffico passeggeri ed il trasporto di mezzi e materiali da e per le vicine Isole Tremiti ed il diporto nautico.

Nel seguito si presentano i dati più significativi dell'andamento "storico" e della situazione recente dei principali traffici portuali.

2.2. Traffico complessivo

L'andamento dei traffici nel porto di Termoli nel periodo 2000-2009 è riassunto nella Tab. 2.1 e nei grafici di Fig. 2.1-Fig. 2.5.

| | |
|--|--------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 9 di 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| anno | navi (n°) | | pax Tremiti (n°) | | Croazia pax (n°) | prodotti petroliferi (t) imbarco | merci varie Tremiti (t) | | unità piccola pesca (n°) | unità pesca a strascico 15-30 m (n°) |
|------|-----------|----------|------------------|----------|---------------------|--|-------------------------|----------|--------------------------------|--|
| | partite | arrivate | partiti | arrivati | | | partite | arrivate | | |
| 2000 | 1.470 | 1469 | 129.968 | 129.136 | // | 189.537 | 500.491 | 9.737 | 32 | 20 iscr. a Termoli + 15 altri comp. |
| 2001 | 1.694 | 1694 | 123.454 | 123.112 | // | 252.150 | 384.039 | 9.447 | 35 | 22 iscr. a Termoli + 15 altri comp. |
| 2002 | 1.603 | 1598 | 132.791 | 131.617 | 3.889 | 302.369 | 291.575 | 11.159 | 36 | 22 iscr. a Termoli + 18 altri comp. |
| 2003 | 1.855 | 1842 | 148.612 | 145.324 | 6.721 | 281.261 | 365.414 | 10.331 | 36 | 22 iscr. a Termoli + 18 altri comp. |
| 2004 | 1.720 | 1731 | 132.001 | 131.082 | 5.762 | 248.588 | 281.623 | 5.869 | 36 | 24 iscr. a Termoli + 15 altri comp. |
| 2005 | 1.512 | 1444 | 112.530 | 106.571 | 5.300 | 169.899 | 190.904 | 2.283 | 38 | 25 iscr. a Termoli + 15 altri comp. |
| 2006 | 1.596 | 1640 | 105.061 | 102.515 | 1.091 | 233.527 | 246.080 | 102.515 | 42 | 27 iscr. a Termoli + 20 altri comp. |
| 2007 | 1.470 | 1457 | 102.857 | 102.130 | 970 | 336.446 | 345.271 | 102.130 | 44 | 27 iscr. a Termoli + 20 altri comp. |
| 2008 | 1.018 | 1.018 | 106.584 | 105.875 | 0 | 1.633.707 | 123.705 | 92.260 | 42 | 32 iscr. a Termoli + 18 altri comp. |
| 2009 | 967 | 967 | 101.421 | 100.574 | 1.063 | 1.154.552 | 189.723 | 14.612 | 38 | 34 iscr. a Termoli + 18 altri comp. |

Tab. 2.1 Traffici marittimi complessivi 2000-2009*(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli)*

Si può notare in sintesi, rimandando ai punti successivi per maggiori dettagli:

- Una flessione dei valori di movimentazione dei passeggeri per le Tremiti a partire dal 2005, la variabilità (con generale riduzione) della movimentazione di merci varie da e per le isole, anche come conseguenza della riduzione dei servizi svolti ed il consistente aumento della movimentazione di veicoli commerciali;
- l'avvio di servizi passeggeri per la Croazia nel 2002, la forte contrazione nel 2006 e 2007, l'azzeramento del servizio nel 2008 e la modesta ripresa nel 2009;
- la variabilità della attività di movimentazione di prodotti petroliferi imbarcati dalla piattaforma Rospo e l'impennata degli ultimi due anni. Questi prodotti tuttavia non transitano dal porto e interessano le attività portuali essenzialmente per i collegamenti di servizio;
- la crescente consistenza della flottiglia di pescherecci.



VIOLA

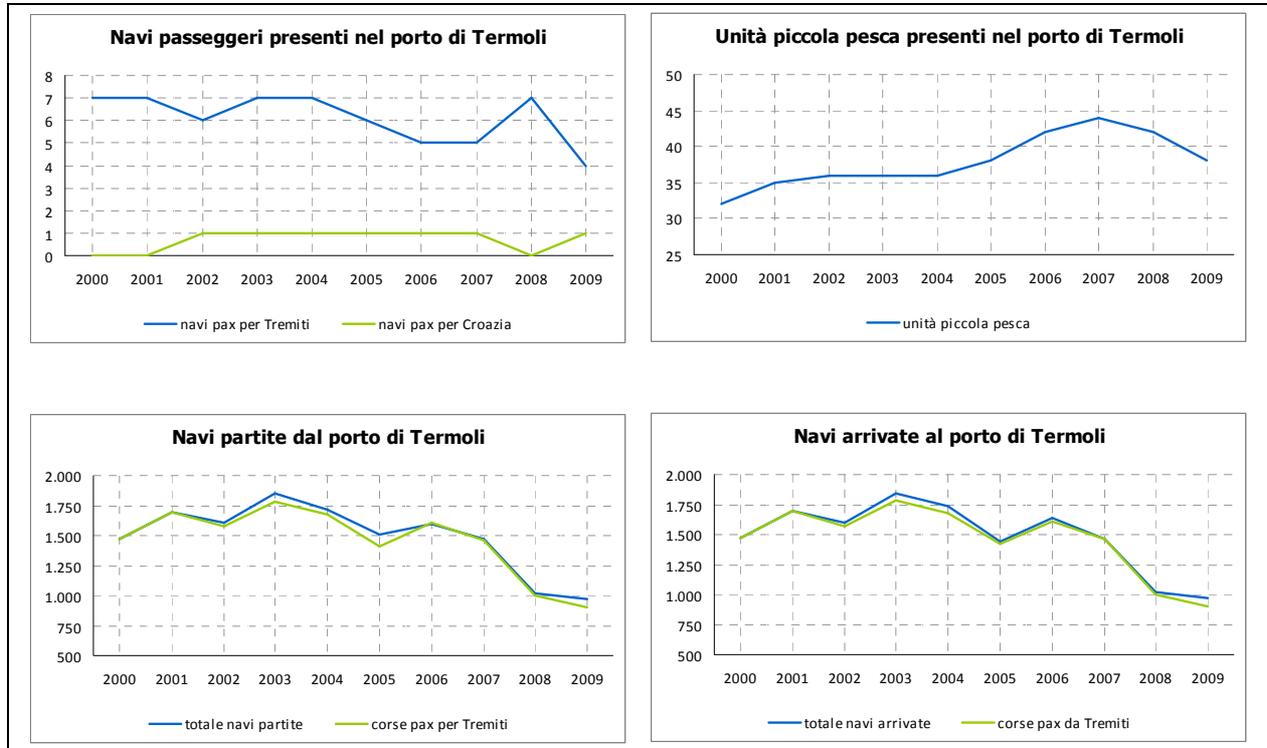


Fig. 2.1 Unità presenti e movimentazione complessiva di navi
(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati C. di P.)

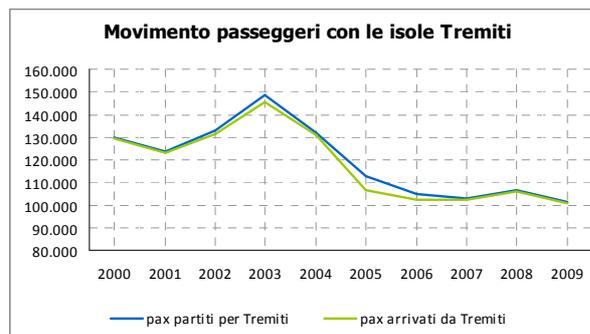


Fig. 2.2 Traffici marittimi passeggeri con isole Tremiti
(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati C. di P.)



VIOLA

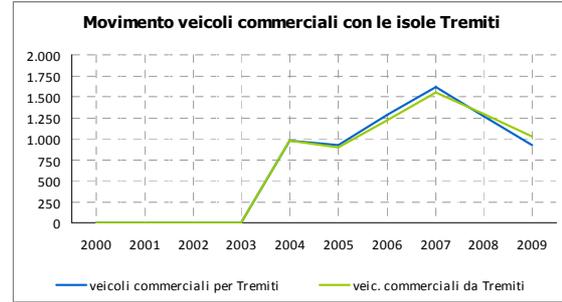
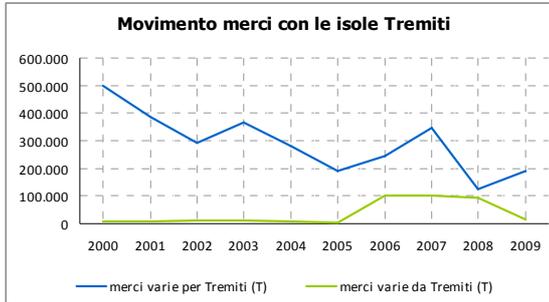


Fig. 2.3 Traffici marittimi con isole Tremiti
(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati C. di P.)

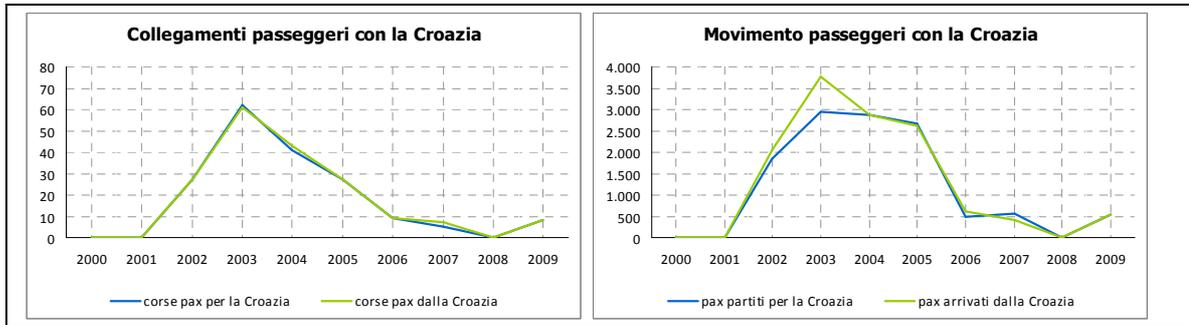


Fig. 2.4 Traffici marittimi con la Croazia
(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati C. di P.)

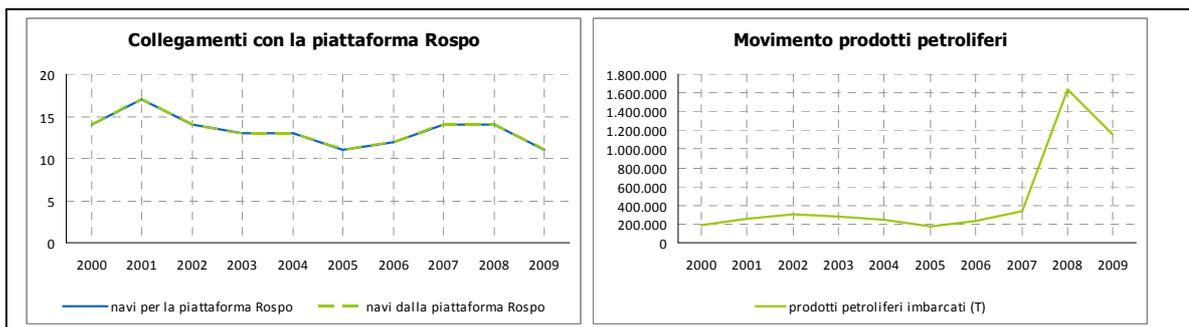


Fig. 2.5 Collegamenti con piattaforma Rospo e imbarco prodotti petroliferi dalla piattaforma



2.3. Collegamenti con le isole Tremiti

traffico mensile ed annuale 2007-2009. L'andamento mensile delle navi impiegate, delle corse effettuate e dei passeggeri e veicoli commerciali imbarcati a Termoli per le isole Tremiti negli ultimi anni è riassunto in Tab. 2.2. Sono evidenziati i valori massimi.

| | navi (n) | corse (n) | pax imbarcati (n) | veicoli commerciali imbarcati (n) |
|---------------|-------------|--------------|-------------------------|--|
| 2007 | | | | |
| gen | 1 | 35 | 802 | 52 |
| feb | 1 | 32 | 818 | 73 |
| mar | 1 | 36 | 1.341 | 98 |
| apr | 2 | 90 | 6.784 | 130 |
| mag | 2 | 178 | 6.563 | 189 |
| giu | 3 | 241 | 16.783 | 216 |
| lug | 5 | 292 | 23.390 | 263 |
| ago | 5 | 295 | 35.149 | 222 |
| set | 5 | 170 | 7.740 | 136 |
| ott | 3 | 35 | 1.681 | 95 |
| nov | 1 | 32 | 925 | 82 |
| dic | 1 | 29 | 827 | 58 |
| totale | | 1.465 | 102.803 | 1.614 |
| media | 2,4 | 119 | 8.500 | 130 |
| 2008 | | | | |
| gen | 1 | 37 | 752 | 42 |
| feb | 1 | 31 | 858 | 58 |
| mar | 2 | 52 | 1.852 | 76 |
| apr | 3 | 82 | 3.875 | 91 |
| mag | 4 | 107 | 7.995 | 125 |
| giu | 3 | 122 | 14.480 | 130 |
| lug | 7 | 143 | 29.658 | 212 |
| ago | 6 | 205 | 42.271 | 231 |
| set | 5 | 103 | 9.918 | 129 |
| ott | 1 | 39 | 2.350 | 83 |
| nov | 1 | 37 | 847 | 48 |
| dic | 1 | 36 | 728 | 44 |
| totale | | 994 | 115.584 | 1.269 |
| media | 2,8 | 80 | 9.569 | 102 |
| 2009 | | | | |
| gen | 2 | 31 | 446 | 36 |
| feb | 2 | 28 | 638 | 38 |
| mar | 1 | 32 | 1.018 | 44 |
| apr | 2 | 70 | 3.379 | 48 |
| mag | 1 | 98 | 8.463 | 60 |
| giu | 4 | 112 | 11.536 | 88 |
| lug | 3 | 153 | 22.499 | 189 |
| ago | 4 | 165 | 40.195 | 167 |
| set | 3 | 108 | 9.572 | 110 |
| ott | 1 | 36 | 1.922 | 62 |
| nov | 1 | 38 | 1.057 | 44 |
| dic | 1 | 33 | 696 | 38 |
| totale | | 904 | 101.421 | 924 |
| media | 1,9 | 73 | 8.415 | 74 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

Tab. 2.2 Traffico marittimo mensile per isole Tremiti 2007-2009

(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli)

Il grafico di Fig. 2.6 mostra gli stessi dati su base mensile, integrati dai rapporti *passengeri (o veicoli commerciali) per corsa effettuata e per giorno*, mentre la Fig. 2.7 evidenzia i totali e le medie su base annua.

Si osserva che le corse effettuate nel 2008 sono calate di più del 30% rispetto al 2007, ed un ulteriore calo dell'ordine del 10% circa si è verificato tra il 2009 e il 2008.

Per contro, i passeggeri imbarcati nel 2007 sono stati il 12% in più rispetto al 2007 e nel 2009 sono tornati ai livelli del 2007. Ne è conseguito che tra il 2008 ed il 2007 il numero di passeggeri imbarcato per ciascuna corsa è cresciuto in media di più del 50%.

La movimentazione di veicoli commerciali presenta una tendenza calante, con una diminuzione del 20% circa il 2008 ed il 2007 e del 35% tra il 2009 e il 2008.

Le corse giornaliere raggiungono i valori massimi nel mese di agosto e passano da 10 nel 2007 a meno di 7 nel 2008 ed a 5,5 nel 2009. La riduzione tra il 2009 ed il 2007 (-45%) che si registra in agosto è quindi ancor più accentuata di quella media su base annua (-38%).

Ciascuna delle navi impiegate ha effettuato nel 2007 almeno una corsa al giorno in tutti i mesi nel 2007 (salvo ottobre, 1 corsa ogni 2 giorni) con punte di 2,5-3,0 corse al giorno in maggio e giugno e di 2 in luglio e agosto, in media tra tutte le navi in servizio. Nel 2008 il maggior numero di navi impiegate nei mesi "caldi" ha consentito a ciascuna di esse di effettuare 1 solo viaggio al giorno, o poco più. Nel 2009 si registra una corsa ogni due giorni dell'unica nave impiegata nei mesi di gennaio e febbraio, un picco di più di 3 viaggi/giorno per la nave presente in maggio e di circa 1,5 viaggi/giorno per ciascuna delle 3-4 navi attive in luglio e agosto.

Le punte massime di imbarco ai passeggeri si registrano nel mese di agosto, con un incremento del 20% tra 2008 e 2007 ed una riduzione del 5% tra 2009 e 2008. Complessivamente, i passeggeri imbarcati in luglio e agosto costituiscono circa il 60% di quelli dell'intero anno e nel solo mese di agosto viene imbarcato il 35-40% del totale annuo. In agosto la tendenza all'aumento del numero di passeggeri per corsa è ancor

| | |
|---|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRPI\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 14 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

più accentuata rispetto alla media annua: nel 2009 (244 pax/corsa) il numero è più che raddoppiato rispetto al 2007 (119 pax/corsa).

Anche l'imbarco di veicoli commerciali presenta i valori massimi nel mese di agosto (talvolta luglio), variabili tra 9 veicoli/giorno nel 2007 e 6 nel 2009, mentre i veicoli/corsa risultano poco diversi da 1 nei mesi estivi e diventano 2-2,5 fuori stagione a causa della riduzione delle corse. La movimentazione di veicoli commerciali è un pò meno concentrata nei mesi estivi di quella dei passeggeri: nei mesi di luglio ed agosto viene imbarcato il 30-35% del totale annuo.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 15 di 73 |



VIOLA

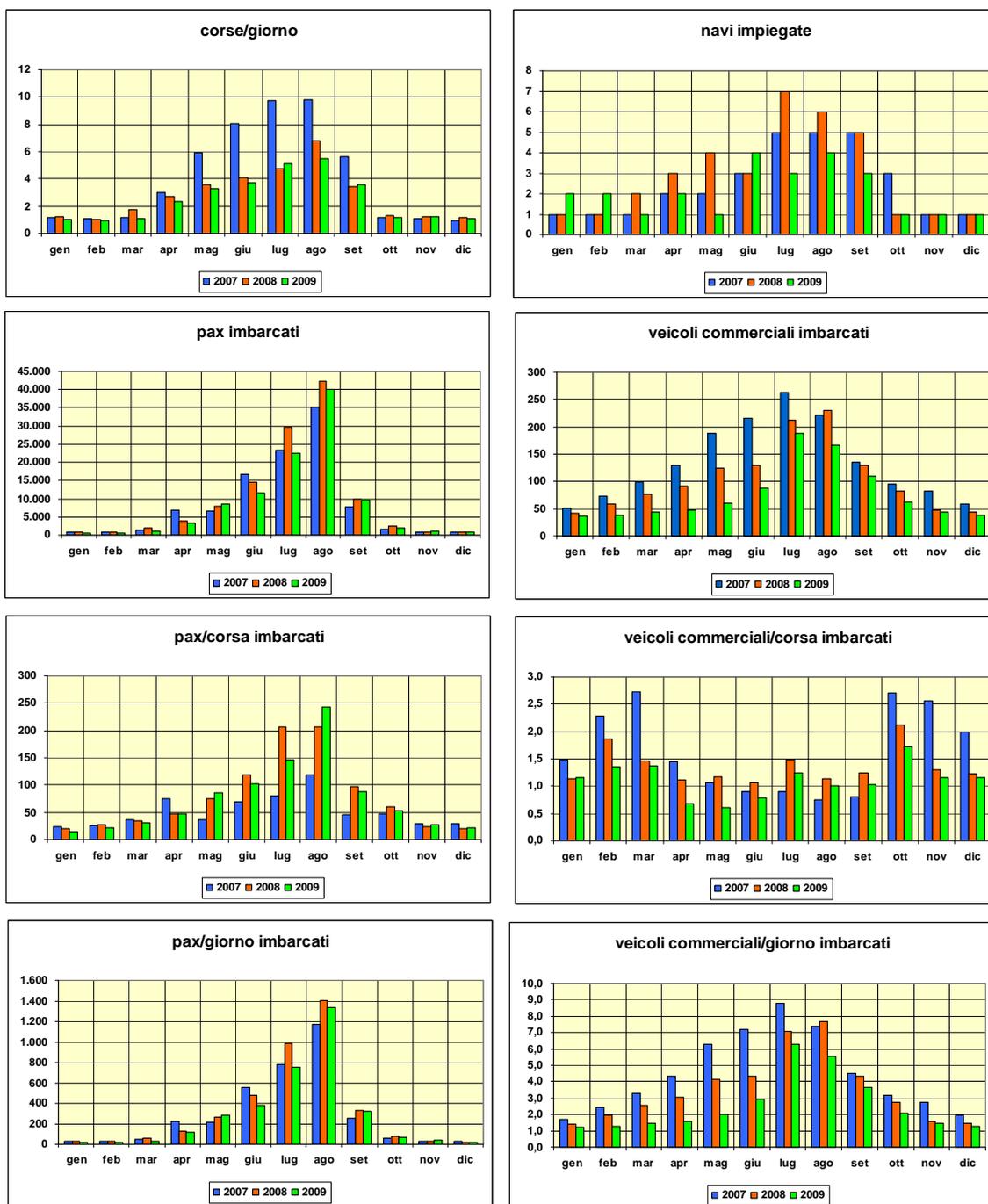


Fig. 2.6 Traffico marittimo mensile per isole Tremoli 2007-2009



VIOLA

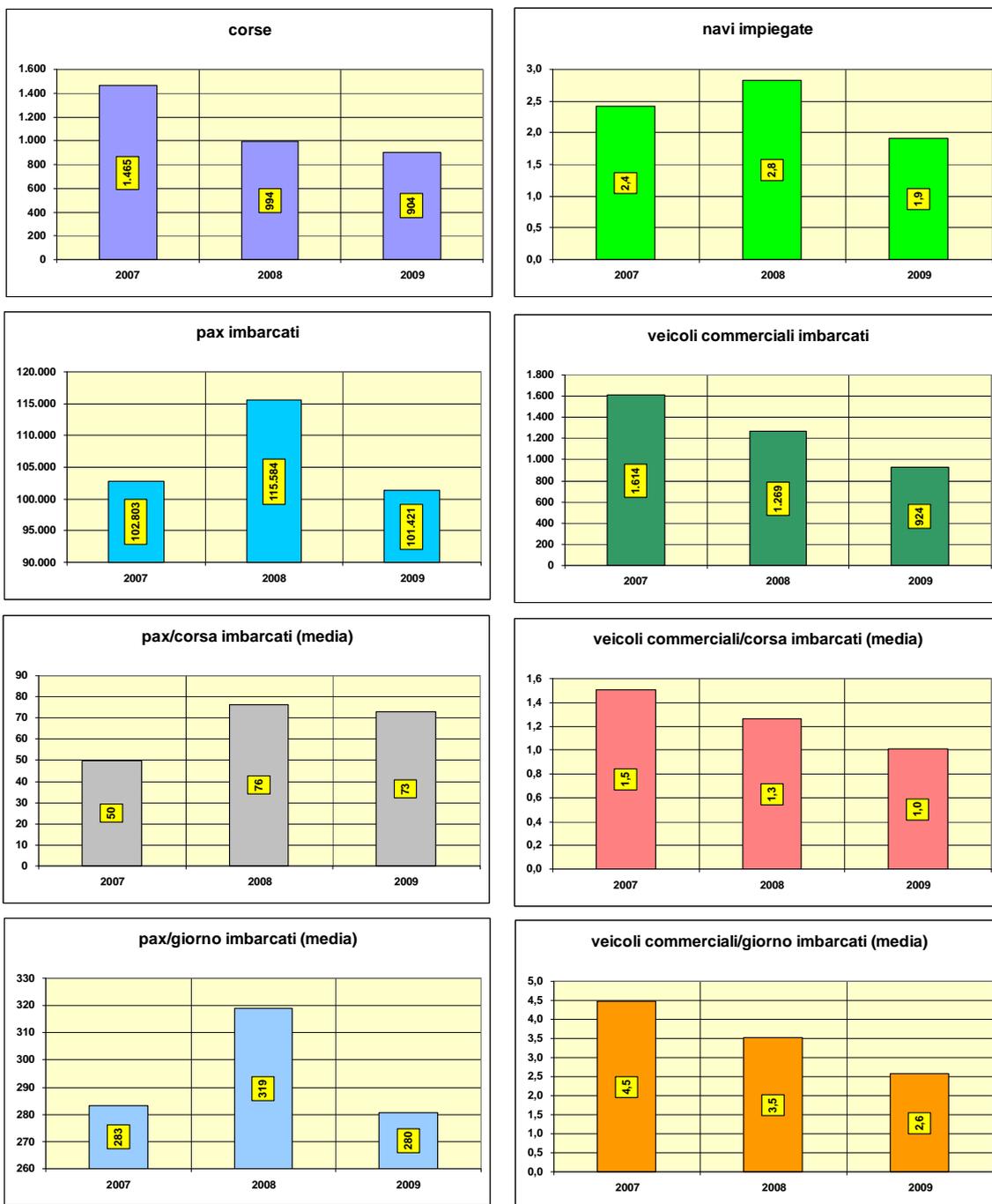


Fig. 2.7 Traffico marittimo annuale per isole Tremiti 2007-2009



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

Compagnie di navigazione e navi. Sulla linea Termoli-Tremi ha operato negli anni scorsi il seguente numero massimo di navi:

| anno | navi passeggeri (n°) |
|------|----------------------|
| 2000 | 7 |
| 2001 | 7 |
| 2002 | 6 |
| 2003 | 7 |
| 2004 | 7 |
| 2005 | 6 |
| 2006 | 5 |
| 2007 | 5 |
| 2008 | 7 |
| 2009 | 4 |

Le Compagnie attive e le caratteristiche delle navi in servizio sono riportate nel seguente prospetto.

| Compagnia | nome nave | tipo nave | lunghezza (m) | larghezza (m) | pescaggio (m) | pax (n°) | capacità di carico (n° auto) |
|-------------------------------------|------------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|----------|------------------------------|
| Navigazione Libera del Golfo s.p.a. | TREMITI JET | HSC ⁽¹⁾ | 48,00 | 9,02 | 2,20 | 450 | - |
| | PICASSO | motonave trasporto pax | 26,70 | 7,20 | 1,80 | 300 | - |
| Speedy Lines | INTREPIDO | “ | 28,00 | 6,00 | 1,80 | 252 | - |
| Adriatic Shipping Line s.r.l. | VENERE | “ | 40,10 | 6,94 | 1,80 | 300 | = |
| Tirrenia s.p.a. | ISOLA DI CAPRAIA | HSC ⁽¹⁾ | 70,95 | 12,40 | 2,45 | 522 | (57 auto) |

⁽¹⁾ HSC = high speed craft (traghetto veloce)

(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli e siti internet)



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE



Fig. 2.8 Isola di Capraia



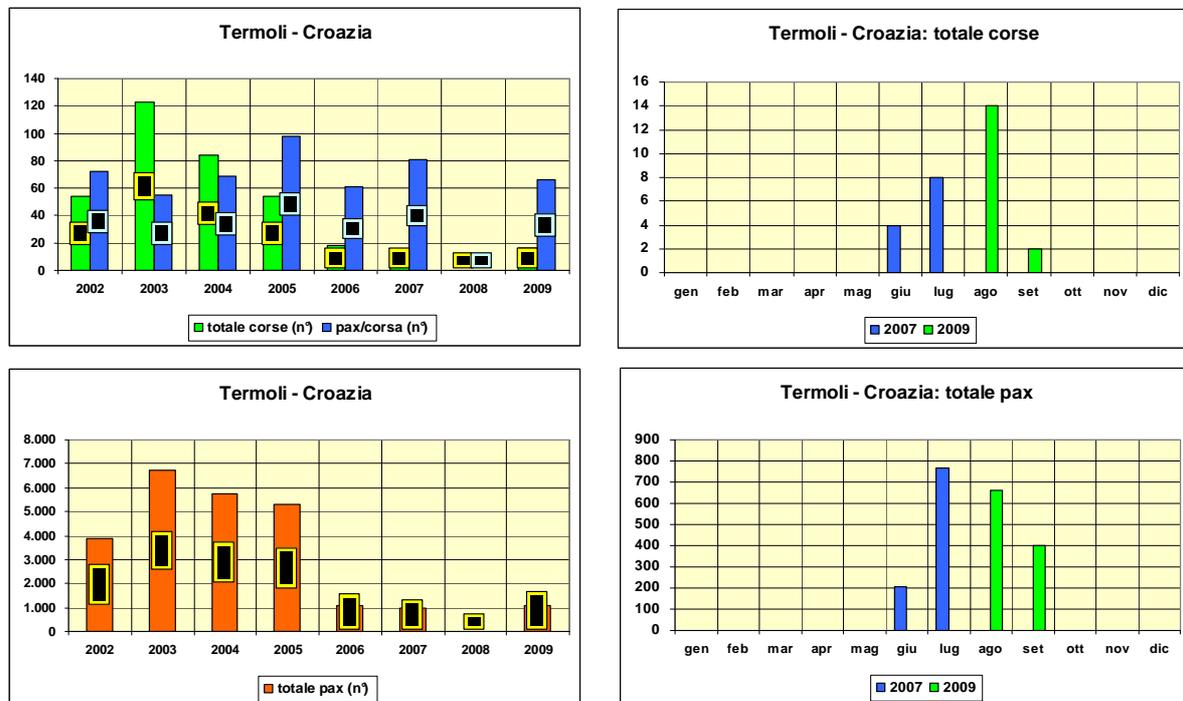
Fig. 2.9 Tremiti jet

2.4. Collegamenti con la Croazia

2.4.1. Traffico

Collegamenti diretti per trasporto di passeggeri tra il porto di Termoli e la Croazia sono stati attivati nel 2002, sono cessati nel 2008 e ripresi nel 2009. I dati sono riportati nella seguente Tab. 2.3 e rappresentati nei grafici di Fig. 2.10.

| anno | navi (n°) | corse (n°) | | | pax (n°) | | | pax/corsa (n°) |
|------|-----------|------------|--------|--------|----------|--------|--------|----------------|
| | | partenze | arrivi | totale | partenze | arrivi | totale | |
| 2002 | 1 | 27 | 27 | 54 | 1.844 | 2.045 | 3.889 | 72 |
| 2003 | 1 | 62 | 61 | 123 | 2.940 | 3.781 | 6.721 | 55 |
| 2004 | 1 | 41 | 43 | 84 | 2.881 | 2.881 | 5.762 | 69 |
| 2005 | 1 | 27 | 27 | 54 | 2.677 | 2.623 | 5.300 | 98 |
| 2006 | 1 | 9 | 9 | 18 | 478 | 613 | 1.091 | 61 |
| 2007 | 1 | 5 | 7 | 12 | 564 | 406 | 970 | 81 |
| 2008 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2009 | 1 | 8 | 8 | 16 | 535 | 528 | 1.063 | 66 |

Tab. 2.3 Traffico marittimo annuo Termoli-Croazia
(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli)

Fig. 2.10 Traffico marittimo mensile Termoli-Croazia, 2007 e 2009
(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli)

2.4.2. Compagnie di navigazione e navi

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

| Compagnia | nome nave | tipo nave | lunghezza (m) | larghezza (m) | pescaggio (m) | pax (n°) |
|-----------|-------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|
| Larivera | TERMOLI JET | HSC ⁽¹⁾ | 44,00 | 11,21 | 1,30 | 350 |

⁽¹⁾ HSC = high speed craft (traghetto veloce)

(fonte: Capitaneria di Porto di Termoli)



Fig. 2.11 Termoli jet

2.5. Campo petrolifero “Rospo di mare”

Il campo *offshore* “Rospo di mare” appartiene a EDISON s.p.a., è composto da tre piattaforme ubicate a circa 20 km di distanza dalla costa, 20 km a nord di Termoli su fondali di 65-80 m e produce olio pesante.

La produzione è stata avviata nel 1982, ha raggiunto un picco di circa 6.000 m³/giorno e, ad oggi, sono stati estratti circa 13,9 milioni di m³ di olio.

La produzione del campo viene trattata sulla piattaforma RSM-B ed inviata sulla nave-serbatoio di stoccaggio “Alba Marina”, dalla quale il prodotto viene periodicamente trasferito su petroliere ed avviato alla raffinazione.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 21 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

Edison ha in progetto di eseguire ulteriori perforazioni operando sulle piattaforme esistenti e di sostituire nel 2012 la nave-serbatoio “Alba Marina” con altra petroliera di analoghe caratteristiche.



Fig. 2.12 Piattaforma “Rospo Di Mare”

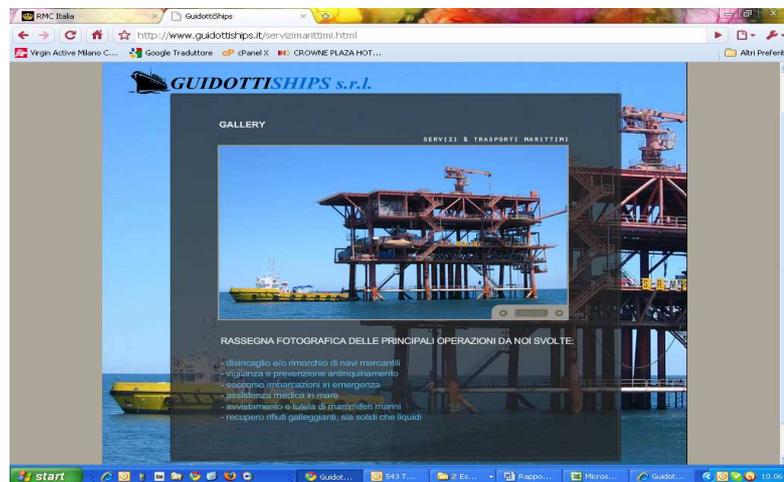


Fig. 2.13 Piattaforma “Rospo Di Mare”

L'attività del “Rospo di Mare” e la relativa movimentazione (cfr. Tab. 2.1) non interessano pertanto fisicamente il porto di Termoli (pur ricadendo sotto la giurisdizione della locale Capitaneria) se non per l'attività di supporto.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 22 di 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE



Fig. 2.15 Supply vessel “SHARK”

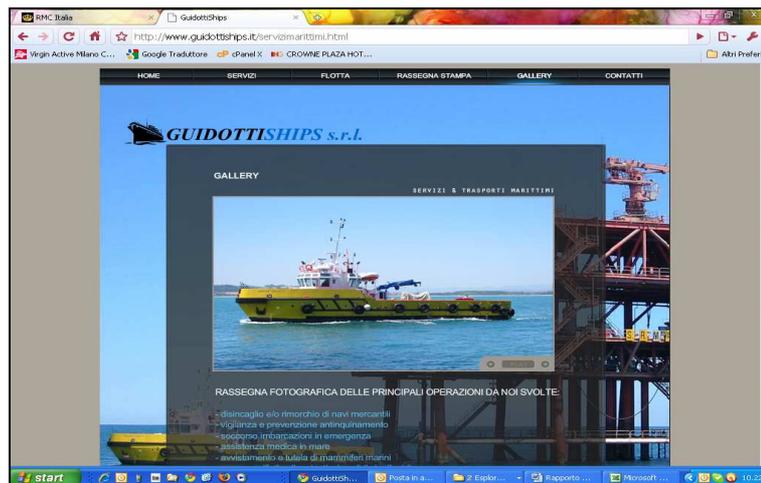


Fig. 2.16 Supply vessel “FRANCESCO GUIDOTTI”

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

3. PROSPETTIVE DI SVILUPPO DI TRAFFICI MARITTIMI COMMERCIALI

3.1. Premesse

A partire dall'individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'infrastruttura portuale e dei suoi servizi alla navigazione, l'indagine sulle prospettive di sviluppo del porto di Termoli viene condotta attraverso una ricognizione delle precedenti attività di studio¹ svolte sul tema. Ne deriva un rilevamento delle evoluzioni del trasporto marittimo euromediterraneo e nazionale al fine di poter interpretare le opportunità e le criticità esogene. Alle indagini cognitive precedentemente effettuate sul oggetto d'intervento afferisce lo **studio "Porta ad Est" del maggio 2006** (rif. [3]) che appare di maggiore attualità ed interesse.

3.2. Analisi dei punti di forza e di debolezza

Ad integrazione di quanto valutato nello studio "Porta a Mare" è apparso opportuno eseguire un esame sommario della situazione infrastrutturale e logistica attuale e delle prevedibili tendenze di sviluppo.

3.2.1. Il contesto geografico

La **posizione geografica** di Termoli appare indubbiamente vantaggiosa rispetto ad altri porti italiani, se si considerano le distanze tra i porti adriatici riportate nelle Tab. 3.1 e Tab. 3.2 ed evidenziate in Fig. 3.1;

Si può notare che i porti sulle due sponde più vicini in assoluto sono Bari e Dubrovnik (108 miglia), ma che la distanza tra Termoli e Ploce (130 miglia) e tra Termoli e Spalato (113 miglia) sono le minori tra entrambi questi importanti scali e tutti i porti italiani considerati, sia pure con differenze marginali rispetto a Vasto, Ortona e Pescara. Il porto più vicino ad Ancona è Rijeka (110 miglia), ma Ancona dista 130 miglia da

¹ I principali studi e fonti di informazioni disponibili per quanto riguarda i traffici commerciali del porto, la domanda attuale e le previsioni di suoi possibili sviluppi futuri, sono costituiti dallo studio Italferr (rif. [2]) e dal più recente rif. [3], entrambi di notevole complessità ed impegno.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 25 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

Spalato e 175 miglia da Ploce, rispettivamente 17 e 45 miglia in più rispetto a Termoli. Lo stesso vale per Bari, che dista da Spalato e da Ploce rispettivamente 42 e 20 miglia in più di Termoli;

3.2.2. I servizi marittimi

La **rete dei servizi marittimi** in atto è illustrata nel seguito – sia pure in maniera non esaustiva – nelle Tab. 3.3 e Tab. 3.4. Si osserva il ruolo rilevante, tra le Compagnie di navigazione, di Jadrolinija che serve tutti i porti italiani maggiori di Ancona, Pescara e Bari nonché – per quanto riguarda i porti sulla costa italiana – la prevalenza di Ancona rispetto a Bari. Ad oggi risultano operanti i seguenti servizi (fonte www.crociereonline.net):

- ADRIATICA: - Ancona-Spalato
- Bari-Durazzo
- SNAV: - Ancona-Spalato (“Croazia Jet”)
- Pescara-Starigrad Hvar (“Pescara Jet”)
- JADROLINIJA: - Ancona-Spalato
- Ancona-Zara
- Bari-Dubrovnik
- collegamenti da Rijeka e Zara per (e tra) le isole maggiori
- BLUE LINE: - Ancona-Spalato
- Ancona-Starigrad Hvar
- Ancona-Vis
- AZZURRA LINE: - Bari-Dubrovnik
- ALISCAFI MIATOURS: - Ancona e Pesaro-Zara (catamarano veloce)
- Ancona-Hvar e Brac (catamarano veloce)
- VENEZIA LINES: - Venezia-Pola (catamarano veloce)
- Rimini-Pola (catamarano veloce)
- LARIVERA LINES: - Vasto-Hvar e Bol (catamarano veloce)

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 26 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

- Termoli-Lastovo, Korkula e Dubrovnik (catamarano veloce)

- si confermano quindi con evidenza le potenzialità e le favorevoli prospettive di sviluppo di **traffici commerciali** di passeggeri, automobili e veicoli commerciali attuati con traghetti “tradizionali” tipo RoRo (lunghi circa 100 m; pescaggio 4,4 m; capacità di carico 650 passeggeri e 130 automobili o 50 auto e 13 veicoli commerciali pesanti) operanti da Termoli e con destinazione Spalato, Ploce e Dubrovnik di cui al punto 3.3.2 della presente;
- altrettanto da confermare appaiono inoltre le favorevoli prospettive di **servizi per soli passeggeri**, attestati a Termoli e diretti ai porti ed alle vicine isole Croate con impiego di mezzi veloci tipo HSC (high speed craft) ed operanti prevalentemente nel periodo estivo.

Fig. 3.1 Porti adriatici di riferimento

Il presente paragrafo analizza l'ubicazione geografica, in termini di distanza e tempi di spostamento, dei porti del medio Adriatico. In particolare, il dettaglio dell'indagine restituisce le miglia nautiche ed i tempi impiegati, con partenze dall'Italia e dalla Croazia, per raggiungere i seguenti porti:

- | | | |
|-----------|-------------|-----------|
| • BARI | • PESCARA | • PLOCE |
| • TERMOLI | • ANCONA | • SPALATO |
| • VASTO | • BAR | • RIJEKA |
| • ORTONA | • DUBROVNIK | |

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 27 di 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

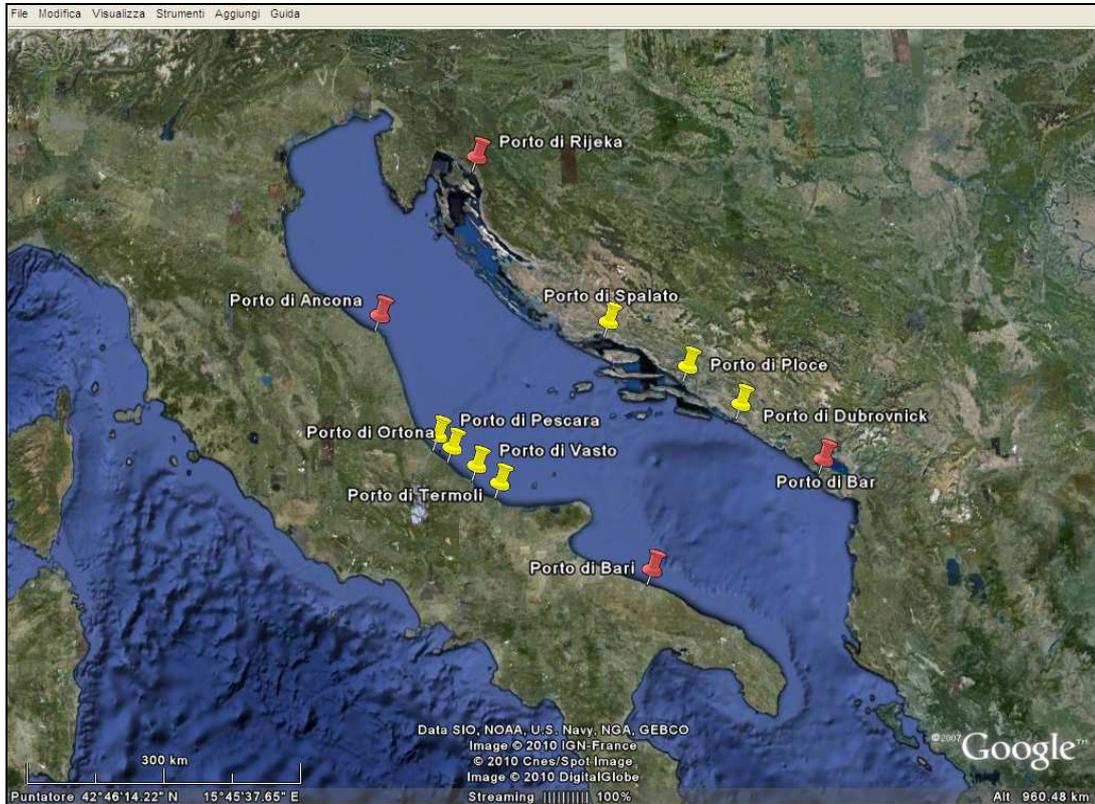


Fig. 3.2 Identificazione geografica dei porti del medio Adriatico (in giallo)
(elaborazione R.T.I. su immagine Google Earth)

La Fig. 3.2 evidenzia l'ubicazione geografica dei principali porti adriatici, analizzati nel corso del presente paragrafo, ed il dettaglio dei porti del medio Adriatico rispetto ai quali sono state calcolate le mutue distanze.



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

Partenza dalla Croazia

| da | a | miglia nautiche | differenza da MIN | differenza da MIN-MIN |
|-----------|---------|--------------------|----------------------|--------------------------|
| BAR | Bari | 115 | 0 | 7 |
| | Termoli | 184 | 69 | 76 |
| DUBROVNIK | Bari | 108 | 0 | 0 |
| | Termoli | 144 | 36 | 36 |
| | Ortona | 165 | 57 | 57 |
| | Pescara | 173 | 65 | 65 |
| PLOCE | Bari | 150 | 20 | 42 |
| | Termoli | 130 | 0 | 22 |
| | Vasto | 136 | 6 | 28 |
| | Ortona | 141 | 11 | 33 |
| | Pescara | 147 | 17 | 39 |
| | Ancona | 175 | 45 | 67 |
| SPALATO | Bari | 155 | 42 | 47 |
| | Termoli | 113 | 0 | 5 |
| | Vasto | 115 | 2 | 7 |
| | Ortona | 114 | 1 | 6 |
| | Pescara | 116 | 3 | 8 |
| RIJEKA | Bari | 285 | 175 | 177 |
| | Termoli | 205 | 95 | 97 |
| | Vasto | 196 | 86 | 88 |
| | Ortona | 181 | 71 | 73 |
| | Pescara | 175 | 65 | 67 |
| | Ancona | 110 | 0 | 2 |

Partenza dall'Italia

| da | a | miglia nautiche | differenza da MIN | differenza da MIN-MIN |
|---------|-----------|--------------------|----------------------|--------------------------|
| BARI | Bar | 115 | 7 | 7 |
| | Dubrovnik | 108 | 0 | 0 |
| | Ploce | 150 | 42 | 42 |
| | Spalato | 155 | 47 | 47 |
| TERMOLI | Bar | 184 | 71 | 76 |
| | Dubrovnik | 144 | 31 | 36 |
| | Ploce | 130 | 17 | 22 |
| | Spalato | 113 | 0 | 5 |
| VASTO | Rijeka | 205 | 92 | 97 |
| | Ploce | 136 | 21 | 28 |
| | Spalato | 115 | 0 | 7 |
| ORTONA | Rijeka | 196 | 81 | 88 |
| | Dubrovnik | 165 | 51 | 57 |
| | Ploce | 141 | 27 | 33 |
| PESCARA | Spalato | 114 | 0 | 6 |
| | Rijeka | 181 | 67 | 73 |
| | Dubrovnik | 173 | 57 | 65 |
| | Ploce | 147 | 31 | 39 |
| ANCONA | Spalato | 116 | 0 | 8 |
| | Rijeka | 175 | 59 | 67 |
| | Ploce | 175 | 65 | 67 |
| ANCONA | Spalato | 130 | 20 | 22 |
| | Rijeka | 110 | 0 | 2 |

MIN

MIN-MIN

Tab. 3.1 Distanze tra porti dell'Adriatico, elencate per porto di partenza

(fonte: Google Earth)

**Partenza dalla Croazia**

| da | a | miglia nautiche | differenza da MIN-MIN |
|------------------|----------------|--------------------|--------------------------|
| DUBROVNIK | Bari | 108 | 0 |
| RIJEKA | Ancona | 110 | 2 |
| SPALATO | Termoli | 113 | 5 |
| SPALATO | Ortona | 114 | 6 |
| BAR | Bari | 115 | 7 |
| SPALATO | Vasto | 115 | 7 |
| SPALATO | Pescara | 116 | 8 |
| PLOCE | Termoli | 130 | 22 |
| SPALATO | Ancona | 130 | 22 |
| PLOCE | Vasto | 136 | 28 |
| PLOCE | Ortona | 141 | 33 |
| DUBROVNIK | Termoli | 144 | 36 |
| PLOCE | Pescara | 147 | 39 |
| PLOCE | Bari | 150 | 42 |
| SPALATO | Bari | 155 | 47 |
| DUBROVNIK | Ortona | 165 | 57 |
| DUBROVNIK | Pescara | 173 | 65 |
| PLOCE | Ancona | 175 | 67 |
| RIJEKA | Pescara | 175 | 67 |
| RIJEKA | Ortona | 181 | 73 |
| BAR | Termoli | 184 | 76 |
| RIJEKA | Vasto | 196 | 88 |
| RIJEKA | Termoli | 205 | 97 |
| RIJEKA | Bari | 285 | 177 |

Partenza dall'Italia

| da | a | miglia nautiche | differenza da MIN-MIN |
|----------------|------------------|--------------------|--------------------------|
| BARI | Dubrovnik | 108 | 0 |
| ANCONA | Rijeka | 110 | 2 |
| TERMOLI | Spalato | 113 | 5 |
| ORTONA | Spalato | 114 | 6 |
| BARI | Bar | 115 | 7 |
| VASTO | Spalato | 115 | 7 |
| PESCARA | Spalato | 116 | 8 |
| ANCONA | Spalato | 130 | 22 |
| TERMOLI | Ploce | 130 | 22 |
| VASTO | Ploce | 136 | 28 |
| ORTONA | Ploce | 141 | 33 |
| TERMOLI | Dubrovnik | 144 | 36 |
| PESCARA | Ploce | 147 | 39 |
| BARI | Ploce | 150 | 42 |
| BARI | Spalato | 155 | 47 |
| ORTONA | Dubrovnik | 165 | 57 |
| PESCARA | Dubrovnik | 173 | 65 |
| ANCONA | Ploce | 175 | 67 |
| PESCARA | Rijeka | 175 | 67 |
| ORTONA | Rijeka | 181 | 73 |
| TERMOLI | Bar | 184 | 76 |
| VASTO | Rijeka | 196 | 88 |
| TERMOLI | Rijeka | 205 | 97 |
| BARI | Rijeka | 285 | 177 |

Termoli

Tab. 3.2 Distanze tra porti dell'Adriatico, elencate per distanza crescente*(valori approssimati, tratti da Google Earth)*



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| armatore | linea | nome nave | tipo nave |
|--------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------|
| JADROLINIJA | Ancona-Zara | Zadar | |
| | Ancona-Spalato (Hvar) | Dubrovnik | |
| | Ancona-Hvar | | |
| | Ancona-Korkula | | |
| | Pescara-Spalato (Hvar) | | |
| | Bari-Sobra-Dubrovnik-Spalato-Rijeka | Liburnija | |
| | Bari-Spalato | | |
| ADRIATICA | Ancona-Spalato | Palladio | |
| SNAV | Ancona-Spalato | Croazia Jet | catamarano veloce |
| | Ancona-Zara | | |
| | Pescara-Hvar-Spalato | Pescara Jet | catamarano veloce |
| AZZURRA LINE | Bari-Dubrovnik | Azzurra | car ferry |
| BLU LINE (ex SEM MARINA) | Ancona-Spalato (stagionale) | Ancona Split 1700 (solo pax) | |
| | Ancona-Vis (stagionale) | | |
| | Ancona-Hvar (stagionale) | | |
| MED MAR | Bari-Dubrovnik | | |
| LARIVERA LINES | Termoli-Hvar (stagionale) | Termoli Jet | catamarano veloce |

Tab. 3.3 Collegamenti marittimi con la Croazia, elencati per armatore*(fonte: Internet, vari siti – dati non esaustivi)*



per linea

| porto | linea | armatore | nome nave |
|---------|-------------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| ANCONA | Ancona-Zara | JADROLINIJA | Zadar |
| | Ancona-Zara | SNAV | |
| | Ancona-Spalato | ADRIATICA | Palladio |
| | Ancona-Spalato | SNAV | Croazia Jet |
| | Ancona-Spalato (stagionale) | BLU LINE (ex SEM MARINA) | Ancona Split 1700 (solo pax) |
| | Ancona-Spalato (Hvar) | JADROLINIJA | Dubrovnik |
| | Ancona-Hvar | JADROLINIJA | |
| | Ancona-Hvar (stagionale) | BLU LINE (ex SEM MARINA) | Ancona Split 1700 (solo pax) |
| | Ancona-Korkula | JADROLINIJA | |
| | Ancona-Vis (stagionale) | BLU LINE (ex SEM MARINA) | Ancona Split 1700 (solo pax) |
| PESCARA | Pescara-Spalato (Hvar) | JADROLINIJA | |
| | Pescara-Hvar-Spalato | SNAV | Pescara Jet |
| TERMOLI | Ancona-Hvar (stagionale) | LA RIVERSA LINES | Termoli Jet |
| BARI | Bari-Spalato | JADROLINIJA | |
| | Bari-Cattaro (Montenegro) | AZZURRA LINE | |
| | Bari-Sobra-Dubrovnik-Spalato-Rijeka | JADROLINIJA | Liburnija |
| | Bari-Dubrovnik | AZZURRA LINE | Azzurra (car ferry) |
| | Bari-Durazzo (Albania) | AZZURRA LINE | |
| | Bari-Dubrovnik | MED MAR | |

Tab. 3.4 Collegamenti marittimi con la Croazia, elencati per linea

(fonte: Internet, vari siti – dati non esaustivi)

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

3.2.3. I collegamenti con le isole Tremiti

Per legge, dal 1° gennaio 2010 la competenza del finanziamento dei collegamenti marittimi con le isole minori è stata trasferita dallo Stato alle Regioni.

Nel caso di Termoli è quindi sorto uno specifico problema a causa del fatto che le Tremiti appartengono alla Puglia, che quindi dovrebbe farsi carico dei finanziamenti in favore della Tirrenia e potrebbe di conseguenza attestare sul porto pugliese di Manfredonia i collegamenti con le Tremiti.

D'altro lato, le isole Diomedee sono da sempre legate a Termoli da interessi turistici, economici e commerciali e molti abitanti delle isole si trasferiscono a Termoli nell'inverno.

Al momento della stesura della presente, la materia è oggetto di viva attenzione da parte della Regione Molise, che rimane in attesa di poter concordare con la Regione Puglia una comune strategia, da condividere successivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nonostante le attuali incertezze, si ritiene ragionevole assumere che – ai fini del PRP – Termoli continuerà a costituire anche in futuro il principale porto di collegamento con le Tremiti, grazie alla sua favorevole collocazione geografica (il percorso via mare da Termoli (24 miglia) è più corto di 34 miglia circa rispetto a quello da Manfredonia (58 miglia) nonché di migliore accessibilità delle reti stradali e ferroviarie.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 33 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |



Fig. 3.3 Percorsi marittimi: Termoli-Tremiti e Manfredonia-Tremiti.

(elaborazione R.T.I. su immagine Google Earth)

È altresì prevedibile che le caratteristiche del servizio in termini di traffico di passeggeri, merci e veicoli e di tipologia delle unità navali impiegate non si discosteranno di molto in futuro da quelle attuali, ampiamente descritte al punto 2.3 della presente.

Occorre tuttavia tenere presente che già oggi esistono collegamenti con le isole Tremiti con partenze, oltreché da Termoli, da:

- Manfredonia
- Vasto
- Vieste
- Ortona

Per mantenere la sua attuale posizione di assoluta preminenza, Termoli dovrà quindi – al di là della scelte regionali relative al finanziamento del servizio – presentarsi con infrastrutture portuali e collegamenti via terra all'altezza di un elemento importante della economia termolana, ed il nuovo PRP costituisce a questo riguardo una opportunità assai significativa.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 34 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

3.3. Lo Studio “Porta ad Est”

3.3.1. Situazione esistente

Lo studio “Porta ad Est” fornisce al riguardo le seguenti informazioni principali, relative agli anni fino al 2004 e sostanzialmente coincidente – fatte salve le variazioni intervenute nel periodo 2005-2007 – con quanto ampiamente riportato al cap. 2 della presente.

- **merci** – Se si esclude la movimentazione (casuale e temporanea) di greggio proveniente dalla piattaforma *offshore* “Rospo di mare” nonché quella di quanto necessario per l’approvvigionamento delle Tremiti, non risultano altre movimentazioni significative di merci. Al porto di Termoli non fa quindi capo la movimentazione di merci di diverso tipo (materiali o semilavorati per edilizia, profilati metallici, prodotti agro-alimentari, etc.) prodotte o destinate all’*hinterland* del porto, attualmente instradate attraverso altri porti (Ortona, Vasto, forse Bari) o con diverse modalità.
- **passengeri** – Il traffico da e per le isole Tremiti costituisce la stragrande maggioranza, con volumi compresi tra circa 220.000 e 290.000 passeggeri anno in totale (imbarco+sbarco), di gran lunga superiore a quello attestato a Vasto, che non supera il 2% di quello di Termoli.

Dal 2002 ha operato un servizio stagionale Termoli/Croazia/Termoli con il catamarano “Termoli Jet” della Larivera Lines (capacità 354 passeggeri, senza auto) con una movimentazione totale (imbarco+sbarco) di circa 6.700 (2003) e 5.700 (2004) passeggeri. L’analogo servizio operato dal porto di Vasto ha movimentato circa il 10% dei passeggeri di Termoli.

3.3.2. Prospettive, collegamento veloce Termoli-Croazia

Lo studio “Porta ad Est” [3] mette in relazione le prospettive di sviluppo di traffici marittimi di merci alla realizzazione dell’Interporto di Termoli e di un nuovo e distinto porto commerciale (peraltro – come detto – non previsto dalle linee-guida [1] tra le

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 35 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

opere da prevedere nel Piano). Interessanti sviluppi del traffico internazionale di passeggeri (e di un numero limitato di automobili, autobus ed automezzi) sono considerati prevedibili a seguito dell'attivazione del collegamento veloce Termoli-Croazia, oggetto principale e specifico dello studio.

Lo studio si è proposto infatti di valutare la fattibilità e la sostenibilità economica della attivazione di un nuovo servizio marittimo tra il porto di Termoli ed i porti croati.

Lo studio ha preso in considerazione servizi effettuati con mezzi veloci per soli passeggeri e/o con piccoli (L = 100 m, immersione limitata a 4,4 m) traghetti RoRo per passeggeri, auto e veicoli commerciali, ed ha raggiunto positive conclusioni circa la sostenibilità economica, attuale e futura, di queste tipologie di servizio attestate nel porto di Termoli.

Lo studio non ha previsto l'impiego (perché giudicato incompatibile con i fondali attualmente presenti a Termoli) di traghetti RoRo di maggiori dimensioni, pescaggio e capacità di carico, come pure di navi da carico di diversa tipologia.

Più in dettaglio, le ipotesi e le conclusioni dello "Studio di fattibilità per il collegamento marittimo veloce tra il porto di Termoli e la Croazia-Porta ad Est" possono essere così riassunte.

Lo studio – scartato perché considerato non economicamente sostenibile l'impiego di un mezzo veloce per trasporto di passeggeri e veicoli – ha preso in esame due diverse tipologie di mezzi marittimi impiegabili sulle rotte tra Termoli ed i porti della Croazia:

- **mezzi veloci tipo HSC** (*high speed craft* – catamarani veloci) **per soli passeggeri**, con destinazione alle isole di Korkula, Hvar, Lastovo, Bol ed impiego estivo per 4 mesi con 5 corse settimanali, aventi lunghezza 45 m, immersione 2,2 m, capacità per 350 passeggeri;
- **traghetti tradizionali tipo RoRo per passeggeri e veicoli** (auto e mezzi commerciali), con destinazione nei porti di Spalato, Ploce e Dubrovnik. In relazione alle limitazioni di fondale presenti nel porto di Termoli nelle condizioni attuali, lo studio ha previsto l'impiego – per 9 mesi, con 4 corse settimanali nei mesi di luglio e

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 36 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

agosto e 3 corse nei restanti mesi – di piccoli traghetti, lunghi 100 m, con immersione di 4,4 m ed una capacità di trasportare 650 passeggeri e circa 130 automobili (o 50 automobili e 13 mezzi pesanti).

Le Tab. 3.6 e Tab. 3.7 riportano le informazioni essenziali circa le caratteristiche dei mezzi marittimi e dei servizi considerati.

Le prospettive di traffico commerciale della linea Termoli-Ploce elaborate nello studio possono essere così riassunte, nella ipotesi di impiegare traghetti “normali” con tempo medio di percorrenza di 8 ore e supponendo che la linea abbia una **capacità illimitata**.

| Scenario | S0 | S3 | S6 | S6 | S8 | S8 |
|--|--------------------|--------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|
| | “Scenario Attuale” | “Scenario Attuale Con Termoli” | “Scenario anno 2010 basso” | “Scenario anno 2010 alto” | “Scenario anno 2015 basso” | “Scenario anno 2015 alto” |
| anno | 2005 | 2005 | 2010 | 2010 | 2015 | 2015 |
| traffico marittimo complessivo con la Croazia dei porti di Ancona e Bari - volume (kt/anno) | 389 | - | - | - | - | - |
| traffico marittimo complessivo con la Croazia dei porti di Ancona, Termoli e Bari - volume (kt/anno) - % rispetto S0 - % rispetto S3 | - - - | 468 +20% 0,00% | 559 +44% +19% | 590 +52% +26% | 653 +68% +40% | 730 +88% +56% |
| quota del porto di Termoli - volume (kt/anno) - % del traffico complessivo - % rispetto S3 | - - - | 200 43% 0% | 250 45% +25% | 265 45% +33% | 294 45% +47% | 327 45% +64% |

In pratica, nelle ipotesi fatte dallo studio, l’entrata in servizio della linea Termoli-Ploce consentirebbe di aumentare del 20%, fin da subito, il traffico marittimo complessivo attuale di Ancona e Bari da/per la Croazia (sottraendolo alla strada) ed avrebbe una potenzialità di attrarre circa il 45% del traffico marittimo

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 37 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

complessivo con la Croazia attestato nei porti di Ancona, Termoli e Bari anche negli scenari futuri, fino al 2015.

In termini assoluti, la potenzialità di traffico della linea Termoli-Ploce è valutata in 200.000 t/anno al 2005 ed in circa 330.000 t/anno al 2015, a seconda dello scenario “alto” o “basso” considerato, con tassi annui di crescita del 4-5%.

Lo studio, in base alle analisi fatte, conclude infine che – sia nello scenario “attuale” che in quelli futuri, al 2010 ed al 2015 – l’impiego di una o dell’altra tipologia di mezzi marittimi è da valutarsi economicamente sostenibile, con buoni margini, ed in grado di acquisire quote di traffico dai porti di Ancona e di Bari nonché dalla strada, con i conseguenti benefici ambientali.

In particolare, a fronte delle ipotesi fatte circa la potenzialità di traffico commerciale della linea Termoli-Ploce (295-330.000 t/anno nel 2015) nella ipotesi di capacità illimitata della linea, con le limitazioni di naviglio e di corse ipotizzate, i *trailers* movimentabili nelle due direzioni non superano i 3.200 circa. Lo studio valuta infine che sarebbe sufficiente trasportare l’8-46% dei mezzi pesanti, il 38÷11% delle auto ed il 36÷10% dei passeggeri (i due dati si riferiscono rispettivamente all’alta ed alla bassa stagione) corrispondenti alla capacità massima del servizio per raggiungere il punto di *break-even* e la sostenibilità economica della linea.

In altri termini, nelle ipotesi fatte e con le navi RoRo considerate, la sostenibilità del servizio (il punto di *break even*) verrebbe raggiunta con le seguenti movimentazioni:

| | bassa stagione | alta stagione | totale | % di max |
|---------------|----------------|---------------|--------|----------|
| passeggeri | 11.700 | 15.912 | 27.612 | 17,1% |
| automobili | 2.614 | 3.411 | 6.025 | 18,4% |
| mezzi pesanti | 1.076 | 71 | 1.147 | 35,6% |

Tab. 3.5 Domanda potenziale di trasporto

(elaborazione R.T.I., su dati dello “Studio di fattibilità per il collegamento marittimo veloce tra il porto di Termoli e la Croazia “Porta ad Est”, D’Appolonia, Marconsult e G&G Engineering, luglio 2006)

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 38 di 73 |



| | | unità | CATAMARANO VELOCE | TRAGHETTO |
|---------------------------------|---|------------|---|-------------------------------|
| dimensioni e prestazioni | lunghezza f.t. | m | 44,0 | 99,5 |
| | larghezza | m | 11,2 | 18,3 |
| | immersione | m | 2,2 | 4,4 |
| | velocità max | kn | 30,0 | 17,5 |
| | velocità crociera | kn | 30,0 | 12,5 |
| | capacità pax | n° | 354 | 650 |
| | posti letto | n° | - | 130 |
| | capacità carico | m | - | 310 |
| | capacità auto | n° | - | 132 |
| | capacità mezzi pesanti | n° | - | 13 |
| | capacità auto + mezzi pesanti | n° | - | 52+13 |
| servizio | destinazioni in Croazia | - | Korcula-Lastovo Hvar-Bol Hvar-Korcula Hvar | Spalato Ploce Dubrovnik |
| | durata media navigazione a/r | ore | 8 | 20 |
| | periodo operativo | n° mesi | 4 (giugno-settembre) | 9 |
| | corse settimanali a/r | n° | 5 | 3 (4 in luglio e agosto) |
| | corse annue a/r | n° | 86 | 124 |
| | pax/anno a/r (max) | n° | 60.880 | 161.200 |
| | auto/anno a/r (max) | n° | - | 32.736 (12.896) |
| | mezzi pesanti/anno a/r (max) | n° | - | 3.224 |
| costi e break even | costo investimento iniziale (imbarcazioni usate) | € | 6.500.000 | 3.500.000 |
| | costi esercizio annuo (approx.) | € | 800.000 | 2.500.000 |
| | costi esercizio per viaggio a/r | € | 9.300 | 20.161 |
| | costi esercizio per pax (max) | € | 13,1 | 15,5 |
| | % di riempimento AS-BS per break-even: | | | |
| | - pax | % | 34 | 36-10 |
| - auto | % | - | 38-11 | |
| - bus/trailer | % | - | 8-46 | |

Tab. 3.6 Tipologia dei mezzi marittimi e dei servizi considerati. Costi e break even

(fonte: "Studio di fattibilità per il collegamento marittimo veloce tra il porto di Termoli e la Croazia "Porta ad Est", D'Appolonia, Marconsult e G&G Engineering, luglio 2006)

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

| | mese | | viaggio a/r | | tratta | | totale | |
|--------------------------|---------------|----|--------------|-----|--------------|-----|----------------|--------------------------------|
| | euro | n° | euro | n° | euro | n° | anno | % |
| CATAMARANO VELOCE | | | | | | | | |
| equipaggio | 31.400 | 4 | | | | | 125.600 | 14,76% |
| carburante | | | 3.775 | 86 | | | 323.571 | 38,03% |
| approdi | | | | | 692 | 240 | 166.080 | 19,52% |
| manutenzione | | | | | | | 79.500 | 9,34% |
| gestione | | | | | | | 156.000 | 18,34% |
| | | | | | | | TOTALE | !Errore di sintassi,) 100,00% |
| TRAGHETTO | | | | | | | | |
| equipaggio | 87.900 | 9 | | | | | 791.100 | 31,36% |
| carburante | | | 8.025 | 124 | | | 997.393 | 39,54% |
| approdi | | | | | 1.465 | 249 | 364.157 | 14,44% |
| manutenzione | | | | | | | 122.000 | 4,84% |
| gestione | | | | | | | 248.000 | 9,83% |
| | | | | | | | TOTALE | !Errore di sintassi,) 100,00% |

Tab. 3.7 Dettaglio dei costi di esercizio della linea marittima Termoli-Ploce

(fonte: "Studio di fattibilità per il collegamento marittimo veloce tra il porto di Termoli e la Croazia "Porta ad Est", D'Appolonia, Marconsult e G&G Engineering, luglio 2006)

3.4. Opportunità e criticità di sviluppo

3.4.1. Evoluzione dello scenario euro mediterraneo dei traffici marittimi.

Un totale di 3.834 milioni di tonnellate (peso lordo) di merci sono stati trattati nel 2006 nei porti dell'UE-27: più di un quinto del peso delle merci trasportate su strada e più del doppio del peso di quelle trasportate per ferrovia. L'Italia (con il 14%, insieme a Regno Unito con il 15%, ai Paesi Bassi con il 12% e Spagna con l'11%) è tra i primi quattro Stati membri che insieme movimentano oltre la metà delle merci complessivamente trasportate.

Questa fiorente modalità di trasporto svolge un ruolo importante nello scambio di merci, sia extra-UE che intra-UE. La navigazione a corto raggio (*Short Sea Shipping*) è il trasporto di merci tra i porti della UE-27 e la Norvegia, da un lato, e porti situati sul Mar Mediterraneo ed il Mar Nero, l'altro. Nel 2006, il volume delle merci movimentate

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 40 di 73 |

ammontava a oltre 1,9 miliardi di tonnellate, pari al 62% del totale del trasporto marittimo delle merci nell'UE-27.

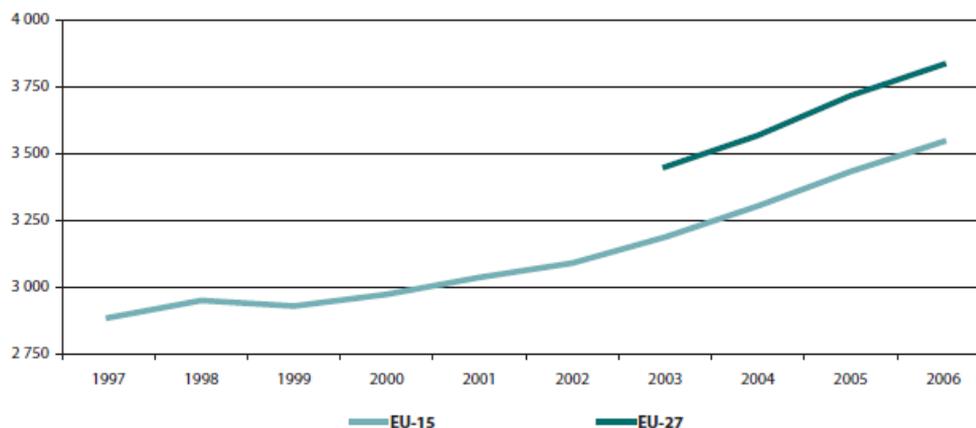


Fig. 3.4 Peso lordo delle merci movimentate via mare in tutti i porti dell'UE-15 e nell'UE-27, dal 1997-2006 (milioni di tonn.)

(fonte: Eurostat – Transport)

| | Inward | Outward | Total |
|--------------|---------|---------|---------|
| EU-27 | 2 436.5 | 1 397.8 | 3 834.3 |
| BE | 125.5 | 93.5 | 218.9 |
| BG | 16.3 | 11.3 | 27.5 |
| DK | 59.7 | 48.0 | 107.7 |
| DE | 182.2 | 120.5 | 302.8 |
| EE | 6.8 | 43.2 | 50.0 |
| IE | 38.6 | 14.8 | 53.3 |
| EL | 94.3 | 65.1 | 159.4 |
| ES | 298.6 | 115.7 | 414.4 |
| FR | 250.6 | 99.8 | 350.3 |
| IT | 358.1 | 162.1 | 520.2 |
| CY | 6.5 | 1.4 | 7.9 |
| LV | 6.8 | 50.1 | 56.9 |
| LT | 8.5 | 18.8 | 27.2 |

| | Inward | Outward | Total |
|--------------|---------|---------|---------|
| EU-27 | 2 436.5 | 1 397.8 | 3 834.3 |
| MT | 3.3 | 0.2 | 3.6 |
| NL | 358.9 | 118.3 | 477.2 |
| PL | 19.9 | 33.2 | 53.1 |
| PT | 46.9 | 20.0 | 66.9 |
| RO | 24.6 | 22.1 | 46.7 |
| SI | 10.6 | 4.9 | 15.5 |
| FI | 60.2 | 50.3 | 110.5 |
| SE | 94.6 | 85.9 | 180.5 |
| UK | 365.1 | 218.6 | 583.7 |
| HR | 15.5 | 10.8 | 26.3 |
| IS | 4.1 | 1.9 | 5.9 |
| NO | 62.2 | 134.6 | 196.8 |
| all ports | | | |

Tab. 3.8 Peso lordo delle merci movimentate via mare* nel 2006 (mil. di tonn.)

(fonte: Eurostat – Transport)

Dal 2003 al 2006, il peso totale delle merci movimentate nella UE-27 è cresciuto con un **tasso medio annuo del 3,6%**. Inoltre, analizzando il periodo tra il 1997 ed il 2006, il peso lordo delle merci movimentate via mare nella UE-15 è cresciuto ad un **tasso medio annuo del 2,3%**.



VIOLA



Lo scenario euromediterraneo appena descritto, che indica una crescita dei traffici marittimi nell'ultimo decennio, può essere considerato un predecessore rispetto agli andamenti dei traffici marittimi nazionale e locale che saranno approfonditi nei paragrafi che seguono. È da evidenziare che l'Italia gioca un ruolo importante nel novero delle nazioni analizzate.

| | Liquid bulk | | Dry bulk | | Large freight containers | | Ro-Ro mobile units** | | Other cargo | |
|--------------|-------------|-----|----------|-----|--------------------------|-----|----------------------|-----|-------------|-----|
| EU-27 | 1,390.4 | | 903.4 | | 600.0 | | 381.7 | | 236.9 | |
| 1 | UK | 16% | NL | 16% | DE | 18% | UK | 25% | IT | 12% |
| 2 | NL | 15% | UK | 14% | ES | 16% | SE | 12% | UK | 11% |
| 3 | IT | 15% | ES | 12% | NL | 13% | DE | 10% | NL | 11% |
| 4 | FR | 13% | IT | 11% | IT | 12% | IT | 9% | ES | 10% |
| 5 | ES | 10% | FR | 9% | BE | 12% | BE | 8% | BE | 9% |

* goods handled in ports handling more than 1 million tonnes of goods annually

** self-propelled and not

Tab. 3.9 I primi cinque Stati membri per movimentazione merci via mare *, per tipo di carico, al 2006.

(fonte: Eurostat – Transport)

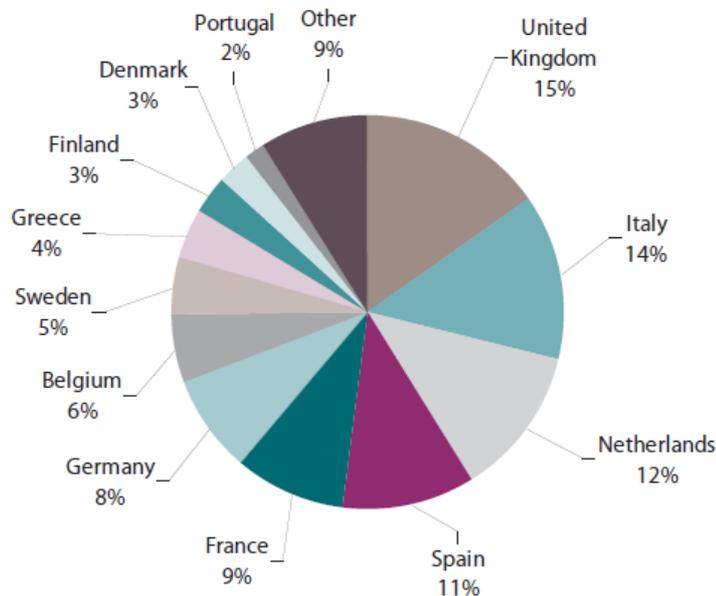


Fig. 3.5 Ripartizione per Stati membri dell'UE-27 del peso lordo delle merci movimentate via mare*, 2006 (t%).

(fonte: Eurostat – Transport)

3.4.2. II RO-RO

Il RoRo è una categoria di merci varie che comprende quasi tutti i settori merceologici, ma rinfuse. La maggior parte delle modalità elencate di seguito, a sua volta potrebbe portare vari tipi di merci. Alcune modalità sono a volte usate in forma combinata. Per citarne alcuni:

- Contenitori di tutte le dimensioni 20', 40', 45', cubi alto, scatole SECU (Stora Enso Container Unit);
- Cassette, appartamenti;
- Swop-organismi, semirimorchi, rimorchi Mafi, rimorchi e autocarri;
- Auto, SUV e autobus.

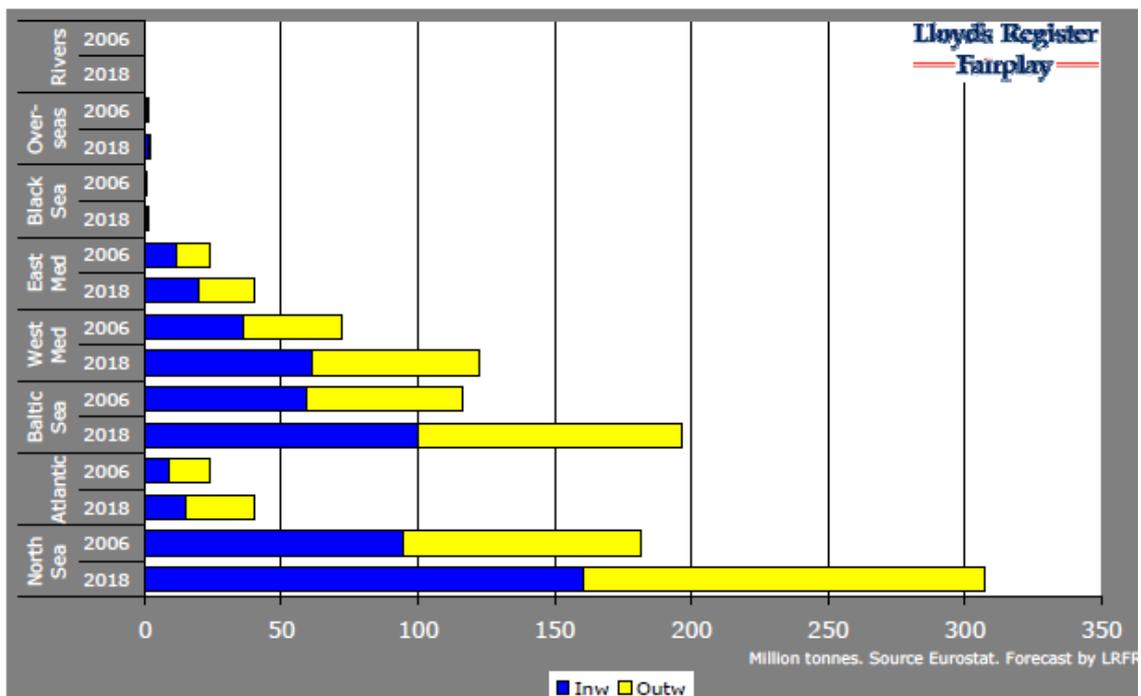


Fig. 3.6 Carichi RORO movimentati nei porti UE, nelle due direzioni (milioni di tonnellate).

(Fonte: Eurostat – Transport)

Il traffico RoRo è in gran parte una attività intra-europea, ad eccezione del trasporto a lungo raggio di nuovi veicoli. Le navi RoRo sono in larga misura utilizzate nel trasporto marittimo a corto raggio. La crescita, nel periodo di previsione, è prevista con una media annuale del 4,5%.

Segue una breve distinzione tra RoRo e ropax/traghetti:

- le navi RoRo sono navi merci con alloggi per un massimo di 12 passeggeri (driver) e che sono costruite per lo stivaggio delle rinfuse sul ponte o il trasporto di veicoli stradali che vengono fissati al ponte della nave;
- i ropax/traghetti sono navi per il trasporto combinato di passeggeri con uno o più ponti adatti per veicoli merci e vetture.

Nelle illustrazioni che seguono sono stati illustrati soltanto i servizi di trasporto con più di 20.000 rimorchi per anno. In particolare, nell'area euro mediterranea si contano oltre 200 linee navigazione che impiegano più di una nave roro / servizi ropax.

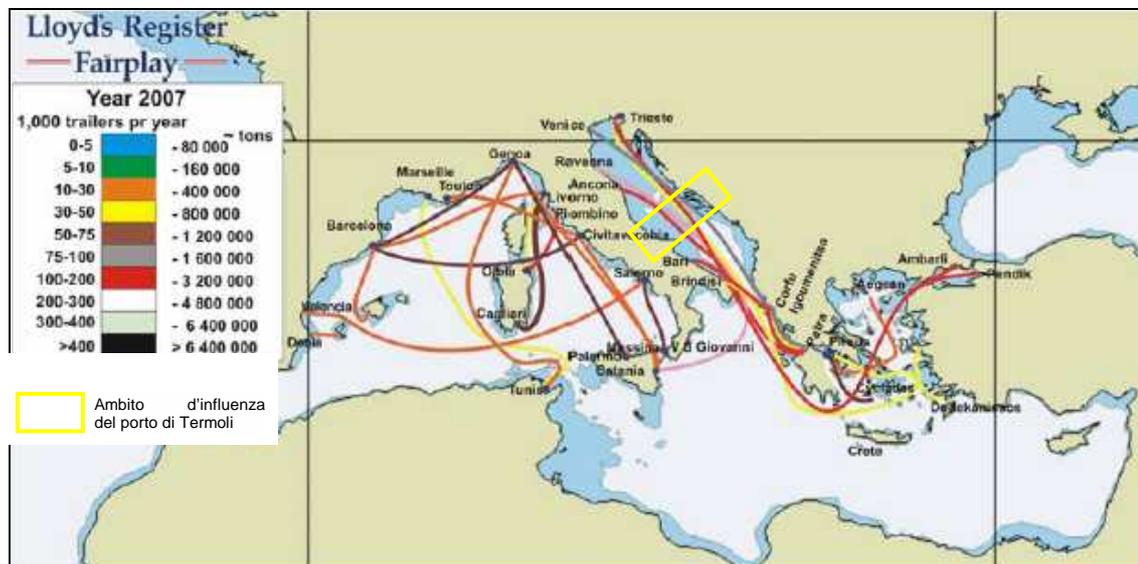
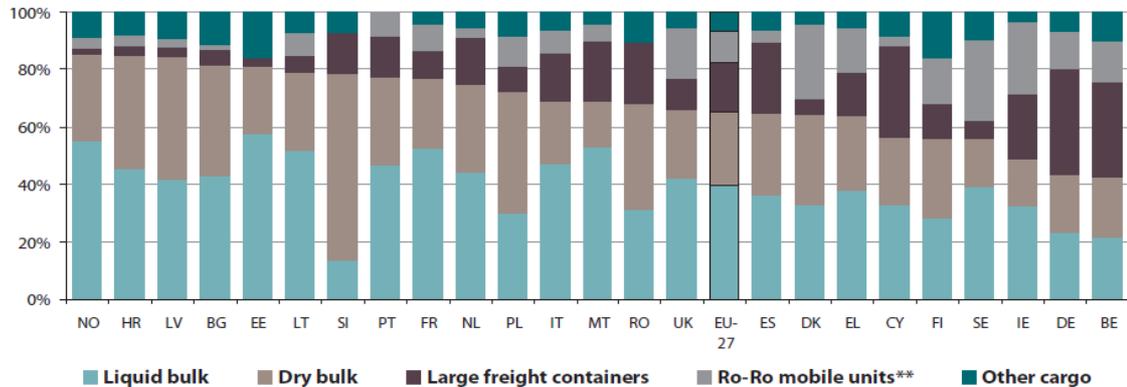


Fig. 3.7 Ambito d'influenza del porto di Termoli in relazione ai volumi trasportati dai maggiori servizi roro & ropax nel Mediterraneo.

(Fonte: Eurostat – Transport)



VIOLA



* ports handling more than 1 million tonnes of goods annually ** self-propelled and not

Fig. 3.8 Ripartizione, per tipo di carico, del peso lordo delle merci movimentate via mare (verso l'interno e verso l'esterno) nei principali porti, 2006 (% del carico totale gestito)

(Fonte: Eurostat – Transport)

Dinanzi al porto di Termoli si colloca la Croazia (Porto di Ploce) che, insieme alla Norvegia, è lo Stato Membro su cui incide maggiormente la movimentazione di **merci rinfuse, secche e liquide**. Su Ploce si attesta la “Branch C” del Corridoio V¹ che è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor-Budapest-Uzgorod-Lvov(Kiev) con una lunghezza di circa 1500 km. La Branch C (Ploce-Sarajevo-Budapest) è lunga circa 600 km ed è stata approvata nella Conferenza Paneuropea dei trasporti di Helsinki del 1997.

Il Corridoio Pan-europeo 5C coincide sommariamente con l'itinerario europeo E 73, di classe A e con orientamento Nord-Sud, che collega la parte centrale dell'Europa con il mare Adriatico. L'E73 attraversa tre paesi: ha origine in Budapest, Ungheria, attraversa baricentricamente la Bosnia-Erzegovina, e termina nel porto croato di Ploce.

¹ Il corridoio, comprensivo di delle Branch A, B e C, sviluppa complessivamente una lunghezza di circa 3000 km e costituisce l'estensione verso Est della direttrice di interesse comunitario Lione-Torino-Milano-Venezia-Mestre, che a sua volta fa parte dei 14 progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994).



Fig. 3.9 Relazioni di prossimità tra Termoli ed i corridoi paneuropei
(Fonte: elaborazione R.T.I. su immagine Wikimedia)

Il percorso autostradale è attualmente in fase di aggiornamento in tutti e tre i paesi, ma il corridoio non è solo autostradale. Sono in corso di adeguamento la ferroviaria e gli aeroporti rilevanti. La parte più lunga di questo corridoio passa per la Bosnia-Erzegovina ed è ampiamente considerato come una strada strumentale allo sviluppo del paese.

Su tale direttrice, e forse anche su quella del corridoio 8, si concentra parte delle occasioni di sviluppo per i trasporti marittimi molisani, con particolare riferimento alle rinfuse secche, analogamente a quanto esposto nei paragrafi che seguono.

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

3.4.3. Il trasporto marittimo nazionale

I trasporti nazionali, rappresentano l'11% del totale del trasporto merci via mare sviluppato nell'ambito dell'UE-27. Tale quota è più elevata nei paesi con un gran numero di isole, come la Grecia (32%), o con coste di grande estensione, come l'Italia (18%). Si deve notare che, nel suo complesso, il trasporto nazionale via mare delle merci può essere sottovalutato, ma i dati di movimentazione nei porti europei copre più di 1 Miliardo di tonnellate all'anno.

Analizzando la movimentazione delle merci in Italia (cfr. Tab. 3.10), il prodotto tra la quantità di merce trasportata via mare con il cabotaggio ed i chilometri percorsi ammontava, nel 2008, a circa 50 miliardi di tonnellate*km a fronte degli oltre 230 miliardi di tonnellate*Km complessivamente movimentate su tutte le modalità del trasporto.

| Modalità di trasporto | 1990 | 1995 | 2000 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Trasporti ferroviari | 21.911 | 24.408 | 25.053 | 24.407 | 24.830 | 26.191 | 27.377 | 26.035 |
| - di cui Ferrovie dello Stato | 21.855 | 24.352 | 24.995 | 23.271 | 22.199 | 22.907 | 23.289 | 21.981 |
| - di cui ferrovie regionali - ex in concessione e in gestione governativa | 56 | 56 | 58 | 49 | 52 | 106 | 93 | 92 |
| - di cui altre ferrovie | | | | 1.087 | 2.579 | 3.178 | 3.995 | 3.961 |
| Navigazione marittima di cabotaggio ⁽²⁾ | 35.665 | 35.307 | 33.445 | 38.804 | 46.839 | 46.594 | 51.484 | 48.257 |
| Navigazione interna | 118 | 135 | 170 | 110 | 89 | 76 | 93 | 76 |
| Navigazione aerea ⁽³⁾ | 612 | 671 | 846 | 927 | 982 | 1.035 | 1.108 | 997 |
| Autotrasporto (> 50 Km) | 124.209 | 137.254 | 146.640 | 143.511 | 155.872 | 142.127 | 145.928 | 143.334 |
| Oleodotti (> 50 Km) | 8.776 | 9.221 | 9.721 | 9.856 | 10.907 | 10.932 | 11.297 | 11.531 |
| Totale generale | 191.291 | 206.996 | 215.875 | 217.615 | 239.519 | 226.955 | 237.287 | 230.229 |

Tab. 3.10 Traffico totale interno² di merci (Milioni di tonnellate-km)

(Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti)

Dal raffronto tra la Tab. 3.10, la Fig. 3.10 e la Fig. 3.11, è possibile notare che dal 1990 in poi il dato assoluto ha registrato un incremento, a meno di un lieve flessione avvenuta

² Sono considerati gli spostamenti di merce realizzati da vettori nazionali con origine e destinazione interne al territorio italiano. Per il traffico ferroviario e per oleodotto è compresa anche la quota dei traffici internazionali realizzata su territorio nazionale.

nel 2000 (minimo storico di 33.445 Mt*km) e nel 2008, mentre dal 2000 in poi l'incidenza dello *Short Sea Shipping* rispetto al totale delle modalità di trasporto ha avuto una crescita sensibile fino all'attuale superamento della soglia del 20%.

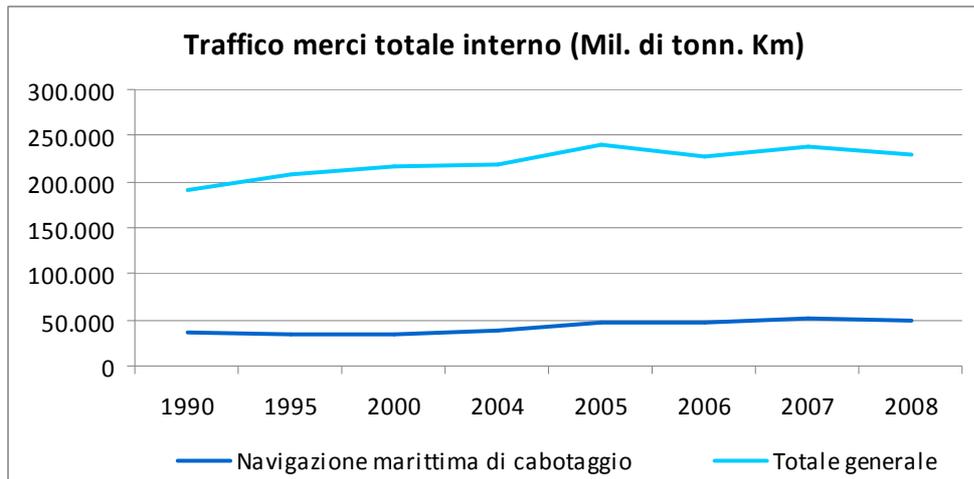


Fig. 3.10 Movimentazione merci sul territorio nazionale, totale e marittima.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Ministero Infrastrutture e dei Trasporti)

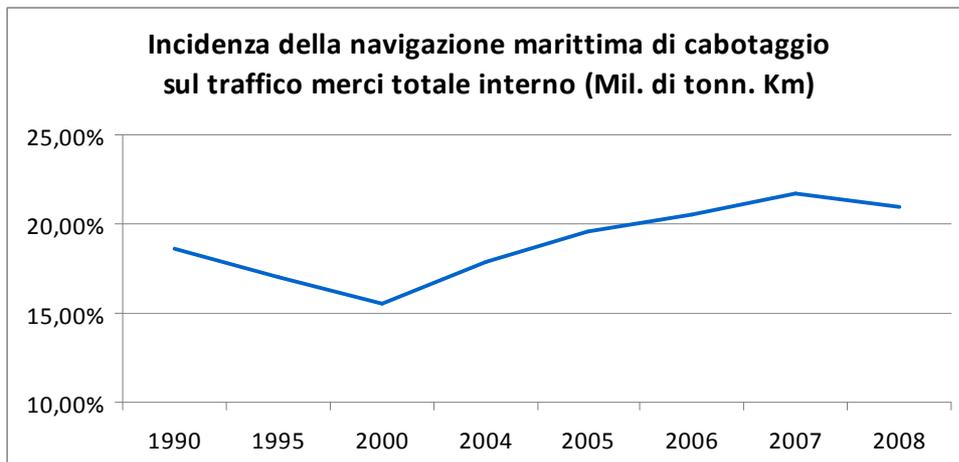


Fig. 3.11 Evoluzione dell'incidenza della navigazione marittima di cabotaggio sul totale della movimentazione merci in Italia.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Ministero Infrastrutture e dei Trasporti)



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

3.4.4. Rinfuse e merci varie

Analizzando il trasporto marittimo nazionale, il totale delle rinfuse (solide e liquide) e delle merci varie movimentate nel 2008 ammontava ad oltre mezzo miliardo di tonnellate ed, in particolare, si è registrata una crescita, a partire dal 2002, superiore a 60 milioni di tonnellate (cfr. Tab. 3.11).

| PIATTAFORMA PORTUALE | RINFUSE E MERCI VARIE | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | (x1.000 tonn) | | | | | | |
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Savona - Vado | 13.153 | 13.411 | 14.363 | 16.156 | 16.502 | 16.051 | 15.653 |
| Genova | 51.749 | 53.713 | 55.836 | 55.189 | 54.970 | 57.190 | 54.218 |
| La Spezia | 18.603 | 19.793 | 18.434 | 17.162 | 19.292 | 19.416 | 18.619 |
| Marina di Carrara | 3.272 | 3.061 | 3.033 | 3.062 | 3.271 | 2.900 | 2.572 |
| Livorno | 25.328 | 25.727 | 27.051 | 28.211 | 28.631 | 32.935 | 34.029 |
| Piombino | 8.171 | 8.670 | 8.289 | 8.286 | 8.979 | 9.002 | 7.869 |
| Civitavecchia | 9.355 | 8.431 | 11.304 | 8.127 | 8.744 | 7.685 | 6.912 |
| Fiumicino | 0 | 0 | 5.939 | 5.899 | 5.639 | 5.644 | 5.447 |
| Gaeta | 1.917 | 2.595 | 2.404 | 2.743 | 2.236 | 2.750 | 2.593 |
| Napoli | 18.632 | 19.414 | 19.667 | 21.009 | 20.800 | 20.269 | 19.352 |
| Salerno | 4.968 | 7.077 | 8.992 | 8.184 | 8.635 | 10.893 | 9.777 |
| Gioia Tauro | 25.585 | 25.454 | 26.360 | 24.765 | 23.844 | 30.180 | 34.313 |
| Taranto | 34.673 | 37.513 | 43.581 | 47.657 | 49.434 | 47.221 | 43.271 |
| Brindisi | 8.739 | 10.169 | 11.117 | 9.306 | 10.502 | 10.535 | 13.153 |
| Bari | 3.609 | 3.928 | 3.816 | 4.416 | 5.216 | 5.555 | 5.093 |
| Barletta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.205 | 1.154 |
| Monopoli | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 187 | 224 |
| Ancona | 12.514 | 9.575 | 9.098 | 9.210 | 9.232 | 9.157 | 9.427 |
| Ravenna | 23.932 | 24.911 | 25.422 | 23.879 | 26.770 | 26.308 | 25.896 |
| Chioggia | 1.847 | 1.997 | 0 | 2.133 | 2.669 | 2.383 | 3.145 |
| Venezia | 29.549 | 30.127 | 29.756 | 29.099 | 30.937 | 30.215 | 30.248 |
| Portonogaro | 0 | 0 | 1.765 | 1.228 | 1.205 | 1.456 | 1.441 |
| Monfalcone | 3.272 | 3.791 | 3.987 | 3.838 | 4.528 | 4.412 | 4.023 |
| Trieste | 47.174 | 45.998 | 46.896 | 47.718 | 48.168 | 46.116 | 48.279 |
| Messina - Milazzo | 15.733 | 17.564 | 16.404 | 25.661 | 26.647 | 23.498 | 22.503 |
| Trapani (**) | 2.426 | 2.074 | 1.339 | 3.343 | 3.343 | 3.300 | 0 |
| Catania | 2.744 | 4.127 | 5.159 | 3.817 | 3.845 | 4.308 | 4.596 |
| Augusta | 31.593 | 29.285 | 33.022 | 32.612 | 32.360 | 32.562 | 30.394 |
| Palermo | 4.906 | 5.408 | 5.937 | 5.739 | 6.142 | 6.630 | 6.804 |
| Cagliari - Sarroch | 31.597 | 34.074 | 32.237 | 37.913 | 36.134 | 35.551 | 34.271 |
| Olbia - Golfo Aranci - P.Torres | 5.700 | 5.919 | 6.415 | 6.550 | 7.009 | 7.340 | 14.568 |
| TOTALE ITALIA | 440.741 | 453.806 | 477.623 | 492.912 | 505.684 | 512.854 | 509.844 |
| TOTALE ADRIATICO | 83.462 | 84.498 | 84.961 | 83.109 | 91.059 | 91.413 | 93.804 |
| % ADRIATICO | 18,9% | 18,6% | 17,8% | 16,9% | 18,0% | 17,8% | 18,4% |

Tab. 3.11 Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 49 di 73 |



VIOLA

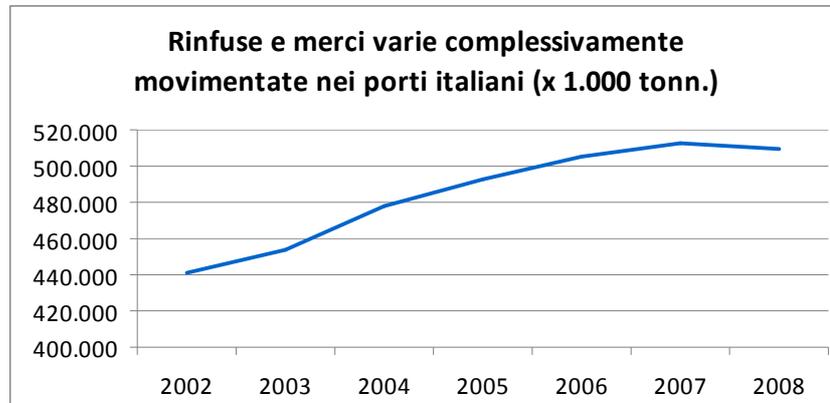


Fig. 3.12 Rinfuse e merci varie complessivamente movimentate nei porti italiani

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

3.4.5. TEU's

Il totale dei contenitori movimentati nel 2008 ammontava ad oltre dieci milioni e mezzo e la crescita, a partire dal 2002, è stata superiore a due milioni di TEU's (cfr. Tab. 3.12).

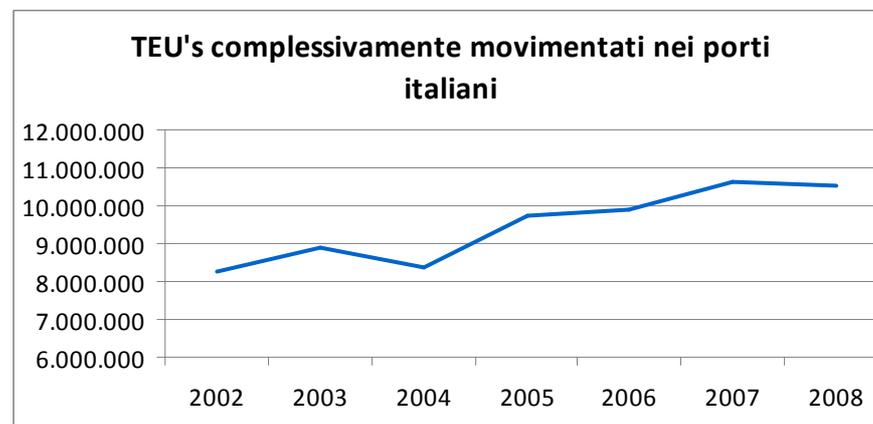


Fig. 3.13 TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| PIATTAFORMA PORTUALE | TEU's (numero) | | | | | | |
|---------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Savona - Vado | 55.000 | 54.000 | 90.000 | 219.876 | 227.197 | 242.720 | 252.837 |
| Genova | 1.531.000 | 1.606.000 | 1.619.000 | 1.624.964 | 1.657.113 | 1.855.026 | 1.766.605 |
| La Spezia | 975.000 | 1.007.000 | 1.040 | 1.024.455 | 1.136.664 | 1.187.040 | 1.246.139 |
| Marina di Carrara | 10.000 | 9.000 | 8.000 | 6.222 | 4.493 | 2.330 | 2.328 |
| Livorno | 520.000 | 520.000 | 541.000 | 658.506 | 657.592 | 745.557 | 778.864 |
| Piombino | 0 | 0 | 0 | 379 | 0 | 0 | 0 |
| Civitavecchia | 21.000 | 25.000 | 36.000 | 34.615 | 33.538 | 31.143 | 25.213 |
| Fiumicino | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Gaeta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Napoli | 444.000 | 433.000 | 348.000 | 373.628 | 444.982 | 460.812 | 481.521 |
| Salerno | 375.000 | 417.000 | 412.000 | 418.205 | 359.707 | 385.306 | 330.373 |
| Gioia Tauro | 3.009.000 | 3.149.000 | 3.261.000 | 3.208.859 | 2.938.176 | 3.445.337 | 3.467.824 |
| Taranto | 472.000 | 658.000 | 763.000 | 716.856 | 892.303 | 755.934 | 786.655 |
| Brindisi | 1.000 | 2.000 | 4.000 | 2.166 | 4.268 | 5.359 | 673 |
| Bari | 12.000 | 24.000 | 20.000 | 10.008 | 49 | 64 | 113 |
| Barletta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Monopoli | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ancona | 94.000 | 76.000 | 65.000 | 64.209 | 76.458 | 87.193 | 92.068 |
| Ravenna | 161.000 | 160.000 | 169.000 | 168.588 | 162.052 | 206.786 | 214.324 |
| Chioggia | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Venezia | 262.000 | 284.000 | 291.000 | 289.860 | 316.641 | 329.512 | 379.072 |
| Portonogaro | 0 | 0 | 0 | 42 | 46 | 0 | 0 |
| Monfalcone | 1.000 | 250 | 2.000 | 577 | 1.523 | 1.519 | 1.645 |
| Trieste | 185.000 | 120.000 | 175.000 | 198.319 | 220.310 | 265.863 | 335.943 |
| Messina - Milazzo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Trapani (**) | 17.000 | 13.000 | 10.000 | 9.265 | 9.265 | 9.000 | 0 |
| Catania | 13.000 | 14.000 | 12.000 | 15.343 | 16.372 | 22.504 | 18.036 |
| Augusta | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Palermo | 11.000 | 15.000 | 24.000 | 27.984 | 27.234 | 31.767 | 32.708 |
| Cagliari - Sarroch | 74.000 | 314.000 | 501.000 | 639.049 | 687.657 | 547.336 | 307.527 |
| Olbia - Golfo Aranci - P.Torres | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTALE ITALIA | 8.243.000 | 8.900.250 | 8.352.040 | 9.711.975 | 9.873.640 | 10.618.108 | 10.520.468 |
| TOTALE ADRIATICO | 531.000 | 546.250 | 551.000 | 535.450 | 561.037 | 630.433 | 687.895 |
| % ADRIATICO | 6,4% | 6,1% | 6,6% | 5,5% | 5,7% | 5,9% | 6,5% |

Tab. 3.12 TEU's complessivamente movimentati nei porti italiani*(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)*

3.4.5.1. Passeggeri

Il totale dei passeggeri movimentati nel 2008 ammontava circa 50 milioni, a fronte dei 45,6 milioni del 2005. Dunque, la crescita registrata è stata prossima ai 5 milioni di passeggeri (cfr. Tab. 3.13).



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| PIATTAFORMA PORTUALE | PASSEGGERI (numero) | | | |
|---------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Savona - Vado | 947.586 | 894.992 | 1.075.312 | 1.113.375 |
| Genova | 3.037.979 | 3.113.448 | 3.223.196 | 3.262.912 |
| La Spezia | 56.358 | 62.088 | 79.355 | 49.656 |
| Marina di Carrara | 0 | 0 | 0 | 27.100 |
| Livorno | 2.513.377 | 2.916.532 | 2.995.554 | 3.178.971 |
| Piombino | 3.637.323 | 3.879.151 | 3.885.557 | 3.653.648 |
| Civitavecchia | 3.153.925 | 3.599.551 | 3.807.522 | 4.262.307 |
| Fiumicino | 0 | 120.270 | 89.744 | 60.523 |
| Gaeta | 0 | 777 | 475 | 917 |
| Napoli | 9.001.918 | 9.028.008 | 8.988.056 | 9.026.247 |
| Salerno | 301.138 | 417.233 | 517.753 | 559.588 |
| Gioia Tauro | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Taranto | 138 | 211 | 184 | 189 |
| Brindisi | 562.227 | 457.184 | 422.428 | 525.791 |
| Bari | 1.454.948 | 1.575.361 | 1.780.029 | 1.846.408 |
| Barletta | 0 | 0 | 50 | 50 |
| Monopoli | 0 | 0 | 882 | 141 |
| Ancona | 1.536.432 | 1.574.050 | 1.524.191 | 1.504.890 |
| Ravenna | 15.700 | 13.616 | 15.020 | 16.709 |
| Chioggia | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Venezia | 1.365.375 | 1.453.513 | 1.503.371 | 1.720.496 |
| Portonogaro | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Monfalcone | 165 | 280 | 126 | 217 |
| Trieste | 90.523 | 103.408 | 113.702 | 153.212 |
| Messina - Milazzo | 9.819.258 | 10.170.885 | 9.959.657 | 9.888.176 |
| Trapani (**) | 1.021.338 | 1.021.338 | 1.000.000 | 0 |
| Catania | 261.873 | 349.185 | 317.816 | 292.036 |
| Augusta | 1.169 | 0 | 0 | 0 |
| Palermo | 2.003.755 | 2.046.678 | 2.305.991 | 2.427.475 |
| Cagliari - Sarroch | 453.042 | 351.285 | 457.461 | 466.463 |
| Olbia - Golfo Aranci - P.Torres | 4.438.063 | 4.522.078 | 4.789.927 | 5.948.940 |
| TOTALE ITALIA | 45.673.610 | 47.671.122 | 48.853.359 | 49.986.437 |
| TOTALE ADRIATICO | 4.934.847 | 5.074.004 | 5.246.097 | 5.614.702 |
| % ADRIATICO | 10,8% | 10,6% | 10,7% | 11,2% |

Tab. 3.13 Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani*(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)*



VIOLA



Fig. 3.14 Passeggeri complessivamente movimentati nei porti italiani

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

3.4.6. Il trasporto marittimo adriatico: situazione e prospettive

3.4.6.1. Rinfuse e merci varie in Adriatico

Complessivamente, le rinfuse liquide e solide e le merci varie denotano una crescita che, a partire dal 2002, fa registrare un incremento di oltre dieci milioni di tonnellate nel 2008: il valore registrato è stato pari a 93.804.000 tonnellate.

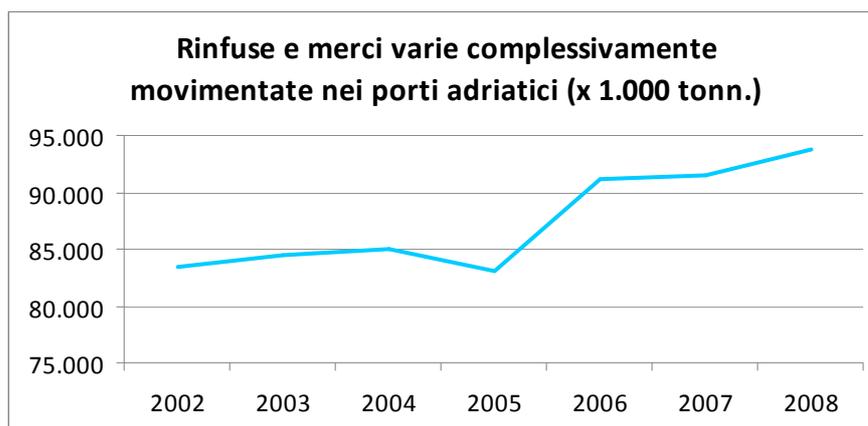


Fig. 3.15 Rinfuse e merci varie movimentate nei adriatici

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

Escludendo le rinfuse liquide, l'insieme costituito da rinfuse solide e merci varie in Adriatico denota una crescita che, a partire dal 2002, fa registrare, nel 2008, un incremento di circa quindici milioni di tonnellate. Con un tasso medio di crescita del 3,9% si giunge ad un valore pari a 68.354.000 tonnellate.

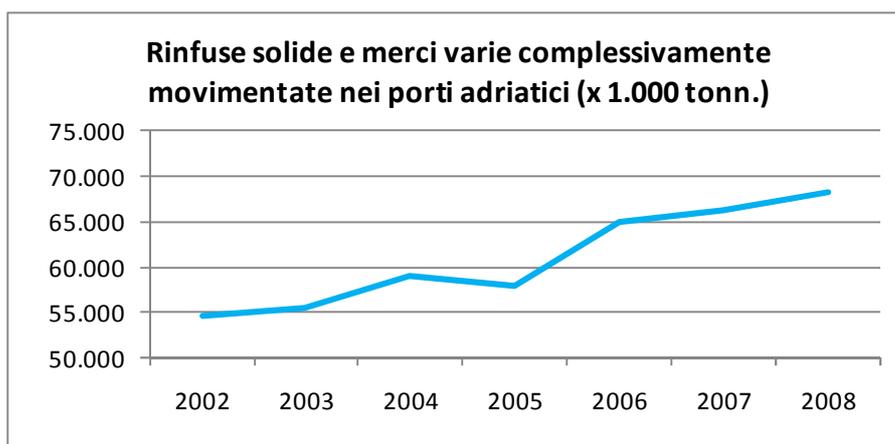


Fig. 3.16 Evoluzione delle rinfuse solide e delle merci varie movimentate nei principali porti adriatici.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

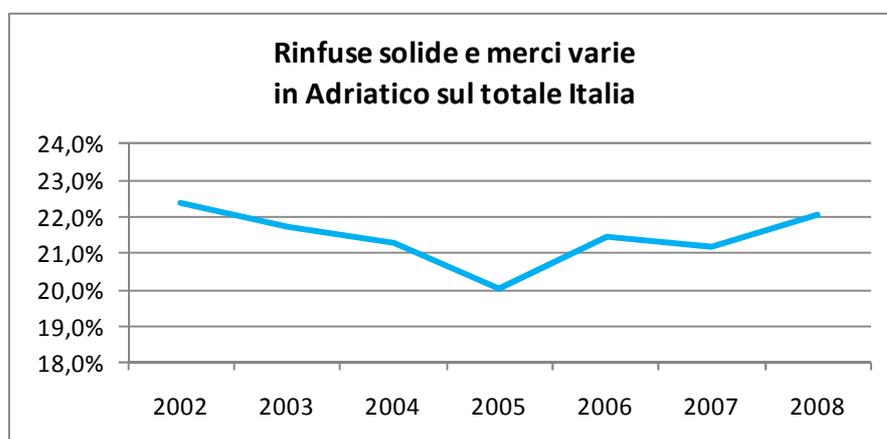


Fig. 3.17 Incidenza delle rinfuse e merci varie movimentate nei porti adriatici italiani rispetto al dato nazionale.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

L'incidenza dell'insieme, costituito a rinfuse solide e merci varie, movimentato in Adriatico, rispetto alle stesse merci movimentate in Italia via mare, denota una crescita nel triennio 2005-2008, compensativo della perdita di quote avvenuta nel triennio precedente. Si evidenzia una rinnovata fiducia nel riconoscere nell'Adriatico una potenziale via di comunicazione, anche per il trasporto nazionale.

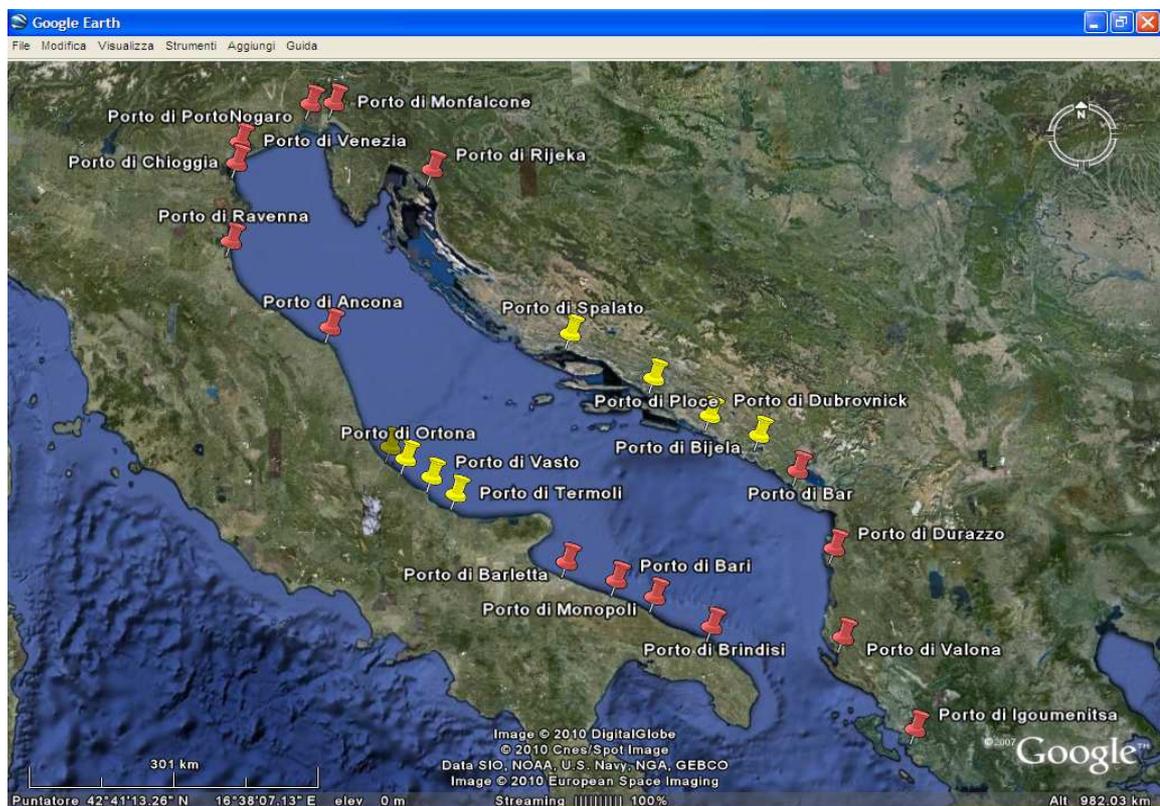


Fig. 3.18 Inquadramento geografico dei porti del medio adriatico e dei principali porti adriatici

(Fonte: elaborazione R.T.I. su immagine Google Earth)

Analizzando il trasporto delle **rinfuse solide** movimentate nei principali porti adriatici, nel 2008 le quantità ammontavano a circa 35 milioni di tonnellate ed, in particolare, si è registrato una crescita costante, a meno della flessione verificatasi nel 2005 (cfr. Tab. 3.1 e Fig. 3.19).



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| PIATTAFORMA PORTUALE | RINFUSE SOLIDE (x1.000 tonn) | | | | | | |
|-------------------------|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Brindisi | 5.256 | 6.207 | 8.094 | 6.364 | 7.448 | 7.650 | 8.202 |
| Bari | 1.223 | 1.480 | 1.262 | 1.365 | 1.502 | 1.513 | 1.057 |
| Barletta | | | | | | 835 | 763 |
| Monopoli | | | | | | 104 | 146 |
| Ancona | 1.708 | 1.564 | 1.560 | 1.511 | 1.610 | 1.584 | 1.366 |
| Ravenna | 11.079 | 11.889 | 12.901 | 11.980 | 12.563 | 12.721 | 11.728 |
| Chioggia | 703 | 861 | 0 | 1.159 | 1.424 | 1.243 | 1.740 |
| Venezia | 9.719 | 10.396 | 10.360 | 9.556 | 9.030 | 8.516 | 8.513 |
| Portonogaro | | | 368 | 363 | 386 | 252 | 220 |
| Monfalcone | 1.304 | 1.354 | 1.232 | 1.141 | 1.211 | 1.229 | 1.119 |
| Trieste | 3.504 | 2.624 | 1.667 | 1.963 | 1.977 | 2.115 | 1.806 |
| TOTALE ITALIA | 83.311 | 85.428 | 91.506 | 93.100 | 95.752 | 92.356 | 89.712 |
| TOTALE ADRIATICO | 30.992 | 33.751 | 35.777 | 33.439 | 35.174 | 35.647 | 34.854 |
| % ADRIATICO | 37,2% | 39,5% | 39,1% | 35,9% | 36,7% | 38,6% | 38,9% |

Tab. 3.14 Rinfuse solide movimentate nei principali porti adriatici italiani.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoporti, A.P. e A.S.P.O.)

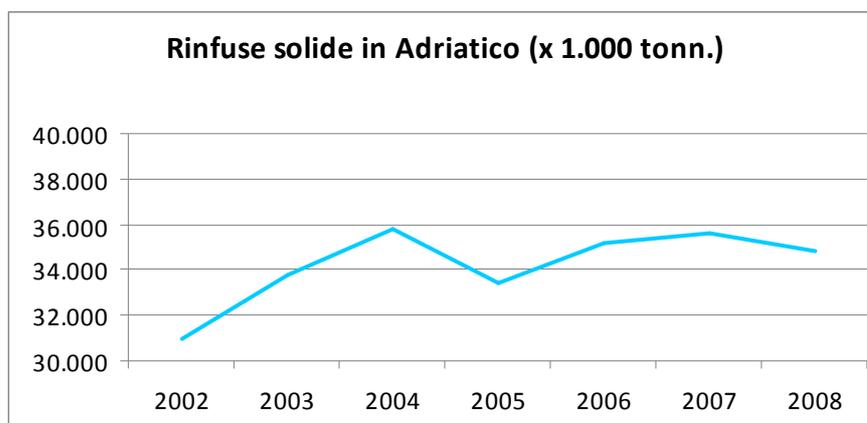


Fig. 3.19 Rinfuse solide movimentate nei principali porti adriatici italiani.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoporti, A.P. e A.S.P.O.)

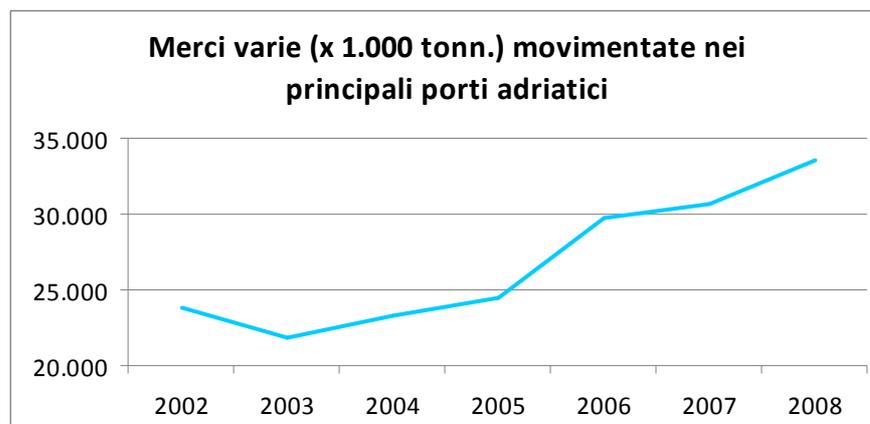
Relativamente al trasporto di **merci varie**, nei principali porti adriatici italiani, si è verificata una crescita costante, a partire da 2003, che invertendo il precedente trend negativo ha consentito di raggiungere i 33,5 milioni di tonnellate del 2008: ben oltre dieci milioni di tonnellate in più rispetto al 2003 (cfr. Tab. 3.15 e Fig. 3.20 e segg.).



VIOLA



| PIATTAFORMA PORTUALE | MERCIE VARIE | | | | | | |
|-------------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | (x1.000 tonn) | | | | | | |
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| Brindisi | 2 | 74 | 119 | 79 | 108 | 102 | 1.891 |
| Bari | 2.327 | 2.415 | 2.508 | 2.945 | 3.629 | 3.995 | 4.017 |
| Barletta | | | | | | 69 | 114 |
| Monopoli | | | | | | 9 | 2 |
| Ancona | 5.750 | 2.848 | 2.863 | 2.652 | 2.871 | 3.052 | 3.207 |
| Ravenna | 6.023 | 6.816 | 7.009 | 7.142 | 8.996 | 9.055 | 9.334 |
| Chioggia | 1.144 | 1.136 | 0 | 974 | 1.245 | 1.139 | 1.406 |
| Venezia | 6.928 | 6.706 | 6.983 | 7.396 | 8.865 | 8.964 | 9.404 |
| Portonogaro | | | 1.397 | 865 | 820 | 1.204 | 1.221 |
| Monfalcone | 1.589 | 1.807 | 2.390 | 2.452 | 3.176 | 3.099 | 2.904 |
| Trieste | 8.095 | 7.622 | 8.379 | 7.785 | 8.425 | 9.235 | 9.205 |
| TOTALE ITALIA | 161.312 | 170.271 | 186.017 | 196.504 | 206.788 | 221.233 | 220.500 |
| TOTALE ADRIATICO | 23.763 | 21.802 | 23.269 | 24.505 | 29.710 | 30.688 | 33.500 |
| % ADRIATICO | 14,7% | 12,8% | 12,5% | 12,5% | 14,4% | 13,9% | 15,2% |

Tab. 3.15 Merci varie movimentate nei principali porti adriatici italiani.*(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoporti, A.P. e A.S.P.O.)***Fig. 3.20** Merci varie movimentate nei principali porti adriatici italiani.*(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoporti, A.P. e A.S.P.O.)*

Analizzando l'incidenza delle tonnellate di merci varie movimentate nei porti adriatici italiani rispetto alle stesse merci movimentate sulla complessità di porti in Italia è possibile notare una sensibile conquista di quote a partire dal 2004.

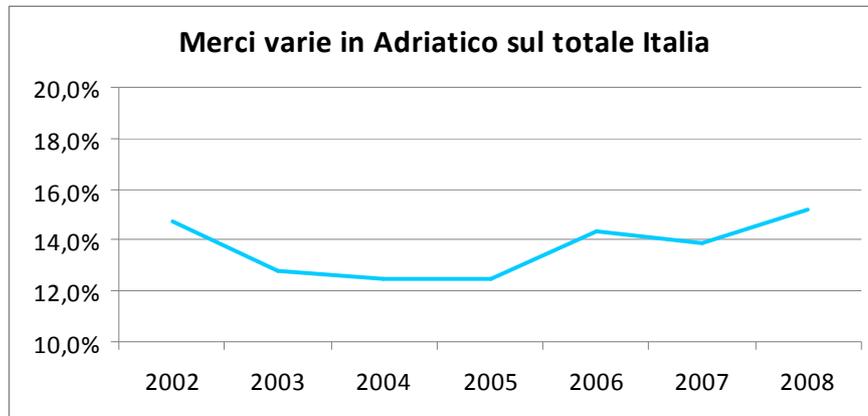


Fig. 3.21 Incidenza delle merci varie movimentate nei principali porti adriatici rispetto al totale dei porti italiani.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

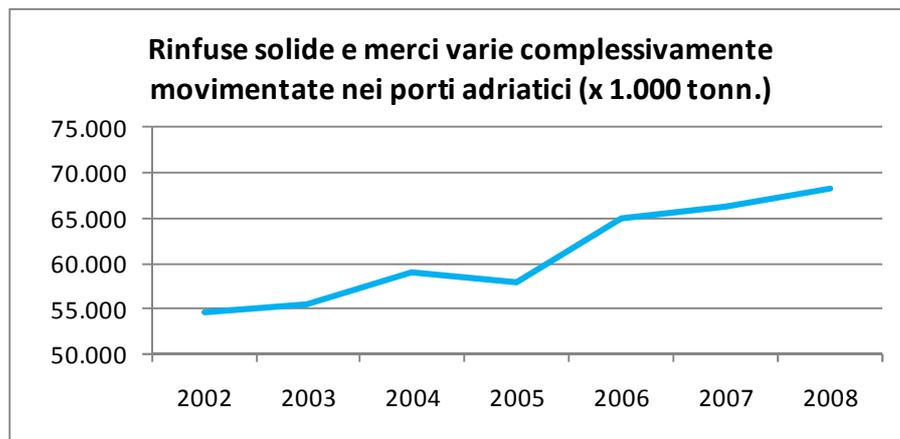


Fig. 3.22 Evoluzione delle rinfuse solide e delle merci varie complessivamente movimentate nei principali porti adriatici.

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

3.4.6.2. TEU's in Adriatico

Il totale dei contenitori movimentati nel 2008 ammontava ad mezzo milione di unità e la crescita, a partire dal 2002, è stata superiore a 150.000 TEU's (cfr. Tab. 3.12): a meno

di una lieve flessione avvenuta nel 2005 sono stati registrati andamenti sempre positivi con incremento del trend nel biennio 2006-2008.

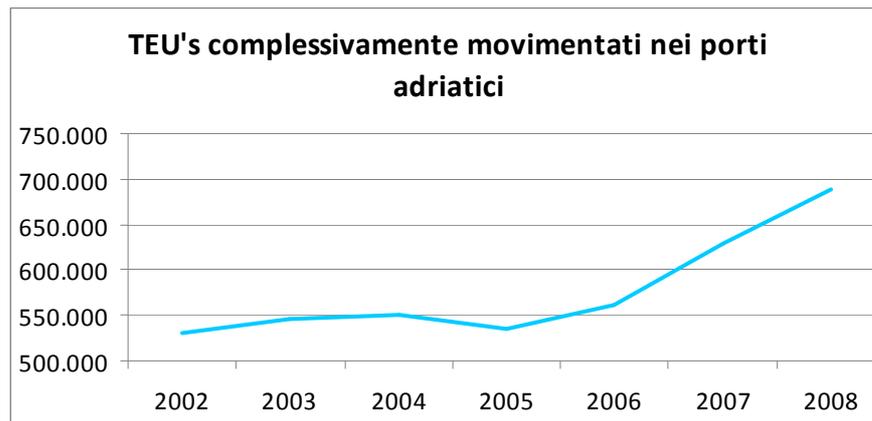


Fig. 3.23 TEU's movimentati nei porti adriatici

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

3.4.6.3. Passeggeri in Adriatico

Il totale dei passeggeri movimentati nel 2008 ammontava ad oltre cinque milioni e mezzo di unità e la crescita, a partire dal 2005, è stata superiore a mezzo milione di unità (cfr. Tab. 3.13 e Fig. 3.24): dal 2005 in poi si è registrata una crescita che tra il 2007 ed il 2008 ha fatto registrare un incremento del 7%. L'incidenza del trasporto passeggeri su quello nazionale è sempre stato superiore al 10% ed a meno di una lieve flessione avvenuta nel 2006, si registra una crescita della stessa che nell'ultimo anno di rilevamento ha portato a superare l'11% (cfr. Fig. 3.25).

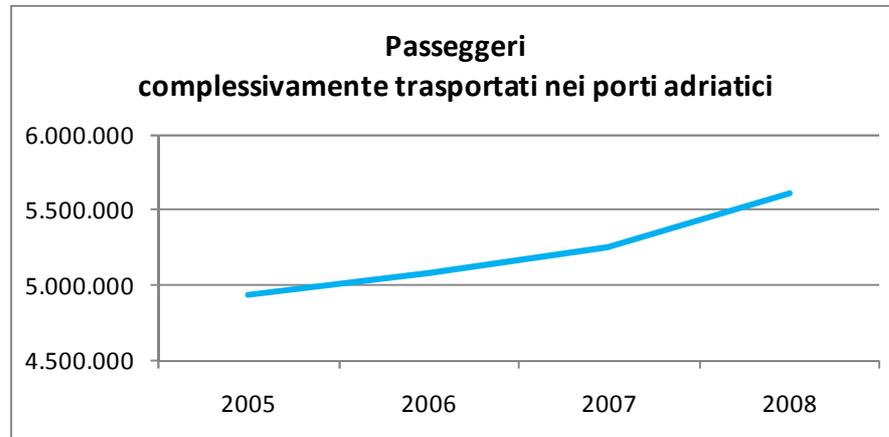


Fig. 3.24 Passeggeri movimentati nei porti adriatici

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

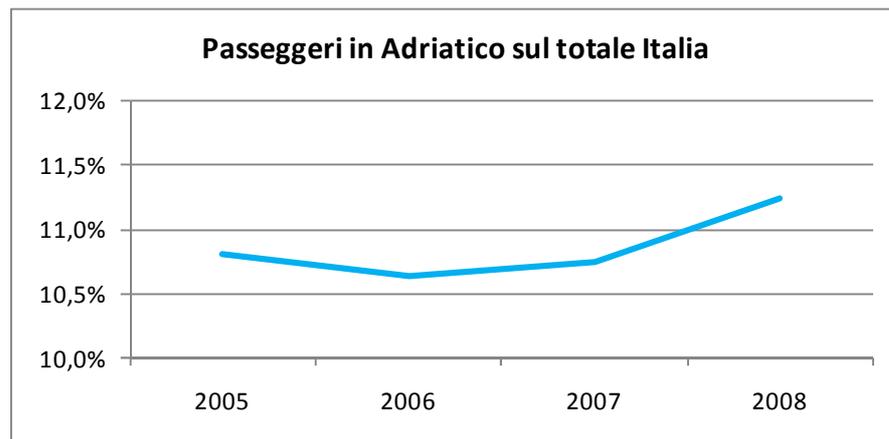


Fig. 3.25 Passeggeri movimentati nei porti adriatici

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati Assoport, A.P. e A.S.P.O.)

3.4.7. Nuovi apporti locali ai traffici del porto di Termoli

Con riferimento alle analisi sviluppate nei paragrafi precedenti, si riporta di seguito una sintesi delle proiezioni dei traffici passeggeri e merci che impegneranno il porto di Termoli all'anno **2020** e all'anno **2030**, definiti quali scenari di medio e lungo termine.

3.4.7.1. Domanda futura di trasporto passeggeri

Movimento passeggeri con le Tremiti

Si stima come stato di fatto per l'anno 2010, il numero di 209.224 pax, ottenuto quale media aritmetica dei movimenti registrati, negli ultimi 5 anni di attività, dai servizi esistenti, anche in considerazione della stabilità dei valori rilevati in questo periodo.

Al fine di stimare la domanda di spostamento turistica, si è valutato il contributo del pendolarismo ai fini di studio o lavoro dei residenti sulla base dei dati ISTAT. Al 2009 i residenti nelle Isole Tremiti ammontano a 497 abitanti (Fonte: demo.istat.it/pop2009) a differenza dei 367 stimati dal 14° Censimento della popolazione e delle abitazioni del 2001. Calcolando l'indice di pendolarismo, 16,82%, sulla base dei pendolari rilevati dallo stesso censimento (62) ed applicandolo all'anno 2009 è possibile giungere al valore giornaliero ed annuale degli spostamenti sistematici per motivi di studio o lavoro: 84 coppie di spostamenti giornalieri e 33.600 spostamenti annuali, stimati su una base di 200 giorni lavorativi/anno medi.

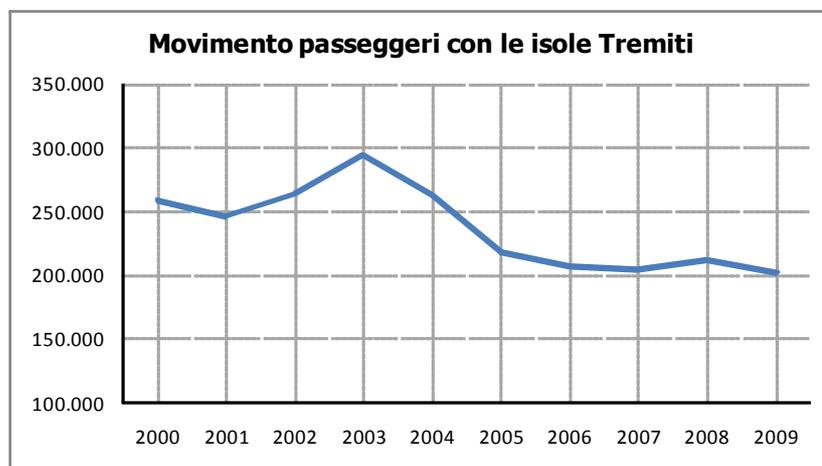


Fig. 3.26 Passeggeri movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati della Capitaneria di Porto di Termoli)

Per ragioni prudenziali possiamo considerare stabili nel tempo i movimenti passeggeri imputabili alla mobilità sistematica, anche se il trend dei residenti nelle Isole Tremiti è

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

positivo e la mobilità della popolazione italiana cresce annualmente di circa il 2% a popolazione costante. Dunque, per valutare la domanda futura di trasporto passeggeri si farà riferimento esclusivo al trend registrato dal comparto turistico.

Con riferimento al paragrafo 3.4.6.3, il trend assunto per la stima è del 3,88% annuo, ottenuto come media registrata tra le annualità 2005-2008 (cautelativo se si pensa al valore massimo registrato tra il 2007 ed il 2008 che è pari al 7%). Dunque, i valori stimati in riferimento agli scenari sono:

- 300.550 passeggeri al 2020
- 309.630 passeggeri al 2030.

Movimento passeggeri per la Croazia

Si assume come stima dello stato di fatto al 2010 il valore di 27.600 / Pax, sulla base dello studio di fattibilità "Porta ad Est" di cui al paragrafo 3.3. e dell'attivazione del servizio previsto in ottemperanza del bando di gara emanato dalla Regione Molise in data 7.5.2010.

A questo valore è applicabile una dinamica d'incremento annuale del traffico pari a quella registrata per il trasporto passeggeri nell'Adriatico nell'ultimo triennio di rilevazione, ovvero il 3,88 % (Fonte: Assoport, anni 2005-2008). Dunque, i valori stimato in riferimento allo scenari sono:

- 40.400 passeggeri al 2020
- 56.300 passeggeri al 2030.
-

3.4.7.2. Domanda futura di trasporto merci.

Il presente paragrafo valuta la domanda futura di trasporto di rinfuse solide, merci varie e di eventuali veicoli. Non vengono prese in considerazione le rinfuse liquide.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 62 di 73 |

Trasporto merci per le Isole Tremiti

Si assume come stima dello stato di fatto al 2010 il valore di 263.900 tonn/anno (a fronte di un valore rilevato nel 2009 pari a 204.335 tonn./anno), quale proiezione polinomiale di 2° grado dei valori rilevati dalla Capitaneria di Porto di Termoli tra il 2000 ed il 2009. Come evidenziato nel paragrafo 2.2 i valori di traffico, che consentono di interpretare lo stato di fatto, tendono a stabilizzarsi intorno al valore sopraccitato ed a partire da tale dato si costruiscono gli scenari di medio (2020) e lungo termine (2030).

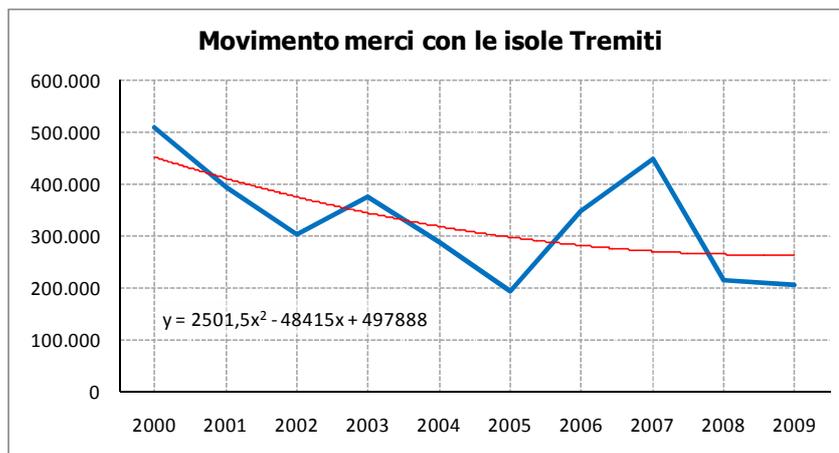


Fig. 3.27 Mercii movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati della Capitaneria di Porto di Termoli)

Con riferimento all'analisi sviluppata nell'ambito del paragrafo 3.4.6.1 che evidenzia una crescita media del 3,9% del trasporto merci in Adriatico (per il solo insieme costituito da rinfuse solide e merci varie) ed a partire dallo stato di fatto, è possibile stimare la domanda di trasporto di rinfuse secche e merci varie agli orizzonti temporali sopraccitati:

- 386.900 tonn./anno, al 2020
- 567.300 tonn./anno, al 2030.

Trasporto merci per la Croazia

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

Si assume come stima dello stato di fatto al 2010 il valore di 265.000 tonn./anno, sulla base della media dei valori stimati, al 2005 ed al 2015, dallo studio di fattibilità “Porta ad Est” di cui al paragrafo 3.3. e dell’attivazione del servizio previsto in ottemperanza del bando di gara emanato dalla Regione Molise in data 7.5.2010.

Anche in questo caso, sulla scorta dell’analisi del trend di cui al paragrafo 3.4.6.1, che evidenzia una crescita media del trasporto merci in Adriatico pari al 3,9%, si stimano le proiezioni seguenti:

- 388.500 tonn./anno al 2020;
- 569.600 tonn./anno al 2030.

Trasporto veicoli per le Isole Tremiti

Si assume come stima dello stato di fatto al 2010 il valore di 2.568 veic./anno (a fronte di un valore rilevato nel 2009 pari a 1.950 veic./anno) quale proiezione dei valori rilevati dalla Capitaneria di Porto di Termoli tra il 2004 ed il 2009. Come evidenziato nel paragrafo 2.2 i valori di traffico, che consentono di interpretare lo stato di fatto, sono piuttosto discontinui e per tali ragioni si è scelto di normalizzarli con una funzione esponenziale. Dunque, le previsioni agli orizzonti temporali assunti alla base dello studio sono:

- 2.912 veic./anno al 2020
- 3.109 veic./anno al 2030.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 64 di 73 |

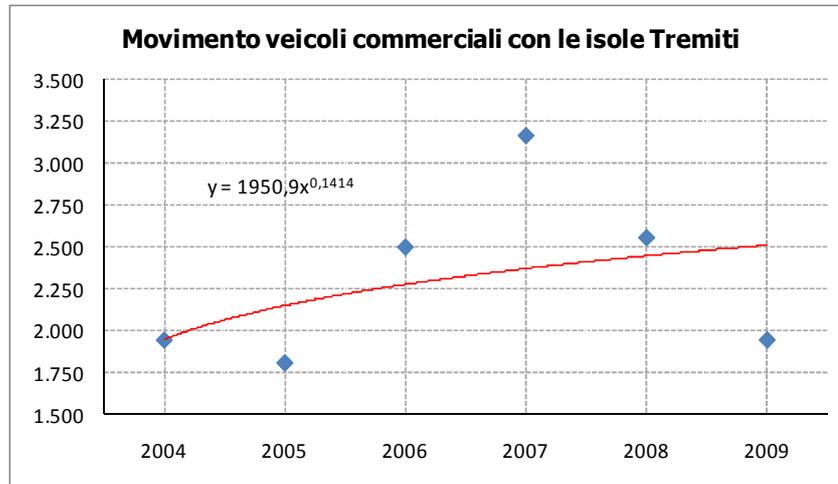


Fig. 3.28 Merci movimentati tra il porto di Termoli e le isole Tremiti

(Fonte: elaborazione R.T.I. su dati della Capitaneria di Porto di Termoli)

Trasporto veicoli per la Croazia

Sulla scorta dell'attivazione del servizio previsto in ottemperanza del bando di gara emanato dalla Regione Molise in data 7.5.2010, si ritiene prudentiale assumere per lo stato di fatto il valore di *break even* individuato dallo studio di fattibilità "Porta ad Est", di cui al paragrafo 3.3., che ammonta a:

- 6.025 automobili/anno
- 1.147 mezzi pesanti/anno.

A questo valore è applicabile una dinamica d'incremento annuale del traffico pari a quella registrata per il trasporto merci nell'Adriatico negli anni di rilevazione 2002-2008, pari al 3,88 % (Fonte: Assoporti). Dunque, i valori stimati in riferimento allo scenari sono:

- 8.816 automobili/anno al 2020
- 12.900 automobili/anno al 2030.
- 1.678 mezzi pesanti/anno al 2020.
- 2.456 mezzi pesanti/anno al 2030.

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

Per ragioni prudenziali, non vengono presi in considerazione altri possibili traffici regionali, nazionali ed esteri imputabili al porto di Termoli derivanti in conseguenza della realizzazione della direttrice interregionale Termoli - San Vittore.

| PROIEZIONI | UdM | 2020 | 2030 |
|-------------------------------------|--------------|---------|-----------|
| passengeri | (numero) | 340.950 | 365.930 |
| rinfuse secche e merci varie | (tonnellate) | 675.400 | 1.136.900 |
| veicoli | (numero) | 13.406 | 18.465 |

3.4.8. Le nuove prospettive infrastrutturali a sostegno

La possibilità di attrarre ulteriori traffici commerciali da parte del porto di Termoli sarà favorita dalla connessione fisica e commerciale con la nuova piattaforma logistica terrestre, prevista a Termoli, nonché dal miglioramento dell'accessibilità portuale, con riferimento sia alla rete stradale locale che a quella nazionale.

In particolare gli eventi già programmati a livello locale e nazionale che avranno sicura influenza sull'evoluzione dei traffici, sono:

1. la realizzazione di una piattaforma logistica terrestre ferro – gomma (interporto), in prossimità dell'infrastruttura portuale (circa 8 Km), destinata anche ad assolvere al ruolo di piattaforma retroportuale, potendo così esaltare la sua funzione commerciale marittima del porto;
2. un sostanziale miglioramento dell'accessibilità di Termoli e del suo porto dalla direttrice trasversale Tirreno – Adriatico;
3. l'adeguamento dell'accessibilità lungo la direttrice adriatica, peraltro già oggi molto buona;
4. il miglioramento delle connessioni del porto con provenienza dalle direttrici principali di cui sopra, nonché con l'area destinata all'infrastruttura interportuale ed, infine, con le aree del Consorzio Industriale del Biferno. Peraltro, all'interno di queste ultime, a

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 66 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

circa 4 Km da Termoli, troverà collocazione la cantieristica navale non più dislocabile all'interno delle aree portuali.

La realizzazione di cui al primo punto è contemplata nella programmazione nazionale e regionale (PGTL 2001, Piano Regionale dei Trasporti, 1° Atto Integrativo della Intesa generale Quadro del 3 giugno 2004 tra Governo e Regione Molise, siglato il 23 gennaio 2009, nonché finanziata a valere sulla L. 341/95, con una disponibilità di € /Mil 22,36, oltre all'ulteriore possibile inserimento dell'infrastruttura tra le opere finanziate con il DPEF 2009 – 2013. La nuova localizzazione, individuata in prossimità della Stazione ferroviaria di Portocannone, sul territorio comunale di Termoli nonché al margine delle aree COSIB, pone la nascente infrastruttura nelle immediate prossimità del porto, con collegamenti viari già efficienti, ma che come già descritto nell'elaborato D. 1. sono suscettibili di ulteriori miglioramenti. Di grande interesse per lo sviluppo portuale sarà l'avvio in esercizio della piattaforma logistica Ferro - Gomma, di cui sopra, nonché il connesso sviluppo del potenziamento della Linea Ferroviaria Adriatica nell'ambito molisano (Termoli – Chieti con una disponibilità acquisita di € /mil 478), ed infine il progetto di connessione tutto gomma, tra porto ed interporto, tramite idonei *transport and logistics equipment*.

Circa poi il secondo punto, ricordiamo che il 7° DPEF – Programma Infrastrutture Strategiche, nonché il Piano Regionale dei Trasporti ed infine il 1° Atto Integrativo della Intesa generale Quadro, di cui sopra, in esito alle deliberazioni CIPE 121/01 e 130/06, prevedono il potenziamento della direttrice trasversale Termoli San Vittore. Allo stato, a seguito della presentazione della proposta in Finanza di Progetto, avanzata all'ANAS, da parte della *Soc. Autostrade del Molise SpA*, la stessa ANAS ha dichiarato prima la proposta di pubblico interesse e poi la suddetta Soc. come "*promotore*". Il primo intervento funzionale della Termoli – San Vittore, stimato in € /mil 1.337,70, rileva già una disponibilità di circa € / Mil 617 da parte della Regione Molise e del *promotore*.

Riguardo il miglioramento della accessibilità lungo la direttrice l'adriatica, che come dichiarato è già di ottimo livello, la programmazione recente dell'ANAS, concordata con le Regioni Adriatiche (Marche, Abruzzo, Molise, Puglia) prevede il potenziamento a

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 67 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

quattro corsie della statale rivierasca, che tuttavia nel tratto Termolese (Petacciato Sud – Termoli Sud) è già stata potenziata con la realizzazione della NSA 250 /NSA 250 bis.

In ultimo, riguardo, le ipotesi di sviluppo della viabilità locale d'interconnessione tra porto, grande viabilità, aree del COSIB e nuovo sito della piattaforma logistica ferro – gomma di Guglionesi - Portocannone Scalo, si fa riferimento a quanto già dettagliatamente descritto nel paragrafo 5.2 dell'elaborato D1.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 68 di 73 |

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

4. SITUAZIONE E PROSPETTIVE DI ALTRE ATTIVITA' PORTUALI

4.1. Pubbliche Amministrazioni

Le principali imbarcazioni delle Pubbliche Amministrazioni che fanno attualmente capo al porto di Termoli risultano le seguenti.

- **Guardia Costiera:** n°3 unità di lunghezza di 13, 16 e 25 m.
- **Guardia di Finanza:** complessivamente n°7 unità così composte:
 - 1 unità da 8 m;
 - 1 unità da 11 m;
 - 3 unità da 17 m;
 - 2 unità da 26 m.
- **Carabinieri:** una unità lunga 8,5 m (in previsione seconda unità lunga 14,5 m).

4.2. Pesca

Di seguito, in Tab. 3.15 si riportano gli operatori del settore pesca che svolgono la propria attività nel porto di Termoli.

Nel progetto di nuovo PRP, tenuto conto dell'ampio periodo di validità del Piano che supererà ampiamente l'attuale periodo di stasi, si è dato spazio alla possibilità di ospitare stabilmente un numero maggiore di operatori della pesca, nella nuova collocazione posta lungo il tratto iniziale del molo di sottoflutto.

| ELENCO ENTI ED OPERATORI PORTUALI DELLA PESCA | CATEGORIA |
|--|-----------|
| Cannarsa Michelangelo – Via Ruffini n.39 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Catterino Basso e C. – Via Oberdan – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| D'Abramo Ippolito – Corso F.lli Brigida n.125 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| D'Ippolito Giuseppe – Via Asia n.91 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Del Cinque Alberto – Via Ancona n.6 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Iacobucci Rocco – Via san Marino n.14 – 86039 Termoli (CB) | pesca |

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 69 di 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

| ELENCO ENTI ED OPERATORI PORTUALI DELLA PESCA | CATEGORIA |
|---|-----------|
| Lanzone Bruno – Via Mazzini n.3 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Lanzone Francesco – Via Sauro n.8 – 86030 San Giacomo d. Sc. (CB) | pesca |
| Marino Mercurio – Via Catania n.24 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Marinucci Antonio – Via Mario pagano n.18 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Marinucci Mario – Via Giappone – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Mascilongo Basso – C.so V. Emanuele III n.55 – Termoli (CB) | pesca |
| Menadeo Marco – Via del Ciclismo n.4 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Montesanto Luca – Via Mario Pagano n.15 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Mugnani Antonio – Via delle Rose n.13 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Perfetto Sebastiano – Via Arno n.223 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Perfetto Venittelli – Via Montecarlo n.33/11 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Rampa Basso – Via Maratona n.34 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Recchi Roberto e Massimiliano – Via F. D'Ovidio n.22 – Termoli (CB) | pesca |
| Sciarretta Michele – Via Tevere n.33 – 86039 Termoli (CB) | pesca |
| Società Cooperativa Motopesca c/o Porto di Termoli | pesca |
| Troilo Antonio – Via IV Novembre n.32 – 86039 Termoli (CB) | pesca |

4.3. Diporto nautico

Al maggio 2010 risultano iscritte presso la Capitaneria di porto di Termoli 49 unità da diporto, tra le principali annoveriamo:

- Marinucci Yacting Club Srl (Porto Turistico “Marina di San Pietro);
- Consorzio Diportistici Nautici;
- Marinucci Yacting Srl;
- Circolo Nautico Termoli.

Questo è certamente il settore di attività suscettibile di maggiore evoluzione positiva, peraltro confermata dall'accoglienza data alla nuova realizzazione del porto turistico, pertanto nel nuovo layout portuale si è dato maggiore spazio all'attività diportistica,

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

anche in ragione della domanda, variegata, pervenuta da nuove associazioni e privati, puntualmente registrata nella fase di partecipazione alla definizione del Progetto di PRP.

4.4. Cantieristica

Nel porto di Termoli sono presenti due diverse tipologie di attività cantieristiche, ed in particolare:

- **cantieristica per nautica diporto e pesca.** La “piccola cantieristica” attiva a Termoli è costituita dai seguenti cantieri:
 - Ciarabellini Umberto – Molo Sud porto – 86039 Termoli (CB);
 - Raimondo Paolo e C. s.n.c. – SS 87 km 204 – 86035 Larino (CB).
- **cantieristica navale.** La “grande cantieristica” fa capo alla società “Cantieri Navali Termoli s.p.a.”, in grado di eseguire costruzione e/o interventi di grande manutenzione e trasformazione anche di unità di grosso tonnellaggio. Nel cantiere sono state costruite dal 1990 circa 200 navi di vario tipo. L’attività del cantiere è rapidamente declinata negli ultimi anni anche a causa della concorrenza internazionale nel settore ed il fatturato, che nel 2004 è stato di 19 milioni di euro, si è ridotto a 2 milioni nel 2006.

L’Impresa ha quindi sospeso la propria attività ed il personale è stato posto in C.I.G. nel 2008, in attesa di contributi europei e nazionali al suo salvataggio.

L’Impresa prevede comunque di riorientarsi nel settore della costruzione di rimorchiatori offshore e di grandi yacht, dismettendo le attrezzature e gli impianti presenti nel porto di Termoli e realizzando un nuovo, moderno cantiere nella zona industriale di Termoli.

L’area è stata già individuata, dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della valle del Biferno (COSIB), in prossimità della foce dell’omonimo fiume e verrà definitivamente individuata nell’estensione e nella destinazione, dallo stesso Consorzio, nella prossima riprogrammazione urbanistica dell’Ente.

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 71 di 73 |



VIOLA



REGIONE MOLISE

Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S.

D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO
DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE

Per tal motivo nel presente sviluppo di nuovo PRP è stata verificata, positivamente, la possibilità di migliorare sensibilmente la connessione viaria tra le aree COSIB ed il porto di Termoli.



Fig. 4.1 Cantiere navale Termoli



Fig. 4.2 Cantiere navale Termoli

| | |
|---|--|
|  | REGIONE MOLISE |
| | Piano Regolatore Portuale di Termoli e V.A.S. |
| | D.3 – QUADRO PREVISIONALE, ANDAMENTO E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DEI TRAFFICI E DELLE ATTIVITÀ IN AMBITO PORTUALE |

5. RIFERIMENTI

- [1] **“Affidamento del servizio di redazione del Piano Regolatore e successiva progettazione preliminare delle opere di completamento del Porto di Termoli (CB) – LINEE GUIDA”**
(Regione Molise, ottobre 2007)
- [2] **“Sistema portuale ed intermodale di Termoli”** doc. RZ.00.00 rev. 001
(Italferr, Erregi)
- [3] **“Studio di fattibilità per il collegamento marittimo veloce tra il porto di Termoli e la Croazia – Porta ad Est”**
(D’Appolonia, Marconsult, G&G Engineering; maggio 2006)
- [4] **“Studio specialistico relativo all’erosione marina sulla intera costa della Regione Molise”**
(E. Benassai, G. Benassai, E. Storto, E. Sansone, G. Budillon, M. De Stefano; luglio 2001)
- [5] **“Studi specialistici per il PRP di Termoli e per la difesa della costa Molisana”**
(Medingegneria; ottobre 2002)
- [6] **“La dinamica della costa Molisana”**
(Università degli Studi del Molise – DI.S.T.A.T., c.m. Roskopf. Elaborati e studi diversi, da ultimo l’VIII Relazione semestrale del 20 giugno 2007)
- [7] **“Escavo dei fondali marini nel porto di Termoli. Progetto definitivo”**
(Provincia di Campobasso; ottobre 2005)
- [8] **“Panorama of Transport”**
(European Commission, Luxembourg, 2009)
- [9] **“Energy, Transport and Environment Indicators”**
(European Commission, Luxembourg, 2009)

| | |
|--|---------------|
| G:\PG022 - PRP di Termoli\Proposta_PRP\Consegna_Proposta_PRP_30_06_10\Rapporto D3_Andamento e prospettive_V07.doc.docx | |
| PG022 | |
| UST03 – Rev. 00 | Pag. 73 di 73 |