L’intermodalità per lo sviluppo delle strategie distributive in Abruzzo

Stato di avanzamento dello studio ASPO

Gennaro Ciccarelli

Senior Researcher, Elevante

ELEVANTE

Siamo una società di consulenza specializzata nel settore della logistica, dei trasporti e delle infrastrutture.
Abbiamo come scopo portare nuovo valore ad Istituzioni ed aziende tramite la ristrutturazione di processi logistici con alla base informazione, efficienza e visione.

Consulenza
- Analisi e ricerche di mercato per operatori privati ed Istituzioni
- Creazione o ristrutturazione della supply chain
- Progetti di ottimizzazione logistica
- Logistics network design/redesign
- Sourcing & procurement

Progetti
- Predisposizione di progetti nazionali ed internazionali volti al miglioramento delle performance a tutti i livelli della supply chain
- Analisi e assistenza tecnica nell'ambito di progetti europei già attivi
- Predisposizione e gestione di progetti internazionali per imprese ed enti pubblici
- Fornitura di servizi di studi tecnici, ricerche e analisi

Comunicazione
- Definizione di strategie
- Costruzione o ristrutturazione del Brand
- Predisposizione di manuali d'immagine
- Realizzazione Siti
- Social Media Management

Formazione
- Manageriale e tecnica
- Finanziata e non
- Comunicazione
- Coaching
- Human Academy

supply chain innovators

Indice

- Obiettivi e metodologia studio
- Revisione documentale e raccolta dati
- Prossimi passi

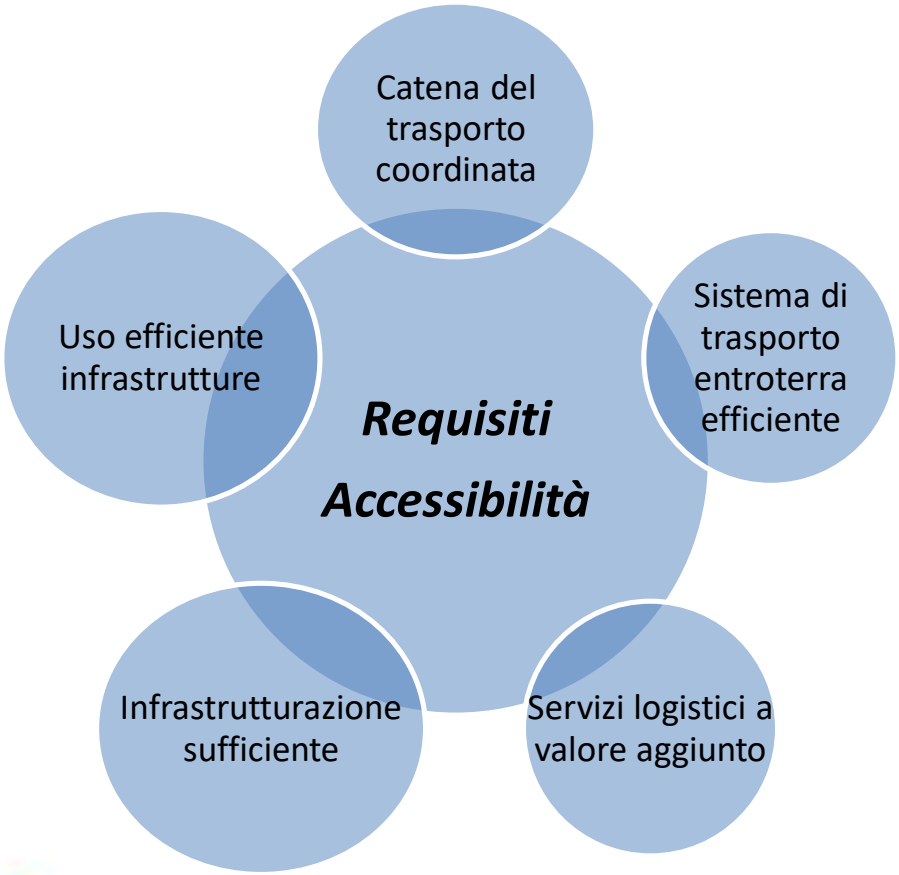
Intermodalità per lo sviluppo economico-territoriale

Sfide attuali:

- ✓ **Aggiornamento strutturale** per accogliere navi di moderate-grandi dimensioni e reagire alle pressioni degli armatori verso i porti
- ✓ **Aumento dei volumi di picco** con conseguenti impatti su rete stradale, ferroviaria, vie navigabili
- ✓ **Ricadute infrastrutturali** dovute a maggiore rigidità e minore capacità del trasporto terrestre (maggiore numero, camion, treni, ecc che afferiscono al porto)

Vantaggi trasporto intermodale:

- ✓ Efficienza
- ✓ Economie di scala
- ✓ Controllo dei costi
- ✓ Sicurezza
- ✓ Sostenibilità



Obiettivi studio

Premesse

- ASPO con lo scopo di promuovere, favorire e stimolare lo **sviluppo delle attività marittimo-portuali dei porti di Ortona e Vasto** attraverso realizzazione e la gestione di infrastrutture di logistica integrata nella Regione Abruzzo
- **Valutazione delle potenzialità dello sviluppo dello scalo di Vasto** sia relativamente al porto commerciale che alle filiere produttive afferenti all'area

Obiettivi

- **Potenzialità intermodali** per delineare linee di sviluppo con lo scopo di massimizzare le ricadute per il territorio abruzzese derivante dallo sviluppo delle attività di logistica e trasporto intermodale
- Interventi necessari da sottomettere ai diversi portatori d'interesse, sia pubblici sia privati, in modo da influenzare un **processo di sviluppo coordinato**
- Ricognizione dello stato dell'arte del porto di Vasto e del suo bacino di utenza (hinterland) e **proposta di scenari e linee di azione per lo sviluppo del porto di Vasto**

Metodologia generale

FASE 1 - Conoscenza

- Quadro normativo; contesto socioeconomico; dotazione infrastrutture; audit operatori; CTS

FASE 2 - Domanda

- Produzione e consumo localizzato e relativo a catchment area
- Relazione tra filiere produttive

FASE 3 - Intermodalità

- Strada-mare
- Strada-rotaia

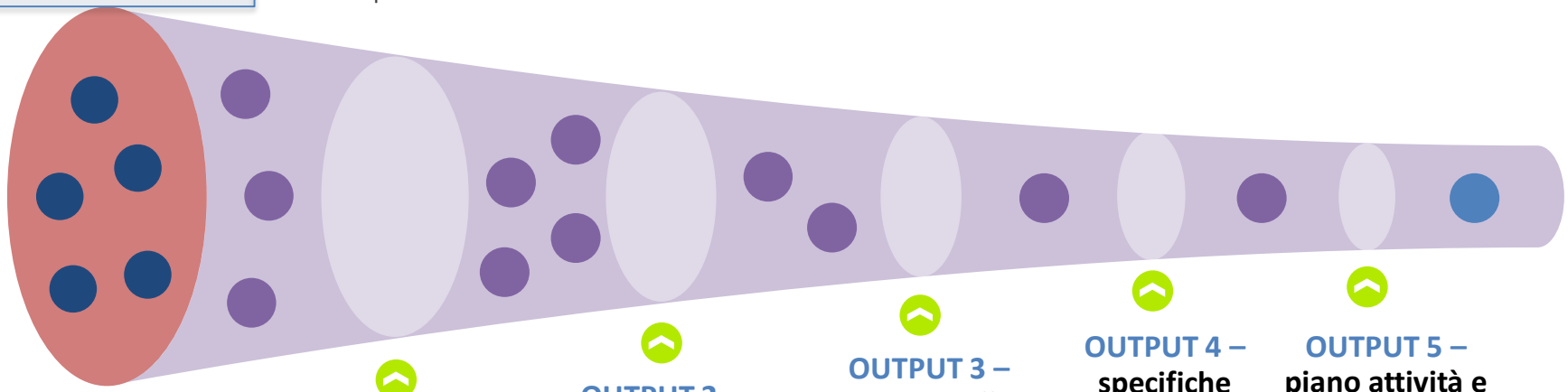
FASE 4 - Potenzialità

- Individuazione e valutazione scenari di sviluppo (tendenziale e di competitività)

FASE 5 - Monitoraggio

- Cronoprogramma

KPI: *fatturato* e *utile; numero addetti; gettito fiscale; numero delle UTI*



OUTPUT 1 – quadro conoscitivo

OUTPUT 2 – flussi o/d

OUTPUT 3 – impatti sulla catena logistica

OUTPUT 4 – specifiche scenari breve-medio termine

OUTPUT 5 – piano attività e di monitoraggio

Stato dell’arte

Trasporti - territorio

Analisi di contesto

PRP e normativa vigente

Revisione trend domanda e infrastrutture programmate

Desk review

Studi portualità abruzzese ultimi 10 anni

Assetto attuale

Denominazione	Lunghezza accosto (≈m)	Fondale (≈m)	Aree di banchina (≈m²)	Destinazione
Molo Martello	110	-6,0	2.400	Pesca e naviglio minore
Banchina levante	260	-6,0	5.000	Pesca e commerciale
Banchina di riva	350	-6,5	28.500	Commerciale Merci varie/rinfuse
Banchina ponente	210	-7,0	3.500	Commerciale Liquide
Molo Mandracchio	210	-3,0	975	Diporto turistico e CC.PP.
Pontili galleggianti	135	-3,0	-	Diporto turistico

- limitata disponibilità di spazi a terra
- commistione funzionale (merci/traghetti/rinf)
- Lungh max navi=90m
- Largh max navi=14m
- Pescaggio= 6m
- Portata max=3000t
- Traffico materie prime, ro-ro e rinfuse

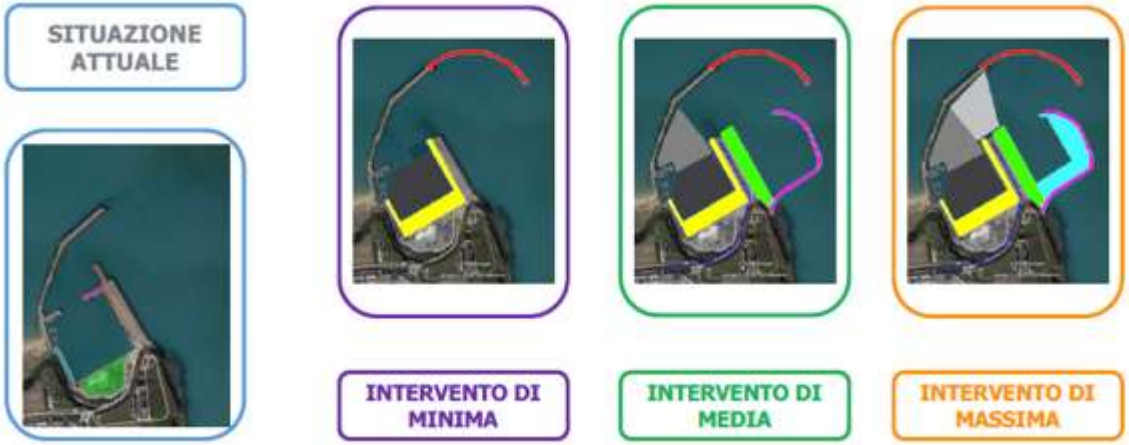
Interventi previsti dal PRP

OPERE FORANEE	51.000.000 €
BANCHINE E PIAZZALI	24.000.000 €
DRAGAGGI	18.000.000 €
EDIFICI PORTUALI ED ACCESSIBILITÀ	15.000.000 €
COLLEGAMENTO FERROVIARIO	20.000.000 €
TOTALE	**128.000.000 €**
IMPREVISTI (10% Su totale)	12.800.000 €
SPESE GENREALI (10% Su totale + imprevisti)	14.080.000 €
TOTALE GENERALE	**154.880.000 €**

Fonte: studio Pooleng, 2018

Studio Pool Engineering

- Orientato alla definizione degli scenari infrastrutturali
- Limitata rappresentatività dei flussi di tutte le categorie merceologiche
- Definizione degli scenari di intervento a partire da serie storica domanda PRP 2007 (dati 1998-2006)



	Investimento (M €)	Bacini darsene (m^2)	Superfici banchine (m^2)	Lunghezza ormeggio (m)	Nr. APPRODI UTILI	Nr. NAVI/ANNO stimate
Status quo	-	121.000	39.400	930	4	212
Scenario di minima	65,3	69.700	69.500	730	2	252
Scenario di media	133,1	147.700	99.500	1.030	4	322
Scenario di massima	154,8	147.700	149.500	1.530	6	368

Tabella 3 – Macro categorie di variabili in funzione dei diversi scenari e budget previsti

Fonte: studio Pooleng, 2018

Criticità attuali

zonalocale Edizione Vasto

PRIMA PAGINA | VASTO | LANCIANO E VAL DI SANGRO | SAN SALVO | VASTESE | ABRUZZO | TUTTI I COMUNI

VASTO ECONOMIA 20/04

Ingresso da record a Punta Penna: ha attraccato Hazar, nave da carico lunga 175 metri

(NAVI COMPATIBILI CON LUNGHEZZA 200 M)

Nome	Lunghezza	TEU	Nr. AUTO	RO-RO (ml)
Eurocargo Napoli	175		400	1950
Euroferry Malta	175			1870
Grande Anversa Class	176		4600	
Grande Italia Class	176		4500	
Fides	178	400	1500	1000
Spes	178	400	1500	1000
Grande Ellade Class	182	400	2500	2000
Euroferry Egnazia	183			3200
Finnpartner Class	183	130		3052
Grande Europa Class	183	400	2500	2500
Eurocargo Trieste Class	185			3460
Catania Class	186		160	2200
Corfù	186		187	2250
Finnbreeze Class	187		600	3240
Finnmill Class	187	360		3240
Findipper Class	188			3102
Eurocargo Savona	193		950	3650
Eurocargo Sicilia Class	193		950	3650
Finnmerchant	193			2620
Eurocargo Instanbul Class	195		1000	2500
Eurocargo Valencia	195		1000	2500
Cruise Smeralda	200		400	
Eurocargo Genova Class	200		400	4000
Grande Baltimora Class	200		6700	
Cruise Ausonia	204		500	2400
Cruise Olbia	204			2400
Rep del Brasile Class	208	800	1200	1700
Grande Angola Class	210	800	2500	2500
Grande Benin Class	210	800	2000	2000
		499	**1717**	**2559**

Tabella 8 – Caratteristiche flotta Gruppo Grimaldi

Fonte: studio Pooleng, 2018

Finanziamenti ottenuti

- Fonte: MIT fondo Sviluppo e coesione 14/20
- **12 MLN€**
  - Allargamento banchina di levante per consentire arrivo ferrovia
  - Riduzione Molo Martello
  - Prolungamento molo sopraflutto
- **1,17 MLN€**
  - Dragaggio fondali
- **15 MLN€ (RFI)**
  - Binari fino alla banchina di levante

- Navi più lunghe: 150-200m
- Pescaggi maggiori
- Collegamento ferroviario bordo banchina

⚑ INTERMODALITA' (containter, semirimorchi)

Metodologia generale

FASE 1 - Conoscenza

- Quadro normativo; contesto socioeconomico; dotazione infrastrutture; audit operatori; CTS

FASE 2 - Domanda

- Produzione e consumo localizzato e relativo a catchment area
- Relazione tra filiere produttive

FASE 3 - Intermodalità

- Strada-mare
- Strada-rotaia

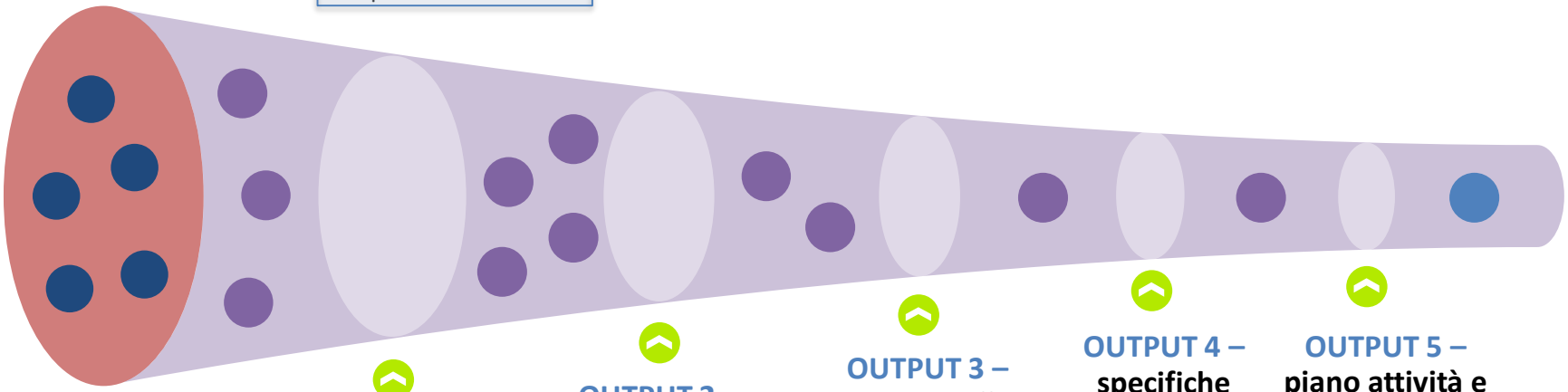
FASE 4 - Potenzialità

- Individuazione e valutazione scenari di sviluppo (tendenziale e di competitività)

FASE 5 - Monitoraggio

- Cronoprogramma

KPI: *fatturato* e *utile; numero addetti; gettito fiscale; numero delle UTI*



OUTPUT 1 – quadro conoscitivo

OUTPUT 2 – flussi o/d

OUTPUT 3 – impatti sulla catena logistica

OUTPUT 4 – specifiche scenari breve-medio termine

OUTPUT 5 – piano attività e di monitoraggio

Dati disponibili per la Fase 2

Produzione giornaliera veicoli	Pezzi in uscita/giorno		Costo bisarche/giorno	Costo bisarche/nave	DELTA	DELTA %
980	100%	980	326.572 €	128.343 €	198.229 €	
	95%	931	310.243 €	121.926 €	188.318 €	
	90%	882	293.914 €	115.508 €	178.406 €	
	85%	833	277.586 €	109.091 €	168.495 €	
	80%	784	261.257 €	102.674 €	158.583 €	
	75%	735	244.929 €	96.257 €	148.672 €	
	70%	686	228.600 €	89.840 €	138.760 €	
	65%	637	212.272 €	83.423 €	128.849 €	-60,7 %
	60%	588	195.943 €	77.006 €	118.937 €	
	55%	539	179.614 €	70.588 €	109.026 €	
	50%	490	163.286 €	64.171 €	99.114 €	
	45%	441	146.957 €	57.754 €	89.203 €	
	40%	392	130.629 €	51.337 €	79.292 €	
	35%	343	114.300 €	44.920 €	69.380 €	
	30%	294	97.971 €	38.503 €	59.469 €	
	25%	245	81.643 €	32.086 €	49.557 €	

Tabella 13 – Confronto dei costi delle due modalità di trasporto

Veicoli Sevel – SEVEL, nota azienda automobilistica con stabilimento produttivo in Val di Sangro nel comune di Atessa (CH)

VALAGRO SPA	ATESSA (CH)
SENSO	SAN SALVO (CH)
WETHERFORD	ORTONA (CH)
DIALFLUID	CANOSA SANNITA (CH)
HONDA	ATESSA (CH)
LATERLITE	LENTELLA (CH)
NOVA ITALIA SRL	FOSSACESIA (CH)
PILKINGTON	SAN SALVO (CH)
PUCCIONI	VASTO (CH)
RUSTICHELLA	PIANELLA (PE)
SEVEL	ATESSA (CH)
SICAV	GISSI (CH)
VASTO LEGNO	VASTO (CH)
DELVERDE	FARA (CH)

Tabella 14 – Visione d'insieme del posizionamento delle aziende consultate

Container import export imprese locali

Rappresentatività dei flussi:
Mancano altre filiere e altre movimentazioni (Es rinfuse, UTI terrestri - semirimorchi)

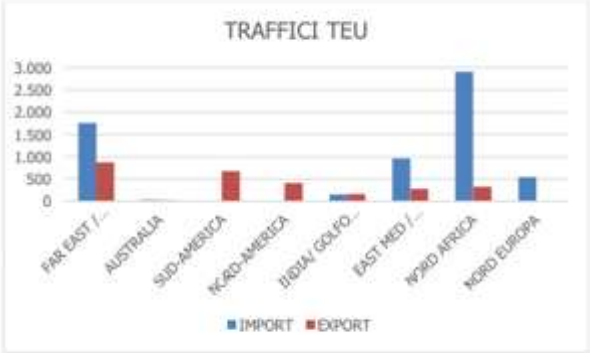


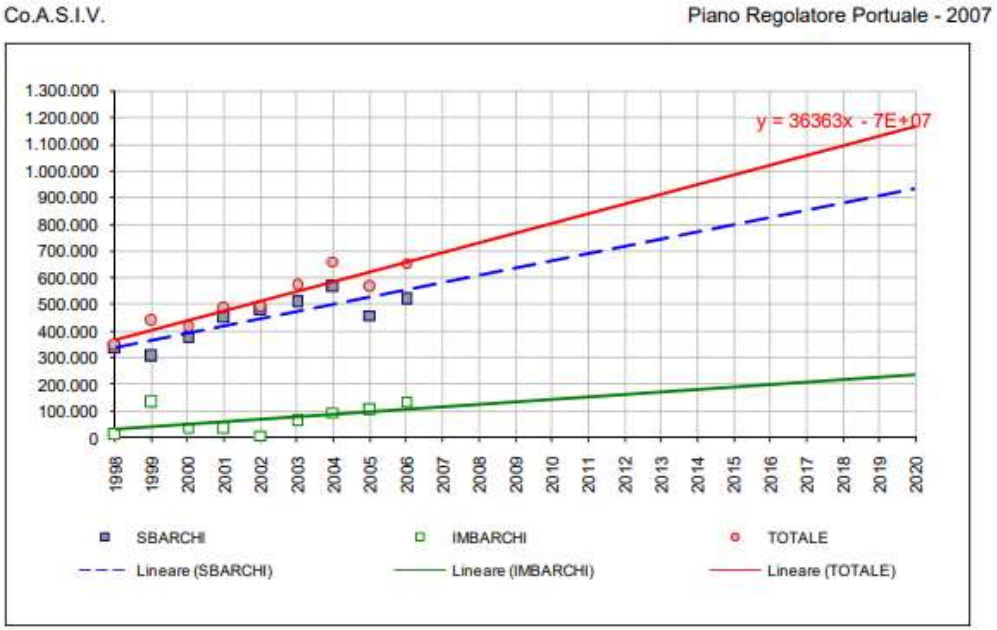
Tabella 18 – Schematizzazione di quanto raccolto presso l'utenza.

Fonte: studio Pooleng, 2018

Caratteri distintivi?

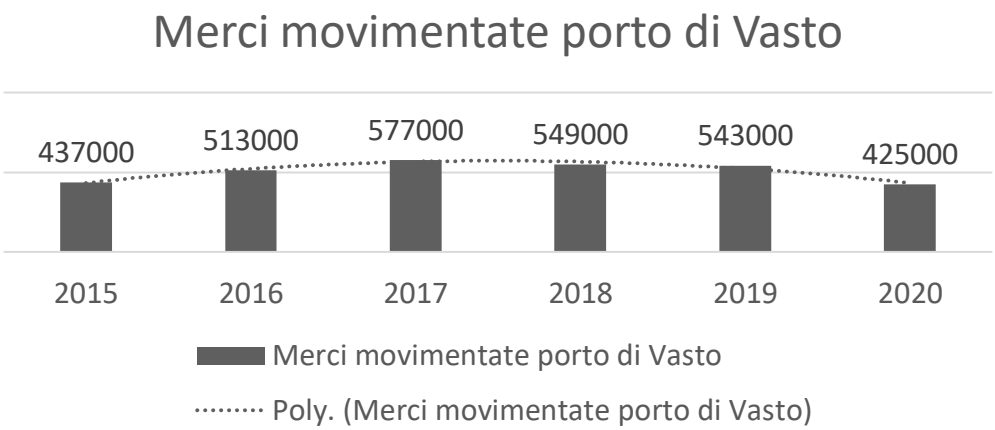
- Stima accurata e robusta della domanda attuale basato su serie storiche
  - *A partire dal nodo (porto):* Stima della domanda a partire da modelli previsionali realizzati sui dati della movimentazione AGGIORNATI
  - *A partire dal territorio (chatchment area):* produzione e consumo localizzato, relazione tra filiere produttive
- Stima della domanda effettuata tramite l'audit degli operatori insediati nel vastese
- Potenzialità di generazione e attrazione di traffico intermodale
- Scenari evolutivi

Modello previsionale



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

- Dai dati della CdP (2015-primo trimestre 2021):
  - 2020 (ca. 425k t) vs. PRP del 2007 (ca 1.2M t)
  - **Trend negativo** tra il 2017 e 2020
  - **Trend positivo** tra il 2015 e 2017
- Aggiunta di dati recenti alla serie storica del PRP (1998-2006) per:
  - validare il modello previsionale
  - Ripartizione dettagliata dei flussi per categorie merceologiche (+20)



Prossimi passi

- Stima della domanda a partire dal nodo:
  - Aggiornamento dati del PRP 2007– dati forniti dalla Capitaneria di porto
  - Aggiornamento del modello previsionale del 2007 del PRP tramite regressione serie storiche e causalità
- Stima della domanda a partire dal territorio:
  - Somministrazione questionari alle imprese locali per valutazione tutti i segmenti di traffico, relazioni O/D e bacino di traffico