



Porti

Il porto di Trieste fra stato di crisi e segnali positivi

Il porto di Trieste rappresenta una delle realtà più significative del Friuli Venezia Giulia, non fosse altro per le possibilità di sviluppo che si prospettano da quasi vent'anni, dopo la caduta del Muro di Berlino, e forse solo oggi, nel 2005, cominciano a concretizzarsi.

Infatti, dopo il riassetto della metà degli anni Ottanta, che ha portato fra l'altro alla costruzione dei due principali terminal container (Adria terminal, nel porto vecchio, e Molo VII), oggi si registra un lieve aumento di traffico e, soprattutto, all'inizio di dicembre 2005 il Cipe ha approvato e parzialmente finanziato il progetto della nuova Piattaforma Logistica, il futuro nucleo logistico del porto previsto tra lo Scalo Legnami e l'area ex-Italsider, per un investimento complessivo di circa 279 milioni di euro.

Spazi di sviluppo possibili

Trieste ed il suo porto rappresentano un binomio inscindibile - sottolinea Marina Monassi, Presidente dell'Autorità Portuale di Trieste - e lo sviluppo urbano, commerciale, industriale ed economico di tutta la provincia triestina e della Regione Friuli Venezia Giulia è stato influenzato dall'evoluzione delle attività legate alla funzione del porto che, da centro emporiale e industriale del secondo dopoguerra, è divenuto scalo di transito per i prodotti energetici, le commodities, i containers, i ferry, i ro-ro e per le navi da crociera, occupando la seconda posizione per volumi complessivi di traffico tra i porti italiani dopo Genova, pur rimanendo per lungo tempo collocato in una posizione marginale rispetto al mercato nazionale e dell'Europa Centro-Occidentale.

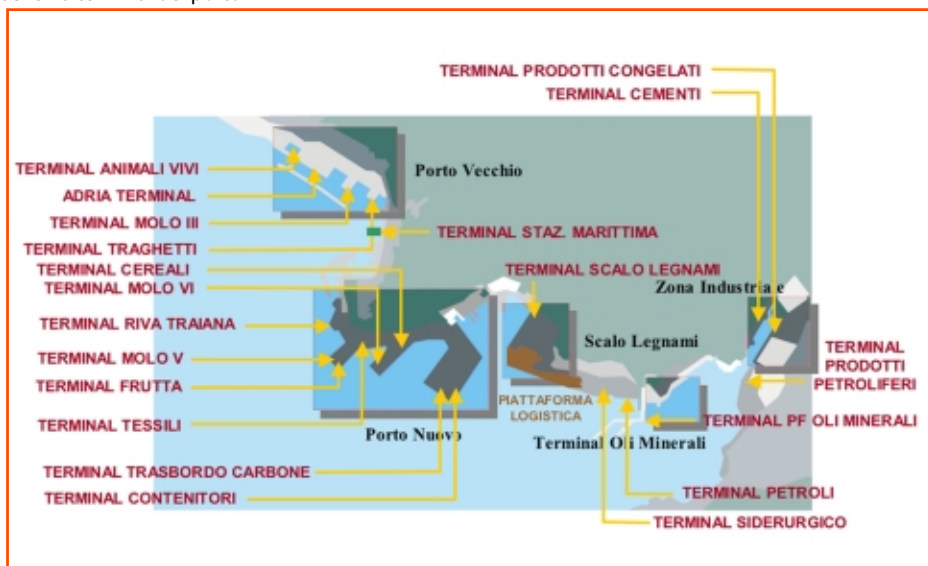
A seguito del recente allargamento ad Est della Comunità Europea, il porto di

Trieste può tornare ad essere centrale rispetto al nuovo mercato che si va profilando - continua Marina Monassi - tornando concretamente a svolgere il ruolo di Hub continentale per i flussi di traffico dell'interscambio terra-mare che interessano il mercato del Centro-Est Europa, sostanzialmente in virtù delle sue caratteristiche e peculiarità strutturali: gli alti fondali, il buon livello di l'infrastrutturazione portuale, ferroviaria e stradale, la presenza di servizi diretti ed indotti qualitativamente in linea con i moderni standard europei e mondiali dello shipping.

La crisi degli ultimi decenni

In realtà, nonostante le aspettative create dalla caduta del Muro di Berlino gli ultimi dieci anni non hanno visto uno sviluppo del porto, nè tanto meno il sognato ritorno agli splendori passati, quando Trieste era il principale porto del-

Schema terminal del porto

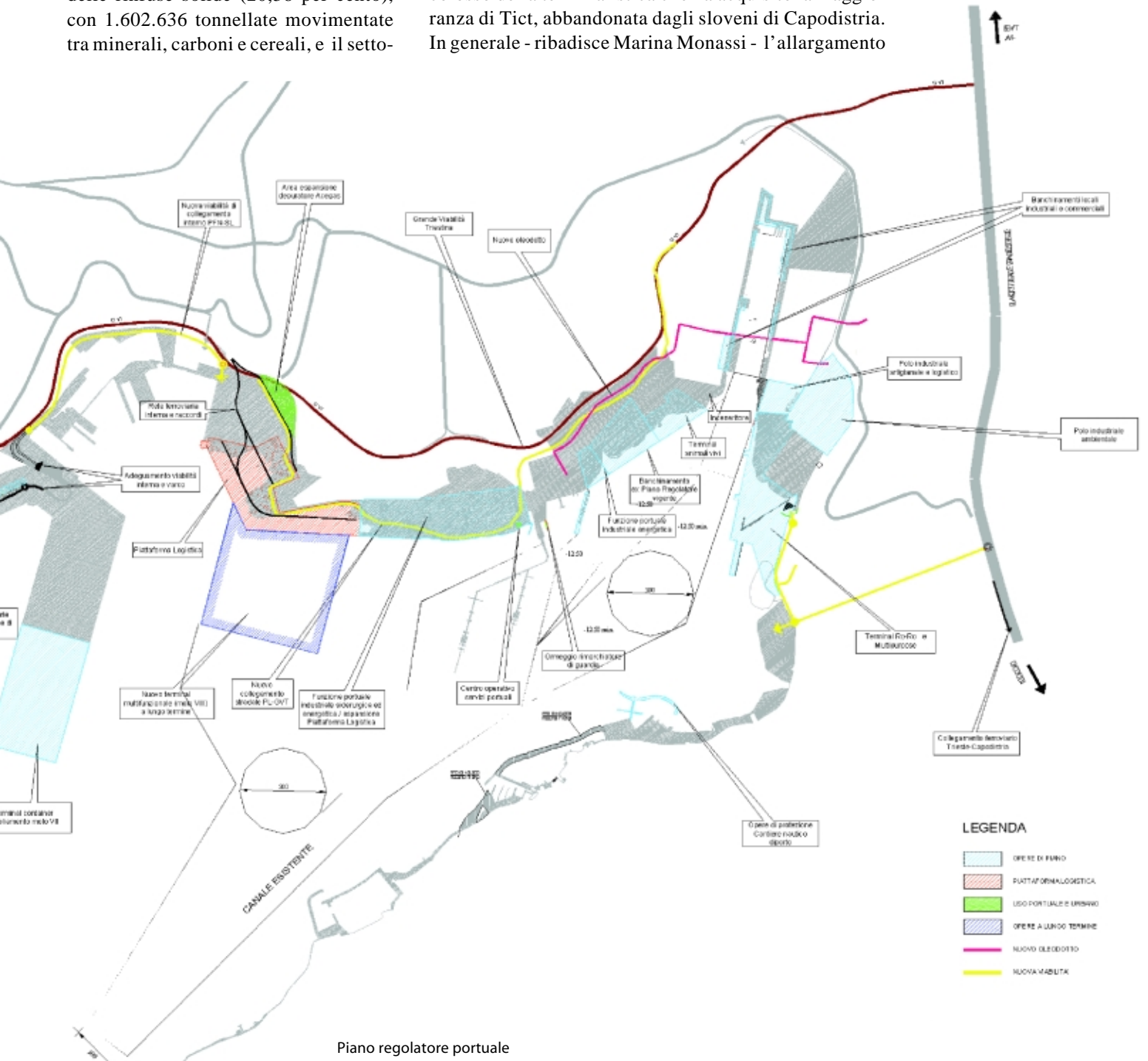




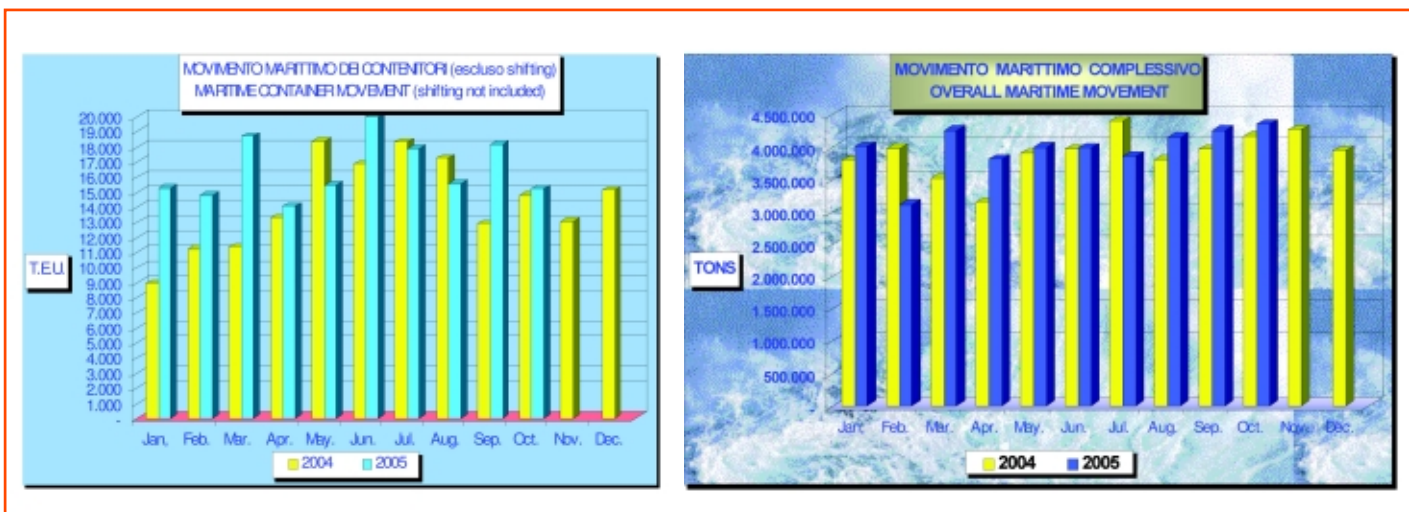
terminal contenitori del Molo VII ha movimentato oltre 167.480 teu tra sbarchi ed imbarchi, con un incremento del 14,41 per cento, in un quadro generale che vede crescere le merci trasportate in contenitore in tutto il porto, che raggiungono 1.971.716 tonnellate (+25,79 per cento rispetto al 2004).

Allo stesso modo crescono il settore delle rinfuse solide (20,38 per cento), con 1.602.636 tonnellate movimentate tra minerali, carboni e cereali, e il setto-

re delle rinfuse liquide (4,47 per cento) grazie ai maggiori sbarchi di petrolio greggio per le raffinerie di Austria e Germania. In porto cresce quindi il traffico dei container, e tiene anche quello Ro-Ro, le autostrade del mare sfruttate oggi soprattutto dai mezzi pesanti da e per la Turchia. Sembrano quindi consolidarsi i primi segnali di ripresa registrati nel 2004, mentre per il futuro si guarda a Evergreen, il colosso della terminalistica che ha acquisito la maggioranza di Tict, abbandonata dagli sloveni di Capodistria. In generale - ribadisce Marina Monassi - l'allargamento



Piano regolatore portuale



Movimento marittimo del porto di Trieste

dell'Unione Europea verso Est porta un nuovo mercato di più di 100 milioni di persone che deve adeguatamente crescere e svilupparsi in linea con i parametri dei paesi centro-occidentali; Trieste in pratica torna a svolgere quel ruolo che aveva perduto nella prima metà del novecento, in uno scenario ovviamente diverso, ma con le stesse potenzialità e con l'attrattiva di allora; dobbiamo impegnarci a fondo per vincere questa partita, soprattutto nella competizione con i forti sistemi del Nord Europa, i quali peraltro stanno accusando i primi sintomi di rallentamento, a causa della congestione e della impossibilità di crescere ulteriormente per sostanziali ragioni di sostenibilità territoriale.

Nuove infrastrutture

Quanto alle nuove infrastrutture, gli orientamenti e le direttive dell'Unione Europea, l'avviamento delle privatizzazioni, gli effetti sull'economia globale, inducono a creare una nuova centralità europea per Trieste "città-porto" - spiega Marina Monassi - così che si sta lavorando alla costruzione di un network di collegamenti intermodali con i principali centri produttivi del Centro-Est Europa con capacità di alimentazione e distribuzione, sia in termini di costo che di transit time, tali da sostenere le tocche di servizi marittimi diretti con navi di grandi dimensioni. Il percorso che l'Autorità Portuale ha

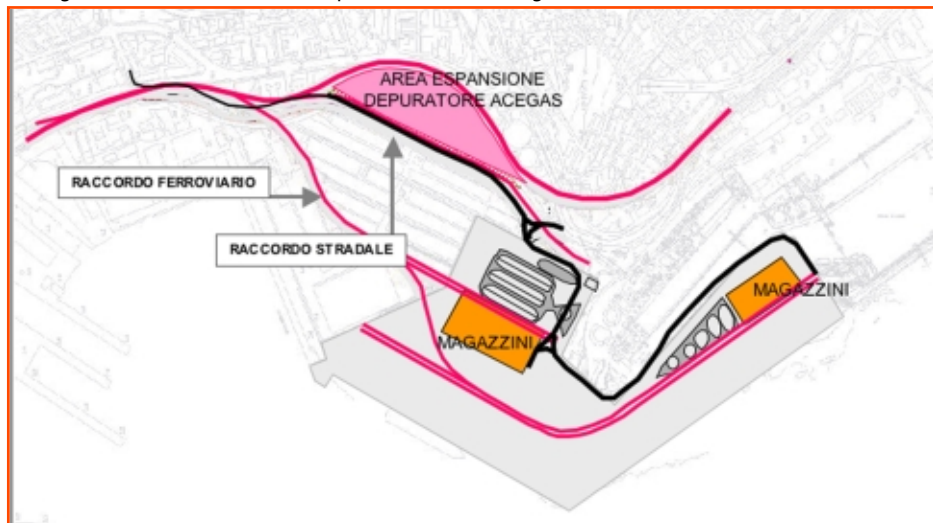
avviato di concerto con gli operatori - continua Monassi - passa attraverso la definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale (quello attuale risale al 1957), finalizzato all'ammodernamento e alla riconversione della banchine e degli attracchi: una completa revisione del modello strutturale del porto di Trieste, mediante la definizione di un modello integrato con la città, atto a sfruttare al meglio la linea di costa e le peculiarità del nostro golfo.

I principali contenuti del Piano riguardano il prolungamento di 700 metri del Terminale contenitori, l'ampliamento del molo Sesto (400 metri di lunghezza e 150 di larghezza), l'interamento tra il Molo Quinto e il Molo Sesto e la costruzione della nuova Piattaforma Logistica, oltre all'ampliamento del Molo della Stazione Marittima e interventi nella zona del canale navigabile e della zona delle Noghere.

La Piattaforma logistica

Uno degli interventi più significativi riguarda la nuova Piattaforma logistica, il futuro nucleo logistico del porto: un'opera inserita fra quelle strategiche della Legge Obiettivo che da sola richiede un investimento di 278,8 milioni di euro (circa 540 miliardi di lire), di cui 205 milioni garantiti dalla Stato, provenienti dal Fondo nazionale per le Autostrade del mare, e 46,8

Collegamenti stradali e ferroviari di prima fase del Polo logistico





L'area del polo logistico oggi

mento e i piazzali retrostanti sono previsti nello spazio compreso tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola; i collegamenti stradali e ferroviari all'interno dell'area dello Scalo Legnami; il raccordo ferroviario corre sostanzialmente in corrispondenza di precedenti sedi ferroviari, mentre i collegamenti stradali sono previsti in corrispondenza di alcuni capannoni di deposito che dovranno essere demoliti e/o spostati in

altre aree.

I fondali, lungo la linea che costituirà la nuova banchina, hanno una profondità che varia tra i 10 e i 13 metri e solo in adiacenza allo Scalo Legnami sarà necessario un piccolo scavo di sbancamento per ottenere la stessa profondità.

milioni assicurati dall'Autorità Portuale, con impegni di spesa già deliberati.

A questi finanziamenti si affianca una quota residua (circa 27 milioni) a carico dei privati che si aggiudicheranno la gara d'appalto per la concessione della costruzione e gestione dell'infrastruttura, ai sensi della Legge Obiettivo, che l'Autorità Portuale punta a lanciare già all'inizio del 2006, appena approvata la Legge Finanziaria (la base d'appalto è di 239 milioni di lire); tale percorso procedurale - sostiene Marina Monassi - attraverso la realizzazione in parternariato "pubblico-privato" garantirà la copertura finanziaria dei costi di costruzione, oltre a un trasferimento dei rischi di gestione in capo a un concessionario privato che garantisca un adeguato livello qualitativo della gestione stessa, permettendo inoltre di liberare risorse per ulteriori interventi necessari allo sviluppo del porto di Trieste.

Il progetto, approvato dal Cipe nel dicembre scorso, prevede un intervento su un' area di 247 mila metri quadrati, di cui 140 mila con una banchina pensile sul mare per una lunghezza complessiva di 1.300 metri, 24 mila metri quadrati di magazzini, oltre a collegamenti autostradali e, soprattutto, ferroviari, verso il Corridoio 5 e lo scalo marittimo di Capodistria (Slovenia) in grado di permettere la formazione di treni blocco fino a 350 metri. L'area interessata dall'intervento è tutta nel porto di Trieste: il banchina-

Programma dei lavori del Polo logistico

A fronte di un impegno di spesa stimabile in circa 279 milioni di Euro l'A.P.T. ha attivato le procedure per accedere ai finanziamenti della "Legge Obiettivo" per un importo di 205 milioni di Euro, in aggiunta a quanto già reperito nell'ambito dei fondi di cui alle Leggi 488/99 e 388/00 nonché alla Legge 166/02 per 46.800.000 Euro ed un contributo da parte dei privati pari a circa 27.000.000 Euro.

L'inserimento dell'opera nella "Legge Obiettivo" e l'accesso ai relativi finanziamenti potranno consentire il completamento dell'intervento di strategica importanza nazionale e per il porto di Trieste, senza dover procedere per lotti funzionali.

PROGRAMMA DEI LAVORI

NOME ATTIVITÀ	1° anno	2° anno	3° anno	4° anno	5° anno	6° anno	7° anno
progettazione definitiva	█						
progettazione esecutiva		█					
costruzione			█	█	█	█	█
banchinamento e piazzali			█	█	█	█	█
infrastrutture stradali e ferroviarie					█	█	█
magazzini					█	█	█
impianti						█	█
sovrastrutture ed arredi							█
collaudi							█

Fasi di esecuzione delle opere del Polo logistico

