



Indagine promossa da **CONFINDUSTRIA TRIESTE**

Quaderni FNE  
Collana Ricerche, n. 64 – settembre 2011

**TRIESTE OLTRE TRIESTE**

**Ripartire dall'innovazione: un nuovo modo di fare industria, servizi,  
turismo, portualità?**

**LA PORTUALITA' DI TRIESTE NEL CONTESTO DEI PROGETTI PER L'ALTO  
ADRIATICO**

*di Giacomo Borruso e Paolo Costa*

*a cura di Silvia Oliva*

con il contributo di  **UniCredit**

media partner **IL PICCOLO**

## **Sommario**

### **LA PORTUALITA' DI TRIESTE NEL CONTESTO DEI PROGETTI PER L'ALTO ADRIATICO**

*di Giacomo Borruso e Paolo Costa*

1. Il contesto globale
2. Possibili evoluzioni nella strategia di sviluppo
3. La portualità italiana
  - 3.1 Il sistema di aggregazione multi portuale
    - 3.1.1 I porti dell'Alto Adriatico o vincono assieme o perdono assieme
    - 3.1.2 Il porto di Trieste: dati
    - 3.1.3 Punti di forza
    - 3.1.4 Punti di debolezza
  - 3.2 La riforma della legislazione portuale
4. Le infrastrutture di trasporto e connessione
  - 4.1 Le infrastrutture di rete
  - 4.2 Le ferrovie regionali
  - 4.3 I terminali retroportuali
  - 4.4 Dalle Società di Corridoio alle “società di piattaforma”
5. Le infrastrutture portuali a servizi di Trieste e del Friuli Venezia Giulia
  - 5.1 I progetti
    - 5.1.1 Il progetto per Trieste
    - 5.1.2 Le reazioni della portualità italiana
  - 5.2 Altre opportunità per lo sviluppo dei traffici
    - 5.2.1 Le questioni prioritarie
6. Considerazioni conclusive
  - 6.1 Le società di corridoio o il Coordinamento di piattaforma logistica
  - 6.2 Le Public Private Partnership

# LA PORTUALITÀ DI TRIESTE NEL CONTESTO DEI PROGETTI PER L'ALTO ADRIATICO

*di Giacomo Borruso e Paolo Costa*

## 1. Il Contesto globale

Di fronte alle sfide derivanti dalla continua evoluzione della situazione globale la portualità triestina – ma lo stesso vale per tutta la portualità del Nord Adriatico e, per altri versi, per tutta la portualità italiana – ha il grande problema/opportunità di ripensare al proprio sviluppo, anche infrastrutturale per rilanciare e consolidare propri credibili scenari di crescita.

In base ai dati forniti da Alphaliner, e ripresi ed elaborati da AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste), si può rilevare che:

- Il traffico mondiale container, in termini di movimentazione, ha superato nel 2010 i 560 milioni di Teu, quantitativo maggiore a quello consuntivato nel 2008 (540 milioni di Teu) e, in termini più marcati, quello negativo del 2009 (475 milioni di Teu);
- l'andamento del commercio mondiale per mare nel 2010 ha registrato un incremento generale del 14,5%, contro un calo avutosi nel 2009, rispetto all'anno precedente, dell'8,9%.

Sulla scorta di tali dati si può presupporre con relativa sicurezza che la crisi globale, per quanto concerne i volumi del commercio mondiale per mare, sembra essere alle spalle.

Ma la crisi ha prodotto effetti che devono essere presi in considerazione per consentire di recuperare, prima, e superare, poi i livelli dei traffici pre-crisi e impostare un percorso di rilancio strutturale.

Dai dati rilevati da Neptune Orient Lines risulta, in effetti, essersi prodotta una rivoluzione strutturale nella dinamica dei traffici contenitori a livello globale, che assegna ai traffici intra-siatici una movimentazione al 2009 pari a 56,2 Milioni/Teu per anno, contro una movimentazione pari al 5,2 Milioni/Teu per anno prodotta dai traffici USA/Europa; un dato quest'ultimo decisamente inferiore anche alla movimentazione di Teu nel corso del 2009 registrata fra Europa e Asia pari a 16.2 milioni di Teu,

La relazione commerciale sempre più rilevante fra Europa e Asia, unita alla vigorosa crescita di paesi (i cosiddetti BRIC Brasile, Russia, India e Cina ma non solo), connotati da notevole dinamismo e da forte capacità di produzione industriale e di esportazione, in grado di imprimere una decisa spinta ai traffici destinati a perdurare per un arco di tempo piuttosto prolungato riporta di fatto il Mar Mediterraneo al centro delle relazioni economiche e commerciali europee.

La crescita prevista delle economie asiatiche in particolare – e quindi la crescita e il consolidamento di mercati di esportazione per i prodotti europei e italiani – è dimostrata anche dai dati relativi alla crescita del PIL di alcuni Paesi dell'area (Cina +10,3%, India +10,4% nel 2010 con previsione nel 2011 rispettivamente di +9,6% e +8,2%) rispetto ai dati di crescita del PIL dell'Eurozona aumentato nel 2010 dell'1,8% e che, secondo le stime del FMI nel 2011 potrà contare su una crescita non superiore al 2%.

La crescita di PIL, e quindi la crescita del mercato delle economie emergenti, si riflette anche sui dati di traffici containerizzati, riferibili a talune aree significative che, nel 2010, rispetto al 2009 evidenziano aumenti significativi.

In particolare:

- i porti cinesi hanno segnato un incremento del 17,9%;
- i porti sudamericani hanno registrato un aumento del 17,6%.

Incrementi di portata minore si sono avuti anche nelle altre aree continentali. In particolare, per quanto riguarda i porti europei, il 2010 registra segnali positivi ma, al contempo, evidenzia che, salvo rari casi, o ad eccezione di singoli comparti merceologici, il recupero dei livelli pre-crisi non è ancora avvenuto.

I dati più recenti evidenziano che il Northern Range ha registrato nel 2010 un incremento dell'11,8%, recuperando solo in parte la perdita pari al 15,7% registrata nel 2009, rispetto al 2008.

Sul versante mediterraneo, per quanto concerne in particolare l'area East-Med, si rileva un +17,6 (a fronte di un calo del -21,6 nel 2009 rispetto all'anno precedente).

Per quanto riguarda l'Alto Adriatico in particolare, i dati del 2010 evidenziano i seguenti andamenti:

- l'Alto Adriatico occidentale (Venezia, Ravenna, Ancona) +4,07% nel 2010 (-5,11% nel 2009);
- l'Alto Adriatico orientale (Trieste, Capodistria, Fiume) +19,26% nel 2010 (-12,55% nel 2009).

Guardando ai dati del porto con maggiore contiguità geografica rispetto a Trieste, si nota che Capodistria ha avuto nel 2010 un incremento del 38,92% con 476.731 Teu, rispetto ai 343.165 del 2009 e ai 335.943 del 2008; Trieste, invece, ha registrato nel 2010 un incremento dell'1,69% con 281.624 Teu, rispetto ai 276.957 del 2009.

## **2. Possibili evoluzioni nella strategia di sviluppo**

L'evoluzione dei traffici, sia pure con situazioni differenziate da scalo a scalo, dimostra, comunque, che si registra un sensibile interesse per gli scali dell'Alto Adriatico da parte dello *shipping* internazionale.

Ampliando l'arco temporale considerato, e analizzando i dati del periodo 1996-2010, si registrano, peraltro, le seguenti variazioni:

- Trieste +59,16% (da 176.939 a 281.624 Teu)
- Capodistria +637,72% (da 64.622 a 476.731 Teu)
- Fiume +364,28% (da 29.529 a 137.100 Teu)
- Venezia +133,06% (da 168.805 a 393.425 Teu)
- Ravenna -4,06% (da 190.784 a 183.041 Teu)
- Ancona +69,83% (da 65.000 a 110.395 Teu).

Tali riscontri numerici, se confermano l'assunto di un rilevante interesse da parte dello *shipping* nei confronti della portualità alto adriatica evidenziano, altresì, la diminuzione della quota di container movimentati dai porti della sponda italiana (Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste nel 1996 si aggiudicavano l'87% dei container movimentati in Alto

Adriatico mentre nel 2010 la quota di pertinenza dei quattro porti italiani era scesa al 62% per effetto del rilevante sviluppo registrato dai porti di Capodistria e di Fiume).

Non può sfuggire peraltro che, nel determinarsi di tale situazione, pesa il mancato sviluppo del Porto di Trieste che, da primo scalo per il movimento container nel 1996, diviene il terzo nel 2010, superato da quelli di Capodistria e Venezia.

Dall'Analisi dei dati suesposti e da una valutazione complessiva della situazione, si desume che:

- a) la portualità nord europea, articolata su scali di grandi dimensioni, rimane sempre fortissima e appare destinata a mantenere le sue posizioni, anche in virtù dei rilevanti investimenti che vi verranno realizzati sia in area portuale sia nelle reti ferroviarie, stradali e fluviali di adduzione. Rotterdam ha chiuso il 2010 a 11,1 milioni di teu (+13,9%) e Anversa a 8,5 milioni di teu (+16,1%).
- b) In ambito mediterraneo, Marsiglia ha movimentato fino a novembre 2010 880 mila teu (+9 %); anche la portualità mediterranea, articolata su molteplici scali, appare connotata da forte dinamismo, soprattutto nelle aree che si sono da poco inserite nei grandi flussi di traffico (Mar Nero e Nord Africa).
- c) L'area del Central Med registra gli effetti dello sviluppo degli scali africani soprattutto per gli hub di transhipment. Mentre Tanger-Med, in Marocco, è cresciuta nel terzo trimestre del 2010 del 55%, movimentando 1,4 milioni di teu e Porto Said in Egitto ha visto aumentare i suoi traffici del 10%, appaiono in difficoltà, con rilevanti perdite di quote di traffico il porto spagnolo di Algeiras e quelli italiani di Gioia Tauro e Taranto.
- d) L'Alto Adriatico cresce nel suo complesso, soprattutto per effetto dello sviluppo registrato dai porti di Capodistria e Fiume, il cui ruolo può, in prospettiva, risultare utile per far raggiungere, insieme allo sviluppo infrastrutturale dei porti di Trieste, Venezia e Ravenna, all'intero Nord Adriatico le dimensioni di scala nelle operazioni portuali utili a configurarlo come porta di accesso ai mercati d'Europa competitiva con quella del Mar del Nord e delle altre "porte" mediterranee (Mar nero; Alto Tirreno, Marsiglia, porti spagnoli).

### **3. La portualità italiana**

In un contesto connotato ovunque da forte dinamismo, la portualità italiana appare in difficoltà e perde, anno dopo anno, posizioni nelle graduatorie mondiali e europee.

La situazione di difficoltà è destinata a prolungarsi, in assenza di interventi decisi e incisivi, che siano in grado di ridare competitività a un sistema trasportistico e logistico, assolutamente inadeguato a collocarsi, in termini positivi, in un contesto competitivo molto agguerrito.

Le considerazioni formulate relativamente alla situazione critica della portualità italiana, forniscono adeguate spiegazioni al ruolo poco incisivo che le attività della logistica hanno nell'economia del nostro Paese.

In effetti, recenti studi rilevano che l'Italia ha un fatturato logistico sostanzialmente pari al solo fabbisogno del Paese (tenendo, ovviamente, conto del fatto che una quota di servizi viene esportata, e una, sostanzialmente analoga, viene importata): l'Italia non è dunque attualmente in grado di trarre vantaggio sul fronte logistico dalla sua collocazione privilegiata sullo scacchiere mondiale.

In considerazione del ruolo decisivo che assume nell'economia del paese, e altresì a livello globale, la logistica e le sue possibili evoluzioni, sono oggetto di specifica attenzioni e di molteplici studi.

I porti hanno, ovviamente, un ruolo decisivo per realizzare buone prestazioni logistiche e alla loro possibile evoluzione, a livello comunitario, è dedicato un recente studio, presentato nel dicembre del 2010, da NEA-University of Leeds. In tale studio viene presa in considerazione la situazione degli scali europei (comunitari) e l'adeguatezza delle loro connessioni con la rete europea di infrastrutture lineari. Uno degli obiettivi dello studio è l'individuazione di un network, geograficamente definito, di nodi portuali europei. Vengono individuati, nel contesto di EU27, 57 porti, sui quali dovrebbero concentrarsi i traffici, in particolare quelli containerizzati, nei prossimi venti anni.

I criteri che stanno alla base della scelta sono l'accessibilità per le regioni interne e la possibilità di ottimizzare i processi interattivi. Lo studio prevede, per i futuri sviluppi della portualità italiana, la concentrazione dei traffici nei seguenti scali, considerati, in genere, secondo una logica sistemica, tenendo conto della loro inadeguata dimensione, se singolarmente valutati:

- Trieste-Venezia-Ravenna (cui va aggiunto Koper e Rijeka in quanto lo studio NEA individua nel Nord Adriatico il sistema portuale di riferimento)
- Brindisi-Taranto
- Gioia Tauro
- Napoli-Salerno
- Genova-Savona
- La Spezia-Livorno.

Come si può rilevare, il solo porto di Gioia Tauro viene considerato senza aggregazione ad altri scali per il suo ruolo di scalo dedicato esclusivamente al transhipment. Ancora una volta appare evidente che sono le economie di scala, che in Italia sono superabili solo dalla cooperazione di più scali in veri sottosistemi, a dettare la competitività portuale in Europa.

Le indicazioni di cui sopra, appaiono anche, coerenti con quelle contenute nel Libro Bianco dei Trasporti UE, che fissano per i prossimi anni, estendendo, in alcuni casi l'arco temporale a quattro decenni, i seguenti obiettivi:

- a) la riduzione del 60% almeno delle emissioni del settore dei trasporti, obiettivo che rende necessaria un'azione incisiva che tenga conto dell'esigenza di diminuire distanze e tempi di percorrenza, operando sullo sviluppo dell'intermodalità, intesa in tutte le sue possibili configurazioni;
- b) la necessità di avere un più articolato insieme di punti di accesso nel continente europeo, connotati da maggior efficienza, al fine di evitare movimenti non necessari nell'area in questione, perseguendo lo sviluppo delle attività della logistica e la razionalizzazione dell'intero sistema; un tale assetto consentirebbe al bacino mediterraneo, di consolidare il suo ruolo nodale, soprattutto per quanto concerne i traffici provenienti dal Far East, affermandosi come snodo centrale nelle relazioni commerciali con un'area di primaria importanza nel contesto degli scambi internazionali;
- c) lo sviluppo del calcolo del *carbon footprint* per ogni spedizione.

Gli orientamenti sopra delineati sono, altresì, coerenti con la metodologia elaborata dalla Commissione europea in sede di revisione della rete trans-europea dei trasporti. La

Commissione Europea ha, tra l'altro, adottato due criteri di selezione per l'individuazione dei porti prioritari:

- una soglia quantitativa;
- un criterio di bilanciamento geografico, che mira ad assegnare un porto prioritario lungo ogni costa delle "macro regioni" europee, puntando, inoltre, a "un'ottimizzazione funzionale" per alcuni scali portuali legati ai servizi ferry.

Il primo parametro quantitativo di selezione basato sui volumi di traffico si adatta meglio ai modelli dei grandi porti tipici della portualità atlantica e del mare del Nord; nel mar Mediterraneo, in special modo in Italia, per rispondere alla domanda di spazi generata dalle esigenze della logistica e della portualità, si è resa necessaria un'integrazione e una "specializzazione funzionale" tra porti situati in città vicine, che competono e cooperano allo stesso tempo, secondo il modello dei sistemi multi portuali (multiport system).

### **3.1 Il sistema di aggregazione multiportuale**

In termini di estrema sintesi, si possono evidenziare le seguenti linee di indirizzo:

- la necessità di integrazione del sistema portuale Nord Adriatico per implementare la capacità di competere sui mercati europei;
- in accordo con le indicazioni contenute in molteplici studi, predisposti anche a livello internazionale, nel Libro Bianco dei Trasporti UE e nel Piano nazionale della Logistica, va individuata nella sinergia fra i porti della "Piattaforma Logistica del Nordest", i porti di Ravenna, Venezia e Trieste, un'importante carta da giocare per implementarne la competitività del sistema, riqualificando il suo assetto operativo;
- è necessario farsi trovare pronti per approfittare della ripresa economica, che si può sperare prossima, alla luce del recupero dei traffici marittimi, registratosi nel corso del 2010, anche se più lenta dell'auspicabile
- si deve valorizzare il vantaggio localizzativo del Nord Adriatico che si trova lungo la rotta più corta – quella che assicura il miglior tempo di transito e il minor volume di emissioni inquinanti – tra l'Asia, motore di sviluppo mondiale e mercato di esportazione delle merci europee in crescita e l'Europa, in particolar modo la Germania che registra i migliori record economici a livello continentale.

È opportuno perseguire una strategia di coordinamento fra i porti del Nord Adriatico (Venezia e Trieste, ma anche Capodistria Fiume e Ravenna) dato che – perseguendo autonome linee di sviluppo - si possono consolidare correnti di traffico adeguate a fare dell'area più settentrionale del bacino adriatico, una credibile porta di accesso ai mercati europei. L'ipotesi è confermata peraltro nel piano nazionale della logistica ove si afferma che i soli porti di Venezia e Trieste riuscirebbero nel medio periodo a raggiungere movimentazioni non competitive rispetto ai porti del Northern Range.

Si creerebbe, in tal modo, una situazione idonea a rendere conveniente l'alternativa adriatica per le grandi compagnie dello *shipping* mondiale, rafforzando la possibilità di conseguire gli obiettivi di consolidamento infrastrutturale previsti dall'Unione Europea nel definire la rete prioritaria TEN-T, peraltro in corso di revisione.

Può risultare conseguibile per la portualità dell'Alto Adriatico, il raggiungimento, in un arco di tempo pluriennale, di un traffico che, in linea orientativa, si può fissare in 8-10 milioni di Teu.

Si riuscirebbe, in tal modo, in una decina di anni, a controllare tra il 10 e il 20% del mercato europeo: una quota contendibile da una portualità alto adriatica che non intenda rinunciare a un proprio protagonismo sul mercato continentale.

I porti di Venezia, di Trieste, ma anche di Monfalcone se questo dovesse avviarsi a sviluppi importanti, condividono con Ravenna, Capodistria e Fiume (in un rapporto di competizione-cooperazione, oggi solo volontariamente autoregolato entro l'accordo NAPA, North Adriatic Port Association) un eccezionale vantaggio localizzativo: la collocazione mediterranea più settentrionale, e quindi più vicina ai mercati europei vecchi e nuovi, e la collocazione centrale rispetto alla relazione Germania, locomotiva d'Europa, ed Estremo Oriente (Cina e India), locomotiva del mondo.

Questo vantaggio geografico, opportunità irripetibile, può diventare un vantaggio economico solo se la portualità Alto Adriatica raggiunge una scala di operatività minima significativa rispetto al mercato europeo contendibile.

La soglia-obiettivo degli 8-10 milioni di TEU è quella minima per rendere conveniente allo shipping mondiale il servizio diretto (senza transhipment) Europa-Estremo Oriente.

Oggi, l'incapacità di operare a una scala adeguata di attività rende i porti mediterranei solo una tappa di solo transito per i traffici— soprattutto quelli da e per l'Estremo Oriente—che mantengono come destinazione finale europea i porti del Mar del Nord.

L'Alto Adriatico vince la sua scommessa solo se diventa l'origine/destinazione esclusiva dei propri traffici da/per oltre Suez e non più solo una tappa scomoda, raggiunta solo da servizi *feeder* che la collegano a pochi porti di *transhipment*, di traffici oceanici con origine/destinazione finale europea nel Mar del Nord; in tale sfida, la portualità alto adriatica può far valere il miglior transit time (un risparmio di non meno di cinque giorni di navigazione) e le migliori performance energetiche (minor consumo di carburante) e ambientali (minor emissione di CO<sub>2</sub>). E' quanto sta accadendo con il servizio diretto container AAX (Hyundai/Hanjin/Yang Min/UASC) che tocca Venezia, Trieste, Koper e ancor prima il servizio Maersk/CMA-CMG che tocca Koper, Trieste e Rijeka.

Ogni obiettivo inferiore –come quello perseguibile in uno solo dei cinque porti — nel caso più immediato solo a Monfalcone - Trieste invece che a Venezia, o viceversa - renderebbe per contro meno sostenibili i servizi diretti Estremo Oriente e Alto Adriatico e difficilmente conveniente anche ogni ingente investimento nelle infrastrutture portuali e logistiche in un solo scalo.

### **3.1.1 I porti dell'Alto Adriatico o vincono assieme o perdono assieme**

La soglia-obiettivo degli 8-10 milioni di TEU è quella necessaria per rispettare le attese europee—e rendere conveniente alla stessa l'investimento prioritario nelle reti infrastrutturali ferroviarie e stradali (Progetti prioritari 1, 6 e 23 TEN-T) di interesse italiano che acquistano un "valore aggiunto europeo" se diventano strumento per una più equilibrata alimentazione marittimo-portuale dal Sud dell'Europa stessa.

La tesi che i porti NAPA, tutti assieme e solo tutti assieme, possano costituire un'alternativa sostenibile ai porti del Mar del Nord è tesi che è stata fatta propria dai lavori preparatori della Commissione Europea alla revisione delle reti TEN-T in corso a Bruxelles e che sta ai governi italiano e sloveno continuare a difendere. Non è casuale il



co-finanziamento europeo al progetto ITS Napa (armonizzazione e coordinamento dei sistemi informatici dei cinque porti) e la valorizzazione nel rapporto NEA 2010 commissionato dalla Commissione Europea "TEN-t ports and their connections within the TEN-T", del sistema portuale nord adriatico tra gli hub principali europei.

Ma, quello che più conta, è l'evidente correlazione stabilita dalla Commissione europea tra la conferma dell'interesse "prioritario" comunitario per gli investimenti sul PP1 (valico del Brennero), PP6 (tratta Verona-Venezia-Trieste-Divaccia) e PP23 (estensione del corridoio da Vienna a Bologna via Tarvisio Udine Treviso-Venezia- Bologna /Trieste -Capodistria) e lo sviluppo portuale dell'Alto Adriatico, che questa "priorità" giustifica.

E' a questo che è connesso anche l'incoraggiamento UE a valutare un esperimento di coordinamento transnazionale (Italia, Slovenia e in previsione Croazia) dell'attività di regolazione della concorrenza tra gli scali alto adriatici per aumentare la competitività del sistema, cominciando da un graduale processo di armonizzazione delle regole oggi diverse perché dettate dalla legislazione di tre paesi.

Inoltre, gli scali adriatici dell'associazione NAPA, al fine di esprimere con ancora più forza il bisogno di cambiamenti radicali rispetto all'attuale assetto sia organizzativo sia infrastrutturale hanno sottoscritto il 22 marzo 2011 un Memorandum d'Intesa comune in cui promuovono le priorità strategiche in materia di connessioni ferroviarie con le reti trans-europee in corso di discussione a livello europeo.

Si tratta di un documento che sancisce il "supporto di tutti allo sviluppo di tutti" con particolare riferimento al potenziamento della rete ferroviaria interna e alla connessione fra i porti e la rete europea Ten-T per raggiungere le regioni a più alto potenziale di crescita: Nord Italia, regione alpina, Baviera, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria e regione balcanica.

L'associazione NAPA è quindi un'unione di indubbia utilità, ma che dovrà integrarsi in una più ampia aggregazione sistemica della logistica del Nord Est italiano, da immaginare connotata da ben più solidi legami strutturali e operativi.

Per quanto concerne nello specifico la portualità triestina, appare evidente che, alla luce dei dati disponibili, è quella che più ha sofferto le situazioni critiche degli ultimi anni; senza sottovalutare i benefici attesi dal perseguimento coordinato di obiettivi di comune interesse, si rende, tuttavia, indispensabile un'analisi serrata, mirata a evidenziare i motivi di un mancato sviluppo, che colloca i traffici attuali ben al di sotto delle effettive capacità infrastrutturali disponibili.

La crisi triestina non può, dunque, venir considerata a mera valenza congiunturale, ma ha innegabili connotazioni strutturali, sulle quali è urgente intervenire, per evitare un ulteriore scadimento e una non escludibile progressiva marginalizzazione.

### **3.1.2 Il porto di Trieste: dati**

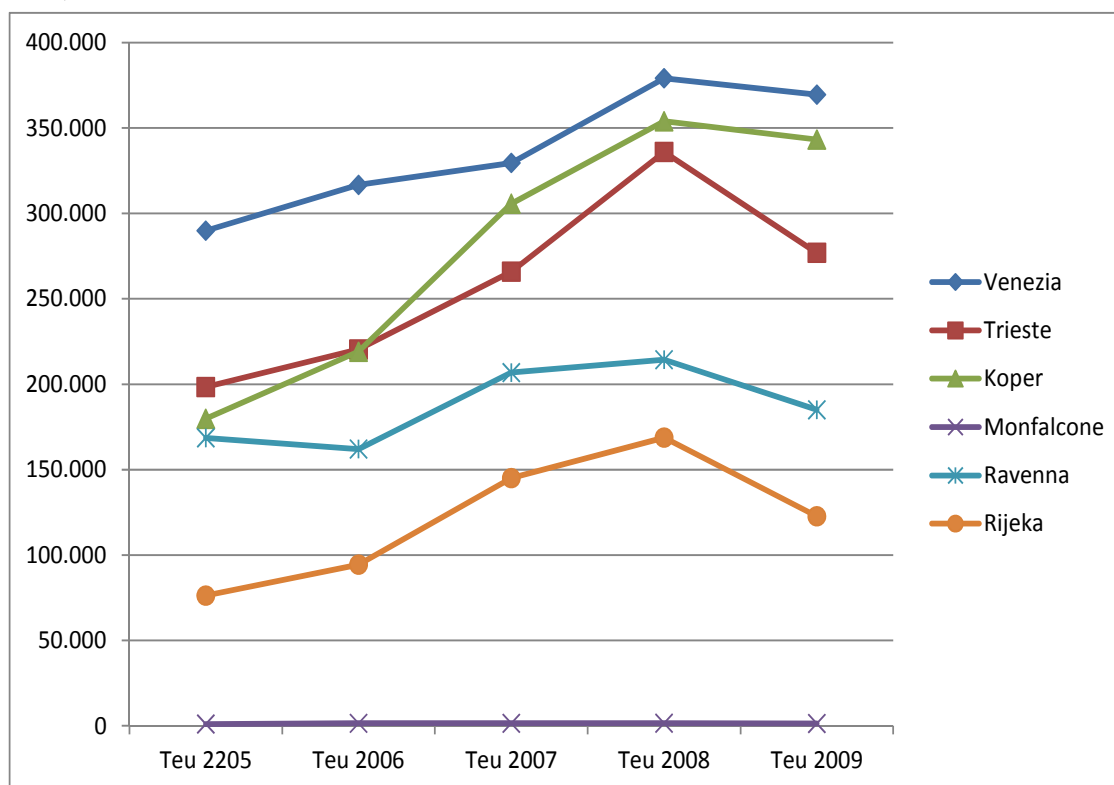
I dati relativi agli ultimi anni evidenziano che lo scalo triestino, relativamente al traffico containerizzati, si colloca al terzo posto nel contesto della portualità alto adriatica; si tratta di una posizione che segna un regresso per il porto che, alla fine del XX secolo, era di gran lunga, con riferimento ai container, il primo terminale adriatico.

**Tab. 1 – Movimentazione contenitori (TEU) nell’Alto Adriatico e nell’Alto Tirreno (2009 – 2005)**

	2009	2008	2007	2006	2005	2009 - 2008	2008 – 2007	2009 - 2005
N.								
Adriatico	1.298.735	1.453.564	1.254.368	1.013.886	913.885	-10,65%	15,88%	42,11%
Venezia	369.474	379.072	329.512	316.641	289.860	-2,53%	15,04%	27,47%
Koper	343.165	353.880	305.648	218.970	179.745	-3,03%	15,78%	90,92%
Trieste	276.957	335.943	265.863	220.310	198.319	-17,56%	26,36%	39,65%
Ravenna	185.022	214.324	206.786	162.052	168.588	-13,67%	3,65%	9,75%
Rijeka	122.700	168.761	145.040	94.390	76.258	-27,29%	16,35%	60,90%
Monfalcone	1.417	1.584	1.519	1.523	1.115	-10,54%	4,28%	27,09%
N. Tirreno	3.371.677	4.044.445	4.030.343	3.682.858	3.527.685	-16,63%	0,35%	-4,42%
Genova	1.533.627	1.766.605	1.855.026	1.657.113	1.624.964	-13,19%	-4,77%	-5,62%
La Spezia	1.046.000	1.246.139	1.187.040	1.136.664	1.024.455	-16,06%	4,98%	2,10%
Livorno	592.050	778.864	745.557	657.592	658.506	-23,99%	4,47%	-10,09%
Savona								
Vado	200.000	252.837	242.720	231.489	219.760	-20,90%	4,17%	-8,99%

Fonte: Elaborazione da Assoport, 2009; Autorità portuali; Porto di Amburgo

**Fig. 1 – Movimentazione contenitori (TEU) nei porti dell’Alto Adriatico (2009 – 2005)**



Fonte: Elaborazione da Assoport, 2009; Autorità portuali; Porto di Amburgo

Va osservato che nel corso del 2010, il porto di Capodistria ha realizzato una significativa performance, raggiungendo i 470 mila Teu, livello mai raggiunto da un porto adriatico.

Nel corso del 2011, si sta registrando un rilevante incremento del traffico containerizzato anche nello scalo triestino; quest'anno verranno sicuramente superati i 400.000 teu movimentati, quota mai in precedenza raggiunta dal terminale del Molo VII.

Nel solo mese di agosto sono stati movimentati oltre 40.000 container, cifra che rappresenta per il mese in questione un autentico record.

Si tratta di indicatori che debbono trovare conferma nei mesi futuri per poter parlare di autentica evoluzione tendenziale per lo scalo giuliano; peraltro, se coniughiamo tali dati con la performance registrata lo scorso anno dallo scalo capodistriano, possiamo ritenere di avere elementi sufficienti per affermare che la portualità dell'Alto Adriatico, nel suo complesso, è in grado di attrarre crescenti correnti di traffico, premessa questa, che è alla base dei progetti che sono stati presentati per il suo potenziamento.

### **3.1.3 I punti di forza**

Il porto di Trieste condivide con gli altri porti dell'Alto Adriatico (da Ravenna a Fiume) una collocazione da considerare ottimale nei confronti di vaste aree di mercato, ubicate nella pianura padana e al di là della barriera alpina.

Un ulteriore elemento di forza per lo scalo triestino è la presenza di fondali naturali di tutto rilievo (i migliori dell'Alto Adriatico) non necessitanti di specifici interventi per accogliere le grandi portacontainer; tale situazione fa del porto giuliano un riferimento naturale importante in vista del prevedibile aumento dimensionale delle navi destinate al trasporto di contenitori. Già oggi, in molte situazioni, per i servizi che fanno più toccate nell'Alto Adriatico, Trieste si configura come prima tappa per realizzare un alleggerimento che consenta successive soste in porti meno dotati dal punto di vista del pescaggio.

Un terzo punto di forza per Trieste, da considerare in proiezione futura strettamente collegato a Monfalcone, è la diretta connessione con la linea ferroviaria Pontebbana, che rappresenta la più diretta e conveniente tratta terminale del Corridoio Baltico; il vantaggio differenziale della Pontebbana, rispetto ad altre direttrici (ad esempio, il Brennero) è quello di essere oggi largamente sottoutilizzata, disponendo in tal modo di ampi margini di capacità da offrire.

Si tratta di una premessa essenziale per avviare qualsiasi progetto di potenziamento di un sistema portuale, ed è, indubbiamente, uno degli elementi che hanno indotto Unicredit e Maersk a presentare congiuntamente un progetto di sviluppo del sistema portuale Trieste-Monfalcone.

### **3.1.4 I punti di debolezza**

I punti di debolezza dello scalo triestino sono, per molti versi, simili a quelli di tutta la portualità italiana; la legge 84/94 ha migliorato la situazione per quel che riguarda l'apertura al mercato all'interno degli scali, ma poco ha fatto per quel che concerne l'apertura al mercato degli scali, in proiezione esterna.

Le molteplici versioni presentate per modificare la legge 84/94 affrontano solo marginalmente i reali problemi della portualità italiana e, anche se la bozza attualmente

definita dovesse venir approvata nel testo finale licenziato dalla Commissione, non creerebbero le premesse per ridare competitività al sistema portuale italiano in un contesto internazionale.

Si renderebbero, di conseguenza, necessari ben più significativi interventi, in grado di rendere effettivamente interessanti per il capitale privato gli investimenti nello sviluppo delle infrastrutture portuali; un discorso analogo potrebbe venir proposto per gli investimenti nelle ferrovie.

In termini specifici, lo scalo triestino soffre di carenza di spazi operativi che rendono difficile l'efficiente organizzazione del lavoro portuale; i costi operativi dello scalo risultano, di conseguenza, elevati, rispetto alla portualità concorrente, in particolare nei confronti di Capodistria e Fiume.

Altro punto di debolezza dello scalo è rappresentato dalla qualità dei servizi ferroviari, che andrebbero potenziati a supporto di un'azione di rilancio.

Ulteriore problema è rappresentato dall'inadeguata organizzazione dei servizi, non solo di quelli doganali, necessari nei porti per rendere fluido il transito delle merci; si tratta di un problema annoso, non solo triestino, che penalizza la portualità italiana nei confronti di quella straniera.

### **3.2 La riforma della legislazione portuale**

Le tendenze aggregative che si stanno manifestando a livello internazionale, non possono, peraltro, prescindere dalle difficoltà che emergono per i porti italiani nel continuo confronto tra il regime e le condizioni operative dei porti nazionali con quelli sloveni e croati. Ciò mette in evidenza con urgenza la necessità di porre mano alla riforma della legislazione portuale italiana per passare dall'introduzione della concorrenza nei porti alla concorrenza fra i porti.

Sono due i temi generali "assenti" dal dibattito in corso sulla legge di riforma che occorre fin d'ora richiamare all'attenzione di Governo e Parlamento.

Il primo tema generale è quello della definitiva applicazione del principio di autonomia finanziaria che consenta ai porti di disporre di un quadro di riferimento certo per le proprie scelte infrastrutturali.

Il principio che si verrebbe in questo modo ad applicare è quello per il quale ogni Autorità Portuale sarebbe messa in grado di rischiare in proprio, assieme ai propri concessionari e alle altre imprese autorizzate a operare in porto, soggetti coinvolti tanto più quanto più si dovesse ipotizzare che ogni investimento portuale – salvo, forse, quello in dighe e canali - vada realizzato solo in presenza di una quota obbligatoria di cofinanziamento privato.

Le Autorità Portuali rese finanziariamente autonome vedrebbero così sottoposto ogni investimento al doppio vaglio del successo del proprio porto - (nessun porto in crisi di traffico, e quindi di entrate, potrebbe distruggere ricchezza in investimenti di dubbia utilità) - e del parere concorde del co-finanziatore privato. Si instaurerebbe un meccanismo virtuoso di concorrenza tra porti, giocato tanto sull'efficienza comparata nel gestire i traffici quanto sulla capacità relativa di effettuare i migliori investimenti nel momento più opportuno.

Si realizzeranno così finalmente alcune condizioni di quella "concorrenza tra i porti" che la legge n. 84 del 1994 non ha saputo o voluto affrontare limitandosi a regolare e solo in parte la "concorrenza nei porti".

Ma se l'autonomia finanziaria innescherebbe meccanismi di concorrenza "tra i porti" – anche tra i porti italiani, e non solo tra i porti italiani e i porti stranieri -è evidente che essa postula che la "concorrenza tra i porti" si possa sviluppare anche su altri fronti, diversi da quello finanziario.

Il secondo tema generale "mancante", se non presente con indicazioni contraddittorie, è quello di una profonda revisione del coordinamento delle attività portuali.

Oggi, pur abbracciando l'intero cluster marittimo portuale, la legge 84/94 disciplina solo secondariamente gli aspetti "lato mare" della portualità.

Di fatto, nell'ambito dei così detti servizi resi "jure gestionis", servizi di interesse generale aventi una spiccata connotazione economica, l'Autorità portuale si occupa dei soli servizi resi in banchina, non potendo incidere anche sulla gestione dell'altra componente fondamentale del cluster marittimo-portuale, i servizi tecnico-nautici.

La riforma dell'84/94 non può prescindere dal concetto che il mercato portuale relativo ai servizi resi a terra è solo una parte del mercato portuale in senso ampio e che quindi risulta indissolubilmente connesso a esso.

Esiste poi un altro ambito che l'attuale legge non disciplina, e di cui neanche l'attuale proposta di riforma tiene conto: quello del coordinamento dei servizi e attività portuali in senso proprio con i servizi di interesse generale che vengono resi in ambito portuale dalle istituzioni statali (servizi resi "jure imperii") e che incidono sui tempi di inoltro delle merci, uno degli indicatori più importanti per misurare l'efficienza dei porti.

La legge pur riconoscendo alle Autorità Portuali un potere di coordinamento delle attività svolte dalle Pubbliche Amministrazioni, non le dota di alcuno strumento effettivo al riguardo, lasciando di fatto che le singole istituzioni svolgano le proprie attività di istituto singolarmente, senza alcun soggetto che ne armonizzi l'operato.

A tal fine è necessario che l'istituzione responsabile della gestione economica del Porto, ossia l'Autorità Portuale, organizzi e regoli i rapporti tra le singole istituzioni e i soggetti portuali per ridurre o eliminare conflitti, contraddizioni, disarmonie, interventi inutilmente duplicativi e quindi dispersivi e antieconomici, facendosi magari essa stessa carico delle carenze organiche degli uffici.

## **4. Le Infrastrutture di trasporto e connessione**

### **4.1 Le infrastrutture di rete**

Qualsiasi sistema portuale, per poter funzionare adeguatamente, deve disporre di un buon sistema di infrastrutture di rete. Sotto il profilo autostradale, la dotazione infrastrutturale dell'area triveneta, può considerarsi buona.

Hanno preso avvio, in effetti, con qualche difficoltà di ordine finanziario, i lavori per la realizzazione della terza corsia sulla tratta Mestre-Trieste, lavori che, nelle intenzioni delle due Regioni interessate, dovranno procedere a ritmi serrati, al fine di accorciare i tempi realizzativi. Nell'arco di 4/5 anni, la Piattaforma Logistica del Nord Est disporrà, quindi, di un sistema autostradale ben strutturato, in grado di soddisfare la mobilità interna di persone e merci, e dotato, altresì, di ottimi collegamenti con la rete interna e con quella internazionale.

Per quanto concerne la situazione della rete ferroviaria del Nord Est, essa risulta, per vari motivi, carente, e i limiti sono di ordine infrastrutturale, ma anche gestionale. Per soddisfare un auspicabile, e possibile, sviluppo dei traffici, in particolare di quelli portuali, si rendono necessari, nel breve periodo, interventi idonei ad accrescere la potenzialità della rete.

Diversa appare la situazione ferroviaria nel lungo periodo, in particolare se si ipotizza un sistema portuale dell'Alto Adriatico, capace di movimentare, sul solo versante italiano 5/6 milioni di container.

In questa prospettiva, va rilevato che la sola direttrice del Triveneto oggi sottoutilizzata, è la linea Pontebbana, che potrebbe far fronte a significativi incrementi di traffico. Il traffico ferroviario convogliato sulla Pontebbana, incontrerebbe, peraltro, taluni colli di bottiglia in Austria, in particolare nel Semmelring e nel Kora—Alm, relativamente ai quali sono previsti interventi di adeguamento sostenuti anche in sede europea.

La Pontebbana dovrebbe costituire la parte terminale, verso l'Adriatico, del Corridoio Baltico. A tale riguardo, è necessario seguire con particolare attenzione il processo decisionale da cui deve scaturire la scelta degli scali dell'Alto Adriatico, da configurare quali terminali del Corridoio in questione. E' di tutta evidenza che il sistema portuale formato da Venezia e Trieste, con la prosecuzione verso Ravenna, deve rappresentare il riferimento puntuale ineludibile per la terminalizzazione adriatica del Corridoio.

Differente si presenta la situazione per quel che concerne la direttrice del Brennero, la cui capacità è oggi saturata e che potrà modificarsi solo al completamento del traforo del tunnel omonimo in corso, ed anche di quella verso Slovenia, Ungheria e Ucraina (Corridoio 5), che non crea problemi solo perché il livello del traffico che attualmente la riguarda è molto modesto.

Per consistenti sviluppi dei traffici adriatici, appare, dunque, necessario realizzare la nuova ferrovia del Brennero, che prevede la costruzione di una galleria di base, e la tratta Venezia-Trieste-Lubiana del Corridoio 5, opera quest'ultima essenziale per allargare a ovest il mercato del porto di Trieste e cruciale in proiezione futura per aprire a tutti gli scali del Nord Adriatico i mercati balcanici.

Problemi da risolvere, invece, in tempi brevi, sono quelli legati alla gestione dei servizi ferroviari che, nella loro configurazione attuale non si presenta idonea a sostenere adeguatamente, operazioni tese al rilancio della logistica del Nord Est.

La situazione critica non è riferibile alla sola area orientale del Paese, ma riguarda l'intero territorio italiano ed è legata a precisi orientamenti dell'azienda ferroviaria che

intende, a fini di bilancio, eliminare le attività legate al cargo che non risultano remunerative.

Le soluzioni praticabili per questo problema, sono legate a un'effettiva apertura del mercato ferroviario, secondo le direttive comunitarie, fin qui applicate in termini più formali che sostanziali.

## **4.2 Le ferrovie regionali**

In molte regioni del nostro Paese, per dare soluzione ai problemi creati dal disimpegno dell'azienda ferroviaria, sono state costituite imprese ferroviarie a carattere regionale, con obiettivi e caratteristiche sostanzialmente comuni.

Uno dei compiti prioritari riguarda il trasporto di passeggeri, con particolare attenzione ai problemi dei pendolari, comparto che le Ferrovie non considerano interessante, in quanto scarsamente remunerativo.

A seguito del progressivo disimpegno dell'azienda ferroviaria, anche dalle attività legate al cargo, nelle aree in cui non si realizzano livelli di traffico idonei a renderle remunerative, le ferrovie regionali si occupano anche di funzioni e attività legate al trasporto delle merci.

Molto spesso le ferrovie regionali, sollecitate a farsi carico di impegni particolarmente onerosi, riferibili al trasporto di merci e passeggeri, sono prive di idonea strutturazione e di effettiva attitudine operativa.

Nella Piattaforma del Nord Est vi sono aziende ferroviarie attive che, in una logica di integrazione delle attività della logistica, potrebbero realizzare proficue convergenze, in vista della realizzazione di una più solida azienda, idonea a configurarsi come interlocutore credibile, a livello nazionale e internazionale.

A tale azienda potrebbe, in particolare, venir attribuito il compito delicato e importante, di gestire le operazioni legate all'esecuzione dell'"ultimo miglio" di connessione alla rete Transeuropea di Trasporto.

## **4.3 I terminali retroportuali**

Un tema da affrontare concerne la funzione delle aree retroportuali, e la loro concreta possibilità di svolgere una funzione significativa, in un'operazione di sviluppo delle potenzialità logistiche del Nord Est.

Va detto che negli ambiti portuali, in particolare a Venezia, vi sono aree idonee a sostenere un progetto di sviluppo dei traffici portuali.

Sotto questo profilo, Trieste appare meno dotata, ma le aree che risultano scarse in prossimità dello scalo triestino, appaiono ampiamente disponibili a Monfalcone, porto che è improprio considerare, soprattutto in chiave prospettica, secondo logiche differenziate da Trieste.

Sono, comunque, molteplici i terminali interni operanti nel Triveneto e sono, in particolare quelli di ubicati in Veneto, connotati da caratteristiche operative molto avanzate.

Gli Interporti di Verona e Padova, risultano, ad esempio, adeguatamente utilizzati, e rispondenti a corretti criteri operativi, per quel che concerne l'intermodalità e la logistica.

Anche l'Interporto di Trento svolge un ruolo concreto e significativo a vantaggio dei traffici gravitanti sul Brennero.

Diversa è la situazione delle infrastrutture puntuali del Friuli Venezia Giulia che, in alcuni casi, sono state condizionate nello svolgimento della loro attività da eventi esterni, ad esempio, l'ampliarsi dell'Unione Europea.

E' il caso degli Autoporti di Confine di Ferneti (Trieste) e Gorizia, sorti in maniera specifica per la razionalizzazione delle operazioni di transito alla frontiera.

Non è prevedibile considerati i volumi del traffico attuale, che, nel breve periodo, le infrastrutture in questione possano svolgere significative attività a supporto dei traffici portuali.

Potenzialità, al momento inespresse ha lo Scalo di Cervignano, realizzato sia per risolvere problemi di natura ferroviaria, che per svolgere funzioni retroportuali nei confronti dei porti della regione Friuli Venezia Giulia.

Il mancato sviluppo dei traffici del porto di Trieste, ha inciso negativamente sulla concreta possibilità dello Scalo di Cervignano di svolgere un'autentica funzione retroportuale ed ha, altresì, condizionato l'espletamento della funzione squisitamente ferroviaria.

Vi è, al momento, un raccordo funzionale dello Scalo con Porto Nogaro, e più contenute interazioni con gli altri due terminali portuali della Regione.

Un ruolo significativo potrà svolgere, in proiezione futura, il Centro Merci-Interporto di Pordenone, nel momento in cui, grazie al potenziamento della sua dotazione ferroviaria, potrà operare in termini più concreti per sviluppare la funzione intermodale.

Gioca a favore di questo Interporto il fatto di essere collocato sulla tratta Sacile-Gemona, parte integrante della linea che congiunge il Veneto alla Pontebbana che, come è già stato rilevato, dovrebbe essere parte del Corridoio Baltico.

In linea generale, comunque, sarà necessario analizzare le differenti situazioni, cercando di individuare funzioni e ruoli, idonei a dare equilibrio finanziario autonomo alle infrastrutture retroportuali del Friuli Venezia Giulia.

Un quesito che ci si deve porre riguarda le relazioni che debbono stabilirsi tra infrastrutture puntuali e lineari, nell'ambito della Piattaforma Logistica del Nord Est.

Si tratta, in sostanza, di definire le connessioni funzionali e gestionali che debbono instaurarsi tra sistema portuale, infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie) e aree retroportuali.

Risulta evidente, dai riscontri che sono stati premessi a questa relazione, che la situazione attuale, caratterizzata da accentuata frammentazione decisionale e operativa, non appare idonea a rendere il nostro sistema logistico competitivo a livello internazionale.

#### **4.4 Dalle Società di Corridoio alle “società di piattaforma”**

Qualche tentativo di realizzare una più stretta connessione infrastrutturale è stato ipotizzato, e in alcuni casi, realizzato, utilizzando le cosiddette “Società di Corridoio”, deputate a creare a una gestione coordinata e coerente delle infrastrutture operanti in una determinata area.

Si tratta di operazioni non facili nel contesto italiano, che hanno, in effetti, suscitato non poche critiche e opposizioni, e che risultano, a tutt'oggi, presenti più a livello di “ipotesi di lavoro” che in termini di opzioni concrete. Il principale problema riguarda i rapporti



tra gestione delle infrastrutture –che deve essere garantita a una pluralità di clienti—e gestione dei servizi che devono essere forniti in forma concorrenziale, anche per sfruttare al meglio gli investimenti infrastrutturali.

## **5. Le infrastrutture portuali a servizio di Trieste e del Friuli Venezia Giulia**

### **5.1 I progetti**

Nel contesto sommariamente delineato, vanno presi in considerazione i progetti già definiti, e quelli ipotizzabili, per il sistema logistico dell'area triveneta.

I progetti più rilevanti, e altresì più dibattuti, si riferiscono al traffico containerizzato, relativamente al quale, nel corso del 2010, ne sono stati presentati due, riferibili a Trieste/Monfalcone e Venezia.

Si tratta di progetti ambiziosi e interessanti, in grado di modificare radicalmente, ove portati a realizzazione, la situazione della portualità italiana dell'Alto Adriatico.

Le due ipotesi progettuali, analoghe nei presupposti e diverse nella concezione operativa, puntano a costituire nell'area triveneta un'offerta di banchina, in grado di movimentare, a regime, non meno di 5 milioni di Teu. L'integrazione dei due progetti – coerente con lo sviluppo dell'intero sistema portuale del Nord Adriatico sopra indicato— fornirebbe un arricchimento della base portuale di un progetto logistico che, dal punto di vista infrastrutturale, dovrebbe/potrebbe comprendere il coordinamento con la realizzazione e la gestione di adeguate infrastrutture ferroviarie in quella che diventerebbe una sorta di “società di piattaforma logistica” a servizio della porta adriatica del corridoio (europeo) adriatico-baltico.

#### **5.1.1 Il progetto per Trieste**

I progetti di potenziamento previsti per il porto di Trieste sono molteplici e prendono spunto dalla presa d'atto dei suoi attuali limiti strutturali.

Tali limiti riguardano in particolare il traffico Ro-Ro, sviluppatosi notevolmente negli ultimi anni, che gravita su strutture e spazi assolutamente inadeguati.

Si è cercato di porvi rimedio, sfruttando al meglio gli spazi esistenti e cercando di acquisire, in qualità di area retro-portuale, l'Autoporto di Ferneti.

Si rendono, comunque, necessarie soluzioni più incisive e radicali, che si possono conseguire attraverso la realizzazione di un nuovo terminal. Di questa nuova infrastruttura è, in effetti, prevista la costruzione nel Canale Navigabile, ubicato nella Zona Industriale triestina; realizzando un non difficile collegamento con la grande viabilità triestina e, attraverso questa, con il sistema autostradale, si conseguirebbe un indubbio salto di qualità nell'assetto organizzativo dello scalo, con positivi effetti su tutte le componenti di traffico.

Nel Porto Nuovo si aprirebbero, in tal modo, spazi aggiuntivi per lo sviluppo dei traffici containerizzati, indispensabili in vista dell'ampliamento (allungamento o allargamento) del Molo VII

Si potrebbe, altresì, realizzare una più razionale sistemazione del servizio ferroviario, necessario per garantire un adeguato supporto a un traffico containerizzati che si collochi al di sopra dei 600/700 mila Teu.

Tra gli obiettivi dello scalo triestino vi è la realizzazione della cosiddetta “piattaforma logistica”, che dovrebbe configurarsi come terminale multipurpose, moderno ed efficiente.

Tale piattaforma, presentata come priorità assoluta per il porto triestino, non ha a tutt’oggi (settembre 2011) conseguito il finanziamento CIPE, più volte assicurato a livello politico.

In proiezione futura (15/20 anni) la piattaforma logistica dovrebbe costituire la base cui agganciare il Molo VIII, previsto anche dal Progetto Unicredit, che dovrebbe portare negli anni ’30 del XXI secolo, la capacità dello scalo triestino, in termini di container movimentabili, oltre i 3 milioni di Teu.

Tale obiettivo presuppone, comunque, la realizzazione del Corridoio 5, tenendo presente che il sistema ferroviario attualmente disponibile, anche con i previsti non sostanziali miglioramenti, non potrebbe supportare un traffico superiore a 1/1,2 milioni di Teu.

Comunque, parlando del trasporto ferroviario, non ci si può limitare al solo aspetto infrastrutturale, ma si deve tener conto, anche, in termini assolutamente paritetici, dell’assetto organizzativo del servizio; è quindi necessaria la presenza di aziende dinamiche ed efficienti, decisamente impegnate nell’espletamento di servizi cargo.

La presenza di un’impresa ferroviaria con tali caratteristiche viene, peraltro, prevista nel Progetto Unicredit che, oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali, prevedeva anche, in termini prioritari, l’adeguamento dei servizi ferroviari.

Il progetto in questione, peraltro, vedeva la contestuale realizzazione degli interventi nel porto triestino, con la costruzione di un nuovo terminale per contenitori, con una capacità massima di 2 milioni di Teu, nel porto di Monfalcone. L’obiettivo dichiarato è quello di realizzare, alla radice del Corridoio Baltico, un sistema portuale in grado di raggiungere, in un arco temporale di 4/5 anni, una capacità (tra Trieste e Monfalcone) di 3 milioni di Teu; nel porto di Monfalcone vi sarebbe la possibilità di realizzare una moderna stazione ferroviaria, con binari fino a 750 metri.

Il problema più rilevante per realizzare il terminale monfalconese, riguarda gli scavi da effettuare per portare il canale di accesso da 11,5 a 16,5 metri: è un’operazione che prevede lo spostamento di circa 9 milioni di m<sup>3</sup> di materiale che, secondo gli accurati studi effettuati, dovrebbe trovare collocazione nelle aree di colmata e negli spazi disponibili nel porto commerciale e in quello industriale di Monfalcone.

Naturalmente, in proiezione futura, Trieste e Monfalcone sono destinati a configurarsi come elementi di un sistema unitario, gestito da un’Autorità che coordini l’attività di tutta la portualità del FVG, ricomprendendovi, quindi anche Porto Nogaro.

La realizzazione di un sistema portuale regionale, integrato ed efficiente, rappresenta per il Friuli Venezia Giulia un obiettivo primario, in grado di segnare una svolta negli equilibri economici complessivi dell’intera area.

Si può ritenere che entrambi i progetti, quello per Trieste e quello per Venezia, siano sostenibili e, tra loro, necessari per l’aumento di almeno un ordine di grandezza nell’operatività portuale dell’Alto Adriatico.

Non sono facili da realizzare, in quanto necessitano del contestuale verificarsi di molteplici situazioni favorevoli. Per quanto concerne il progetto Trieste/Monfalcone, esso è legato al supporto da ricevere dalla mano pubblica, per integrare e completare le operazioni di project financing.

Altrettanto importante può risultare il contributo di primarie compagnie di navigazione, in grado di orientare adeguate correnti di traffico sui terminali altoadriatici, idonee a dare coerenza alle operazioni di progettazione finanziaria. E' peraltro da evitare il pericolo che le primarie compagnie tendano a "chiudere" il mercato, limitando l'accesso alle infrastrutture portuali e retro portuali di potenziali concorrenti. Il sistema portuale alto Adriatico ha tutto da guadagnare dalla più ampia apertura a tutto lo *shipping* e a tutti i vettori ferroviari.

Per l'attuazione dei progetti prospettati con riferimento alla portualità dell'Alto Adriatico, si rende altresì necessaria, infatti, la collaborazione di chi gestisce le infrastrutture lineari, in particolare quelle ferroviarie, indispensabili per ipotizzare di realizzare terminal di rilevanti dimensioni.

Gli orientamenti vigenti, destinati a consolidarsi in un prossimo futuro, richiedono l'utilizzo prioritario della modalità ferroviaria e dell'intermodalità, a supporto delle attività portuali, per motivazioni di natura economica e ambientale.

### **5.1.2 Le reazioni della portualità italiana**

L'ipotesi di realizzare nel Nord Est operazioni in grado di alterare i difficili equilibri di una portualità nazionale, comunque perdente nei confronti della concorrenza internazionale, ha suscitato reazioni in varie parti del Paese.

La portualità del sud contesta operazioni tendenti a favorire l'instradamento dei traffici verso nord, operazioni che verrebbero a danneggiare i porti di *transshipment*, ubicati nell'Italia Meridionale.

Tale posizione è errata per due motivazioni: in primo luogo, in quanto i porti del triveneto sarebbero destinati ad attrarre prevalentemente traffici, attualmente attestati sul Northern Range.

In seconda istanza, va osservato che i nostri porti meridionali devono temere maggiormente la concorrenza degli scali emergenti del Nord Africa, ben più agguerrita di quella, a dire il vero piuttosto blanda, che possono esprimere gli scali del Nord Italia. Nell'attesa del concretizzarsi delle intese, idonee a dare l'avvio al Progetto per lo sviluppo della portualità di Trieste e Monfalcone, ha preso consistenza un'ipotesi di sviluppo che punterebbe sulla realizzazione di un terminale a Capodistria, avente per protagonisti Unicredit e Maersk.

Il progetto prevedrebbe, anche, la realizzazione del collegamento ferroviario tra Capodistria e Divaccia, necessario per sostenere l'espansione del traffico portuale.

Non verrebbe meno l'ipotesi relativa al potenziamento del Molo VII di Trieste, mentre per Monfalcone sarebbe prevista la realizzazione di una banchina di dimensioni più ridotte, da qualificare come Terminal Multipurpose.

### **5.2 Altre opportunità per lo sviluppo dei traffici**

I progetti citati mirano a valorizzare una funzione del Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, quale hub per i grandi traffici containerizzati.

Non si può, peraltro, dimenticare che, essendovi in Mediterraneo grandi porti di *transshipment*, alcune correnti di traffico potrebbero attivarsi secondo la logica *feeder*.

Il sistema, nella sua articolazione complessiva, potrebbe proporsi adeguatamente anche per tali flussi, impiegando, eventualmente, scali minori. Come afferma Sergio Bologna, noto studioso di problemi logistici e portuali, “non si vive di soli container”.

E', in effetti, necessario tener conto anche degli altri comparti del traffico merci, in particolare di quello di cabotaggio, con specifico riferimento alle cosiddette "Autostrade del Mare".

Si tratta di un comparto in cui i porti di Venezia e Trieste risultano attivamente impegnati, che è peraltro suscettibile di notevoli sviluppi, essendo l'Adriatico ben lontano dai livelli di traffico raggiunti in Tirreno.

Le Autostrade del Mare, che rispondono a una logica che intende valorizzare l'intermodalità, rappresentano uno dei temi su cui maggiormente si è impegnata l'Unione Europea, nella definizione della sua politica dei trasporti.

L'utilizzo di servizi Ro-Ro ha, in effetti, la possibilità di estendersi fortemente nel Mediterraneo, anche tenendo conto dello sviluppo economico di molti paesi che gravitano sul bacino. In tal senso sembra utile sostenere la necessità di "allargare" il concetto di Autostrada del Mare anche a Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, ma non sono membri dell'Unione Europea.

Non solo per completezza espositiva, è opportuno tener conto anche dei flussi di traffico legati alle rinfuse, liquide e solide.

Vi è adeguata disponibilità di terminali per i prodotti petroliferi, mentre risulta, forse, potenziabile la dotazione di quelli destinati alle rinfuse solide.

Tal esigenza, ove dovesse concretamente manifestarsi, potrebbe trovare risposta, grazie al recupero di talune aree industriali, dismesse o in corso di dismissione.

Legate agli ambiti portuali sono, da tempo, le risposte da dare alle problematiche energetiche.

Acquisita la fase dei grandi terminali petroliferi, i porti appaiono naturale ubicazione per gli impianti di rigassificazione, terminali delle grandi navi metaniere.

E' un problema attualmente sul tappeto nell'area triestina, sul quale è in atto un serrato dibattito, di cui sono protagonisti, su posizioni, ovviamente, contrapposte, istituzioni e movimenti ambientalisti, che trovano, peraltro, ampio credito in buona parte della popolazione interessata dalla realizzazione del progetto.

Va, a conclusione di questa schematica rassegna, ricordato il traffico crocieristico, che ha in Venezia uno dei terminali più ambiti e frequentati.

Trieste ha registrato in questo settore, mai particolarmente florido, una consistente flessione, che ha portato il suo terminale a perdere posizioni, anche a vantaggio della vicina Capodistria.

Buone prospettive dovrebbero aprirsi per lo scalo triestino, a seguito dell'aggiudicazione della concessione relativa al Terminale Passeggeri a un'associazione di imprese di cui fanno parte primarie compagnie di navigazione, operanti in questo specifico comparto.

Per conseguire tali risultati va dato impulso al piano di profonda revisione, rinnovamento e ampliamento delle strutture elaborato dall'Autorità Portuale di Trieste che è indirizzato principalmente al potenziamento di cinque funzioni:

- a) Realizzazione di un moderno terminal general cargo dotato di oltre 35 ha di piazzale, magazzini e accosti per navi di dimensioni medio-grandi. Il progetto prevede anche la possibilità d'integrazione/unione dei moli V e VI.

- b) Ampliamento del Molo VII, terminale dedicato ai contenitori. Con la previsione del raddoppio del terminal (attuabile in due fasi) la capacità del molo verrà raddoppiata fino ad 1 milione di TEU.
- c) Costruzione del nuovo Molo VIII, opera di punta del nuovo assetto del porto, che amplierà ulteriormente l'offerta complessiva nel comparto dei contenitori. L'estensione di oltre 90 ha e gli alti fondali (fino a 18 metri di pescaggio) ne fanno una delle strutture portuali tra le più interessanti del Sud-Europa, in grado di ospitare le grandi navi delle ultime generazioni.
- d) Realizzazione di un nuovo terminal Ro/Ro nella parte sud del porto, che consentirà di accogliere oltre quattro grandi navi Ro/Ro contemporaneamente e che sarà dotato di ampi piazzali per la sosta dei veicoli, oltre che ottimi raccordi ferroviari e stradali.
- e) Potenziamento del terminal passeggeri attraverso l'ampliamento del molo a esso dedicato, che permetterà di ormeggiare le moderne grandi navi di lunghezza superiore ai 300 metri e l'ammodernamento delle strutture ricettive della Stazione Marittima passeggeri.

### **5.2.1 Le questioni prioritarie**

Sia in una logica complessiva (inglobante l'intero arco alto adriatico) sia in un'ottica limitata alla sola Regione Friuli Venezia Giulia, appare necessario accelerare la realizzazione di progetti che siano in grado di accrescere la capacità del sistema infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia.

In assenza di risorse pubbliche da destinare a tale operazione, non si può che preveder il ricorso, in termini ampi e convinti, al capitale privato, attraverso la finanza di progetto.

A tal fine si rendono indispensabili regole certe che diano ai privati investitori le garanzie di cui necessitano per poter destinare alle operazioni in questione risorse rilevanti.

Con riferimento al Progetto Unicredit, che possiamo ritenere per certi versi emblematico, era stato previsto in sede di sua presentazione al Ministero degli Esteri, nel dicembre del 2010, che venisse realizzata un'Intesa Stato-Regione FVG, che fungesse da quadro di riferimento certo e affidabile per consentire la realizzazione di un'operazione obiettivamente non facile. Tale intesa, che avrebbe dovuto venir realizzata entro la fine del 2010 è, nei fatti, accantonata, pregiudicando, in tal modo, la possibilità di dare attuazione a un progetto di grande rilevanza.

La Regione FVG ritiene possibile ovviare a tale situazione attraverso l'approvazione di una Legge Regionale, che definisca il quadro entro cui realizzare il potenziamento della portualità regionale, con specifica attenzione alla possibilità di incentivare e tutelare i privati investitori.

E' da ritenere che l'approvazione di tale Legge, prevista per il prossimo mese di ottobre, rappresenti una priorità per le possibilità che, grazie a essa, sia dischiuderebbero per l'intero sistema regionale dei trasporti e della logistica.

A tali linee guida sembra opportuno affiancare anche la realizzazione del progetto di Piattaforma logistica in area portuale compresa tra lo scalo legnami e l'ex-italsider e le conseguenti opere di collegamento.

La piattaforma in progetto si sviluppa su un'area di circa 247.000 m<sup>2</sup> che deve essere bonificata (sorge su un Sito di Interesse Nazionale inquinato) e prevede la realizzazione di 140000 m<sup>2</sup> fra nuove banchine, un terminal ferroviario e nuovi edifici tra cui un magazzino a temperatura ambiente, un magazzino frigorifero, aree dedicate al deposito container, palazzina uffici, parcheggi e autolavaggio, viabilità interna e bypass esterno. Allo scopo è prevista la progettazione dell'intero sistema di urbanizzazioni tra cui rete di drenaggio acque meteoriche, rete fogna nera, rete antincendio, rete acquedottistica e sottoservizi elettrici, telefonici e gas. La piattaforma logistica richiede 6/7 anni per la realizzazione, il costo è di 335 milioni di euro e a essa si innesterebbe il Molo VIII.

## **6. Considerazioni conclusive**

E' opportuno cercare di condensare in brevi note conclusive, gli elementi più significativi di una relazione che non può non risentire di andamenti ondivaghi e contraddittori nella definizione delle politiche nazionali e regionali di contesto riguardanti l'assetto logistico della Piattaforma del Nord Est.

E' opportuno approfondire le effettive possibilità di operare per la realizzazione di una Piattaforma del Nord Est, inglobante l'intero sistema infrastrutturale e logistico dell'area triveneta.

Le motivazioni che inducono a ricercare forme di progressiva aggregazione nell'area in questione, derivano, soprattutto, dalla scarsa competitività che, nelle condizioni attuali, il sistema riesce a esprimere.

Elemento nodale di un processo aggregativo è il Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, da realizzare, sul lato italiano, intorno ai porti di Ravenna, Venezia e Trieste, integrando l'attività dei porti minori.

E' un'operazione da avviare con gradualità, ma tempestivamente, partendo dall'individuazione di obiettivi comuni, legati allo sviluppo complessivo dei traffici.

Sullo sfondo può esservi la realizzazione di un'unica Autorità Portuale dell'Alto Adriatico, obiettivo al cui raggiungimento si frappongono, oggi, molti ostacoli, legati alla normativa vigente e a logiche campanilistiche, difficili da sradicare.

Tra gli obiettivi comuni da perseguire vi è, indubbiamente, il rafforzamento del sistema delle infrastrutture lineari, in particolare di quelle ferroviarie. Su due direttrici - il Corridoio V e il Corridoio Adriatico-Baltico - gli interessi del Veneto e del Friuli Venezia Giulia sono assolutamente coincidenti, ragion per cui la controversa evoluzione progettuale delle infrastrutture in questione e, in seguito, la fase della loro realizzazione, vanno seguiti con grande attenzione, sollecitando un deciso e convergente impegno politico a sostegno di tali operazioni.

Un cenno particolare, va fatto al Corridoio Adriatico-Baltico che non può avere il terminale Adriatico nel solo porto di Capodistria.

Una decisione di questo tipo, al di là della sua incongruenza tecnica, poiché escluderebbe dai collegamenti con il Nord Europa una delle regioni più ricche del continente, va contrastata con estremo vigore, poiché, ove confermata, rappresenterebbe un declassamento dell'intero Sistema Portuale Alto Adriatico.

Un'improbabile limitazione del Corridoio sulla sola tratta Graz-Maribor-Lubiana-Capodistria ridurrebbe, di fatto, la portualità Alto-Adriatica alla sola portualità slovena di Capodistria.

Peraltro, anche per il Porto di Capodistria si tratterebbe di una vittoria di Pirro, poiché il suo sviluppo non può prescindere dai suoi evidenti limiti strutturali.

I porti italiani dell'Alto Adriatico, da Trieste a Ravenna, vanno, dunque considerati, a tutti gli effetti, come terminali del Corridoio Baltico.

Un fattore positivo per intervenire su tale orientamento deriva dalla procedura in corso. Gli orientamenti positivi emersi scaturiscono dai i contatti bilaterali tra Commissione europea e Stati Membri e, soprattutto, sono contenuti nella prima larga definizione della rete TEN-T essenziale (core TEN-T network) abbozzata dalla Commissione europea in sede di presentazione del suo bilancio pluriennale 2014-20.

Nell'ambito della decisione del budget comunitario per il periodo 2014-2020, la Commissione europea ha, infatti, proposto agli Stati Membri e al Parlamento Europeo di finanziare la creazione di un fondo delle infrastrutture (denominato Connecting Europe) di circa 40 miliardi di euro. In questo ambito è stata individuata una lista preliminare di progetti e corridoi della rete essenziale di trasporto europea in cui è stato inserito il corridoio Adriatico Baltico anche nel suo sfiocco dal Tarvisio verso Udine-Trieste e verso Udine-Venezia-Bologna-Ravenna.

La proposta formale di revisione della rete TEN-T verrà comunque formulata in autunno 2011 quando verrà avviato il confronto fra Parlamento Europeo e Consiglio per assumere una decisione e definire le linee guida per la realizzazione delle reti Transeuropee di trasporto ragionevolmente entro la fine dell'anno se non all'inizio del 2012.

## **6.1 Le società di corridoio o il Coordinamento di piattaforma logistica**

Un aspetto su cui soffermare di nuovo l'attenzione è rappresentato dai problemi gestionali che, operando in termini di integrazione, si verrebbero a determinare.

Un recupero di efficienza si realizza, in effetti, favorendo l'integrazione dell'intero sistema infrastrutturale. L'attività dei porti, non adeguatamente supportata dalle infrastrutture lineari e, eventualmente da quelle puntuali interne, rischia di essere fortemente penalizzata.

La soluzione offerta dalle cosiddette Società di Corridoio può risultare una strada praticabile, ma in questo caso sembrano essere preferibile altre soluzioni per il perseguimento di un obiettivo aggregativo che deve tenere in questo caso conto dell'Integrazione dell'intero sistema portuale Alto Adriatico.

Non essendovi la possibilità per l'Alto Adriatico di individuare un solo terminale portuale in grado di competere con i principali porti europei nella gestione di rilevanti flussi di traffico per le ragioni ricordate in questo documento, sembra pertanto preferibile affidare a un c.d. "Coordinatore di corridoio" il coordinamento e ogni altra misura atta a favorire la rapida realizzazione dell'infrastruttura. Il modello potrebbe essere quello della Brenner Corridor Platform perché potrebbe rispondere da un lato alla necessità di coinvolgere tutti i soggetti che partecipano alla realizzazione del corridoio e aumenta il consenso al progetto mettendo insieme tutti i soggetti che hanno diritto a esprimersi in merito.

Per la realizzazione delle opere necessarie per potenziare il sistema infrastrutturale e logistico del nostro Paese, si deve, comunque partire da un dato certo, rappresentato dalla carenza di risorse pubbliche da destinare a tale operazione, peraltro, ormai improcrastinabile.

La situazione di sostanziale stagnazione si protrae da parecchi anni e non sembra destinata a risolversi positivamente, nel breve periodo.

Ci si deve, di conseguenza, adattare a ricercare altrove le risorse che Stato e Regioni non saranno in grado di erogare nel futuro, limitando le richieste da formulare alle istituzioni pubbliche a pochi, mirati interventi, da destinare a opere delle quali, comunque, esse dovrebbero farsi carico.

## **6.2 Le Public Private Partnership**

La carenza di risorse pubbliche definisce come strada obbligata l'individuazione di forme alternative di finanziamento delle opere infrastrutturali.

Gli investimenti privati non sono mancati nel settore autostradale e, in termini più contenuti, in quello aeroportuale. Non hanno, o lo hanno fatto in forma limitata ed episodica, riguardo il settore portuale e quello ferroviario (ad eccezione dei ricchi servizi di trasporto passeggeri su treni veloci).

La sfida del prossimo futuro dovrebbe essere quella di riuscire ad attrarre risorse private, in operazioni deputate allo sviluppo di sistemi portuali e di attività logistiche.

Il coinvolgimento di privati investitori in operazioni legate al potenziamento delle attività della logistica, implica la definizione di precise regole, che offrano agli operatori adeguate garanzie, relativamente a taluni elementi, in assenza dei quali è difficile realizzare credibili operazioni di *project financing*.

I due elementi su cui si è, prioritariamente, incentrata l'attenzione riguardano i tempi di realizzazione delle opere, che non possono più essere quelli abituali per il Sistema Italia, e la garanzia di poter operare sulla base di regole certe, in particolare per quel che concerne il rispetto dei termini concorrenziali.