

di Matteo Unterweger

Rafforzamento della rete infrastrutturale e di collegamento, individuazione di canali per attrarre investitori privati che possano impegnare capitali fondamentali per la realizzazione di grandi opere e, ancora, l'eventuale attivazione delle cosiddette società di corridoio, in una logica di integrazione e sinergie. Sono, in sintesi, alcuni dei suggerimenti che vengono dall'analisi firmata dal professor Giacomo Borruso dell'Università di Trieste e dal presidente dell'Autorità portuale di Venezia Paolo Costa sugli "Interventi da realizzare nel Nord Est per il consolidamento della funzione logistica", una delle parti cioè dello studio commissionato da Confindustria Trieste alla Fondazione Nord Est sulle linee strategiche per lo sviluppo di Trieste.

Le potenzialità proprie di un ruolo da protagonista per Trieste all'interno della cosiddetta Piattaforma logistica del Nord Est emergono dal lavoro, nel quale si rileva come fra le sette aree individuate dal Piano nazionale della logistica vi sia anche quella che raduna le tre regioni della parte più orientale del Paese: Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli Venezia Giulia.

I collegamenti

«La situazione della rete ferroviaria del Nord Est appare, per vari motivi, carente, e i limiti sono di ordine infrastrutturale, ma anche gestionale». Lo affermano con chiarezza Borruso e Costa nell'analisi, in riferimento in primo luogo allo «sviluppo dei traffici portuali». Perché è appunto per supportarli che «si rendono necessari, nel breve periodo, interventi idonei ad accrescere le potenzialità della rete, senza modificarne sostanzialmente l'attuale configurazione». Valutazioni di prospettiva non possono prescindere da una riflessione proiettata pure sul lungo periodo e sull'ipotesi di un sistema portuale dell'Alto Adriatico che sia in grado di movimentare 4-5 milioni di teu all'anno.

Gli interventi

Non solo la costruzione della nuova ferrovia del Brennero, ma anche la realizzazione della tratta Venezia-Trieste-Lubiana del Corridoio 5, il colle-

La città della logistica Tra mare e binari la partita del futuro

Rete ferroviaria, limiti infrastrutturali e gestionali da sanare
Porti, no a logiche diverse per Trieste e Monfalcone

Porti dell'Adriatico settentrionale

Trieste

- ▶ movimento teu 2010: + 1,69%
- ▶ movimentazione teu 2010: 281.624
- ▶ movimentazione teu 2009: 276.957

Capodistria

- ▶ movimento teu 2010: + 38,92%
- ▶ movimentazione teu 2010: 476.731
- ▶ movimentazione teu 2009: 343.165

Traffico container

- ▶ Primi dati 2011 (primi tre mesi dell'anno)
- ▶ Trieste +23,48%
- ▶ Fiume +15%
- ▶ Capodistria +31,8%

Raffronto periodo 1996-2010*

- ▶ Trieste +59,16% (da 176.939 a 281.264 teu)
- ▶ Capodistria +637,72% (da 64.622 a 476.731 teu)
- ▶ Fiume +364,28% (da 29.529 a 137.100 teu)

*traffico container



CROMASIA

gamento chiave destinato a congiungere Lisbona e Kiev. Questi sono gli interventi, in termini di opere, che vengono suggeriti dallo studio in un'ottica ventennale. Ma un aspetto vi si lega: quello della gestio-

ne della rete ferroviaria e della liberalizzazione del relativo mercato. Nell'area del Nord Est le aziende ferroviarie attive «potrebbero realizzare proficue convergenze - si legge -, in vista della realizzazione di una

più solida azienda, idonea a configurarsi come interlocutore credibile, a livello nazionale e internazionale».

La retroportualità

Dall'analisi esce un ulteriore problema per Trieste e per il

Uno studio che offre scenari per lo sviluppo



Si chiude con la pagina dedicata alle infrastrutture la pubblicazione dello studio sulle linee strategiche per lo sviluppo di Trieste commissionato da Confindustria Trieste alla Fondazione Nord Est, in partnership con Il Piccolo. Quattro i filoni dedicati a turismo (con un saggio di Josep Ejarque), industria (Luca Paolazzi e Alessandro Gambini), servizi (Enzo Rullani e Massimo Gardina) e la sezione infrastrutture, curata da Giacomo Borruso e Paolo Costa, su cui ci soffermiamo oggi. Il presidente di Confindustria Sergio Razeto ribadisce che lo sciopero attuato in Porto «vanifica gli sforzi fatti per incrementare i traffici e mette a rischio la realizzazione di progetti importanti, anche dal punto di vista occupazionale, come quelli della piattaforma logistica e per l'allargamento dei porti di Trieste e Monfalcone». Questi effetti «auspichiamo» non compromettano «in modo irreversibile quelle che erano, e speriamo continuino a essere le potenzialità» tracciate nell'intervento di Borruso e Costa. Intervento - così Razeto - «preparato prima degli accadimenti» in porto, e che si inserisce nello studio in questione.

gionale. Già ampliando un pochino l'orizzonte, però, il lavoro di Borruso e Costa evidenzia come eventuali spazi per terminali retroportuali «appaiono ampiamente disponibili a Monfalcone, porto che è improprio considerare, soprattutto in chiave prospettica, secondo logiche differenziate».

Il progetto

Di Trieste e Monfalcone si parla ancora, poi, nel tratto sui progetti più rilevanti per l'area del Nord Est e legati al traffico di container. Tra questi, figura quello del superporto targato Unicredit, nei confronti del quale - viene ricordato - si sono registrate nei mesi scorsi una reazione negativa da parte di Assoporti e critiche sollevate dai porti del Sud Italia. Nel dettaglio i rappresentanti di questi scali hanno contestato operazioni a loro avviso «tendenti - è riportato nel testo - a favorire l'instradamento dei traffici verso nord, operazioni che verrebbero a danneggiare i porti di transhipment, ubicati nell'Italia meridionale». A questa posizione, però, lo studio ribatte definendola «errata per due motivazioni: in primo luogo, in quanto i porti del Triveneto sarebbero destinati ad attrarre prevalentemente traffici attualmente attestati sul Northern Range». E, «va osservato, in seconda istanza - proseguono i due esperti -, che i nostri porti meridionali debbono temere maggiormente la concorrenza degli scali emergenti del Nord Africa». Nella parte dello studio dedicata a opportunità, ipotesi e progettazioni in ambito portuale sono citati anche i terminali di rigassificazione, in relazione ai quali viene sottolineato come vi sia un dibattito aperto nell'area e come non manchino posizioni di contrarietà, e il rilancio delle crociere.

Società di corridoio

Un altro input che deriva dagli approfondimenti effettuati da Borruso e Costa è quello della realizzazione di una più stretta connessione infrastrutturale attraverso le cosiddette Società di corridoio, a cui assegnare la gestione complessiva delle diverse infrastrutture di una certa area. Con l'integrazione - è rilevato nello studio - si recupera efficienza.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

L'Alto Adriatico come sistema

Borruso e Costa: una dimensione competitiva con gli approdi del mare del Nord

di Paolo Costa e Giacomo Borruso

Il porto e i traffici marittimi sono parte integrante della storia economica e sociale di Trieste e della sua provincia. Di fronte alle sfide globali oggi la portualità triestina - ma lo stesso vale per la portualità adriatica e italiana - ha il grande problema/opportunità di ripensare al proprio sviluppo infrastrutturale per rilanciare e consolidare credibili scenari di crescita. L'andamento dei traffici a livello globale, in un'ottica post crisi, fotografa la forte crescita dei porti (e delle economie) asiatiche. La ripresa registrata anche nell'andamento dei traffici dei porti europei nel 2010 è un ulteriore segnale positivo. Ma in che modo il porto di Trieste può agganciare la ripresa per aumentare sensibilmente la movimentazione di merci che nel 2010, pur con un dato annuo positivo - +1.69% rispetto al 2009 - non ha ancora recuperato i livelli precrisi?

La risposta sta nella dimensione di scala necessaria al porto per competere in maniera credibile con gli altri scali mediterranei ed europei. Il Porto di Trieste, da considerare in logica di integrazione con quello di Monfalcone, condivide con Venezia, Ravenna, Capodistria e Fiume 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 può diventare vantaggio economico solo se la portualità alto adriatica raggiunge una scala di operatività minima significativa rispetto al mercato europeo contendibile. La soglia minima è collocabile attorno ai 10 milioni di Teu-anno (8 milioni secondo stime del ministero dei Trasporti sloveno) da raggiungere in 10-15 anni. 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. 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, facendo così valere il miglior transit time (- 5 giorni di navigazione) e le migliori performance energetiche (minor consumo di carburante) ed ambientali (minor emissione di Co2).

Alcune iniziative verso un utilizzo integrato della portualità dell'Alto Adriatico si stanno già realizzando, ma va aumentata la modesta offerta complessiva di banchina da destinare ai traffici containerizzati che oggi gli scali operanti nell'area in que-

stione sono in grado di esprimere. È essenziale dunque realizzare, nei tempi più rapidi, un significativo rafforzamento delle strutture portuali, con operazioni di progettazione finanziaria, in condizioni di public private partnership, le sole che, in considerazione dello stato della nostra finanza pubblica, possono venir ipotizzate.

I porti dell'Alto Adriatico hanno peraltro obiettivi comuni anche quanto ai collegamenti infrastrutturali di connessione fra i porti e la rete europea di trasporto a fronte dell'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" giustifi-



Giacomo Borruso



Paolo Costa

ca.

In quest'ottica lo sviluppo del porto di Trieste e Monfalcone diventa necessario per raggiungere insieme alla portualità alto adriatica una dimensione di scala competitiva rispetto ai porti del mare del Nord. Ben venga quindi la creazione di un'Autorità Portuale allargata "Trieste-Monfalcone" dando comunque priorità all'obiettivo di cogliere le opportunità di rafforzare l'offerta di banchina per i traffici containerizzati realizzando il raddoppio del Molo VII a Trieste e un nuovo terminale nel Porto di Monfalcone. Tale

operazione è legata a decisioni che i competenti organi istituzionali sono chiamati a prendere, non trascurando la necessità di assicurare anche il potenziamento dei servizi di logistica e trasporto intermodale delle merci, favorendo la liberalizzazione delle tratte ferroviarie. Poiché tuttavia "non si vive di soli container" come afferma il prof. Sergio Bologna, risulta necessario sostenere il traffico ro/ro e sviluppare l'intermediazione di rinfuse liquide data la disponibilità di terminali per i prodotti petroliferi.

CRIPRODUZIONE RISERVATA