



## **Decreto Legge “Destinazione Italia”: tre i progetti inviati a Roma dall’Autorità Portuale di Trieste**

Tre i progetti proposti dall’Autorità Portuale di Trieste a seguito della pubblicazione del Decreto Legge “Destinazione Italia” dello scorso 23 dicembre, sulla base di quanto disposto dall’art. 13, commi 4, 5 e 6. L’Autorità Portuale ha inviato gli studi di fattibilità di tre interventi infrastrutturali destinati al miglioramento della competitività del porto di Trieste.

Nel 2013 il porto di Trieste, dopo un biennio 2011-2012 di graduale ripresa e segno positivo ha ulteriormente rafforzato la propria posizione in termini di volume complessivo di merci in transito, con circa 56 milioni di tonnellate – a dati di preconsuntivo – rispetto ai 49,2 del 2012, registrando un incremento del 15,11%, che vale la prima posizione a livello nazionale e la decima tra i primi 20 grandi porti d’Europa.

Ciò caratterizza sostanzialmente la funzione prevalente del Porto Franco Internazionale di Trieste, unico scalo italiano che esplica una rilevante funzione di transito (74% del totale) di merci in importazione ed esportazione da e per il mercato europeo, ruolo che oltre a produrre valore aggiunto ed entrate in termini di servizi, tasse portuali e di ancoraggio, valorizza fortemente anche sul piano strategico il sistema portuale nazionale e qualifica Trieste come il gate marittimo di accesso ai mercati del Centro-Est Europa.

Infatti, l’Unione Europea, nell’ambito della regolamentazione per la realizzazione e lo sviluppo della rete dei grandi corridoi TEN-T, ha conferito al porto di Trieste il ruolo di nodo “core” quale “sea-port” ed “inland-port” in quanto punto di incrocio di due importanti assi di transito, il Corridoio Adriatico-Baltico n.1 ed il Mediterranean Corridor n. 31.

Nel contesto del vigente Piano Operativo Triennale, con orizzonte a breve-medio termine, emerge la necessità di dar vita a nuovi interventi infrastrutturali con precise priorità di intervento, alla luce dell’incremento tendenziale dei principali comparti del traffico, delle nuove alleanze strategiche dei grandi vettori marittimi oceanici nel bacino del Nord Adriatico (P3) e dell’andamento delle economie emergenti dell’Est Europa.

Gli interventi sono i seguenti:

- Riqualficazione molo VII ed Ampliamento Terminal Container al Punto Franco Nuovo: l'intervento consiste nell'allungamento di 200 m e nell'allargamento di 20 m sul lato Nord dell'esistente molo, consentendo di rispondere all'esigenza già avanzata dalle maggiori Compagnie di Navigazione a livello mondiale di ormeggiare due navi da 13.000 TEU, per le quali il terminal si è già dotato di gru di banchina di capacità e caratteristiche tecniche adeguate.

Con l'ampliamento della banchina e dei relativi piazzali si otterrà una maggiore capacità di movimentazione fino al oltre 1.000.000 di TEU su base annua.

- Nuova piastra ferroviaria di Trieste Campo Marzio: la soluzione proposta dall'Autorità Portuale di Trieste ad RFI sulla scorta della bozza di protocollo da quest'ultima formulata, ha tenuto conto di quanto proposto sia da RFI che dai terminalisti portuali, individuando un accettabile layout dell'impianto di Campo Marzio sia per il Molo 7° (Terminal Contenitori) che per i Moli 5° e 6° (Terminali Ro/Ro e *multipurpose*). La soluzione proposta dall'APT è stata condivisa da tutti gli operatori portuali e trasmessa ad RFI per integrare la proposta originaria di intervento formulata dal gestore dell'infrastruttura con una prospettiva parziale per quanto atteneva la piena funzionalità dello scalo del Punto Franco Nuovo.

- Opere di rifacimento viabilità interna ed infrastrutturali di base del comprensorio del Porto Vecchio: il punto nodale che si ritiene di dover affrontare per rendere tale sito maggiormente appetibile da parte di potenziali investitori – nell'ambito delle tipologie di insediamento ammesse dalla vigente Variante al P.R.P., dopo il disimpegno della Portocittà S.p.A., precedente concessionario della quasi totalità delle aree del Porto Vecchio– è senza dubbio quello di realizzare le opere di urbanizzazione primaria necessarie a sgravare di oneri impropri i soggetti interessati ad insediarsi nell'area, anche in previsione di sviluppi ed implementazioni di servizi ai passeggeri/stazioni marittime.

L'Autorità Portuale di Trieste ha anche richiamato l'attenzione sul Progetto denominato « *Hub portuale di Trieste – Piattaforma logistica fra lo scalo legnami ed il punto franco oli minerali – 2° stralcio funzionale* », già inserito nella legge n. 443 del 21 dicembre 2001, in considerazione della rilevanza dello stesso nonché dell'attualità che il tema della riqualificazione industriale e portuale del sito di Servola riveste.

Trieste, 10 febbraio 2014