



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale**  
Porto di Trieste

# PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2017-2019

Trieste, agosto 2017



## Collaborazioni

Hanno collaborato alla stesura del Piano Operativo Triennale 2017-2019:

il **Presidente**: Zeno D'Agostino

il **Segretario Generale**: Mario Sommariva

Vanna	Coslovich
Paola	Corbatto
Alberto	Cozzi
Paolo	Crescenzi
Federico	Decli
Nicoletta	De Nardo
Ivano	Di Santo
Giulio	Furlan
Massimo	Gardina
Vanna	Gentilli
Andrea	Ghersinich
Antonio	Gurrieri
Eric	Marcone
Sergio	Nardini
Giorgia	Poillucci
Alessio	Pitteri
Simone	Postiglione
Sandra	Primiceri
Fabio	Rizzi
Lara	Tironi
Francesca	Trampus
Tiziano	Venezia
Giulia	Zolia

Giuseppe	Casini <sup>1</sup>
Valentino	Tana <sup>2</sup>

Giovanni	Longo <sup>3</sup>
----------	--------------------

Stefano	Bevilacqua <sup>4</sup>
Sergio	Signore <sup>5</sup>

Redazione a cura di: Vittorio A. Torbianelli<sup>7</sup>

---

<sup>1</sup> Adriafer s.r.l.

<sup>2</sup> Porto Trieste Servizi s.r.l.

<sup>3</sup> Università degli Studi di Trieste – Dipartimento di Ingegneria e Architettura (DIA)

<sup>4</sup> Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

<sup>5</sup> Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone

<sup>7</sup> Università degli Studi di Trieste – Dipartimento di Scienze Economiche Aziendali Matematiche e Statistiche “Bruno de Finetti” (DEAMS).



# INDICE

Parte I – Le premesse del piano operativo .....	7
<b>Cap. 1</b> Dai porti ai sistemi portuali: il Sistema del Mare Adriatico Orientale .....	9
<b>Cap.2</b> Il sistema del Mare Adriatico Orientale: traffici, rischi, opportunità .....	15
PARTE II – LE 7 “I” E IL PIANO OPERATIVO .....	47
<b>Cap.3</b> Il sistema delle 7 “i” .....	49
<b>Cap.4</b> Trieste, porta sud dell’Europa Centrale e Orientale: il nuovo ruolo nei traffici globali e l’internazionalizzazione .....	57
<b>Cap.5</b> L’accessibilità marittima e terrestre e la sfida intermodale: la strategia di innovazione nei servizi ferroviari.....	69
<b>Cap.6</b> Una nuova stagione per il “Porto Franco Internazionale” di Trieste: strategie di sviluppo e innovazione .....	89
<b>Cap 7</b> Il sistema portuale nel quadro regionale di sviluppo territoriale: nuove strategie di gestione delle aree logistiche, retro portuali e produttive .....	99
<b>Cap.8</b> Il “porto digitale”; la tecnologia della comunicazione e dell’informazione al servizio della sicurezza e della fluidità dei flussi di persone e di merci .....	115
<b>Cap.9</b> Il ruolo dell’AdSP nella “comunità portuale” e la regolazione come strumento di sviluppo: lo “Sportello Unico Amministrativo” .....	123
<b>Cap. 10</b> Trieste come “porto verde”: strategie, metodi e procedure per la sostenibilità ambientale e la certificazione di qualità.....	133
<b>Cap.11</b> La politica di crescita delle risorse umane: l’innovazione nei processi di regolazione del lavoro, sicurezza e formazione.....	139
<b>Cap. 12</b> La politica per la qualità dei servizi.....	147
<b>Cap. 13</b> Le priorità infrastrutturali: le opere di piano previste nel triennio 2017-2019, la riqualificazione ferroviaria, le opere dell’“ultimo miglio” e le bonifiche .....	153
<b>Cap. 14</b> Lo “stato dell’arte” nel Porto di Monfalcone: sintesi degli indirizzi di piano e ipotesi di opere .....	163
Parte III - LE ASPETTATIVE DI MOVIMENTAZIONE 2017-2019 E LA SINTESI DELLE AZIONI .....	169
<b>Cap 15</b> Le aspettative di movimentazione del porto di Trieste.....	171
<b>Cap.16</b> Sintesi delle azioni .....	179



# PARTE I

## LE PREMESSE DEL PIANO OPERATIVO 2017-2019



# 1. Dai porti ai sistemi portuali: il Sistema del Mare Adriatico Orientale

## Il Decreto 4 agosto 2016, n. 169 e il quadro di riferimento

Attraverso il Decreto Legislativo del 4 agosto 2016, n. 169 il Governo Italiano ha introdotto importanti modifiche riformatrici nella legislazione portuale fondata sulla Legge Portuale del 1994 (L. 84/94).

Come riassunto anche dalle fonti governative<sup>8</sup>, la riforma del 2016 ha riorganizzato i 57 i porti di rilevanza nazionale in nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici collocati nelle realtà portuali maggiori, ovvero nei porti definiti “core” dalla Comunità Europea.

Non è questo il contesto nel quale ripercorrere le motivazioni che hanno condotto a tale scelta, in una materia peraltro da tempo sul tavolo dei decisori.

In breve, la logica strategica del Governo è stata quella di promuovere a livello macroregionale soggetti unici che governino, pianifichino, organizzino e promuovano “sistemi logistici complessi” che, partendo dal porto o dai porti, non solo migliorino la gestione delle risorse, evitando duplicazioni infrastrutturali o funzionali inefficienti, ma anche si proponano al mercato in una posizione più forte, fornendo risposte alla domanda quantitativamente e qualitativamente crescente di soggetti globali sempre più concentrati, esigenti sul piano dei servizi e dotati di forte potere di mercato.

Alle 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) è stato affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area, assieme a funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo con altre amministrazioni pubbliche.

L’Autorità di Sistema Portuale ha al suo interno due sportelli unici. Stretta è la relazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali da attivarsi con contributi nazionali o comunitari.

Le Regioni ordinarie possono chiedere l’inserimento nelle Autorità di Sistema di ulteriori porti di rilevanza regionale.

L’Autorità di Sistema Portuale è guidata da un tavolo decisionale snello, ristretto a poche persone, da 3 a 5, il “Comitato di gestione”, avente ruolo di decisore pubblico istituzionale.

Il Comitato di gestione è guidato da un presidente di comprovata esperienza nell’economia dei trasporti e portuale e con ampi poteri decisionali. Viene scelto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti d’intesa con la Regione o le Regioni interessate dall’Autorità di sistema.

Rispetto ai precedenti “Comitati Portuali”, con limitata capacità decisionale (circa 336 membri a livello nazionale) si è passati a circa 70 persone a livello nazionale, chiamate ad agire con maggiore efficacia.

---

<sup>8</sup> Le brevi informazioni fornite sono tratte dalla presentazione della riforma da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/autorita-portuale/approvato-il-decreto-riorganizzazione-dei-porti> (accesso: 11 luglio 2017).

I rappresentanti degli operatori e delle imprese sono confluiti negli “Organismi di partenariato della Risorsa Mare”, con funzioni consultive: possono partecipare al processo decisionale, ma non possono più votare atti amministrativi.

Per garantire la coerenza con la strategia nazionale è stata inoltre istituita una “Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale”, istituzionalizzata e presieduta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Vi è dunque una programmazione nazionale delle scelte strategiche e infrastrutturali che dovrebbe poter arrivare a definire, almeno nella visione dei promotori, un “piano regolatore portuale nazionale”.

A commento dei dati essenziali della riforma, va sottolineato come la creazione delle Autorità di Sistema Portuale si situi in un contesto più ampio di politica dei trasporti, sviluppato a partire da alcuni documenti fondamentali fra i quali il “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica” (PSNSPL), approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015.

Il PSNPL è uno dei documenti chiave che sono alla base dello spirito della riforma del 2016, e in esso sono definiti contenuti quelli che sono stati definiti come i dieci obiettivi generali della portualità italiana (misure per semplificazione e snellimento, competitività e concorrenza, accessibilità, integrazione del sistema logistico, potenziamento delle infrastrutture, innovazione, sostenibilità, certezza delle risorse, coordinamento nazionale, nuova governance, quest’ultima realizzata con l’introduzione delle AdSP). I principi del PNSPL sono poi stati declinati ulteriormente, fra 2016 e 2017, dagli Allegati al Documento di Economia e Finanza (DEF) dedicati alle infrastrutture.

A complemento della strumentazione politico-istituzionale, per le macro aree territoriali, fra cui quella del Nord-Est, sono state inoltre programmate le cosiddette “Cabine di Regia” sovra-regionali, con la finalità di stabilire iniziative di coordinamento a scala sovra regionale per il settore portuale. Si è infatti reso evidente, da un lato, che le scelte infrastrutturali compiute nel perimetro di un territorio amministrativo regionale comportano ricadute anche notevoli in altre regioni e, dall’altro, che l’accessibilità ai mercati nazionali e internazionali di tessuti produttivi regionali dipende dallo sviluppo di infrastrutture in altre regioni/territori.

Anche le Regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e Veneto, nello spirito della “Cabina di Regia” si sono avviate lungo un cammino destinato presumibilmente a sfociare nella sigla di un “Protocollo di Intesa” finalizzato ad adottare una strategia comune nel settore della logistica e del trasporto delle merci, attraverso un approccio di sistema per la pianificazione e programmazione infrastrutturale, sinergico con le attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così da sviluppare effetti positivi e duraturi per l’intero Nord-Est.

## L’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Orientale (AdSP MAO)

### Il contesto legislativo della regione Friuli-Venezia Giulia

Come appena visto, mediante il Decreto Legislativo del 4 agosto 2016, n. 169 il Governo Italiano ha introdotto una riforma che promuove ed organizza le “Autorità di Sistema Portuale”, quali autorità che estendono la propria amministrazione su sistemi territoriali di porti collocati nello stesso arco portuale, in linea con l’evoluzione mondiale del settore che vede sempre più spesso sistemi logistico portuali competere sul mercato

mondiale per acquisire in modo più razionale ed efficiente, rispetto alle entità separate, traffici ed attività logistiche.

Fra le quindici Autorità di Sistema Portuale costituite vi è l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (da ora in poi AdSP MAO), individuata dall’“Allegato A” del Decreto del 4 agosto 2016 come formata dal “Porto di Trieste”.

Per quel che riguarda lo specifico caso dell’Autorità di AdSP MAO, in base al carattere di specialità della Regione Friuli-Venezia Giulia (derivato dallo Statuto Regionale del 1963, e al D.Lsg. 111/2004, con il quale la Regione FVG assume ruoli di governo nel campo delle infrastrutture), e in base al riferimento contenuto nel D.Lgs. 269/2016 in materia di regioni a statuto speciale, anche i porti regionali di Monfalcone e di Porto Nogaro, ricadenti nel demanio portuale regionale, sono passibili di essere ricompresi nell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Orientale, su richiesta della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. La norma approvata a livello nazionale fa infatti «salve le competenze delle Regioni a Statuto Speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle relative norme di attuazione». Attualmente, a livello di procedure, è stato avviato l’iter per l’inclusione in AdSP MAO relativamente al solo Porto di Monfalcone.

Con nota dell’Ufficio Legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. U.0044601 del 28.11.2016, è stato trasmesso ad AdSP MAO l’oggetto “*Schema di regolamento recante l’inserimento del Porto di Monfalcone all’interno dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale*”.

Nell’ambito del presente POT, in relazione all’avvio dell’iter, vengono pertanto incluse alcune informazioni statistiche sui traffici e sullo stato dell’arte delle procedure di piano del Porto di Monfalcone (cfr. Cap.2 e Cap.14)<sup>9</sup>.

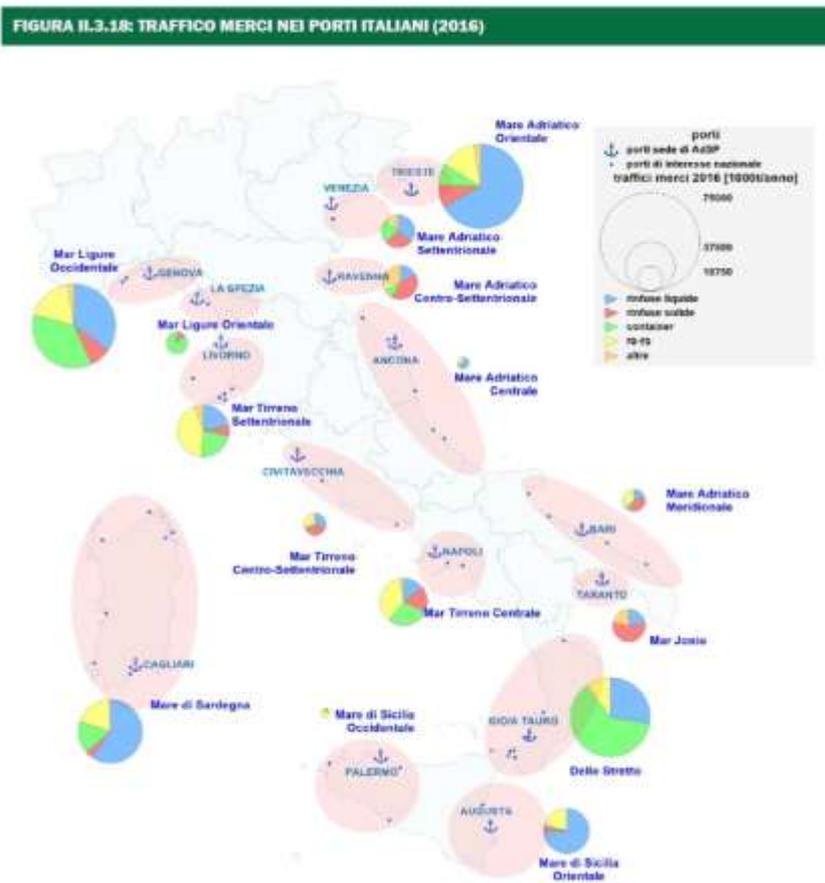
## AdSP MAO nel panorama dei sistemi portuali nazionali

La figura seguente, tratta dall’Allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2017, visualizza la posizione e l’estensione geografica di AdSP MAO nell’ambito delle quindici AdSP.

---

<sup>9</sup> Il Porto di Monfalcone si sviluppa su una superficie di circa 680.000 mq. Nell’ambito portuale sono presenti aree di proprietà del Demanio dello Stato e aree di proprietà privata, tra le quali le più rilevanti sono quelle dell’Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone per circa 265.000 mq e del Consorzio Industriale del Comune di Monfalcone per circa 50.000 mq. Tali ambiti, al pari della maggior parte delle aree demaniali portuali, sono affidati alle imprese portuali operanti sullo scalo.

Le Autorità di Sistema Portuali in Italia e traffici merci 2016. Fonte: Allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF 2017)



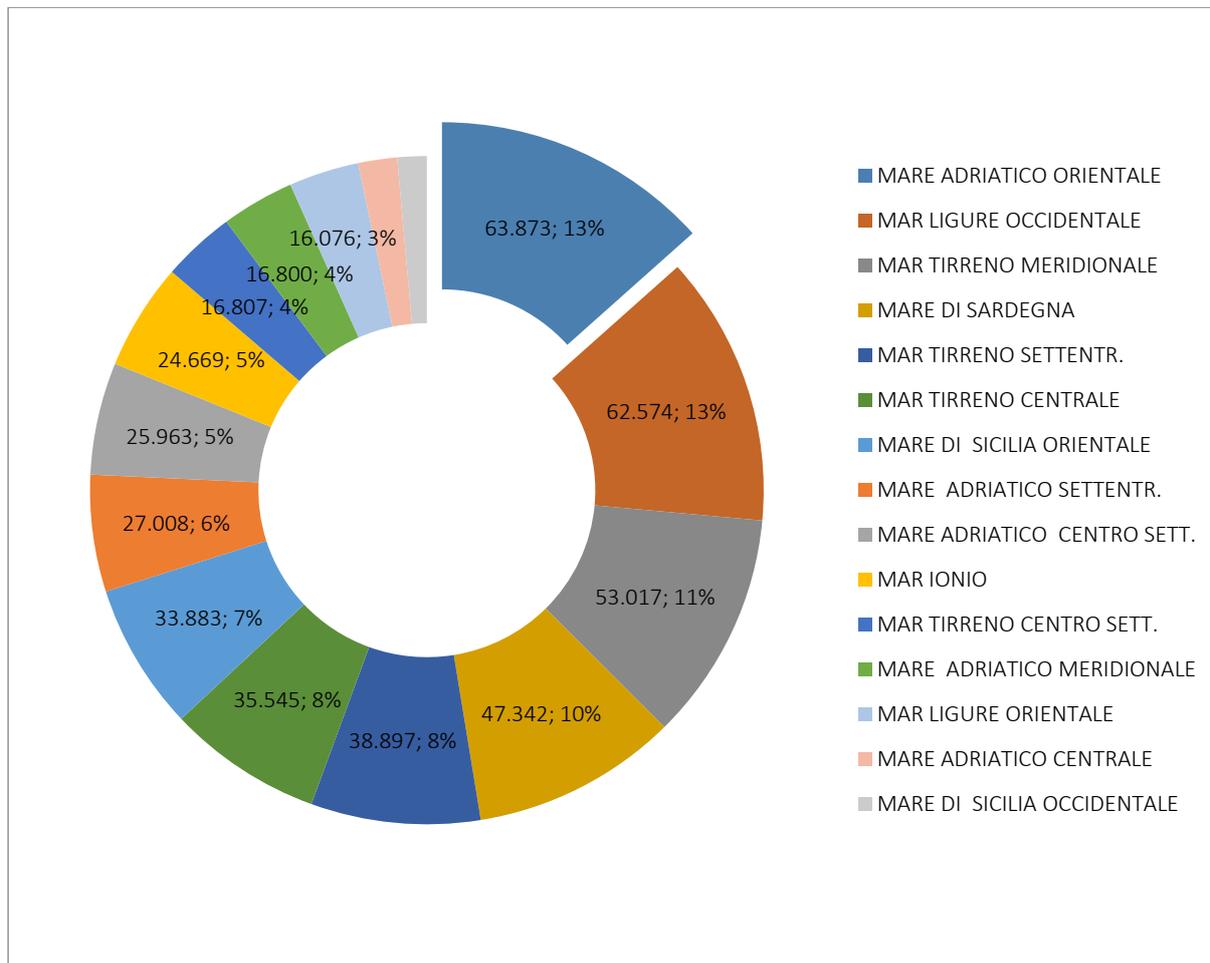
Riportando dati di maggiore dettaglio rispetto a quelli illustrati nella figura precedente, la figura seguente presenta per l'anno di istituzione dei sistemi portuali (2016) il contributo di ciascuna AdSP al traffico portuale complessivo di merci del paese. Il dato di AdSP MAO include le movimentazioni dei porti di Trieste e Monfalcone.

Per quel che concerne il traffico di merci espresso in peso, AdSP MAO, nel 2016, con 63,87 milioni di tonnellate complessive trattate, si è collocata al primo posto per movimentazioni, con il 13% del totale.

Con una quota sostanzialmente simile a quella di AdSP MAO (e 62,57 milioni di tonnellate), al secondo posto si è collocata l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure Occidentale, seguita al terzo dall'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Meridionale (che comprende il porto di Gioia Tauro), con 53,01 milioni di tonnellate (11%).

Osservando più da vicino il contesto del Mare Adriatico considerato nella sua interezza, nel corso del 2016, le altre AdSP affacciate sull'Adriatico si sono posizionate, per traffico complessivo di merci, rispettivamente in ottava posizione (AdSP del Mare Adriatico Settentrionale: 27,08 milioni di tonnellate, 6% del totale), in nona posizione (AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, 25,96 milioni di ton, 5%) e in tredicesima posizione (AdSP del Mare Adriatico Meridionale: 16,80 milioni di tonnellate, 4% del totale nazionale).

Anno 2016: traffico in peso (ton x 1.000) delle Autorità di Sistema Portuale italiane. Fonte: Elaborazione da dati AIOM (2017), su dati Assoport e Autorità Portuali<sup>10</sup>



Per quel che concerne invece il traffico di passeggeri, l'AdsP del Mare Adriatico Orientale, con 199.372 passeggeri, ha inciso nel 2016 solo per lo 0,4 % sul totale nazionale.

<sup>10</sup> I dati riferiti all'AdsP del Mare Adriatico Orientale per il 2016 si riferiscono alle movimentazioni di Trieste e di Monfalcone e non comprendono le movimentazioni di Porto Nogaro, stimabili in circa 956.000 tonnellate nel 2016.



## 2. Il sistema del Mare Adriatico Orientale: traffici, rischi, opportunità

### Il panorama marittimo nazionale: tendenze e flussi

#### Il panorama marittimo nazionale

La sintesi del recente rapporto a cura di Assoporti e rsm intitolato “Port Indicators – Maritime Economy 2017”<sup>11</sup> sul settore marittimo nazionale, sintetizza bene alcune delle principali tendenze del settore marittimo utili a inquadrare il contesto dei mercati nel quale si colloca AdSP MAO.

I caratteri più salienti che emergono sono i seguenti:

- Il traffico marittimo mondiale ha superato per la prima volta le 10 miliardi di tonnellate di merci trasportate; Suez, grande snodo nel Mediterraneo, ha superato le 16.800 navi transitate che hanno trasportato quasi 820 milioni di tonnellate di merci;
- I porti italiani superano hanno superato, per il secondo anno consecutivo, i 480 milioni di tonnellate di merci movimentate e per il quarto anno consecutivo rimangono sopra la soglia dei 10 milioni di Teus. Il segmento Ro-Ro continua a crescere: superate le 93,6 milioni di tonnellate;
- L'Italia, con oltre 50 miliardi di euro di import-export marittimo, ha superato nel 2016 Germania e Francia negli scambi via mare con i Paesi dell'area Mena;
- L'Italia permane il Paese UE leader nello Short Sea Shipping (trasporto marittimo a corto raggio) nel Mediterraneo con 216 milioni di tonnellate di merci ed una quota di mercato pari al 36%;
- Al 2019, la flotta mondiale delle navi container crescerà del 31,5% se si considerano le “mega-carrier” da 18-21mila TEU, dell'11% per le navi di 13-18mila TEU e del 9,7% tra 10-13mila TEU;
- La concentrazione del mercato del container, nelle mani delle tre grandi alleanze, è ormai elevatissima e sono otto i porti italiani toccati dai servizi diretti, circa una trentina;
- La Cina ha assunto un ruolo dominante nel settore del container, anche nell'industria dello shipping; nel 2016 circa 200 milioni di TEU sono stati trattati nei porti Cinesi, tanto da poter affermare che un movimento di container su due si realizza in un porto cinese.

#### L'andamento dei traffici marittimi nazionali

La fotografia sintetica, ma complessivamente positive, dell'economia marittima nazionale appena fornita, è una utile premessa alla panoramica statistica dei traffici nei porti nazionali (2013-2016) divisi per macroaree e segmenti, come riportata nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DEF) del 2017, dalla quale si può osservare il peso e l'andamento recente dei flussi del bacino Nord-Adriatico nel panorama portuale

---

<sup>11</sup> Assoporti-srm (2017), Port Indicators, Maritime Economy, 2017

del paese. Tali dati sono utili per comprendere in modo più adeguato il posizionamento dinamico dei porti di AdSP MAO nel panorama nazionale.

Nelle tabelle riportate nel seguito, le celle segnate in rosa rappresentano andamenti negativi; i dati sono espressi in valori assoluti (in milioni di tonnellate) e come tassi composti di crescita annua (CAGR = Compounded Annual Growth Rate).

Traffici portuali italiani per macroaree e segmenti. Fonte: DEF 2017 (Elaborazione SMT su dati Assoport, Autorità di Sistema Portuale; proiezioni in corsivo)

**TABELLA II.3.10: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RO-RO – PERIODO 2013-2016**

Macroarea	Ro-Ro (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Nord Tirreno	21,0	24,8	27,0	28,2	13,2%	10,3%	34,0%	4,7%
Nord Adriatico	9,4	10,4	11,0	11,7	7,7%	7,3%	23,6%	6,4%
Centro Tirreno	16,1	16,4	17,2	17,6	3,4%	3,2%	9,8%	2,7%
Centro-sud Adriatico	6,3	6,6	7,1	7,8	5,9%	7,0%	22,7%	9,4%
Sud + Isole	25,2	26,0	27,6	28,4	4,7%	4,1%	12,7%	2,8%
<b>Totale Italia</b>	<b>78,0</b>	<b>84,2</b>	<b>89,8</b>	<b>93,6</b>	<b>7,3%</b>	<b>6,3%</b>	<b>20,0%</b>	<b>4,3%</b>

**TABELLA II.3.9: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO CONTAINER – PERIODO 2013-2016**

Macroarea	CONTAINER (TEU-1000)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Nord Tirreno	3926	4139	4415	4458	6.0%	4.3%	13.6%	1.0%
Nord Adriatico	1132	1185	1306	1327	7.4%	5.4%	17.2%	1.6%
Centro Tirreno	794	816	864	946	4.3%	6.0%	19.1%	9.5%
Centro-sud Adriatico	184	201	239	259	13.8%	12.0%	40.6%	8.6%
Sud + Isole	4045	3883	3357	3589	-8.9%	-3.9%	-11.3%	6.9%
<b>Totale Italia</b>	<b>10081</b>	<b>10224</b>	<b>10181</b>	<b>10580</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.6%</b>	<b>4.9%</b>	<b>3.9%</b>

**TABELLA II.3.11: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RINFUSE LIQUIDE – PERIODO 2013-2016**

Macroarea	RINFUSE LIQUIDE (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Nord Tirreno	32,5	31,6	32,6	30,9	0,2%	-1,7%	-5,0%	-5,3%
Nord Adriatico	56,3	53,7	54,5	56,1	-1,7%	-0,1%	-0,4%	3,0%
Centro Tirreno	10,6	9,6	10,1	10,6	-2,0%	0,0%	0,0%	4,1%
Centro-sud Adriatico	6,4	7,9	7,6	8,1	9,4%	8,4%	27,5%	6,5%
Sud + Isole	72,2	67,8	78,7	76,8	4,4%	2,1%	6,4%	-2,4%
<b>Totale Italia</b>	<b>177,9</b>	<b>170,6</b>	<b>183,5</b>	<b>182,5</b>	<b>1,6%</b>	<b>0,8%</b>	<b>2,6%</b>	<b>-0,6%</b>

**TABELLA II.3.12: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO RINFUSE SOLIDE – PERIODO 2013-2016**

Macroarea	RINFUSE SOLIDE (Mtonn)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Nord Tirreno	13,9	10,8	9,8	9,1	-16,0%	-13,0%	-34,2%	-6,9%
Nord Adriatico	20,9	21,5	22,1	23,2	2,9%	3,5%	10,9%	4,8%
Centro Tirreno	9,9	11,5	12,1	12,2	10,3%	7,1%	22,7%	0,8%
Centro-sud Adriatico	8,5	8,9	9,8	7,2	7,3%	-5,3%	-15,2%	-26,3%
Sud + Isole	20,7	20,3	16,1	17,4	-11,8%	-5,6%	-15,9%	8,1%
<b>Totale Italia</b>	<b>73,9</b>	<b>73,0</b>	<b>69,9</b>	<b>69,1</b>	<b>-2,8%</b>	<b>-2,2%</b>	<b>-6,5%</b>	<b>-1,1%</b>

**TABELLA II.3.23: TRAFFICI PORTUALI ITALIANI PER MACROAREA: SEGMENTO CROCIERE – PERIODO 2013-2016**

Macroarea	crociere (Mpax/anno)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Nord Tirreno	3.0	3.0	3.2	3.3	4.8%	3.6%	11.2%	1.3%
Nord Adriatico	2.0	1.8	1.8	1.8	-5.9%	-3.5%	-10.1%	1.4%
Centro Tirreno	3.8	3.4	3.7	3.8	-1.3%	-0.7%	-2.0%	0.7%
Centro-sud Adriatico	0.7	0.6	0.6	0.5	-11.8%	-13.8%	-35.9%	-17.5%
Sud + Isole	1.5	1.2	1.5	1.5	-1.3%	-0.6%	-1.8%	0.7%
<b>Totale Italia</b>	<b>11.0</b>	<b>10.0</b>	<b>10.8</b>	<b>10.8</b>	<b>-1.1%</b>	<b>-0.7%</b>	<b>-2.1%</b>	<b>0.1%</b>

In estrema sintesi, si osserva che:

- il segmento Ro-Ro ha mostrato, in generale, una crescita diffusa e alquanto elevata, raggiungendo nel 2016 la stima di traffico prevista dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) per il 2020. L'Adriatico settentrionale nel Ro-Ro ha manifestato dinamiche fra le più elevate a livello di macro-bacini (23% di crescita fra 2013 e 2016);
- il segmento container in Italia è in linea con le previsioni di domanda del PSNPL: in questo caso, l'Adriatico settentrionale ha mostrato un tasso di crescita superiore a quello del bacino "gateway" statisticamente più importante del paese, vale a dire il Tirreno Settentrionale;
- andamenti positivi sono stati conseguiti dal Nord Adriatico anche in segmenti (rinfuse liquide e rinfuse solide) che in altre macro-aree hanno invece risentito di cali, legati alla crisi economica;
- nelle crociere l'andamento è stato complessivamente deludente, benché nel 2016 ci siano stati alcuni segni di ripresa, anche nel Nord-Adriatico.

I dati relativi al Nord-Adriatico sono sintetizzati nella tabella seguente.

segmento	traffici (Mtonn/anno)				CAGR		Variazione %	
	2013	2014	2015	2016	2015-2013	2016-2013	2016-2013	2016-2015
Rinfuse liquide	56.34	53.71	54.47	56.13	-1.7%	-0.1%	-0.4%	3.0%
Rinfuse solide	20.92	21.50	22.13	23.20	2.9%	3.5%	10.9%	4.8%
Ro-Ro	9.45	10.41	10.97	11.67	7.7%	7.3%	23.6%	6.4%
Container	12.81	13.16	13.01	13.56	0.8%	1.9%	5.9%	4.2%
Altre merci	10.42	11.44	10.88	10.53	2.2%	0.3%	1.0%	-3.2%
<b>Totale</b>	<b>109.94</b>	<b>110.22</b>	<b>111.46</b>	<b>115.08</b>	<b>0.7%</b>	<b>1.5%</b>	<b>4.7%</b>	<b>3.3%</b>

*Nord-Adriatico: traffici e andamento 2013-2016. Fonte: Documenti preparatori "Cabina di Regia Nord Est" (2017)*

## I traffici del “Sistema del Mare Adriatico Orientale” e il bacino adriatico

### Il bacino internazionale del Mare Adriatico Orientale: l’area di maggior peso e maggior dinamica.

Il settore Nord Adriatico descritto nei dati del DEF, riferiti esclusivamente ai porti italiani, non basta tuttavia a identificare il bacino nel quale AdSP MAO si posiziona: l’area “Alto-Adriatica” è infatti una regione portuale internazionale situata a cavallo di Italia, Slovenia e Croazia.

A livello di mercati internazionali, infatti, è tutta la regione “unitaria” (internazionale) nord-adriatica ad essere percepita, dagli operatori marittimi, come bacino di rotte per servire non solo del territorio del Nord-Italia, ma di ampie porzioni del territorio Centro-europeo, profilandosi, in questo senso, come una possibile alternativa ad altre regioni portuali dell’Europa, ad esempio dell’Europa Settentrionale.

Il carattere internazionale e “transfrontaliero” dell’arco portuale Nord- Adriatico non può essere omesso in una analisi strategica e ai porti collocati sul versante italiano vanno quindi aggiunti i porti di valenza internazionale collocati oltre confine, vale a dire quelli di Capodistria (Koper) in Slovenia e di Fiume (Rijeka) in Croazia.

In quest’ottica, ai fini di analisi statistiche e valutazioni strategiche, si può utilizzare la seguente segmentazione geografica.

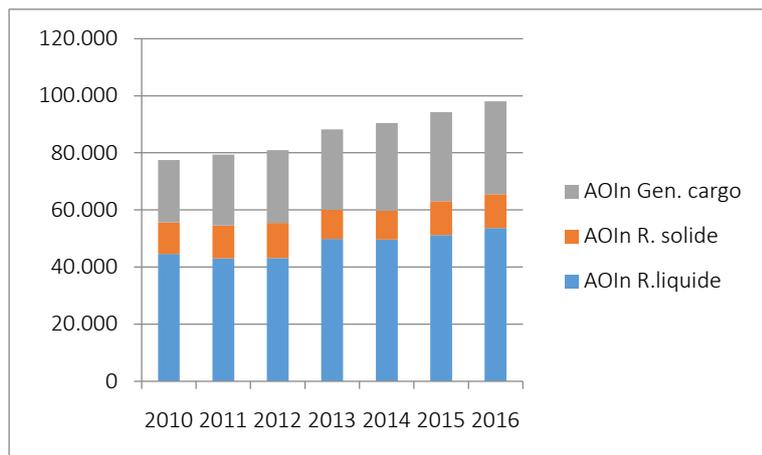
- (ACSO-IN) = Adriatico Centrale, Settentrionale e Orientale Internazionale. Rappresenta l’intero arco di riferimento e comprende i poli portuali di Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia, Porto Nogaro, Monfalcone, Trieste, Capodistria (Koper), Fiume (Rijeka);
- (AO-IN) = Adriatico Orientale Internazionale. È il sottoinsieme più settentrionale, con naturale e diretta propensione internazionale, sul piano del retroterra, e include i porti italiani di Porto Nogaro, Monfalcone, Trieste e i porti esteri di Capodistria (Koper) in Slovenia e Fiume (Rijeka) in Croazia;
- (ACS IT) = Adriatico Centro Settentrionale Italiano, definito come “differenza” fra la configurazione più ampia (ACSOIn) e quella della componente più settentrionale (AOIn): comprende i porti di Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia.

L’illustrazione separata delle movimentazioni (dal 2010 al 2016)<sup>13</sup> nelle due aree Adriatiche, quella esclusivamente “italiana” dell’Adriatico Settentrionale e Centrale (ACS-IT) e quella “Internazionale” collocata all’estremo orientale, che comprende Trieste, Monfalcone, ma anche Capodistria e Fiume (AOIn) è illustrata nelle due sezioni del grafico seguente riferito al trasporto di merci.

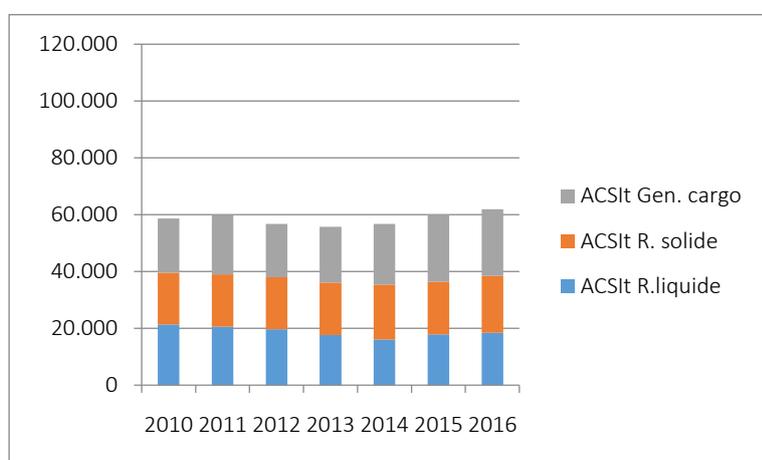
*Anni 2010-2016. Porti AO-IN (a) e Porti ACS-IT (b): traffico complessivo in peso per macro-categorie di traffico. Fonte: AIOM (2017)*

*Porti AO-IN (a) – Monfalcone, Trieste, Capodistria, Fiume.*

<sup>13</sup> La scelta di prendere a riferimento il periodo 2010-2016, adottata in generale nel presente documento, si giustifica con il fatto che il 2010 rappresenta, nel contesto italiano, compreso quello dei traffici portuali, l’anno di ri-assessment a valle della “grande frenata” dell’economia mondiale, che aveva comportato, fra le conseguenze, brusche riduzioni generalizzate anche nei traffici del settore portuale nazionale.



Porti ACSit (b) – Porti da Ravenna a Venezia.



Risulta chiaramente che, rispetto all'intero bacino adriatico, comprensivo della parte estera, (ACSO-IN), il sotto-bacino "internazionale" orientale, (AO-IN), nel quale è inclusa AdSP MAO, per il traffico di merci, ha rappresentato nel 2016:

- il 61,2 % del totale "adriatico" in peso, rispetto al 56,9% del 2010;
- il 74,4% del totale in peso delle rinfuse liquide trattate in Adriatico, rispetto al 67,6% del 2010;
- il 37,0% delle rinfuse solide in peso, rispetto al 37,7% del 2010;
- il 58,8% del carico generale in peso (che comprende tutto il traffico intermodale), rispetto al 53,4% del 2010.

In sintesi, il bacino portuale internazionale (AO-IN) costituito dai porti di Monfalcone, Trieste, Capodistria-Koper<sup>14</sup>, Fiume- Rijeka, è maggioritario nell'ambito dell'Adriatico, in tutti i segmenti di traffico e ha mostrato, fra 2010 al 2016, una dinamica nettamente più vivace rispetto al resto dell'ambito adriatico.

Per quel che concerne il traffico passeggeri, nel 2016 nell'intero bacino adriatico (ACSO-IN), da Ancona fino a Fiume, che comprende fra gli altri il porto di Venezia, sono stati serviti complessivamente 3,26 milioni di

<sup>14</sup> Fra i porti stranieri, quello di Capodistria (collocato in linea d'aria a pochi chilometri da Trieste) è il più rilevante sul piano quantitativo (62% sul totale in peso dei due porti esteri e 79% per i TEU).

passaggeri, con una discesa di circa il 18% rispetto al 2010. Il bacino internazionale dei porti AO-IN, nella quale è inclusa AdSP MAO, ha servito nel 2016 circa 430.600 passeggeri, rappresentando una quota del 13,2% del totale dell'intero bacino ACSO-IN.

Nel 2010, con circa 290.800 passeggeri, la quota era del 7,2%.

Una sintesi grafica dell'andamento del traffico passeggeri del bacino AO-IN è rappresentata nella figura seguente.

2010-2016 Traffico passeggeri nei sotto-bacini dell'Adriatico - Fonte: AIOM (2017)



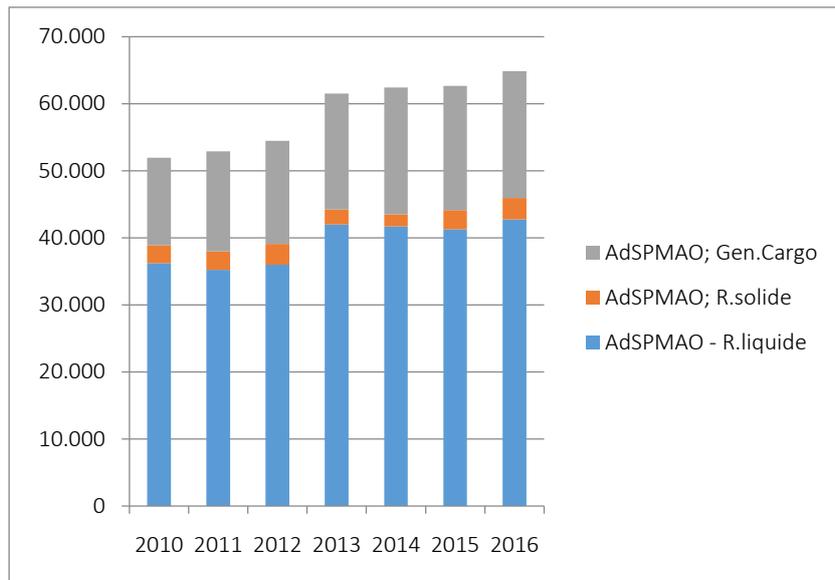
## I traffici di AdSP MAO nel bacino internazionale dell'Adriatico Orientale

Procedendo nell'avvicinamento al contesto nel quale opera AdSP MAO e focalizzandosi esclusivamente sull'arco da Monfalcone a Fiume (AO-IN), si osserva che all'interno dell'arco AO-IN i porti di AdSP MAO rappresentano quantitativamente la parte maggioritaria dei flussi e solamente nel segmento delle rinfuse solide sono minoritari.

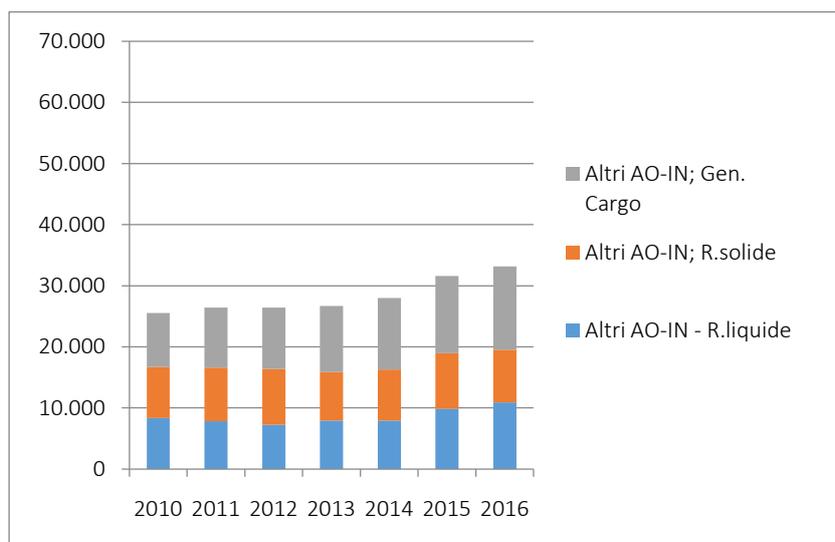
Nelle due sezioni del grafico seguente, a) e b), disegnati ad identica scala, si confrontano rispettivamente i traffici dei porti AdSP MAO e quelli dei rimanenti porti del bacino nord-orientale (Capodistria e Fiume).

Anni 2010-2016. Porti AdSP MAO(a) e altri porti esteri del bacino AOIn (Capodistria/Koper e Fiume/Rijeka) (b): traffico complessivo in peso per macro-categorie di traffico. Fonte: Elaborazione da dati AIOM (2017)

Porti AdSP MAO(a) – Monfalcone, Trieste



Altri porti esteri del bacino AO-In (b) – Capodistria, Fiume.



AdSP MAO, per peso del movimentato, ha infatti detenuto, nel 2016, rispetto all'intero arco portuale AO-In:

- il 66,6% del totale di mercato, cedendo pochi punti percentuali rispetto alla quota del 2010 (67,0%);
- il 79,6 % nel settore delle rinfuse liquide (contro l'81,2% del 2010);
- il 26,9 % nel settore delle rinfuse solide (contro il 24,4 % del 2010);
- il 58,0% nel settore del general cargo (contro il 59,5% del 2010).

## I traffici del Porto di Trieste

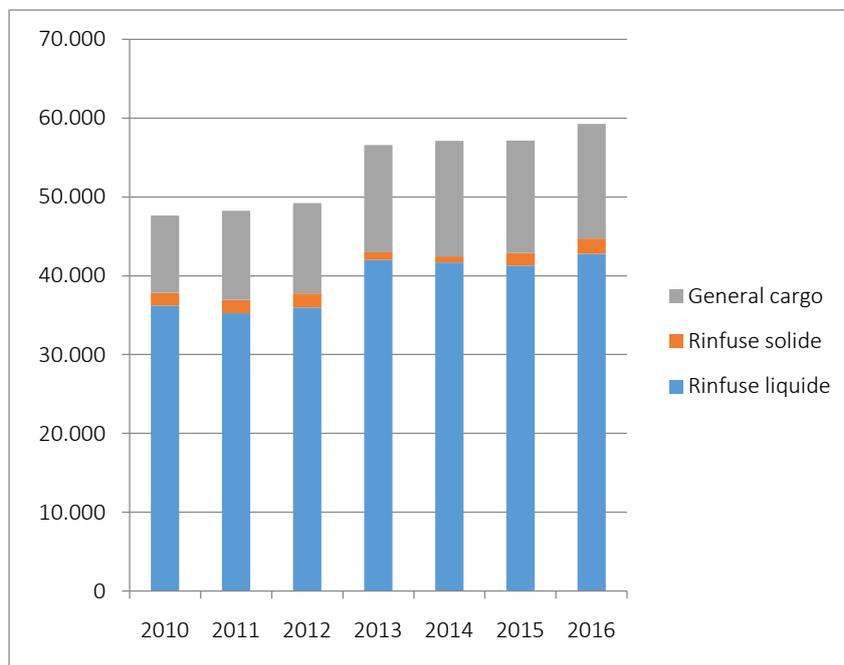
### La movimentazione complessiva

Nella tabella seguente e nel grafico successivo è rappresentato il traffico complessivo del Porto di Trieste, fra 2010 e 2016.

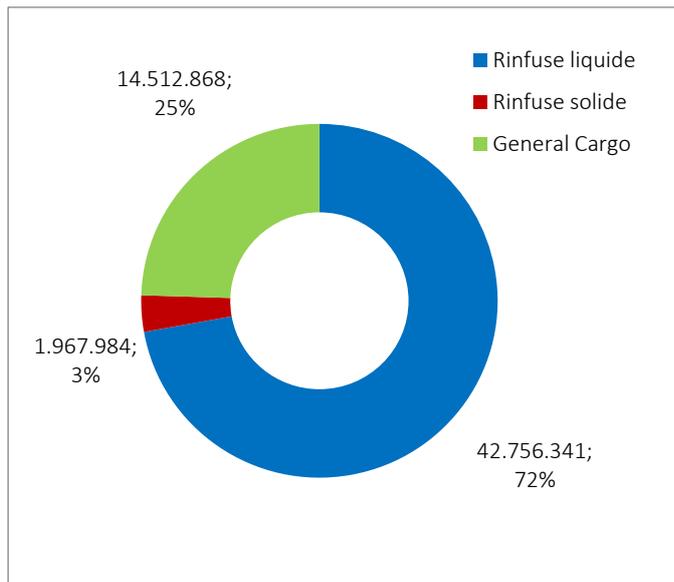
Anni 2010-2016 – Porto di Trieste: movimentazioni complessive di merci (x 1.000 ton) e di passeggeri (n.). Fonte: AdSP MAO

	Rinfuse liquide (.000 ton)	Rinfuse solide (.000 ton)	General cargo (.000 ton)	Totale merci (.000 ton)	Passeggeri (n.) (.000 ton)
2010	36.208	1.635	9.791	47.634	67.035
2011	35.230	1.720	11.288	48.238	56.973
2012	35.968	1.778	11.460	49.206	67.035
2013	41.992	987	13.607	56.586	147.414
2014	41.685	777	14.656	57.118	129.691
2015	41.287	1.607	14.267	57.161	171.813
2016	42.756	1.968	14.513	59.237	199.372

Anni 2010-2016: Porto di Trieste – traffico complessivo. Fonte: AdSP MAO



Anno 2016: Porto di Trieste – ripartizione delle movimentazioni. Fonte: AdSP MAO



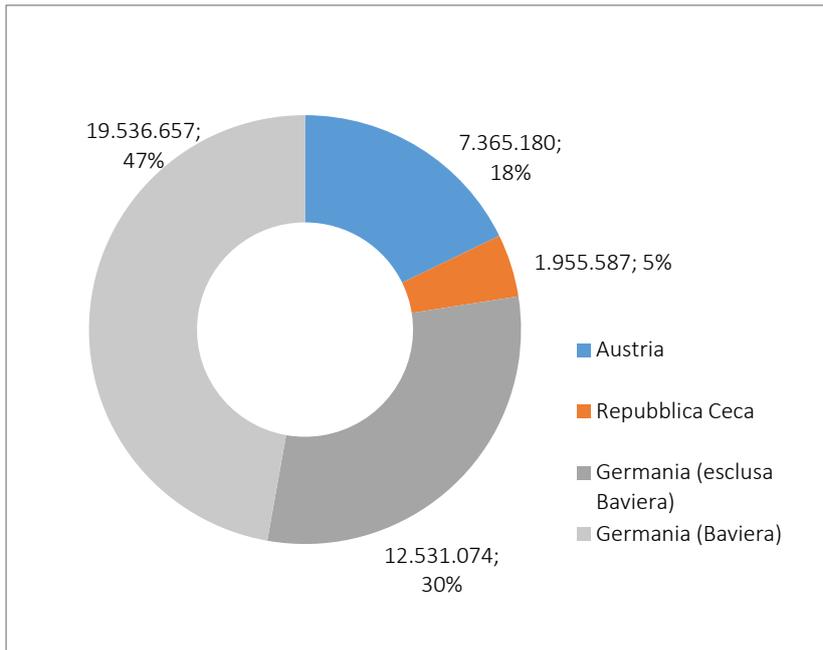
## La movimentazione di rinfuse liquide

Il traffico di rinfuse liquide (42,75 milioni di tonnellate nell'anno 2016) costituisce di gran lunga la prima voce nel bilancio quantitativo dei flussi, sia del porto di Trieste (72,1%) che dell'intera AdSP MAO; similmente al passato, esso è rappresentato pressoché esclusivamente da sbarchi (99,9 % del totale nel 2016), con il petrolio greggio che ha costituito il 97,8 % dell'intero traffico.

Le movimentazioni sono riconducibili, per la quasi totalità, alla presenza del terminal dell'"Oleodotto Transalpino", che tratta circa 500 navi all'anno.

Nel 2016, la distribuzione verso il retroterra dei flussi di greggio destinato a depositi e raffinerie, si è ripartita secondo le percentuali del grafico seguente: è evidente il ruolo giocato dal retroterra della Germania, ed in particolare della Baviera, nel ricorrere stabilmente al porto di Trieste quale punto di ingresso europeo per una risorsa assolutamente strategica qual è il petrolio greggio.

*Anno 2016 – Porto di Trieste. Ripartizione delle destinazioni degli sbarchi di rinfuse liquide (Oleodotto Transalpino). Fonte: AdSP MAO*



## Le movimentazioni di rinfuse solide

Il traffico di rinfuse solide è stato, nei periodi più recenti, una componente minoritaria dei flussi del porto di Trieste.

Il traffico si ricollega principalmente all'alimentazione di imprese industriali localizzate nell'area del porto industriale o commerciale, quali l'impianto siderurgico di "Servola" e l'impianto di molitura cereali del Punto Franco Nuovo.

Nel 2016 sono state manipolate 1,97 milioni di tonnellate di rinfuse solide, di cui l'89% in sbarco.

Hanno dominato, nel traffico, i minerali (es. minerale di ferro) con il 42,3% dei flussi e il carbone, con il 29,2%. Un certo ruolo (17,1%) lo hanno assunto anche i "prodotti metallurgici", che rappresentano un segnale dell'uso del contesto locale come "piattaforma" logistica per il segmento siderurgico.

I cereali movimentati, riconducibili alla presenza di un'importante impresa molitoria collocata in area portuale, sono stati il 9% del totale delle rinfuse solide.

## Le movimentazioni di "General Cargo"

Il "General Cargo" a Trieste costituisce, dopo le rinfuse liquide, la categoria più importante di traffico. Nel 2016, il General Cargo ha costituito il 24,5% delle movimentazioni complessive in peso, raggiungendo i 14,51 milioni di tonnellate.

Sul piano quantitativo, la maggior parte delle movimentazioni di "general cargo" (il 95,4% nel 2016) si ricollega all'intermodalità, sia del container che delle unità intermodali stradali (su nave Ro-Ro).

La componente non intermodale rimanente, per quanto piccola, rappresenta però, frequentemente, movimentazioni ad alto valore aggiunto, sviluppate a Trieste soprattutto sotto forma di traffici convenzionali di metalli (con possibilità di stoccaggio in porto franco) o "project cargo" e "heavy lift".

Nel seguito si scende nel dettaglio delle movimentazioni di unità intermodali.

## Le movimentazioni del “General cargo” intermodale

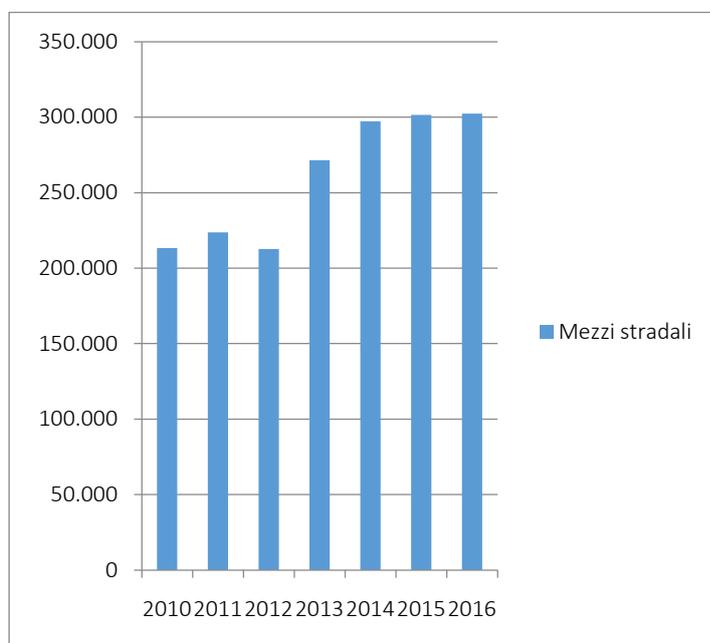
### *Il traffico delle unità stradali*

Nel corso del 2016, nel porto di Trieste sono stati movimentati 302.366 veicoli stradali; di questi, 142.438 in sbarco (47,2%) e 159.928 in imbarco (52,8 %).

L’incidenza dei veicoli pieni è stata, sul totale della movimentazione dei mezzi stradali, del 99,3% nel 2016.

Nel grafico successivo si illustra l’andamento complessivamente crescente di tale traffico nel periodo 2010-2016.

*Porto di Trieste - anni 2010-2016: Numero di unità stradali (mezzi) movimentate. Fonte: AdSP MAO (2017)*



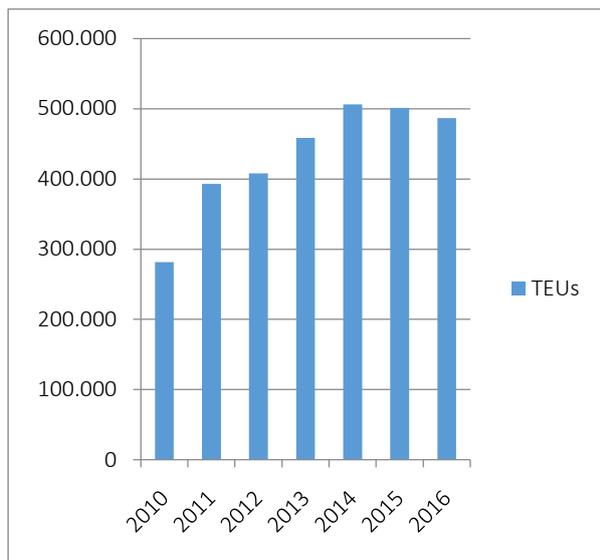
Le attività di movimentazione Ro-Ro sono attuate principalmente in tre aree terminalistiche del punto franco nuovo.

Tali attività sono riconducibili a due operatori differenti, entrambi collegati alle imprese di logistica marittima che collegano Trieste e la Turchia, lungo la principale rotta di “Autostrada del Mare” del Mediterraneo, specializzata nel settore merci. Il forte legame fra “capitale marittimo” e terminalismo permette una forte integrazione del sistema logistico mare-terra, fattore importante per uno sviluppo regolare del traffico.

### *Le movimentazioni del container*

Il grafico successivo illustra le movimentazioni di container nel porto di Trieste fra 2010 e 2016.

Porto di Trieste - anni 2010-2016: TEU movimentati. Fonte: AdSP MAO (2017)

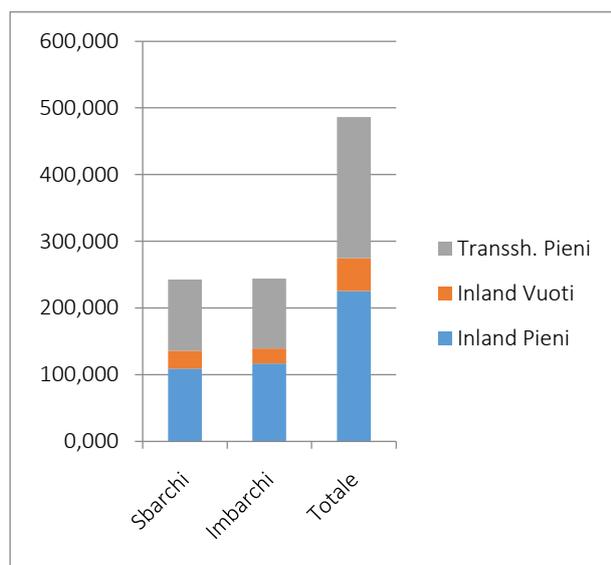


Le attività di movimentazione container sono svolte nel terminale specializzato del Molo VII, la cui società di gestione vede la partecipazione azionaria (al 50%) di un leader di mercato nel settore dello “shipping” containerizzato.

Nel corso del 2016, nel porto di Trieste sono stati movimentati contenitori per complessivi 486.499 TEU (388.804 container), in una dinamica che, anche in questo caso, è stata di fortissima crescita dal 2010 al 2014, benché fra 2015 e 2016 vi sia stata una certa stasi (alla quale sta seguendo, come si illustrerà meglio nel seguito, una fortissima ripresa della dinamica di crescita nel corso del 2017).

Il grafico seguente illustra alcuni dati di struttura del traffico.

Struttura delle movimentazioni container in TEU (tot. 486.499 TEUs): sbarchi, imbarchi, transshipment; pieni e vuoti. Fonte: AdSP MAO (2017)



Come emerge chiaramente dalla raffigurazione, l'attuale struttura del traffico container si caratterizza dunque per:

- un elevato bilanciamento del traffico (sbarchi e imbarchi diretti al retroterra sono in sostanza equilibrati, con una leggera prevalenza degli imbarchi);
- una modesta incidenza di vuoti (riposizionamento), pari al 17,9 % del traffico complessivo del retroterra e al 10,1 % delle movimentazioni complessive;
- un'importante incidenza del "transshipment" (di pieni), che rappresenta il 43,3 % delle movimentazioni complessive, fattore che permette di identificare Trieste come un "hub regionale" oltre che come "porto gateway".

### *Una visione complessiva del traffico "intermodale": la misurazione in "TEU equivalenti"*

Il traffico intermodale sviluppato nell'ambito di AdSP MAO è diviso fra container e traffico di altre unità di carico "stradali".

Ma il rapido aumento da un lato (in tutto lo scacchiere del Mediterraneo) dell'intermodalità strada/mare (Ro-Ro), settore che sta diventando dominante nel Mediterraneo e che a Trieste è di importanza primaria, unitamente alla crescente propensione dei due tipi di traffico, sempre nel porto di Trieste, a sfruttare in modo condiviso alcune risorse (es. servizi ferroviari, capacità a terra, ecc.), inducono a formulare una rappresentazione statistica "unificata" dei due traffici intermodali, utilizzando il concetto di "TEU equivalente"<sup>15</sup>.

Nel grafico seguente è illustrata una stima dell'andamento complessivo del traffico "intermodale" del porto di Trieste espresso in TEU Equivalenti. Si distinguono, all'interno, le due componenti riconducibili al "container ISO" vero e proprio (C-TEU) e ai mezzi stradali (R-TEU).

I valori riferiti ai mezzi stradali sono stimati su base parametrica fino al 2014 (vedi nota a piè pagina), mentre per il 2015 e il 2016, da quando cioè si dispone dei dati effettivi gestiti attraverso il "Port Community System" (vedi Cap.8), la conversione è realizzata in base alla reale capacità dei mezzi.

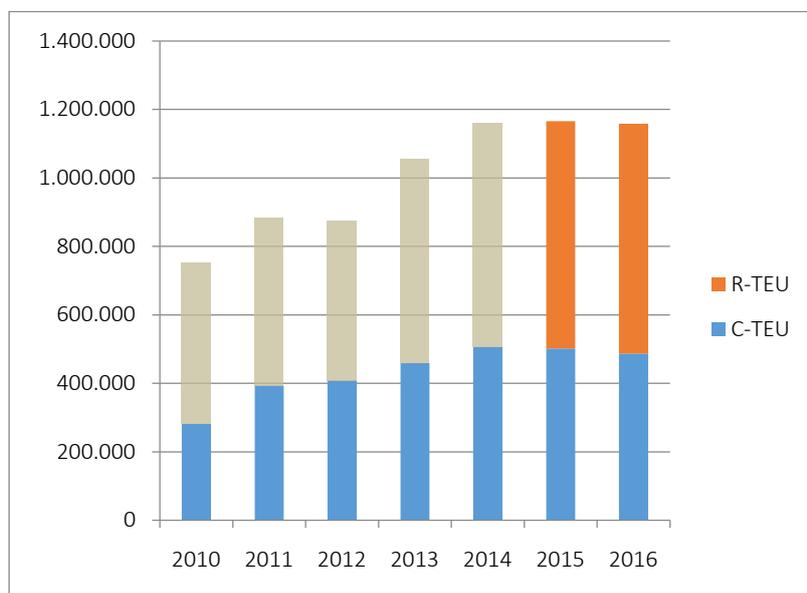
Adottando questo indicatore, il Porto di Trieste si situa idealmente fra i porti che hanno superato ormai stabilmente la soglia del milione di TEU, avendo movimentato:

- 1.165.431 "TEU Equivalenti" nel 2015 (totale stimato in peso: **13.602.014 tonnellate**);
- 1.158.366 "TEU Equivalenti" nel 2016 (totale stimato in peso: **13.851.924 tonnellate**).

---

<sup>15</sup> Per TEU Equivalente si intende una misura capace di sintetizzare le statistiche riferite al trasporto del container (che adottano l'unità di misura TEU) e quelle relative al trasporto di mezzi di trasporto di gomma (unità di carico stradali). Nel porto di Trieste è calcolato, come dato "reale" di capacità di trasporto, partendo dalle informazioni disponibili nel sistema "Sinformat" sulle superfici di carico dei mezzi pesanti effettivamente transitati nel porto. Per il 2015 il coefficiente di conversione estratto dai dati elaborati dal sistema "Sinformat" è stato di 2,203 TEU per ogni "mezzo stradale", mentre per il 2016 è cresciuto a 2,220.

Anni 2010 – 2016: Porto di Trieste - Stima del traffico intermodale movimentato espresso in "TEU equivalenti" e sua struttura (C-TEU = Teu container; R-TEU = TEU equivalenti dei mezzi stradali). Fonti: C-TEUc 2010-2016 e R-TEU 2015-2016: Elaborazione AdSP MAO; R-TEU 2010-2014: stima parametrica Università di Trieste – DEAMS



## Il traffico di passeggeri

Il traffico di passeggeri del porto di Trieste si ripartisce fra gli sbarchi/imbarchi delle crociere e quelli dei traghetti (linee con la Grecia e l'Albania).

A questi traffici principali si aggiungono i traffici locali, vale a dire quelli di trasporto pubblico locale (linea Trieste-Muggia) e i flussi collegati alle rotte turistiche stagionali realizzate con aliscafi, al servizio delle località balneari del Friuli Venezia Giulia e dell'Istria (Slovenia e Croazia). Nel corso del 2016, le operazioni relative all'aliscafo hanno raggiunto il numero di 10.886, fra imbarchi e sbarchi, prevalentemente concentrate nei mesi di luglio e agosto.

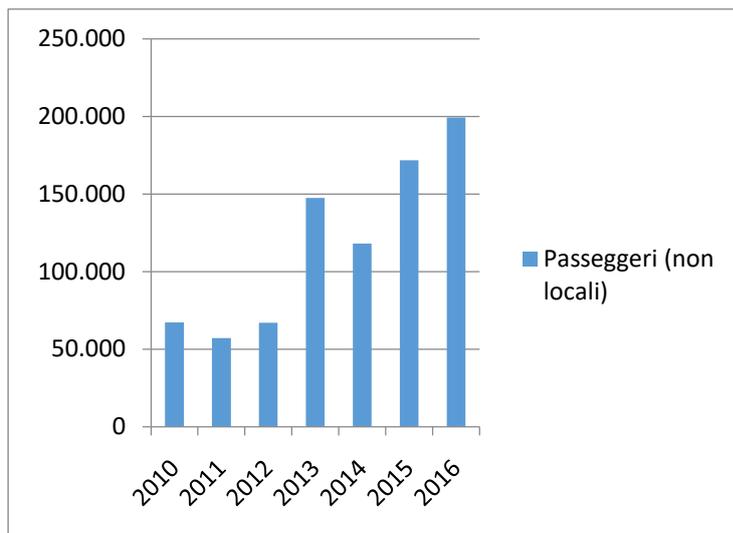
I grafici seguenti riportano l'andamento complessivo dei flussi non locali di passeggeri (2010-2016) e la ripartizione per categorie di traffico nel 2016.

Nel 2016 vi sono state nel porto di Trieste, 60 toccate di navi passeggeri (contro le 47 del 2015). Sui 199.372 passeggeri complessivi dell'anno, il 67,4% è stato rappresentato da crocieristi (134.401).

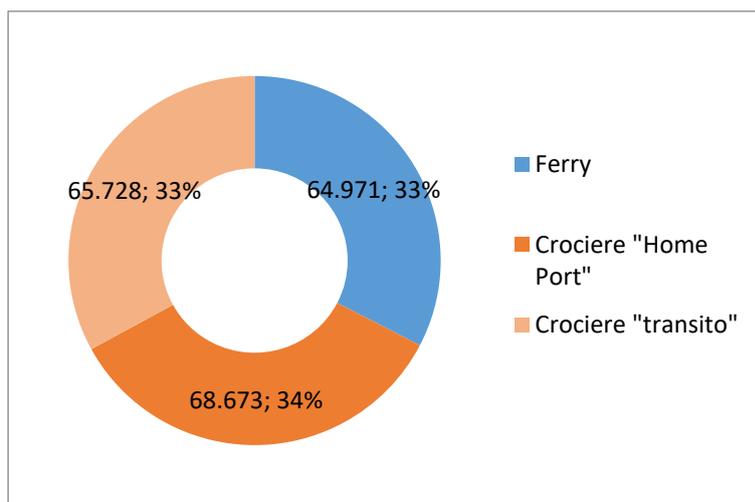
All'interno del segmento crocieristi, sempre nel 2016, vi è stata una pressoché equa ripartizione fra passeggeri "Home Port" (51%) e passeggeri "in transito" (49%).

Nel Cap.7 sono riportate alcune ulteriori considerazioni sul segmento delle crociere e delle relazioni fra questo e l'economia del territorio.

Traffico passeggeri nel porto di Trieste (numero crocieristi e passeggeri "ferry"). Fonte: AdSP MAO (2017)



Anno 2016 - Passeggeri non locali nel porto di Trieste; ripartizione per tipi di traffico (totale: 199.372). Fonte: AdSP MAO (2017)



## La tendenza recente delle movimentazioni merci nel porto di Trieste

### La tendenza 2016/2015

Fra 2015 e 2016 si è realizzata una crescita che ha interessato tutte le principali categorie merceologiche: le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, le rinfuse solide, con un'impennata per certi versi anomala, di ben il 22,45%, mentre anche il general cargo, che comprende l'intermodale, è cresciuto in peso dell'1,95%.

Nell'ambito del "general cargo", passando al conteggio delle unità di carico intermodali, nel settore container si è rilevata nel 2016 una leggera flessione (-2,94% in TEU), a cui ha fatto però da contraltare un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, che hanno raggiunto i 437.121 TEU.

Esaminando i traffici legati alle "autostrade del mare" (mezzi stradali Ro-Ro) si è registrata, fra 2015 e 2016, una sostanziale stabilità del settore, con un + 0,29% del 2016 rispetto all'anno precedente.

I passeggeri, sempre fra 2015 e 2016, sono aumentati del 16%.

Per il porto di Trieste, la variazione percentuale delle movimentazioni (in peso) di merci fra il 2015 e il 2016 è riportato nella tabella seguente.

*Variazioni nelle movimentazioni (2016/2015). Fonte: AdSP MAO*

	Variazioni 2016/2015
Totale movimentazioni	+3,68%
Rinfuse liquide	+3,56%
Rinfuse solide	+22,45%
General Cargo	+1,92%
- TEU	-2,94 %
- Veicoli stradali	+0,28%
Passeggeri	+16,01%

### *La tendenza 2017/2016 (gennaio-maggio).*

Per valutare la tendenza più recente, la tabella seguente riporta le percentuali di crescita nel periodo gennaio-maggio del 2017 rispetto all'identico periodo del 2016.

*Porto di Trieste: Mesi gennaio-maggio: variazioni 2017/2016. Fonte: AdSP MAO*

	Variazioni (mesi 1-5) 2017/2016
Totale movimentazioni	+1,17%
Rinfuse liquide	-0,11%
Rinfuse solide	- 29,69%
General Cargo	+9,27%
- TEU	+19,41%
- Veicoli stradali	+2,71%
Passeggeri	-60,74%

Le tendenze rilevate nel primo periodo del 2017 segnalano un leggero aumento delle rinfuse liquide, una regressione nel settore rinfuse solide, dopo il balzo del 2016, e, infine, un notevole aumento del "general cargo" in peso (+9,27%).

Nell'ambito del carico generale, il dettaglio sui numeri dell'intermodalità nei primi mesi del 2017, mostra:

- un leggero aumento delle movimentazioni collegate al Ro-Ro, in linea con l'andamento dei fondamentali economici;

- un incremento molto marcato nel settore container, nell'ordine di grandezza del 20%: tale incremento richiede, in prospettiva previsionale, di prestare particolare attenzione al potenziale di crescita degli anni immediatamente a venire anche al fine di valutare le implicazioni sul piano della capacità infrastrutturale, soprattutto per quel che riguarda l'interfaccia con la ferrovia (Cfr. Cap.5).

Il traffico di passeggeri ha mostrato infine una notevole riduzione, legata sia alla riduzione del traffico di passeggeri su "ferry" (-66%) che dei crocieristi (-57%) e, all'interno di questo gruppo, della componente di flusso "Home Port" (-81%), riconducibile alle scelte del principale cliente della destinazione.

## Il traffico ferroviario del porto di Trieste

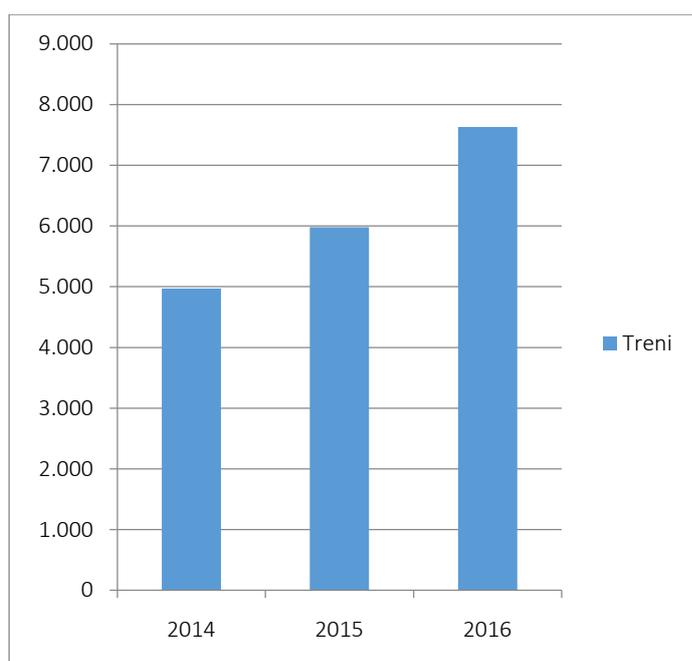
A complemento delle statistiche sulla movimentazioni portuali, la presentazione di alcuni dati statistici sul traffico ferroviario di Trieste è fondamentale per illustrare uno dei caratteri maggiormente distintivi e dinamici del porto triestino nel panorama dei porti non solo italiani ma europei: l'importantissimo e crescente ruolo che negli ultimi anni sta svolgendo il trasporto ferroviario nell'alimentazione dei flussi portuali, a partire da quelli intermodali (container e unità stradali).

Il rapido sviluppo dell'offerta complessiva di servizi ferroviari negli anni più recenti è sintetizzato dall'indicatore "numero di treni annui" realizzati per servire il porto, visualizzato nel grafico seguente.

Nel 2016 i treni effettuati sono stati 7.631. In termini di treni realizzati, la crescita fra 2014 e 2015 è stata del 20% e fra 2015 e 2016 del 28% (con un tasso composto medio annuo del 23%). L'incremento complessivo è stato del 53% nelle ultime due annualità.

Con i 7.631 treni movimentati, Trieste è diventato il primo porto ferroviario italiano, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera, essendo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti oltre che su terminali nazionali, anche su tratte internazionali (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia), come illustrato in seguito (Cap. 5).

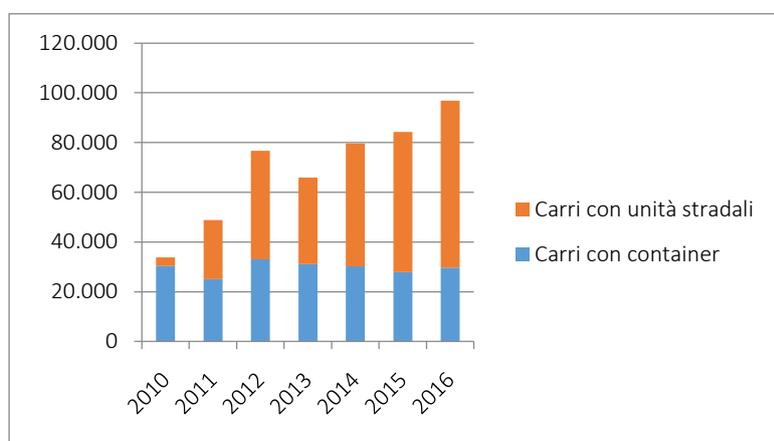
*Grafico 2.13- Anni 2014-2016: numero di treni complessivi realizzati nel Porto di Trieste (Punto Franco Nuovo e Porto Industriale) - Fonte: elaborazione AdSP MAO su fonte "Adriafer"*



Per un'immagine della crescita del traffico ferroviario estesa all'intero orizzonte 2010-2016 si può anche utilizzare, quale ulteriore indicatore, il numero di carri carichi effettivamente entrati e usciti dal comprensorio portuale.

Il dato in carri peraltro permette di evidenziare la continua e decisa espansione del traffico ferroviario collegato al "nuovo" mercato delle unità di trasporto stradale, che si è sovrapposto ai segmenti ferroviari più tradizionali del container (superato già dall'anno 2012) e del convenzionale. Il traffico ferroviario di unità stradali negli ultimi tre anni ha registrato un incremento sempre più marcato, come si osserva dal grafico sottostante.

Anni 2010-2016: numero di carri carichi con unità intermodali (container, semirimorchi, unità "RO-LA") movimentati nel porto di Trieste (Punto Franco Nuovo). Fonte: Elaborazione AdSP MAOsu dati Adriafer



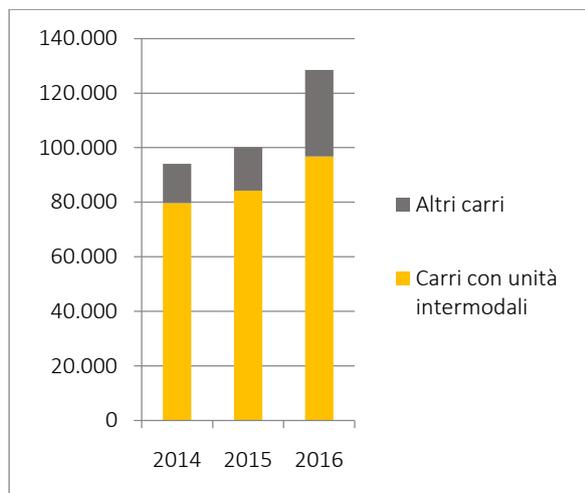
Nel 2016, la movimentazione di vagoni carichi con unità "stradali" (58.056 carri) ha rappresentato il 69% dei vagoni intermodali carichi complessivamente movimentati, risultati in tutto 98.806.

Complessivamente, il tasso composto di crescita annua, dal 2010 al 2016, risulta essere, per l'attività espressa attraverso il numero di carri spediti o ricevuti, del 19,2%.

Nell'ambito della movimentazione ferroviarie delle unità stradali, attualmente la componente prevalente è di trasporto non accompagnato, benché permanga comunque una quota di "autostrada viaggiante" (RO-LA) che nel 2016 ha rappresentato il 13% del totale delle unità stradali movimentate su ferrovia.

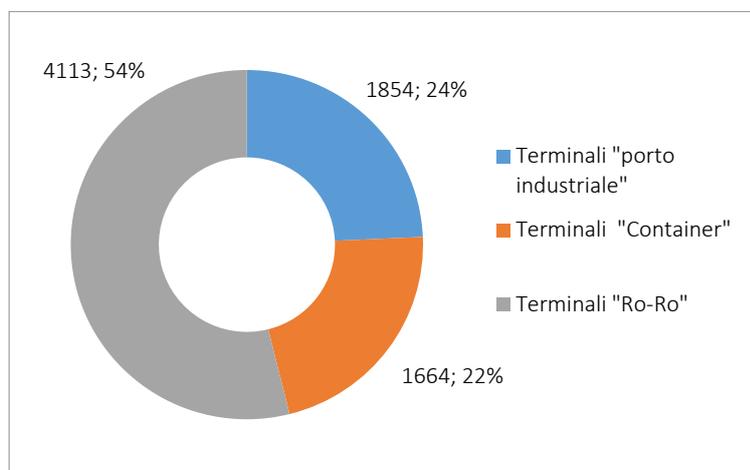
Ai vagoni con carico intermodale si aggiungono quelli operati nel porto industriale, principalmente per il traffico di rinfuse. Fra 2014 e 2016, anni di cui si dispone dei dati, anche questo traffico ferroviario è cresciuto notevolmente, come si osserva nel grafico seguente..

Anni 2014-2016: numero di carri caricati con unità intermodali (Punto Franco Nuovo) e con altri carichi (Porto Industriale) movimentati nel porto di Trieste. Fonte: Elaborazione Autorità Portuale di Trieste



Complessivamente, nel 2016, il traffico totale di vagoni carichi entrati e usciti dal porto di Trieste ha raggiunto i 128.450 vagoni, di cui il 75,4% intermodali (nei dettagli: 23,1% con container, 52,2% con unità stradali) e 24,6% non intermodale (industriale).

Grafico 2.14 - Anno 2016 - Ripartizione dei treni complessivi realizzati nel Porto di Trieste (Punto Franco Nuovo e Porto Industriale) per area terminalistica di provenienza. Fonte: elaborazione AdSP MAO da dati "Adriafer"



## I traffici del Porto di Monfalcone

### Il traffico complessivo

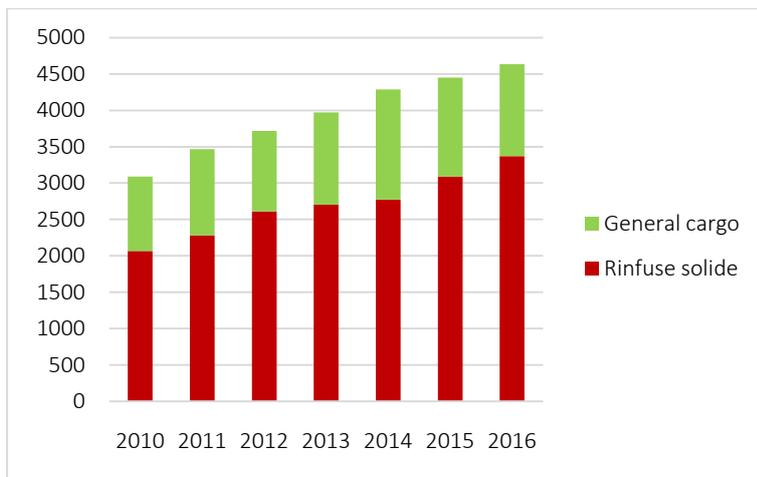
Il porto di Monfalcone ha segnato nel 2016 un traffico di oltre 4.6 milioni di tonnellate di merci (4.635.875 ton), in crescita del 4,1% rispetto al 2015 (4.451.422 ton). Si tratta del risultato migliore in assoluto a conferma dell'ormai stabile e continua ripresa dello scalo.

Questo importante risultato è dovuto alla performance positiva del volume degli sbarchi, che hanno sfiorato i 4 milioni di tonnellate (3.984.176 t.) con un aumento del 5,79% rispetto all'anno precedente, mentre gli imbarchi, che si sono attestati a 651.699 tonnellate, hanno riscontrato un decremento del 4,90% sul 2015.

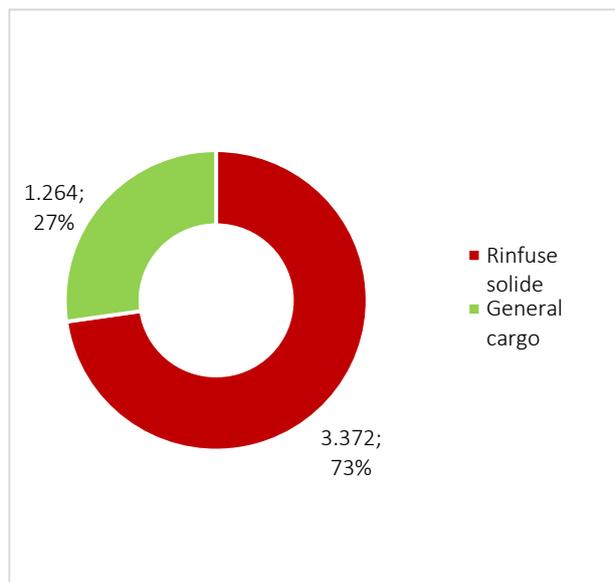
Anni 2010-2016 – Porto di Monfalcone: movimentazioni complessive di merci (x 1.000 ton). Fonte: Azienda Speciale Porto Monfalcone ASPM

	Rinfuse solide (.000 ton)	General cargo (.000 ton)	Totale (.000 ton)	Autovetture (n.)
2010	2.065	1.023	3.088	66.411
2011	2.284	1.184	3.468	85.106
2012	2.611	1.106	3.717	92.416
2013	2.703	1.268	3.971	117.792
2014	2.774	1.512	4.286	104.453
2015	3.089	1.362	4.451	123.828
2016	3.372	1.264	4.636	169.841

Anni 2010-2016: Porto di Monfalcone – traffico complessivo: 0000 ton. Fonte: Azienda Speciale Porto di Monfalcone



Anno 2016: Porto di Monfalcone – ripartizione delle movimentazioni (000 ton). Fonte: ASPM



### *Le movimentazioni di “General Cargo”*

Nel 2016, il “General Cargo” ha costituito il 27% delle movimentazioni complessive in peso, raggiungendo 1,26 milioni di tonnellate.

Al suo interno, la movimentazione della cellulosa ha contribuito per 886.030 tonnellate, registrando un decremento del 11,08% rispetto al 2015.

Spicca il traffico di autovetture per complessive 275.586 tonnellate, con un +23,99% rispetto al 2015. Tale traffico, iniziato a fine febbraio 2003, risulta in costante crescita e nel 2016 ha totalizzato n. 169.841 mezzi movimentati (123.828 nel 2015, +37,16%), con una media mensile di 14.153 mezzi su 9 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia.

### *Il traffico di rinfuse solide*

Nel 2016 sono state manipolate 3,37 milioni di tonnellate di rinfuse solide, di cui il 92 % in sbarco. Il traffico di rinfuse solide ha la componente principale nei prodotti siderurgici, che rappresentano il 50,74% del totale dei traffici transitati nel porto, con 2.352.099 tonnellate movimentate (+14,9% rispetto al 2015).

Subito dopo i prodotti siderurgici, per quantità movimentata tra le rinfuse solide, si colloca il carbone. Tale combustibile fossile è destinato alla centrale termoelettrica “A2a” che, nel corso del 2016, ha registrato movimentazioni per 887.278 tonnellate con un decremento del 0,5% rispetto all’anno precedente.

## La tendenza recente dei traffici nel porto di Monfalcone

### *La tendenza 2016/2015*

Nel 2016, rispetto al 2015, l’aumento complessivo delle movimentazioni di merci nel porto di Monfalcone è riportato nella tabella seguente.

*Variazioni nelle movimentazioni (2016/2015). Fonte: ASPM*

	<b>Variazioni 2016/2015</b>
Totale movimentazioni	+4,16%
Rinfuse solide	+9,16%
General Cargo	-7,20%
- Veicoli stradali	+23,9%
- Cellulosa	-11,08%

Nel 2016 si è evidenziata una crescita complessiva dei traffici pari al 4,16% rispetto al 2015. Tale crescita è stata trainata, da un lato, dall'ottima performance delle rinfuse solide, con un incremento del 9,16%, mentre è stata frenata, dall'altro, dal calo registrato nel general cargo, che seppur cresciuto del 23,9% nella componente "mezzi di trasporto", ha subito una riduzione della cellulosa per il 11,08%.

### *La tendenza 2017/2016 (gennaio-maggio)*

La tabella seguente riporta le percentuali di crescita dei primi 5 mesi del 2017 rispetto all'identico periodo del 2016.

*Porto di Monfalcone: Mesi gennaio-maggio: variazioni 2017/2016. Fonte: ASPM*

	<b>Variazioni (mesi 1-5) 2017/2016</b>
Totale movimentazioni	-1,77%
Rinfuse solide	+2,96%
General Cargo	-13,89%
- Veicoli stradali	+6,26%
- Cellulosa	-12,67%

Le tendenze rilevate nel primo periodo del 2017 segnalano un leggero aumento delle rinfuse solide, grazie ai buoni risultati dei prodotti siderurgici che segnano un +10,58%, i quali più che compensano la performance negativa nello sbarco di carbone combustibile (-14,2%).

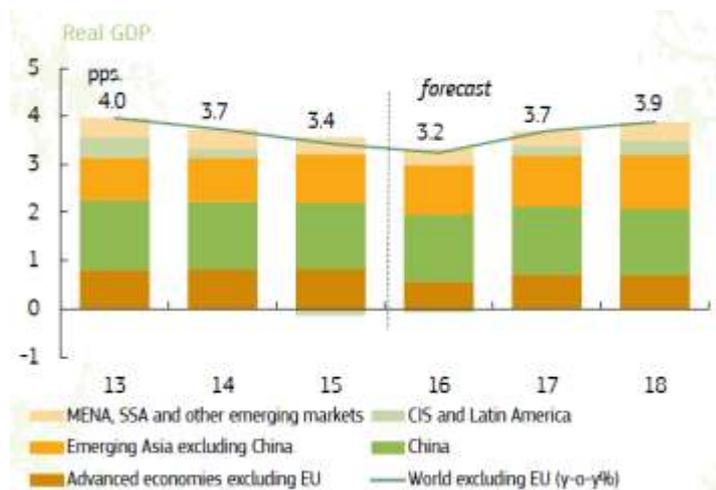
Per quanto concerne il comparto del "General cargo", prosegue il trend negativo segnato dalla cellulosa con un -12% registrato nei primi cinque mesi del 2017, ma al contempo si sottolinea l'incremento rilevante segnato dal traffico Ro-Ro di veicoli stradali, nell'ordine di grandezza del 6% nel periodo esaminato. Tale incremento, che segue gli analoghi risultati del 2016 (24% in termini di peso e 37% in termini unità sul 2015), richiede un'attenta valutazione in un'ottica previsionale per definire correttamente le linee di sviluppo futuro dello scalo, dal punto di vista merceologico ed infrastrutturale.

## **Il panorama economico generale**

A valle della presentazione dei dati dedicati al settore marittimo, si riportano alcuni macro-dati riferiti al panorama dell'economia nel suo complesso, utili a interpretare il contesto generale nel quale vanno a collocarsi, anche nella prospettiva di medio periodo, i porti di AdSP MAO.

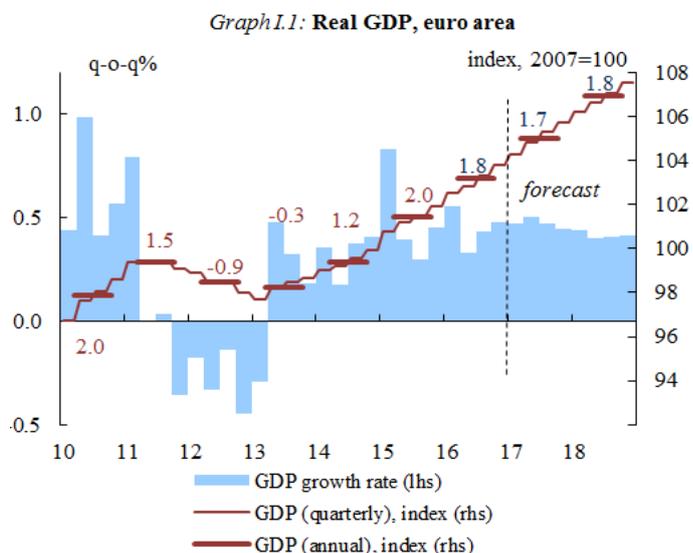
Dopo le tendenze recessive nel periodo 2013-2015, con il 2016 le prospettive di sviluppo economico globale sono tornate positive, nonostante il permanere di un elevato livello di incertezza. Secondo l'osservatorio economico dell'Unione Europea (primavera 2017), le prospettive di sviluppo del PIL globale sono in ripresa (3,7-3,8% nel biennio 2017-2018), con un accentuato contributo incrementale da parte delle regioni MENA e Paesi Emergenti dell'Asia.

Crescita del Pil globale (previsioni) – Fonte: Commissione Europea, Spring 2017 Economic Forecast<sup>16</sup>



Per l’Area Euro, nel biennio 2017-2018, le previsioni riferiscono di una crescita attesa media intorno all’1,7-1,8%, con una decisa accelerazione rispetto agli anni passati, come si osserva dal grafico sottostante.

Previsioni di crescita del Prodotto Interno Lordo dell’area Euro (2017, 2018). Fonte: Commissione Europea, Spring 2017 Economic Forecast<sup>17</sup>



Figures next to horizontal bars are annual growth rates.

Secondo la stessa fonte, per l’Unione Europea nel suo complesso (includendo dunque anche i paesi “non Euro”) il tasso annuo di crescita atteso per il PIL è del 1,9%, sia nel 2017 che nel 2018.

<sup>16</sup> [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2017-economic-forecast\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2017-economic-forecast_en) (consultato: 10.07.2017).

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2017-economic-forecast\\_en](https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-performance-and-forecasts/economic-forecasts/spring-2017-economic-forecast_en) (consultato: 10.07.2017).

Per quel che concerne i rischi, nella prospettiva di medio periodo, l'Unione Europea conferma un maggiore bilanciamento rispetto al passato, pur sottolineando la permanenza di rischi, fra i quali prevalgono quelli esterni legati alle tensioni geopolitiche, alla politica commerciale degli USA, e alle politiche monetarie divergenti degli stati e alla "Brexit".

Naturalmente all'interno dell'Unione Europea, i tassi di crescita attesa sono differenziati: i paesi dell'Europa Centrale (incluso la Germania) e dell'Europa Centro Orientale, che rappresentano un fondamentale retroterra dei porti AdSP MAO, mostrano valori notevolmente superiori alla media. Nel capitolo dedicato al posizionamento dei porti AdSP MAO nel contesto dell'Europa centrale e Orientale (Cap.4), saranno presentati dati di maggior dettaglio sulle prospettive di sviluppo di tali paesi.

Per quel che concerne l'Italia, le più recenti stime (luglio 2017) della Banca d'Italia fissano all'1,4% la crescita del PIL nel 2017, all'1,3% quella per il 2018 e all'1,2% quella del il 2019<sup>18</sup>.

Infine, nel periodo più recente, le regioni italiane di maggiore interesse per i porti AdSP MAO (regioni del Nord-Est) hanno mostrato promettenti dinamiche di esportazione: secondo il rapporto ICE (luglio 2017), il Friuli-Venezia Giulia, in particolare, nel 2016 ha visto le esportazioni aumentare del 6,3% rispetto al 2015.

## Dai dati al quadro strategico: AdSP MAOe la "Cabina di Regia Nord-Est"

I dati presentati in precedenza rappresentano una base informativa importante sulla quale impostare il ragionamento sui rischi e le opportunità per i porti di AdSP MAO, anche per il triennio 2017-2019 e, più in generale, nel medio periodo.

Come peraltro già segnalato nel capitolo introduttivo, nel quadro della riforma del 2016, e a valle delle importanti linee guida emerse dal Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica - PSNPL (2015), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella prospettiva di "coordinamento" e razionalizzazione della programmazione nel settore portuale, ha avviato la definizione di alcuni "quadri interpretativi condivisi" di macro-area, nominati "Cabine di Regia" e realizzati in accordo fra le Regioni interessate, sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e con la partecipazione delle Autorità dei Sistemi Portuali dell'ambito.

Si ritiene dunque che ogni considerazione interpretativa debba fondarsi innanzitutto sulle evidenze e sulle conclusioni condivise che stanno confluendo (luglio 2017) nel documento guida della costituenda "Cabina di Regia del Nord-Est"<sup>19</sup>.

Secondo i documenti in preparazione nell'ambito della "Cabina di Regia", i tratti essenziali dell'assetto portuale del Nord-Adriatico sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- Il sistema Nord-Adriatico serve l'area di mercato maggiormente internazionale della portualità italiana, caratterizzata da un ulteriore notevole potenziale di espansione verso il

---

<sup>18</sup> Banca d'Italia – Eurosystem (2017), Bollettino Economico n.3, luglio 2017, p.6.

<sup>19</sup> Cfr.: Documento di indirizzo della cabina di regia del Nord-Est, in lavoro, (5/2017) e relativo allegato. Il documento in via di formalizzazione, affronta, in primo luogo, tematiche riferite al segmento del "general cargo" (e in particolare a quello del container) in quanto tale mercato rappresenta quello che, per motivi di competizione fra porti, è maggiormente rilevante sul piano delle strategie nazionali e macro-regionali.

- Centro-est Europa e verso mercati che, negli ultimi anni, mostrano tassi di crescita economica ben superiori a quelli dell'Europa occidentale;
- i principali porti del Sistema Nord Adriatico, fra cui Trieste, Capodistria (Koper) e Fiume (Rijeka), sono tutti classificati come porti "core" della "Trans-European Transport Network";
  - i traffici del Sistema Nord Adriatico hanno continuato a registrare una forte crescita anche durante il recente periodo di crisi economica; nell'ambito del Sistema Nord Adriatico, la parte italiana collocata più ad est (Sistema del Mare Adriatico Orientale), appare molto ben posizionata in virtù di collegamenti ferroviari decisamente più efficaci ed efficienti rispetto ai porti sloveni e croati, che soffrono di note carenze infrastrutturali ferroviarie per l'inoltro terrestre dei traffici marittimi;
  - in virtù delle condizioni di contesto normativo e di mercato, la parte italiana della portualità nord-adriatica si presenta anche molto più aperta ed attrattiva per investimenti privati.

La "Cabina di Regia", sulla base di varie valutazioni, fissa inoltre alcuni punti di centrale importanza per il posizionamento strategico e le prospettive dei porti AdSP MAO.

Per quel che concerne il settore dell'intermodalità container, viene sottolineato che innanzitutto come, prima ancora che all'andamento della domanda legata a fattori economici, i possibili sviluppi di traffico nei porti dell'area sono da collegare ad *"un allargamento delle attuali catchment area, ossia ad un incremento del market share in alcune aree contendibili: c'è convergenza nel ritenere che la penetrazione di mercato del cluster nord-adriatico nella sua area contendibile sia oggi prossimo ad appena il 50%"*.

Almeno con riferimento al settore del "general cargo intermodale", la prospettiva strategica da condividere è quindi perseguire *"un potenziamento di competitività lungo tutta la catena del trasporto e dunque, oltre che incrementare capacità ed efficienza dei nodi portuali, in modo da poter attrarre più linee ed aumentare la copertura, la scala e la qualità dei collegamenti marittimi, risulta parimenti o forse più determinante incrementare capacità, connessioni ed efficienza dei collegamenti (ferroviari) terrestri"*.

Sempre secondo quanto definito letteralmente nell'ambito della "Cabina di Regia" (ed evidentemente ancora in tema di mercato intermodale), *"al netto della competizione interna tra porti nord-adriatici per la suddivisione del mercato locale, l'incremento di quote di mercato passa"*:

- *"lungo la direttrice occidentale, attraverso il confronto con i porti tirrenici per il ricco mercato lombardo (almeno della parte orientale) e dell'Emilia Romagna occidentale e, in misura minore, anche con il Northern Range per la zona di Innsbruck e per la Baviera meridionale. Lungo tale direttrice, quindi, la catchment area potenziale è meno estesa, perché a forte competizione, ma al tempo stesso concentrata in una delle regioni economico-produttive più ricche d'Europa. In tal senso, la prima fondamentale sfida è recuperare quote dei traffici locali (Veneto ed Emilia Romagna innanzitutto) che storicamente si servono dei porti dell'alto Tirreno, solitamente per raggiungere altre destinazioni rispetto al Far East. Per far ciò bisogna intervenire sulle connessioni marittime tenendo conto che, se per l'attivazione di nuovi servizi diretti con il Far East l'attuale dotazione portuale può rappresentare un limite (viste le dimensioni del naviglio impiegato su tali direttrici) ciò non è vero per tutte le altre direttrici, dove, a partire dal Nord America, la mancanza di collegamenti diretti è da ricercare nelle strategie di network design delle compagnie di navigazione e nella distribuzione attuale della domanda"*;
- *"per la direttrice orientale, attraverso una competizione, prevalentemente con il Northern Range, per servire Austria, Repubblica Ceca, Ungheria e Europa centro-orientale. In questo*

*caso, la competizione dovrà necessariamente focalizzarsi su capacità, copertura ed efficienza dei collegamenti ferroviari intermodali. Lungo questa direttrice, infatti, la competizione con il Northern Range è molto più aperta e interessa un'area che ha grandi prospettive di crescita economica".*

A corollario di tali considerazioni la "Cabina di Regia Nord Est" evidenzia ulteriormente che *"attualmente, il nord-adriatico ha un porto con alti fondali (Trieste) che già svolge un ruolo di regional hub, con operazioni di transshipment a servizio degli altri porti dell'area, sebbene anche tutti gli altri porti, con l'eccezione di Ravenna, sono toccati da almeno un servizio intercontinentale"*

Le implicazioni legate al riconoscimento delle opportunità del porto di Trieste si riverberano anche sulle strategie nei rapporti internazionali, mirati all'attrazione di investimenti nell'ambito della strategia della "Via della Seta": nei documenti proposti dalla "Cabina di Regia" si legge, infatti, che *"è dunque intenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'interlocuzione con i partner cinesi, avviare e promuovere un confronto di merito sulla integrazione della visione BRI con la portualità nord-adriatica italiana"*.

Viene esplicitamente sottolineato, d'altra parte, il rischio che la tendenza *"da parte di tutti i porti dell'area a proporsi quali potenziali hub" per il timore di ritrovarsi nel giro di qualche anno senza alcun collegamento diretto, a causa dell'evidente tendenza alla crescita dimensionale media del naviglio"*, conduca ad una situazione in cui tutti i porti dell'area predispongano *"piani di sviluppo di infrastrutture portuali ad alti fondali con espansione dei terminal container, ovviamente con diversi livelli di difficoltà di realizzazione e relative risorse"*.<sup>20</sup>

A tal proposito, si afferma sempre nell'ambito della Cabina di Regia, la necessità di proporre da parte del Ministero, per il Nord-Adriatico, una *"strategia integrata, efficiente e ottimizzata nel rapporto risorse impiegate/benefici, almeno a livello italiano in una prima fase, e preferibilmente coinvolgendo Slovenia e Croazia successivamente"*.

Con riferimento ai porti di AdSP MAO (almeno per quel che riguarda il segmento intermodale), dal lavoro in corso nell'ambito della "Cabina di Regia" del Nord-Est sembrano potersi dedurre alcune prime conclusioni importanti:

- il riconoscimento del potenziale di acquisizione di nuove quote sui mercati internazionali e il punto di forza essenziale insito, per tale fine, dalle nella dotazione di buone connessioni ferroviarie;
- la constatazione che anche l'entroterra nazionale (parte orientale della pianura padana) è un'area da considerare come mercato;
- l'importanza dell'attrazione dei servizi marittimi (linee) e la naturale prerogativa di Trieste, non vincolata da limiti infrastrutturali rispetto ad altri porti, ad essere punto di riferimento per il naviglio di grandi dimensioni operante sui servizi diretti, e quindi a svolgere, fra le varie funzioni, quella di "regional hub" di redistribuzione, grazie alle dotazioni già esistenti (fondali e sovrastrutture di movimentazione);
- la necessità di applicare una strategia integrata per il bacino Nord-Adriatico, estesa preferibilmente in una seconda fase, anche a Slovenia e Croazia.

Fra i criteri da collocare alla base della strategia integrata per un piano di sviluppo coerente basato sulla condivisione di priorità funzionali, la "Cabina di Regia" ne specifica alcuni che appaiono di importanza notevole rilevanza, anche nella prospettiva della strategia di AdSP MAO e in particolare la necessità di:

- intervenire con incrementi di capacità prioritariamente nelle aree a rischio di saturazione;

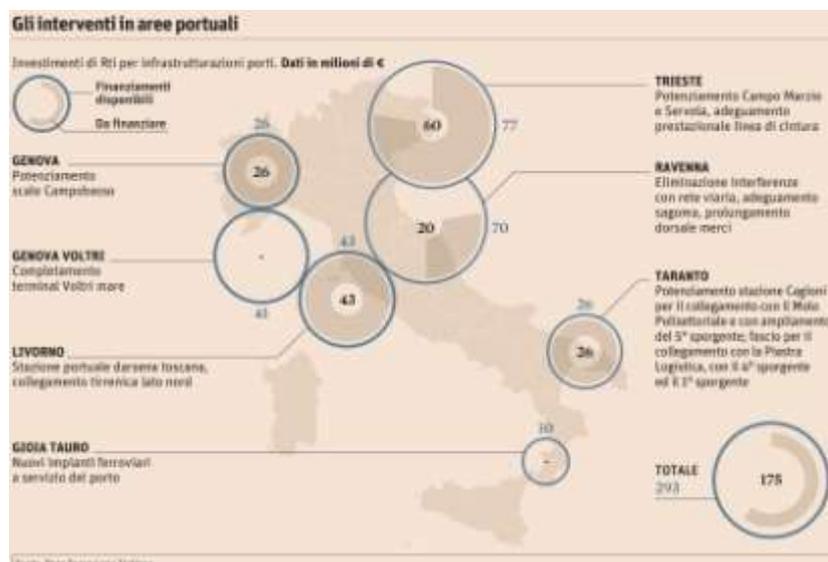
---

<sup>20</sup> Si sottolinea nell'ambito della Cabina di Regia, che *"oltre ai progetti richiamati in precedenza per la portualità italiana, anche Capodistria – che è in forte crescita – sta velocemente procedendo all'upgrade prestazionale con il dragaggio dei fondali già portati a 15 metri e con il prossimo ampliamento del terminal fino ad 1.25 MTEU/anno di capacità"*.

- privilegiare interventi caratterizzati da partnership strategiche con compagnie di navigazione container e/o con terminalisti;
- privilegiare le opere in funzione della percentuale di cofinanziamento privato del progetto sul totale del valore;
- riconoscere premialità verso progetti che includano una valorizzazione industriale e logistica dei territori e delle infrastrutture, piuttosto che soli meri attrattori di traffico di attraversamento;
- garantire coerenza con le opere “invarianti” dal punto di vista amministrativo;
- privilegiare modularità e ri-modulabilità degli interventi;
- garantire coerenza dimensionale tra nuovi terminal marittimi, connessioni alle reti terrestri e reti, ricordando che l’elemento portante della crescita dei traffici nord-adriatici è l’ampliamento dell’area di mercato, necessariamente fondato su un notevole incremento della ferrovia nello split modale dei traffici gateway.

A conclusione della descrizione sintetica dei temi in via di definizione nell’ambito della strategia condivisa per i porti del Nord-Adriatico, e in relazione al fondamentale ruolo attribuito esplicitamente alla ferrovia come strumento per il conseguimento della strategia stessa, va ricordato come il piano degli investimenti ferroviari nazionale (730 milioni di Euro di cui 403 già finanziati), varato da parte del gestore dell’infrastruttura ferroviaria nazionale (Rfi) e proiettato al 2026, si sia già di fatto orientato al pieno riconoscimento del potenziale ferroviario dell’estremo lembo dell’Adriatico Orientale: il Porto di Trieste, infatti, con 60 milioni di interventi già finanziati, è infatti al primo posto per investimenti ferroviari previsti in ambito portuale nella programmazione di Rfi, come illustrato nella figura seguente.

*Investimenti di Rfi per infrastrutturazione dei porti (2017). Fonte: Rfi/Il Sole 24 Ore (Impresa & Territori, 19.03.17).*



## Le opportunità e i rischi

Tutto quanto riportato in precedenza permette già di definire una panoramica generale delle opportunità e dei rischi che i porti AdSP MAO si trovano ad affrontare nella prospettiva temporale di medio periodo.

## Il quadro delle opportunità e dei punti di forza nel sistema dei flussi

In estrema sintesi, il quadro delle opportunità (e la corrispondenza di tali opportunità a quanto emerso a livello di “Cabina di Regia”) sembra potersi ricollegare essenzialmente ai seguenti fattori:

- i porti AdSP MAO sono collocati nella porzione di bacino nord-adriatico (quella “internazionale”, estesa da Monfalcone e Fiume), maggiormente dinamica negli ultimi anni e il cui peso, nell’ambito del bacino, è maggioritario e in tendenziale crescita, determinando i presupposti, almeno per certi segmenti di traffico, di un crescente potere attrattivo verso i servizi di linea;
- i porti AdSP MAO, ed in particolare quello di Trieste, sono in posizione competitiva, per tempi di transito e costi, anche con i porti del Nord-Europa. Possono dunque aumentare ulteriormente il loro ruolo nei traffici internazionali con l’Europa Centrale e Orientale e quindi con: a) regioni economicamente forti che rappresentano, nel dopo-crisi, i motori trainanti della ripresa europea (es. Germania meridionale); b) regioni “orientali” e “baltiche” di più recente sviluppo economico, nelle quali la dinamica della crescita industriale, legata allo “spostamento verso Est” delle industrie, è più marcata rispetto alle aree mature nelle quali prevale ormai lo sviluppo basato sui servizi (cfr. Cap.4);
- la crescita della dimensione navale nel settore container ha fatto propendere i grandi flussi intercontinentali Est-Ovest verso la scelta di Suez rispetto a quella di Panama (troppo limitato per le navi di maggiori dimensioni), favorendo in tal modo, anche in prospettiva, i pochi porti, fra cui Trieste, che hanno già attualmente condizioni di accessibilità marittima favorevoli per i servizi dall’Estremo Oriente;
- nel settore del container, la capacità attrattiva verso i servizi diretti legata alle dotazioni di fondali e infrastrutture già esistenti (Trieste e Capodistria), pone le premesse per il riconoscimento e il rafforzamento di questi porti come “hub regionali”, oltre che di “gateway”, con effetti positivi di attrazione “in comune” di servizi a vantaggio dell’intero sistema;
- sul versante italiano, lo sviluppo di principi di coordinamento funzionale sotto l’egida governativa (vedi i principi in fieri nella “Cabina Nord Est”) sembrano poter sostenere, più che in passato, un criterio maggiormente razionale di allocazione delle risorse fra porti, evitando corse al “superinvestimento” con progetti di dubbia efficacia tecnico-economica in contesti non ottimali;
- la conquista di ulteriori quote di traffico del retroterra internazionale, obiettivo esplicitato dalle strategie ministeriali, è favorita dall’uso della ferrovia (per motivi sia economici che, in prospettiva, di contabilità ambientale), modalità nella quale, al porto di Trieste, è riconosciuta una posizione di leadership, come dimostrano fra l’altro il livello dei flussi e la crescita del traffico ottenuti negli anni recenti;
- Il gestore della rete ferroviaria nazionale (Rfi) ha attivato un programma di investimenti che riconosce distintamente il potenziale ferroviario del Porto di Trieste, primo porto italiano per destinazione delle risorse destinate all’infrastrutturazione dei porti;
- l’interesse e il forte coinvolgimento del Governo Italiano nella strategia della cosiddetta “Via della Seta” proposta dalla Cina (“Belt and Road Initiative” - BRI) ai fini della promozione di investimenti di terminali “gateway” (alti fondali) nel Sud-Europa, anche a complemento di quelli verosimilmente non sufficienti già effettuati nei porti “hub” (Pireo); da parte del Governo Italiano vi è stato in particolare l’esplicito coinvolgimento di AdSP MAO nelle strategie di internazionalizzazione, e il corrispondente interessamento da parte di imprese cinesi del settore;

- AdSP MAO dispone di un Piano Regolatore Portuale già approvato che permette di sviluppare, potenzialmente anche nelle forme “modulari” suggerite dai documenti ministeriali, interventi infrastrutturali diversificati per settori e per modelli di investimento (vedi Cap.13);
- Il porto di Trieste è un porto con traffici diversificati, nel quale, fra le altre, la componente intermodale è formata, per porzioni rilevanti e crescenti, da traffici “Ro-Ro” Intra-Med (per le rotte con la Turchia); il Ro-Ro, spinto dallo sviluppo dimensionale delle flotte e dalle dimensioni del naviglio, è il segmento che, in generale, ha mostrato negli anni più recenti tassi di crescita (inaspettatamente) elevati, delineandosi come un fenomeno innovativo e ricco di ulteriori opportunità anche grazie all’aumento dell’efficienza dato dall’introduzione progressiva di naviglio di grandi dimensioni;
- la presenza, di quote maggioritarie collegate al settore dello shipping e della logistica intermodale, sia nelle società di gestione dei terminali Ro-Ro che del container, è garanzia di maggiore stabilità dei flussi e, in prospettiva, di ulteriori investimenti;
- la strategia governativa di integrare agli obiettivi di flusso a quelli di sviluppo di attività industriali nel territorio dell’immediato retroporto è supportata dai recenti sviluppi normativi (2017) in tema di Porto Franco (vedi Cap.6) e dal crescente coinvolgimento di AdSP MAO nella strategia di ri-sviluppo di diverse aree sotto-utilizzate del contesto territoriale (Cap.7);
- il riconoscimento, anche da parte della “Cabina di Regia”, delle opportunità dei porti adriatici di aumentare le quote del retroterra “nazionale”, va nella linea di alcune iniziative già avviate, finalizzate all’avvicinamento della clientela industriale del Nord-Est italiano e in particolare a quella del Friuli-Venezia Giulia, fortemente orientate alle esportazioni; strategia che potrebbe essere favorita dalla capacità del porto di Trieste di coordinare un sistema di integrazione logistica con il territorio basata sulle piattaforme intermodali e sulle relazioni ferroviarie di breve distanza (vedi Cap.7).

## Il quadro dei rischi

Nell’ambito di una situazione che, complessivamente, mostra notevoli elementi di opportunità, riconducibili sia a fattori economici e di mercato (esterni ed interni al settore dei trasporti) che di politica dei trasporti, vi sono naturalmente diversi rischi.

Fra quelli ritenuti di maggior peso:

- il rischio che turbolenze esogene, di natura economica finanziaria e/o geo-politica (includendo le politiche neomercantilistiche), turbino (o comunque riducano) le prospettive di crescita del commercio internazionale negli ambiti sensibili per il porto di Trieste, ad iniziare da quello collegato a scacchieri quali la Turchia, la Cina o altre aree asiatiche;
- il rischio che i principi di programmazione orientati alla razionalizzazione della politica portuale, e quindi al coordinamento e all’ottimale allocazione geografica della spesa pubblica nel settore, non si realizzino adeguatamente per il ri-prevalere di spinte centrifughe e municipaliste, già individuate con chiarezza nell’ambito del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (2015), tali da ridurre, fra le varie conseguenze negative, la chiarezza e la certezza del contesto complessivo degli investimenti, anche agli occhi degli investitori o dei clienti stranieri;

- il rischio che l'intero complesso di investimenti ferroviari essenziali nel medio-lungo periodo per la crescita del porto di Trieste ("Piano Regolatore Ferroviario"), non sia realizzato in armonia con il forte ritmo di crescita dei flussi (vedi Cap.5), in un quadro di chiarezza temporale delle varie fasi di sviluppo; fattori fondamentali agli occhi dei potenziali investitori privati, interessati all'utilizzo del "gateway";
- il rischio che il perdurare o il riaffiorare di posizioni localistiche o comunque di tensioni collegate a dinamiche politiche infra-territoriali, all'interno del contesto regionale, non permettano il pieno dispiegarsi dei vantaggi potenziali per tutte le categorie di portatori di interesse, legati ad una più ampia integrazione fra il sistema produttivo regionale e il sistema portuale e logistico di AdSPMAO;
- Il rischio che, per quanto circoscritte e ingiustificate, "percezioni di incertezza" relativamente alla effettiva rinuncia, da parte dei decisori, ad ospitare nel porto di Trieste impianti di "rigassificazione on-shore" (questi ultimi chiaramente incompatibili per motivi tecnici e normativi con le assolute necessità di libero e continuo accesso alle banchine), interferiscano con i processi di valutazione di possibili investimenti da parte di investitori esteri;
- Il rischio che vincoli legati alla burocrazia e a interpretazioni normative formalistiche da parte di amministrazioni regolatrici terze, tendano a frenare processi innovativi collegati agli investimenti o alla gestione in-house di servizi, con ripercussioni che, in questo momento di ripresa, potrebbero essere particolarmente deleteri.

## La "vexata-quaestio" delle relazioni con Capodistria: da rischio a opportunità

### La differenziazione "competitiva-cooperativa" nell'ambito NAPA.

Il rapporto competitivo con il Porto di Capodistria, a pochi chilometri in linea d'aria da Trieste, è tradizionalmente, per il porto di Trieste, un tema rilevante, soprattutto nel campo del container.

Il porto di Capodistria, come noto, è un porto-impresa, gestito da una società ("Luka Koper") collegata al capitale pubblico statale, ma con ampia libertà manageriale.

A Capodistria sono in corso progetti di investimento, stimabili in circa 300 milioni di Euro. Trieste e Capodistria movimentano assieme circa 1,5 milioni di TEU con la prospettiva che, nello scenario 2020, sorpassino i due milioni.

AdSP MAO ritiene che ad ogni valutazione sul rapporto con il porto transfrontaliero sloveno vada anteposta la constatazione che secondo la quale, in generale, i porti della parte nord-orientale "internazionale" del bacino adriatico sono già di per sé alquanto diversificati per tipologie di carico e servizi, motivo per cui, in generale, non vi sono i presupposti per marcati conflitti di interesse.

Va riconosciuto, d'altra parte, che il servizio al segmento contenitore è effettivamente presente in ambedue i porti di Trieste e Capodistria<sup>21</sup> (e anche a Fiume, benché con riferimenti di mercato ancora differenti), anche se tale segmento non rappresenta tuttavia, per nessuno dei porti, l'unico punto di forza.

Va inoltre sottolineato che il container tende per sua natura ad essere un segmento alquanto volatile, fortemente multi cliente, e comunque, in ogni caso, ampiamente "differenziabile" (ad esempio sul piano delle diverse destinazioni terrestri, ecc.).

Vi è poi il fatto che per sua natura (e ancora più oggi, a seguito della crescente concentrazione dei mercati dello "shipping"), il container tende a generare "economie di concentrazione navale" sulle rotte: il crescere del traffico in un porto tende pertanto a comportare ricadute positive anche per gli altri porti serviti dalla stessa rotta, in una prospettiva di complessivo arricchimento delle opportunità a livello di bacino.

Come del resto già suggerito anche dai documenti governativi precedentemente illustrati, l'aggregazione di flussi "containerizzati" sulle rotte che toccano l'alto-adriatico è dunque considerata da AdSP MAO, per quel che concerne la "politica del contenitore", come una priorità strategica di primo livello, alla quale possono contribuire i nuovi flussi generati da tutti i porti legati dalle identiche rotte. I volumi complessivi sono utili per aumentare in particolare l'attrattività dei servizi diretti.

Con questo obiettivo, si ritiene che sia da perseguire la promozione condivisa delle opportunità offerte dallo scacchiere portuale nord-adriatico e di un corretto "posizionamento" nella percezione dei mercati globali, obiettivi che sono stati del resto alla base della creazione, nel 2010, dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (Northern Adriatic Port Association – NAPA).

Già attualmente, del resto, anche i rapporti con il porto di Capodistria includono attività in collaborazione in materia di progettazione europea e promozione comune, ad esempio in occasione di fiere.

E nel senso della promozione comune dei porti adriatici la stessa associazione NAPA continua a svolgere un ruolo utile, motivo per il quale si ritiene, da parte di AdSPMAO, di proseguire nella partecipazione alle attività dell'associazione oltre che, più specificamente, alle iniziative di promozione comune con il Porto di Capodistria.

In funzione dell'interesse alla crescita complessiva del mercato marittimo nell'area, anche gli investimenti di sviluppo previsti da ciascun attore portuale e direttamente o indirettamente collegati al settore containerizzato sono pertanto da ritenersi confacenti e utili, anche in vista della crescita di traffico ragionevolmente prevedibile nell'intero ambito.

Da questa premessa ne consegue che, per il segmento del container, AdSP MAO ritiene conveniente assumere nei confronti dei porti transfrontalieri, e in particolare di Capodistria, un posizionamento basato sulla "differenziazione competitiva", cioè sul riconoscimento dei fattori di vantaggio/svantaggio competitivo di ciascun attore.

Fattori di differenziazione a vantaggio di AdSP MAO risiedono, ad esempio, nella disponibilità, a Trieste, di servizi ferroviari in forte sviluppo, nei potenziali di ulteriore miglioramento a breve dell'accessibilità ferroviaria, nella disponibilità di una pluralità di piattaforme intermodali nell'immediato retroterra e di aree per possibili investimenti finalizzati a trasformazioni produttive sul modello della "free zone" (vedi cap 6-7), tutti fattori presenti in misura più limitata o del tutto assenti nel contesto di Capodistria.

In questa prospettiva, AdSP MAO ritiene che il modello migliore di strategia competitiva, pur in un contesto di aperta concorrenza, debba rifuggire da rapporti basati sull'"iper-competizione" collegati, ad esempio, a duplicazioni o a strategie tariffarie aggressive, che risulterebbero rischiose in relazione a possibili reazioni

---

<sup>21</sup> Capodistria ha movimentato nel 2016 844.758 TEU.

strategiche, anche in considerazione del vantaggio competitivo sui costi detenuto, per motivi storici, dai transfrontalieri porti di oltre confine.

In generale, percorsi di “accelerazione” nella competizione ribassista, realizzata prettamente su base economica, tenderebbero inoltre ad anticipare e amplificare l’introduzione di investimenti tecnologici che ridurrebbero l’intensità di lavoro, con la conseguenza di avvicinare temporalmente, senza reali necessità, problematiche di natura sociale-occupazionale, con conseguenze probabilmente negative sull’attrattiva complessiva del porto.

## Campi possibili di future collaborazioni transfrontaliere

Già attualmente, come detto, Capodistria è coinvolta in azioni di promozione e di progettazione europea svolti in collaborazione con il porto di Trieste. Non è inoltre da escludere, almeno nella prospettiva di più lungo periodo, che si profilino in futuro altre modalità vantaggiose di ulteriore cooperazione rispetto a quelle già avviate.

Potenzialmente, ulteriori economie di concentrazione e di “ambito” potrebbero essere riferite non solo al fattore marittimo-navale ma anche, in prospettiva, sotto certe condizioni, a quello ferroviario, in considerazione del ruolo di primo piano giocato dalla ferrovia, che vede, nell’area dell’Adriatico Settentrionale, un livello di aggregazione di servizi quantitativamente ai primi posti in Europa.

Altre opportunità potrebbero sorgere anche in relazione a modelli innovativi di integrazione transfrontaliera territoriale, ad esempio in tema di strategie integrate per l’insediamento produttivo nell’area transfrontaliera, considerata nel suo complesso.

AdsP MAO ritiene seguire infine che siano da guardare con interesse anche eventuali percorsi di avvicinamento e di collaborazione fra porti transfrontalieri orientati al miglioramento comune dei processi del lavoro, ad esempio, ma non solo, sul piano delle sinergie nell’attività di formazione professionale. In prospettiva, l’aggregazione transfrontaliera di competenze e profili professionali nell’ambito di una offerta comune potrebbe, ad esempio, migliorare, nell’interesse di tutti i portatori di interesse, la gestione e l’allocazione del lavoro, compreso quello temporaneo, e, soprattutto, la sua qualità e polivalenza, uno dei fattori maggiormente strategici di sviluppo dei potenziali di ciascuna area.

## PARTE II

### LE 7 “i”

e

## IL PIANO OPERATIVO



## 3. Il sistema delle 7 «i»

### Le 7 “i” per una strategia di innovazione

Alla luce del quadro statistico, e con l’obiettivo di sfruttare al meglio le opportunità dello scenario in cui AdSP MAO è chiamata ad operare, si ritiene che l’azione di AdSP MAO nel periodo 2017-2019 possa utilmente ispirarsi a sette “parole chiave”, inizianti per “i”, che rappresentano sette propulsori e direzioni di sviluppo (“driver”).

I sette propulsori di sviluppo selezionati sono i seguenti:

1. INNOVAZIONE
2. INTERMODALITA’
3. INFRASTRUTTURE
4. INDUSTRIA
5. INTEGRAZIONE LOGISTICA
6. INTERNAZIONALIZZAZIONE
7. INFORMATICA

Il sistema delle “sette i” è rappresentato nell’ideogramma della figura seguente.

*Il sistema dei 7 propulsori “i” per la visione, la strategia e le azioni 2017-2019 dell’AsdP del Mare Adriatico Orientale: Fonte: Fonte: Elaborazione AdSP del Mare Adriatico Orientale*



Il sistema dei 7 propulsori ha al proprio centro l’“Innovazione”, circondata dagli altri ambiti di focalizzazione, collegati circolarmente fra loro e comunque compenetrati dal fattore “innovazione”.

L’innovazione, come si mostra più oltre, è concepita come punto di riferimento per l’intero campo delle azioni.

Nel Piano Operativo Triennale, i sette propulsori permeano la struttura a capitoli del documento, come un “filo rosso” di collegamento con i temi tecnici e i contenuti maggiormente operativi del piano.

## Le priorità programmatiche governative

Un ulteriore riferimento ideale al quale il Piano Operativo Triennale 2017-2019 punta ad armonizzarsi è il sistema delle strategie e degli ambiti prioritari di intervento individuati dal Governo, a livello nazionale, come riferimenti chiave per l’intero sistema portuale del paese e al quale, nei modi confacenti a ciascun contesto, le singole AdSP sono tenute ad aderire.

La tabella seguente, tratta dall’Allegato dedicato alle infrastrutture e ai trasporti del “Documento di Economia e Finanza” (DEF) del 2017, ne riporta una sintesi.

*Strategie e programmi di interventi per il settore portuale in Italia. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Documento di Economia e Finanza 2017 (DEF), “Connettere l’Italia”.*

### STRATEGIE

- *Collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali*
- *Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale*
- *Miglioramento della accessibilità marittima*
- *Interventi selettivi per l’ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro*

### PROGRAMMI DI INTERVENTI

1. *Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale*
2. *Digitalizzazione della logistica e ICT*
3. *Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti*
4. *Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti*
5. *Ultimo miglio stradale*
6. *Accessibilità marittima*
7. *Efficientamento energetico e ambientale*
8. *Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri*
9. *Attività industriali nei porti*
10. *Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale*
11. *Ultimo miglio ferroviario per gli interporti*

Il sistema delle 11 priorità governative, pur essendo generale per tutti i porti nazionali, fa trasparire evidenti corrispondenze puntuali con i “7 driver”.

Il Piano Operativo Triennale 2017-2019 di AdSP MAO si muove pertanto in una prospettiva che, sebbene possa definirsi “bifocale” avendo come riferimenti due diversi sistemi di coordinate (quello delle “sette i” fondate sull’innovazione e quello della mappa delle priorità governativa), mira comunque a un orizzonte di priorità e di focalizzazione coerente e unitario.

## L'innovazione come concetto generativo del P.O.T. 2017-2019

### Una definizione ampia e generale di “innovazione”

*«“Sta maledeta tara triestina – “no se pol”, -  
“no se ga mai fato”- che in Porto no la existi:  
per Noi, se gavemo voia, tuto se pol e, se no se  
ga mai fato...sé ora de cominciar»*

*(Nònimo Portual)<sup>22</sup>*

Per la sua funzione di “nucleo generativo” del presente Piano Operativo triennale, al concetto di innovazione è necessario dedicare specifica attenzione.

Innovazione è spesso una parola abusata e frequentemente fraintesa.

Nella retorica, spesso banalizzata, dei mondi imprenditoriali (e istituzionali) il termine è spesso usato nell'esclusivo significato di applicazione di nuove tecnologie, di trasferimento tecnologico dal mondo della ricerca alle imprese, di realizzazione di programmi di ricerca e sviluppo.

Tuttavia, benché la declinazione tecnologica del concetto corrisponda effettivamente ad una importante modalità attraverso la quali l'innovazione viene a realizzarsi (tipicamente nel sistema delle imprese), il concetto di innovazione è ben più generale e vasto, sia in riferimento ai modi con cui si realizza sia ai soggetti ai quali viene ricondotta.

In merito alla definizione di innovazione, la Commissione Europea, in occasione del Piano “Unione dell'Innovazione” 2020 (varato nel 2010), affermava letteralmente che per il termine innovazione, “non c'è un una singola definizione”, ma che l'obiettivo di un piano di innovazione (ad esempio come quello dell'Unione Europea) è “introdurre cambiamento che accelera lo sviluppo, la produzione e l'accesso a nuovi prodotti, processi industriali e servizi. Cambi che creano più posti di lavoro e migliorano le società umane”.<sup>23</sup>

Un'altra definizione ampia, sempre di fonte UE, presentata nel “glossario” del portale dedicato alla Ricerca e all'Innovazione, è quella che definisce innovazione “il processo, con i suoi risultati, attraverso il quale nuove idee vanno incontro a bisogni sociali o economici e alla relativa domanda, generando nuovi prodotti, servizi, servizi o modelli di affari o organizzativi, introdotti con successo in un mercato già esistente o che sono capaci di creare nuovi mercati, conferendo valore per la società”.<sup>24</sup>

In queste due definizioni, è chiarissima la portata alta e generale del concetto e quindi il vastissimo campo (e l'ampiezza di possibili strumenti) nel quale le politiche dell'innovazione, a diversi livelli, possono muoversi.

Un particolare aspetto di innovazione da prendere in considerazione è, ad esempio, quello dell'*Innovazione Sociale* che, per certi tipi di istituzione (tipicamente quelle pubbliche), costituisce un obiettivo fondamentale.

<sup>22</sup> Nònimo Portuale (2003), Animo Portualini Belli, Trieste, Lint.

<sup>23</sup> Vedi: [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-10-473\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-10-473_fr.htm) (17.06.2017).

<sup>24</sup> Vedi: [http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/support/reference\\_terms.html](http://ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/support/reference_terms.html) (17.06.2017).

L’Innovazione Sociale, secondo la stessa definizione che ne dà l’Unione Europea, include “nuove idee che incontrano bisogni sociali, creano relazioni sociali e formano nuove collaborazioni. Queste innovazioni possono essere prodotti, servizi o modelli che affrontano bisogni insoddisfatti più efficacemente<sup>25</sup>”.

Il settore pubblico, in linea di principio, rappresenta potenzialmente un importante agente di innovazione, sotto diversissimi aspetti, sia come propulsore del settore privato, secondo quanto riconosciuto anche dalla strategia dell’Unione Europea in tema di innovazione<sup>26</sup>, sia come promotore “in sé” di politiche più ampie di innovazione, ad esempio con natura di innovazione sociale.

Naturalmente potrebbero essere richiamate ulteriori definizioni di innovazione; le parole chiave, tuttavia, rimangono sostanzialmente le stesse e fanno riferimento principale alla novità dell’idea, all’applicazione pratica che soddisfa dei bisogni e quindi alla presenza di effetti concreti e positivi nella creazione di valore per le persone.

In generale, le fonti dell’innovazione possono essere molteplici e differenziarsi da caso a caso e da settore a settore; fra le varie fonti, il fattore “conoscenza” riveste un’importanza fondamentale.

Anche il concetto di conoscenza è diversificato e non va ad esempio confuso o sovrapposto con la conoscenza scientifica che rappresenta solo una delle forme che può assumere la “base di conoscenza” sulla quale si innesta il processo innovativo.

La Ricerca e Sviluppo (Research and Development - R&D) nelle sue diverse forme (ricerca di base, ricerca applicata, sviluppo sperimentale) è certamente una fonte importante di conoscenza e quindi di potenziale innovazione, soprattutto in certi settori, ma non possono essere dimenticate ulteriori fonti di diversa natura, quali, tipicamente, l’apprendimento informale (collegato, spesso a conoscenza tacita).

Anche la tecnologia è indubbiamente un importante fattore trainante nei processi di innovazione. Tuttavia, l’innovazione, può differenziarsi, in termini di “novità apportata”, non solo in riferimento alla tecnologia ma anche ad altri fattori, come il fattore organizzativo o fattori collegati al modo con il quale si soddisfa la domanda. Il versante della “domanda” (definito dai clienti, all’esterno delle organizzazioni) è un campo nel quale si genera frequentemente la scintilla del processo di innovazione e si sviluppano importanti conoscenze, tanto da far parlare di “innovazione trainata dalla domanda”.

Non tutta l’innovazione, infine, è completamente nuova, anzi: molto frequenti sono le cosiddette “innovazioni incrementali”, rappresentate da miglioramenti di modelli già affermati e che riguardano ad esempio il design, o la concettualizzazione di un prodotto/servizio, il processo produttivo, i modi di affrontare il mercato. Le innovazioni “incrementali” sono le più frequenti, mentre le innovazioni radicali, che comportano vere e proprie rotture rispetto all’offerta e ai modelli esistenti, appaiono molto raramente.

## L’innovazione e lo sviluppo in linea con l’Europa.

### *Le posizioni dell’Unione Europea sull’innovazione nei porti*

La natura “mista”, economica e non economica, degli obiettivi delle autorità portuali europee (che emerge in modo chiarissimo anche dal Rapporto 2016 dell’Associazione dei Porti Europei - ESPO - sulle tendenze della

<sup>25</sup> Vedi: [http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/policy/social\\_it](http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/policy/social_it) (17.06.2017).

<sup>26</sup> Vedi: [http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/policy/public-sector\\_it](http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/policy/public-sector_it) (17.06.2017).

“governance” portuale in Europa)<sup>27</sup> obiettivi spiega bene l’ampiezza e la varietà delle “politiche di innovazione” che le amministrazioni portuali sono interessate ad avviare, stimolare o, comunque, nelle quali essere coinvolte.

E che il campo innovativo sia, per il settore portuale, un campo esteso e importante, non ristretto alla sola dimensione tecnologica, è evidente anche dalle posizioni ufficiali dell’Unione Europea.

L’innovazione come campo di azione per i porti è già da tempo al centro di importanti documenti ufficiali dell’Unione Europea, ad iniziare dalla Comunicazione a - COM (2013) 295<sup>28</sup> che ha definito delle proposte sul quadro normativo generale per l’accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. La strategia proposta per liberare il potenziale dei porti, attraverso il loro collegamento con la Rete Trans-europea (Rete TEN-T) e garantire in tal modo la crescita, è basata su otto azioni: il collegamento dei porti alla rete transeuropea TEN-T, la gestione dei finanziamenti comunitari, la modernizzazione dei servizi, l’attrazione degli investimenti, la promozione del dialogo sociale, il miglioramento del profilo ambientale e dell’azione innovativa, elemento quest’ultimo che riveste grande importanza all’interno del documento.

Secondo la Commissione, i porti sono sempre più dipendenti dall’innovazione tecnologica, ma la competitività dei porti dipenderà sempre più dalla complessiva *“capacità di innovare in termini di tecnologia, organizzazione e management”*.

Il ruolo centrale dei porti come hub multimodali richiede *“modalità innovative ed efficienti per la connessione intermodale e l’uso di strumenti gestionali per accrescere ulteriormente l’attrattività dei porti”*.

Anche la ricerca *“può essere usata come modo di affrontare le criticità di natura sociale. Queste spaziano dai rischi per la salute e la sicurezza per i lavoratori portuali fino alla necessità di gestire e ridurre gli impatti (negativi) delle attività portuali sull’ambiente e sulle aree urbane”*<sup>29</sup>.

Nel rapporto conclusivo dell’incontro (2015) fra la Commissaria Europea ai Trasporti e i direttori dei maggiori porti Europei, sono emersi distintamente ulteriori temi che delineano il modello di innovazione per la comunità dei porti dell’Unione Europea. Afferma testualmente il documento che *“la politica dei trasporti si focalizza sulla creazione di valore per le persone, stimolando innovazione e promuovendo modelli sostenibili che generano crescita ed impiego”*. Sono importanti, secondo il documento, *“servizi e logistica per l’integrazione modale”* mentre gli obiettivi di riduzione della dipendenza energetica *“richiederanno un più largo uso di combustibili alternativi”*. L’Europa, inoltre, dovrà *“esportare la sua tecnologia e le soluzioni nell’area dei trasporti e assieme a questa i suoi valori sociali e ambientali”*<sup>30</sup>.

All’interno del programma Horizon 2020, i temi dell’innovazione nel settore portuale sono stati trasformati in concreti indirizzi di azione e supporto da parte della Commissione Europea.

<sup>27</sup> European Sea Port Organization (2016), Trends in EU Port Governance, Bruxelles, p.8. Il rapporto è stato realizzato in base a questionari distribuiti ai porti dall’Associazione dei Porti Europei (ESPO).

<sup>28</sup> Vedi, per una sintesi della “strategia” il documento: European Commission (2014), Ports 2030, gateways for the Transeuropean Network. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014-04-29-brochure-ports.pdf>

<sup>29</sup> Cfr. European Commission, cit., p.16.

<sup>30</sup> Vedi: Report of the Exchange of views between port CEOs and Transport Commissioner Bulc, Brussel, 19 Januari 2015. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2015-01-19-report-exchange-of-views-comm-bulc-ports-ceos.pdf>

### *Le autorità portuali e gli ecosistemi portuali dell'innovazione in Europa: il Rapporto ESPO 2016.*

Nel già citato Report ESPO 2016 sulla governance portuale in Europa, per la prima volta è stata rivolta una domanda specifica sull'innovazione: dalle risposte emerge come lo stimolo dell'innovazione sia entrato ormai definitivamente e diffusamente nelle agende delle autorità portuali.

Due terzi delle autorità portuali intervistate si muovono, con obiettivi di competitività, alla ricerca di nuovi modelli di business e, come in altri settori, le nuove imprese e le "start-up" sono giudicate importanti opportunità di cambiare il modo con cui il settore opera.

Due terzi delle autorità portuali sono inoltre risultate partner in progetti di innovazione assieme a clienti, operatori portuali e altre imprese, per stimolare l'innescamento di soluzioni innovative nei porti. L'adozione di tecnologie emergenti e della digitalizzazione sta inoltre decollando nei porti, con il 60% delle autorità portuali attive in questo campo.

All'interno dei molteplici obiettivi ritenuti strategici dalle Autorità Portuali Europee compare, nei fatti, lo spazio per l'intrapresa o il coordinamento di azioni di innovazione (spesso di processo), in particolare, nel supporto alle operazioni intermodali, nella facilitazione delle procedure amministrative e nella re-ingegnerizzazione dei processi, con la chiara dimostrazione del fatto che anche nel settore portuale esiste la possibilità, per le amministrazioni, di giocare la partita dello "Stato Innovatore"<sup>31</sup>.

Circa un terzo delle autorità portuali europee, inoltre, dichiara di lavorare nella prospettiva dell'"ecosistema dell'innovazione portuale", nel quale far muovere le risorse e gli attori in un ambiente di relazioni a rete favorevole all'innovazione<sup>32</sup>.

Un campo specifico nel quale i porti europei dimostrano un forte coinvolgimento nei processi di innovazione è quello della "transizione energetica": sempre il Rapporto ESPO evidenzia come il 41% delle autorità portuali accolga nell'ambito portuale iniziative legate alle nuove energie, spesso stimolandole, anche con la ricerca di investitori del settore (38%). Una parte delle istituzioni portuali entra addirittura a far parte delle iniziative di sviluppo delle energie alternative, con co-investimenti (16%) o autonomamente (13%)<sup>33</sup>.

In ogni caso, la già richiamata "varietà di obiettivi", economici e non, di interesse sociale e generale che connota, nella realtà europea, la missione e l'attività delle amministrazioni portuali (vedi tabella seguente) è una premessa per approcci di "innovazione" estremamente variegati e diversificati.

In particolare, il rapporto con l'industria e la produzione, collegato all'obiettivo di supporto alla crescita economica e sociale della regione portuale, e controllabile dalla posizione di "landlord industriale", è un campo importante nel quale le amministrazioni portuali possono svolgere ruoli chiave nei sistemi locali dell'innovazione.

---

<sup>31</sup> Cfr. Mazzucato, M. (2013), *Lo Stato innovatore*, Bari (Laterza); nel testo si dimostra come, in armonia con i principi normativi, lo stato può fungere da "motore dinamico" dell'innovazione, anche svolgendo, se necessario, direttamente attività di impresa.

<sup>32</sup> ESPO, cit., p.16.

<sup>33</sup> ESPO, cit., p. 20.

Obiettivi di interesse sociale e generale dichiarati dalle autorità portuali in Europa (2016). Percentuale di risposte. Fonte: ESPO (2016) "Trends in EU Port Governance", p. 8.

<b>SOCIAL AND GENERAL INTEREST OBJECTIVES OF PORT AUTHORITIES</b>	
Facilitate trade and business	82%
Ensure sustainability of the port activities	78%
Social and economic growth of the region	76%
Develop maritime and hinterland connectivity	62%
Create employment in the region	58%
Promote and support leisure, tourism, sport and other related activities	34%
Be part of the emergency supply chain	22%
Ensure transport connection to/from a peripheral area or island and the mainland	19%
Other	6%

## L'innovazione nel modello strategico e operativo di AdSP MAO

### *Le "7 i" e l'attività di innovazione in AdSP MAO*

In linea con quanto sta avvenendo nel settore portuale europeo (sia sul piano delle "politiche dall'alto" che delle "pratiche dal basso"), il sistema di azione basato sulle "7i" ancorate al concetto ampio di "innovazione", permette di identificare alcune "modalità fondamentali" attraverso le quali AdSP MAO intende concretizzare la propria azione innovativa.

Nel seguito si delinea in estrema sintesi il quadro di tali modalità, rimandando all'interno del piano per la specificazione di volta in volta, delle applicazioni concrete.

1. Partendo dalle opportunità giuridiche e infrastrutturali del contesto locale, e mirando all'accrescimento della competitività e della capacità attrattiva di quest'ultimo, promuovere l'innovazione favorendo la localizzazione nel territorio portuale e nell'intorno di attività logistiche e industriali avanzate, anche attraverso il supporto all'integrazione nell'"eco-sistema locale dell'innovazione", con ricadute positive in termini di valore aggiunto, competitività, sostenibilità economica, energetica, occupazionale/sociale e ambientale dell'intera regione portuale;
2. innovare, anche in partnership con i diversi portatori di interesse, e all'interno del "sistema locale dell'innovazione", i "modelli di business" e i modelli tecnologici delle imprese del distretto portuale, per aumentare la capacità di servire in modo sostenibile i mercati, anche attraverso gli strumenti dell'integrazione logistica e dell'intermodalità nave-ferro, quest'ultima concepita come strumento per la creazione di vantaggio competitivo economico e sociale (minore impatto ambientale);
3. sviluppare innovazione di processo all'interno dell'organizzazione di AdSP MAO e in quello delle imprese controllate che producono servizi di interesse generale, anche attraverso l'aumento della base di conoscenza; il controllo diretto di imprese "in-house" costituisce un modo di promuovere l'orientamento delle stesse verso modelli di business innovativi, e armonizzati con le finalità generali di AdSP MAO, compresi quelli di natura strettamente sociale;

4. sviluppare soluzioni basate sulle tecnologie digitalizzate avanzate, nei diversi campi di applicazione potenziale (gestione infrastrutture, gestione flussi e integrazione logistica, ecc.), sia a livello di organizzazione interna sia a livello di comunità portuale, con il fine di supportare specificamente l'innovazione di processo nella produzione dei servizi e quindi la competitività complessiva del sistema;
5. valorizzare pienamente le opportunità collocate nei mercati esteri attraverso una crescente spinta all'internazionalizzazione, innovando le strategie relazionali verso i potenziali clienti e investitori, sia sul territorio europeo che non europeo.

### *La partnership territoriale per l'innovazione e l'impresa tecnologica con "Area Science Park"*

Il precedente punto 1) è particolarmente rimarchevole, in quanto denota l'obiettivo di AdSP MAO di svolgere un ruolo strategico di promotore di un modello capace di fondere le opportunità "logistiche", spaziali e giuridiche del territorio (Porto Franco, integrazione con i sistemi produttivi; vedi Cap.6 e Cap.7) con un modello di sviluppo industriale innovativo ad alta intensità di conoscenza, supportato dalla presenza, nel tessuto locale, di istituzioni altamente qualificate nel settore del trasferimento tecnologico.

La necessità di sviluppare partnership strategiche all'interno dei "sistemi locali dell'innovazione" è fondamentale, ed il recente accordo fra AdSP MAO e Area Science Park Trieste (società pubblica che gestisce il Parco scientifico e tecnologico di Trieste) va in questo senso.

L'obiettivo della partnership con "Area Science Park" è pertanto duplice:

- l'integrazione del "sistema porto" con il mondo dell'innovazione e della ricerca;
- l'insediamento di attività ad alto valore aggiunto e ad alto contenuto tecnologico nei punti franchi.

Attraverso il protocollo, che ha una durata prevista di tre anni, le due realtà istituiranno tavoli tecnici per individuare linee d'azione in grado di attrarre nuovi investimenti per il territorio, individuando e sperimentando modelli per agevolare insediamenti ad alta tecnologia, da parte di imprese internazionali interessate all'innovazione, ad esempio nel settore manifatturiero, della cantieristica navale, della logistica e della cosiddetta "economia circolare", basata sul riutilizzo degli scarti (ad esempio nel settore energetico), in un quadro specificamente orientato alla sostenibilità delle attività produttive.

Fra i tanti esempi di processi produttivi basati sul concetto dell'"economia circolare" e capaci di integrarsi allo stesso tempo con le opportunità marittime del sito e le esigenze della logistica, si può citare il settore dei combustibili a basso impatto ambientale prodotti da fonti non fossili e integrabili, come carburante, nelle catene logistiche marittime (Bio-LNG).

## 4. Trieste, porta sud dell'Europa Centrale e Orientale: il nuovo ruolo nei traffici globali e l'internazionalizzazione.

Servire l'Europa dall'Adriatico: le radici e le prospettive del vantaggio competitivo

### La rotta attraverso Suez e le reti TEN-T

Il ruolo portuale di Trieste è storicamente quello di un porto internazionale, caratterizzato da un retroterra che si estende oltre ai confini nazionali e da relazioni marittime di raggio ampio, spesso a carattere intercontinentale.

In questo quadro, la riduzione nei tempi di viaggio e nel percorso che le rotte in transito dal Canale di Suez (peraltro recentemente ampliato per velocizzare il transito) possono conseguire attraverso la "Via Adriatica", per servire l'Europa dalla "porta sud", sono ben note e frequentemente citate da tempo.

Quattro giorni di tempo risparmiato e circa 2.200 miglia in meno rappresentano una buona approssimazione dell'attuale "vantaggio competitivo" naturale di Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, benché nel concreto vi possano essere differenze a seconda del tipo di servizio e di altre variabili.

Per i traffici dell'Estremo Oriente, area trainante dell'economia globale, ma anche, più in generale, per tutto lo scacchiere orientale (Turchia, Mediterraneo Orientale, Mar Nero, paesi "MENA" più orientali), la Via Adriatica rappresenta, geograficamente, il canale marittimo di penetrazione più breve verso il cuore dell'Europa.

*Vantaggio competitivo "marittimo" del porto di Trieste per le rotte da Suez rispetto ai porti del Nord-Europa. Fonte: elaborazione AdSP MAO.*

Rotta	Miglia nautiche	Giorni di navigazione
Suez – Nord Europa	3.539	7 giorni
Suez – Trieste	1.287	3 giorni
Vantaggio competitivo	(-) 2.252	(-) 4 giorni



Un ulteriore elemento geografico costantemente richiamato, anche per la sua valenza "politica", è la posizione nodale dei porti AdSP MAO nella Rete TEN-T.

Trieste, porto “core” del sistema TEN-T, si colloca come noto lungo due importanti corridoi:

- il corridoio Baltico Adriatico, che congiunge i porti “core” di Ravenna, Venezia e Trieste, con il Baltico, passando, in particolare, per Vienna e Bratislava;
- il corridoio Mediterraneo che in direzione trasversale, oltre ai porti marittimi di Trieste e Monfalcone, collega anche i porti “core” fluviali di Mantova e Cremona, con Verona e Milano da un lato, e Budapest, Lubiana e Zagabria dall’altro;

Va infine citata la prossimità con il corridoio Scandinavo-Mediterraneo il quale, da un lato, conduce, tramite il Brennero, verso Innsbruck e la Baviera e, dall’altro, collega i maggiori centri dell’Italia centro-meridionale. Tale corridoio, con il completamento del tunnel di base del Brennero, è inserito come opera invariante nell’Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2017.

*La posizione dei porti di AdSP MAO nell’ambito delle reti TEN-T.*



Il coinvolgimento nella strategia dei corridoi TEN-T permette di sviluppare, nei quadri di finanziamento europei, iniziative che sono di particolare interesse per l’area dei porti AdSP MAO, in quanto le azioni supportate riguardano:

- l’integrazione con i corridoi ferroviari merci (“rail freight corridors”);
- la promozione di combustibili puliti e di altre soluzioni di trasporto innovative;
- l’applicazione della telematica per l’uso efficiente dell’infrastruttura;
- l’integrazione delle aree urbane e dei territori nel sistema delle reti,

tutti elementi perfettamente integrabili nella strategia innovativa di AdSP MAO.

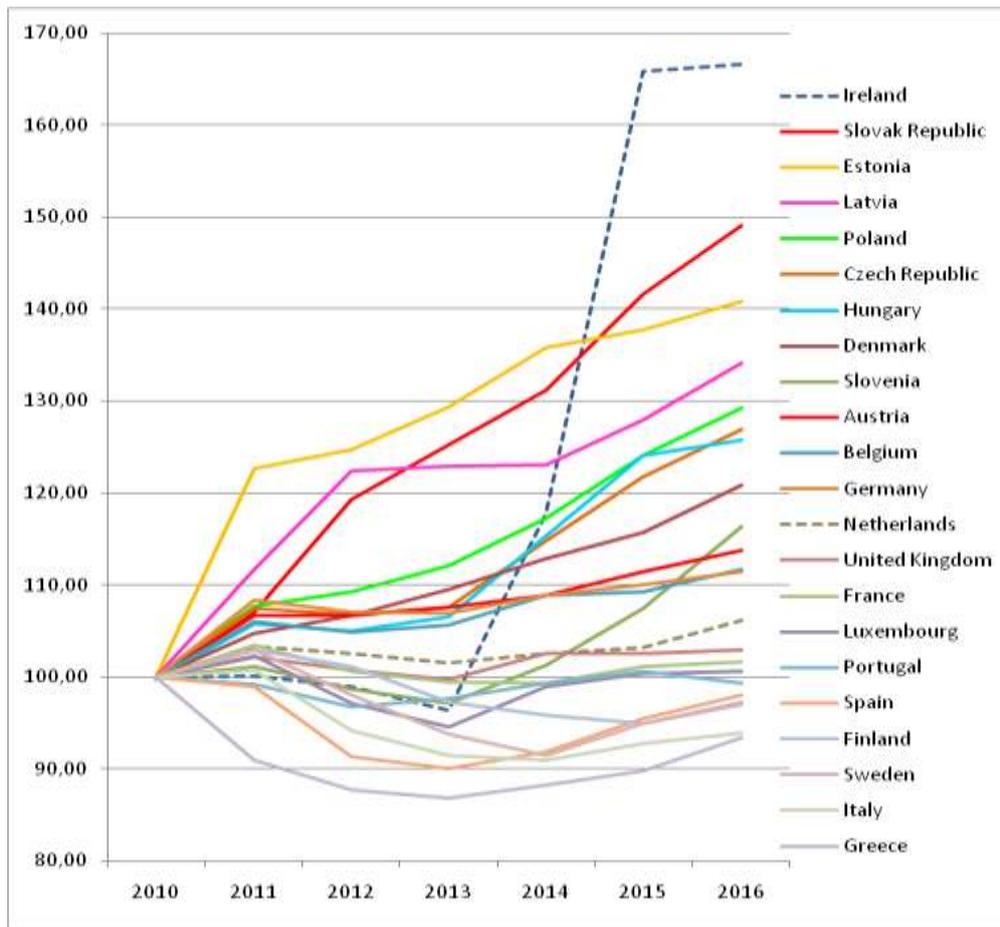
La traslazione a “Est” dell’industria europea

L'attenzione verso il potenziale dell'Adriatico quale "porta sud" dell'Europa, si va amplificando negli ultimi anni, anche in relazione a importanti mutamenti geo-economici.

Le regioni dell'Europa Centrale e Orientale (assieme a quelle Baltiche) sono infatti le aree europee nelle quali, per motivi collegati agli esiti della transizione economica e ai minori costi e alla disponibilità di manodopera qualificata, si sta verificando un fenomeno di crescita industriale che può essere interpretato, almeno idealmente, come una massiccia traslazione verso Est dell'industria dai paesi collocati più a occidente.

Il grafico seguente che rappresenta un indicatore della crescita della produzione industriale in diversi paesi europei (numero indice 2010=100), mostra come in pochi anni l'industria dei paesi dell'Europa Centrale e Orientale e dell'Area Baltica - area peraltro di grande interesse per Trieste in quanto già collegata con un "landbridge" ferroviario realizzato nell'ambito del Corridoio Adriatico-Baltico - sia cresciuta con dinamiche molto marcate, a differenza di quanto avvenuto nei paesi "occidentali" i quali (a parte il caso "fuori serie" dell'Irlanda) hanno visto mantenersi stabile, o addirittura scendere, il livello della produzione industriale, come nel caso di molti paesi del Sud Europa, compresa l'Italia, penultima della classifica.

OECD (2017) – Numero indice della produzione industriale (2010=100) nei paesi europei: doi: 10.1787/39121c55-en; Accessed on 14 July 2017.



Anche le dinamiche della crescita del PIL superiori al 3% annuo si sono ormai "trasferite" nella fascia orientale e baltica.

I dati previsionali dell'Unione Europea sulle performance attese, per il PIL, nei paesi dell'Europa Centrale e Orientale (fino al 2018)<sup>34</sup>, dimostrano come le aspettative e l'attenzione verso le migliori soluzioni logistiche per servire le regioni orientali dell'Europa siano giustificate, in questa fase storica, da fattori strutturali dell'economia dei territori, ancora prima che da fattori meramente logistici<sup>35</sup>.

Come rilevato del resto anche nell'ambito della "Cabina di Regia del Nord-Est", *gli "operatori tedeschi, austriaci, ungheresi, della Repubblica Ceca, della Slovacchia, guardano quindi con crescente interesse ai porti italiani del Nord Adriatico come terminali marittimi dei loro scambi con il Far East e con il Nord Africa, e così anche per i prodotti della manifattura del Centro-Est Europa, tradizionale area landlocked ma in cui i tassi di crescita della produzione sono costanti e positivi da molti anni"*<sup>36</sup>.

Naturalmente, dinamiche rilevanti si registrano anche sul versante dell'oltremare, grazie al ruolo economico crescente, nonostante le incertezze, dell'area che si affaccia sul Pacifico e la crescita continua di alcuni paesi chiave dell'area del Levante, come la Turchia, che ha determinato (e può verosimilmente ancora determinare in futuro) l'ulteriore incremento dei flussi lungo la Via Adriatica<sup>37</sup>.

## La crescente rilevanza del fattore ambientale

Tornando al tema dei vantaggi logistici, va riconosciuto almeno in prospettiva, come il fattore collegato all'impatto ambientale della logistica mare/terra potrebbe ulteriormente contribuire ad accrescere l'interesse verso la "Porta Sud", almeno per il segmento "container".

Grazie all'inferiore distanza, la rotta adriatica, rispetto a quella Nord-Europea, permette riduzioni di emissioni quantificabili in 728 kg di CO2 risparmiati per ogni container movimentato<sup>38</sup>. Riduzioni obbligatorie di emissioni in aree geografiche specifiche del Nord Europa (SECA)<sup>39</sup>, internalizzazione progressiva di costi ambientali e un crescente interesse, per ragioni di etica e di marketing, verso la riduzione delle emissioni di gas serra ("carbon footprint") tenderanno a far aumentare sempre più la convenienza percepita della "via breve" attraverso l'Adriatico Orientale.

In uno studio recente dell'Università di Anversa, si mostra ad esempio come l'internalizzazione dei costi esterni relativi ai soli segmenti terrestri della logistica Asia-Europa, potrebbe comportare il passaggio consolidato di ampie aree dell'Europa Centrale, compresa la Baviera, nell'ara di gravitazione economica naturale dei porti meridionali, come rappresentato nella figura seguente.

*Aree geografiche (perimetrale) destinate a divenire stabilmente retroterra naturale di porti meridionali in caso di internalizzazione dei costi esterni "inland". Fonte: Van Hassel et al. (2013)<sup>40</sup>.*

<sup>34</sup> Per le proiezioni sull'andamento economico dei paesi di interesse, si può fare riferimento all'appendice del documento: European Commission (2017), European Economic Forecast, Spring 2017, Institutional Paper /053, May 2017.

<sup>35</sup> Dal punto di vista dei flussi di merce, il fenomeno più macroscopico di tale tendenza è il recente nuovo incremento di traffico sulla direttrice Est-Ovest della A4 per i collegamenti con i Paesi dell'Est (via Austria, o Slovenia), che impone fra le altre cose una forte integrazione tra le politiche regionali del Veneto e del Friuli-Venezia Giulia.

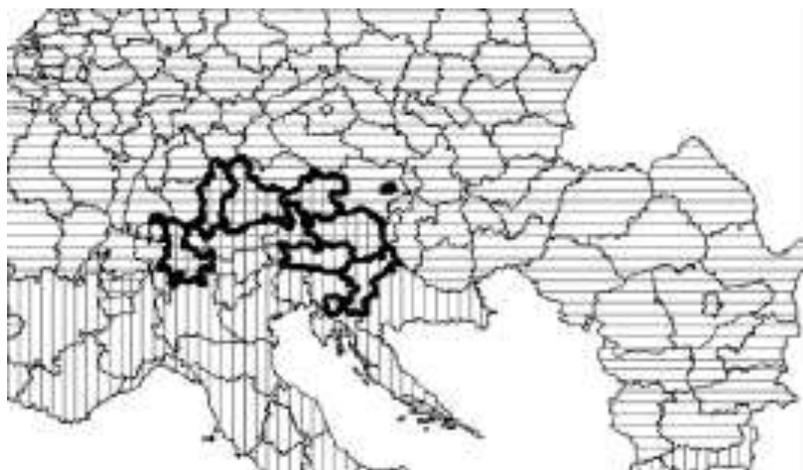
<sup>36</sup> Cabina del Nord-Est (2017), Allegato, cit., p.2

<sup>37</sup> Per le proiezioni sull'andamento economico dei paesi di interesse, si può fare riferimento all'appendice del documento: European Commission (2017), cit.

<sup>38</sup> Fonte AdSPMAO: [http://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/06/20170616\\_APT\\_presentazione\\_ITA\\_2.pdf](http://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/06/20170616_APT_presentazione_ITA_2.pdf)

<sup>39</sup> Sulphure Emission Control Area.

<sup>40</sup> Edwin van Hassel, Hilde Meersman, Eddy Van de Voorde, Thierry Vaneland, *North-South container port competition in Europe: The effect of changing environmental policy*, Research in Transportation Business & Management 9 (2013) 4-18.



### Alcune condizioni di concretizzazione del vantaggio competitivo

Al contesto geografico ed economico in evoluzione sopra descritto, si aggiungono altri fenomeni che permettono di guardare con un certo ottimismo alla possibilità che negli anni a venire il mutamento delle correnti di traffico si concretizzi ulteriormente.

Si richiamano in particolare:

- la definitiva affermazione delle rotte via Suez per i traffici Europa-Asia, anche a causa dell'inadeguatezza del Canale di Panama a alternative funzionare da alternativa, per il sotto-dimensionamento rispetto all'evoluzione recente delle portacontainer;
- le congestioni di traffico (terrestre e marittimo) crescenti in alcuni nodi infrastrutturali nord-europei; - il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi ferroviari sul versante "Sud" (anche grazie alla liberalizzazione ferroviaria);
- il deciso miglioramento (almeno sul fronte italiano) dei servizi amministrativi (es. Dogane), assieme alla migliore qualità ed efficienza dei servizi portuali e al maggiore dinamismo dei terminalisti e della Autorità Portuali.

Tutti questi fattori stanno contribuendo progressivamente a rendere più competitiva l'offerta "meridionale", a cominciare da quella del porto di Trieste, contribuendo ad innalzare notevolmente l'attenzione degli attori internazionali verso l'opportunità dell'"Adriatico Orientale".

Nel 2016, uno studio della società di consulenza Drewry Supply Chain Advisors<sup>41</sup> ha sottolineato i vantaggi che i due principali porti "container" del Mare Adriatico Orientale (Trieste e Capodistria) possono offrire rispetto ai porti nord-europei sulle rotte dalla Cina (Shangai) per le importazioni della Germania del Sud (Monaco di Baviera).

Per le aree della Germania del Sud, i tempi di transito complessivi attraverso l'Adriatico Orientale risultavano più vantaggiosi rispetto a quelli dei competitori Nord-Europei (benché anche i porti liguri presentassero vantaggi importanti, in funzione della forte concentrazione di servizi e quindi delle elevate frequenze).

<sup>41</sup> Drewry Supply Chain Advisors (2016), A "best route" market study for containerized import to South Germany, Market Study, 1 March 2016.

Dallo studio, d'altro canto, emergeva chiaramente l'importanza di ulteriori fattori nella determinazione dell'entità complessiva del vantaggio differenziale; fattori che possono anche erodere, in certi casi, il vantaggio potenziale del tempo di navigazione più breve.

Fra i fattori più importanti si menzionavano nello studio:

- l'ordine di scalata dei porti lungo l'itinerario e quindi i tempi "persi" per i porti collocati più a valle nella rotta;
- le frequenze dei treni da e per l'entroterra;
- le ancora deboli economie di concentrazione, sul fronte Sud, sia nel segmento marittimo che ferroviario.

La capacità di creare massa critica sulle rotte (in una prospettiva di competizione/cooperazione con gli altri porti dell'area Adriatica) e di offrire servizi ferroviari frequenti e regolari sono quindi parametri che rimangono tuttora al centro della sfida: la competitività potenziale del porto di Trieste, in particolare per i servizi containerizzati da/per i mercati dell'Europa Centrale (nell'esempio il Sud Germania) è quindi elevata proprio per le opportunità di ridotti tempi di transito, ma il livello di effettiva competitività "finale" non è scontato e richiede continue attività per l'aggregazione dei flussi e il miglioramento logistico lungo la catena intermodale.

Ed è proprio in riferimento a questi aspetti di "accessibilità integrata", che AdSP MAO ritiene assolutamente prioritario il miglioramento continuo delle opportunità ferroviarie, chiave imprescindibile per la valorizzazione del potenziale dell'entroterra internazionale, assieme all'attrazione della "massa critica".

## Il ruolo internazionale del porto di Trieste come opportunità di politica economica del paese: la strategia della "Nuova Via della Seta"

### L'iniziativa "BRI" (Nuova Via della Seta)

La percezione del potenziale di "internazionalizzazione" dei porti Nord-Adriatici (e di Trieste in particolare, anche attraverso le opportunità offerte dal regime di Porto Franco - vedi Cap.6 - è entrata nell'agenda della politica nazionale con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 ma è si è ulteriormente ampliata a latere della recente riforma delle autorità portuali (es. "Cabina di Regia Nord-Est") inserendosi, infine, con nitidezza, nel quadro economico-diplomatico sviluppato recentemente dal Governo Italiano nei rapporti con l'estero e in particolare con la Repubblica Popolare Cinese.

Anche secondo la "Cabina di Regia Nord-Est", il potenziale di proiezione e attrazione internazionale del porto di Trieste rappresenta un'occasione per l'intero sistema paese, come possibilità di attrazione di importanti investimenti stranieri, a partire da quelli rientranti nella strategia della "Nuova Via della Seta – Belt and Road Initiative"(BRI)" dispiegata dalla Repubblica Popolare Cinese.

L'iniziativa BRI riconosce nella portualità nord-adriatica un interlocutore privilegiato di accesso ai mercati di consumo europei, come confermato del anche nel novero delle attività collegate al progetto "UE-China

connectivity platform” promossa dall’Unione Europea e nell’ambito del quale Trieste è coinvolta<sup>42</sup>. In tal senso, tutti i porti del Nord-Est, e Trieste in primo luogo, possono sfruttare un vantaggio competitivo rappresentato dalla già considerevole quota di traffici di attraversamento catturati lungo la direttrice Estremo Oriente -Europa.

## Il porto di Trieste nel nuovo quadro dei rapporti diplomatici Italia-Cina

Con il 2017 le relazioni di internazionalizzazione verso la Cina hanno subito una notevole accelerazione indotta dal coinvolgimento diretto di AdSP MAO nelle azioni del Governo Italiano relative all’iniziativa delle “Nuova Via della Seta”.

Nel febbraio 2017, AdSP MAO, unica Autorità portuale assieme a quella del Tirreno (Porto di Genova) ha partecipato alla “Missione tecnica” in Cina, capeggiata dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture italiano, che ha preceduto la visita in Cina del Presidente della Repubblica italiana.

Nel maggio 2017, al termine della sua visita presso la Presidenza della Repubblica Popolare Cinese, il Presidente del Consiglio italiano, parlando delle opportunità di collaborazione economica con la Cina, ha affermato che le ragioni storiche e geopolitiche e le relazioni con la Cina possono aiutare a cogliere le opportunità del momento, *"con ricadute importanti per l'Italia che con i suoi porti - da Genova e Trieste (e i loro corridoi ferroviari con l'Europa) ma anche Venezia - offre una capacità portuale come credo nessuno"*.<sup>43</sup>

## Le relazioni dirette con gli operatori cinesi.

AdSPMAO, continuando un percorso “tradizionale” di rapporti fra porto di Trieste e Cina, fra 2015 e 2016 si era già mossa in autonomia nello sviluppo dei rapporti con le realtà economiche della Cina, ad esempio con la visita alla città portuale cinese di Xiamen (novembre 2015) finalizzata alla firma di un accordo di collaborazione fra i due porti e successivamente, nel 2016, in occasione dell’incontro con la comunità logistica di Shanghai, a latere della fiera "Transport Logistic China" alla quale l’Autorità Portuale era presente sia nello stand del NAPA (North Adriatic Ports Association) sia nel padiglione collettivo organizzato da Assoport.

In concomitanza con le iniziative governative, anche la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, partner istituzionale di AdSP MAO nelle politiche di internazionalizzazione, ha inforzato le relazioni con i principali soggetti coinvolti nel progetto della “Via della Seta”, includendo nel piano anche future missioni di rappresentanti cinesi in Friuli Venezia Giulia.

Sempre nel maggio 2017, il Porto di Trieste è stato visitato da una delegazione guidata dal ministro consigliere dell’Ufficio economico commerciale dell’Ambasciata di Cina in Italia, assieme alle Autorità della Regione Friuli Venezia Giulia.

Nel luglio 2017, inoltre, AdSP MAO è stata la sede del 14<sup>a</sup> edizione dell’"Implementation Meeting of Eu-China Maritime Agreement", l’incontro annuale per l’implementazione dell’accordo sui trasporti marittimi Ue-Cina che nel 2017 si è tenuto a Trieste. Si tratta di un organismo multilaterale nato dall’accordo, siglato nel 2002 e attivato dal 2008, fra Repubblica Popolare Cinese e Unione Europea, con lo scopo di migliorare le condizioni del

<sup>42</sup> Il progetto di Hub ferroviario a Trieste è stato presentato ufficialmente, nel maggio 2017, fra i progetti rilevanti nell’ambito delle TEN-T al gruppo di esperti nel settore “investimenti e finanziamenti” attivato nella “piattaforma”. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/ten-t-rel-projects-may-2017.pdf> (accesso: 27 giugno 2017).

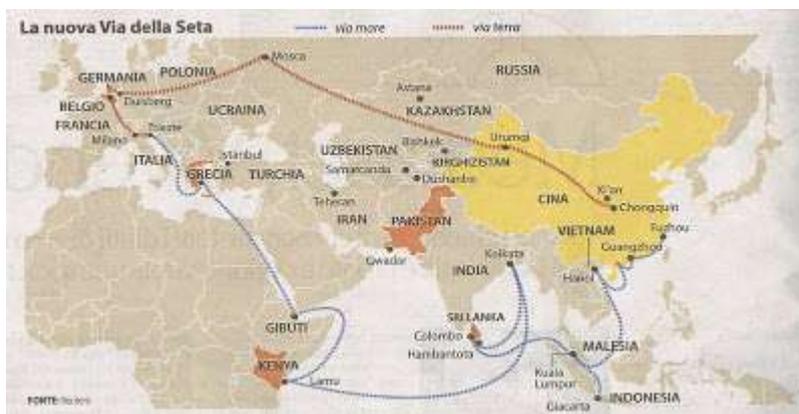
<sup>43</sup> Agenzia ANSA, 16.05.2017, 8:56, [http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2017/05/14/miliardi-cina-su-via-seta.gentilonichance-nostri-porti\\_8399e437-c286-4132-9cf4-cbc1fade959c.html](http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2017/05/14/miliardi-cina-su-via-seta.gentilonichance-nostri-porti_8399e437-c286-4132-9cf4-cbc1fade959c.html)

trasporto marittimo intercontinentale fra le due aree. L'incontro triestino ha visto la partecipazione di esponenti importanti di compagnie leader del panorama dello "shipping" cinese.

## L'interpretazione strategica del posizionamento di Trieste nelle relazioni con la Cina

Gli eventi del 2017 hanno fornito chiara indicazione del fatto che l'originale strategia della Via della Seta, alquanto squilibrata verso il Nord-Europa in tema di relazioni marittime, si è ormai modificata, definendo più chiaramente un ingresso marittimo della Via della Seta nell'area Adriatica, come illustrato nella figura seguente.

Raffigurazione della Nuova Via della Seta (BRI) – Fonte: Reuters, 2017<sup>44</sup>



La modalità pratica con cui realizzare concretamente, per l'Italia, l'ingresso meridionale del sistema BRI è ancora da definire (dopo le fasi iniziali che avevano identificato Venezia come punto di ingresso), ma l'interesse ormai ufficializzato per Trieste, da parte della Cina, è concreto e giustificabile con diversi fattori, riassumibili nella scoperta delle potenzialità di accessibilità del porto triestino da parte degli operatori cinesi e dal ruolo dei corridoi ferroviari verso l'Europa centrale e Orientale, creati d'intesa con Governo e Regione, che rendono Trieste un luogo di interesse primario di investimento per la concretizzazione della "porta Sud".

Sembra inoltre evidenziarsi la percezione da parte degli investitori cinesi di alcuni limiti nelle possibilità che il porto del Pireo, entrato da alcuni anni nella sfera di controllo della Repubblica Popolare, possa svolgere compiutamente, dalla posizione alquanto marginale in cui si trova, il ruolo di punto strategico di ingresso allo spazio centro-europeo, anche per le difficoltà emergenti di realizzazione delle nuove infrastrutture ferroviarie che sarebbero necessarie. Fra 2015 e 2016, peraltro, il porto del Pireo ha perduto il 7.1% della movimentazione, arrivando a 3.330.000 TEU rispetto ai 3.585.155 dell'anno precedente<sup>45</sup>.

In questo scenario, il disegno strategico perseguito dall'Italia, che vede protagonista anche AdSP MAO, propone alla Cina di seguire una strategia di differenziazione e di complementazione, attraverso la realizzazione di altre teste di ponte più settentrionali, a cui anche il Pireo possa collegarsi via nave. Per servire l'Europa Centro Orientale, l'opzione del porto di Trieste è certamente caratterizzata da un potenziale competitivo di primo livello.

<sup>44</sup> Immagine riportata in: Aquaro, A. (2017), La Via della Seta scopre il treno: entro l'anno sbarco a Milano, la Repubblica (Economia), sabato 15 luglio 2017, p.24.

<sup>45</sup> Cfr. Lloyd List/Containerisation, (2017), Top 100 Container Ports 2016, p.16.

## Il quadro più ampio dell'attività di internazionalizzazione di AdSP MAO

### L'apertura all'area del Golfo Persico e ad altri paesi orientali.

La Cina non esaurisce il novero delle relazioni che AdSP MAO ha intrapreso recentemente nel proprio percorso di internazionalizzazione. Oltre all'Estremo Oriente, anche il Medio Oriente è uno scacchiere di rilevante interesse per AdSP MAO, in particolar modo nella linea di "internazionalizzazione" perseguita, in collaborazione con altre istituzioni, e diretta alla valorizzazione del duplice ruolo di "gateway" internazionale e di "zona franca" portuale (Cfr. Cap. 6 e Cap.7).

Nel 2016, a valle del processo di allentamento delle sanzioni economiche internazionali rivolte all'IRAN, e nell'ambito di una serie di attività realizzate in stretta cooperazione con la Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, l'Autorità Portuale di Trieste ha sottoscritto alcuni protocolli di intesa con istituzioni della Repubblica Islamica dell'IRAN attive in campo economico e marittimo.

I protocolli sono nello specifico i seguenti:

- 1. un memorandum d'intesa non vincolante con uno dei principali porti della Repubblica Islamica dell'IRAN, quello di Bandar Abbas (Porto e Autorità Marittima di Bandar Abbas), avente per oggetto il rinforzo e l'espansione dei mercati internazionali dei servizi di trasporto marittimo e dei corridoi internazionali di trasporto, nella prospettiva di identificazione del porto di Trieste come "hub" dei flussi di commercio iraniano di interesse per il mercato dell'Europa Centrale e Orientale. Nello specifico, il memorandum è mirato a: incoraggiare e promuovere i diversi settori economici e commerciali dei due paesi; investire in progetti marittimi, conformemente alle leggi e regolamenti nazionali; - realizzare studi e ricerche con scambio di informazioni sui servizi; creare banche dati marittime (ICT, EDI); scambiarsi informazioni statistiche e su progetti di sviluppo, nonché sostenere reciproca cooperazione nel campo della protezione dell'ambiente marino. Un ulteriore memorandum d'intesa per gemellaggio fra porti è stato firmato dall'Autorità Portuale di Trieste con il Porto di Shahid Rajaei;
- 2. una dichiarazione tripartita di intenti in materia di "Sicurezza e Antincendio", stipulato sempre nel 2016 dal Governo della Repubblica Islamica dell'Iran, dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e dall'Autorità Portuale di Trieste;
- 3. un memorandum di intesa fra il "Consiglio Supremo delle Zone Franche Commerciali, Industriali e delle Zone Economiche Speciali" della Repubblica Islamica dell'IRAN e l'Autorità Portuale di Trieste, per nuove relazioni aventi come oggetto le opportunità di sviluppo collegate alle zone franche;
- 4. un memorandum di intesa tripartito fra l'Autorità Portuale di Trieste, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e le Linee Marittime della Repubblica Islamica dell'IRAN, avente per oggetto l'esplorazione di varie aree di cooperazione. Tra queste, la possibile estensione dei servizi container (diretti o "feeder") della compagnia iraniana a Trieste, per connettere l'hinterland europeo, anche attraverso l'effettuazione di studi e scambi di informazioni per valutare lo sviluppo, nel capoluogo giuliano, di punti di appoggio per servizi e attività logistiche nell'ambito del "Porto Franco", nonché lo scambio di informazioni e di buone pratiche in campo logistico.

Nel corso del 2016, ancora nell'ambito di attività di internazionalizzazione condivise con altri attori istituzionali (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Unione Europea), sono state avviate ulteriori relazioni che potrebbero sfociare a breve in ulteriori protocolli di intesa o attività di collaborazione. Si ricordano in

particolare i contatti con il Porto di Shimizu (Giappone), il più importante scalo per volumi di traffico di tutta la provincia di Shizouka e il Porto marittimo internazionale di Baku (Azerbaijan).

## Le partnership con le piattaforme del “retroterra” estero: l’accordo di Partnership con “Duisburg Hafen”

Nel 2017 il porto di Trieste e la società “Duisburger Hafen” (“Duisport”), impresa pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg (Germania), hanno sottoscritto un accordo di collaborazione strategica per sviluppare il traffico merci via ferro tra le due città portuali e favorire una pianificazione coordinata e condivisa dei centri di logistica al servizio dei traffici in transito attraverso Trieste.

Duisburg è il più grande “hub” internazionale di retroterra in Europa, e funziona come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali. Rappresenta, inoltre, uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina, lungo la parte terrestre della “Nuova Via della Seta”, all’interno della quale è individuato come nodo europeo fondamentale.

L’interesse specifico per il porto tedesco è il rinforzo delle relazioni per i traffici, a partire da quelli con Turchia e Grecia serviti attualmente dal Porto di Trieste, soprattutto nella prospettiva di convogliare ulteriormente, attraverso il passaggio anatolico, i flussi dalla zona del Golfo Persico (IRAN), e più in generale quelli sulle relazioni con l’Oriente.

## Il coinvolgimento nei tavoli delle “Strategie Macroregionali”

Nell’ambito delle strategie comunitarie, i tavoli delle “strategie macroregionali” delle macro-regioni alpine e danubiane costituiscono importanti momenti decisionali, anche per gli ambiti di diretto interesse di AdSP MAO (infrastrutture e trasporti).

Nell’ambito dei positivi rapporti interistituzionali con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, l’AdSP MAO è stata coinvolta direttamente, attraverso propri rappresentanti, nelle discussioni collegate ai tavoli tematici sui trasporti della Strategia EUSALP (Strategia UE per la Regione Alpina) ed è proiettata ad ampliare, nell’ambito dei rapporti con le istituzioni territoriali regionali, la presenza in tali consessi.

## La promozione fieristica internazionale

Nei periodi più recenti (2016-2017) nella prospettiva di sviluppo delle relazioni internazionali, l’Autorità Portuale ha partecipato a eventi fieristici di caratura internazionale focalizzati sui mercati Europei e Euro-Asiatici, fra le quali si citano:

- “Transport Logistics” di Monaco di Baviera (2017), con partecipazione sia all’interno dello stand della Regione Friuli-Venezia Giulia, con un allestimento che ha valorizzato la vocazione ferroviaria del porto, sia all’interno dello stand coordinato da Assoport, assieme alle altre Autorità di Sistema Portuale;
- “Logistrans” di Istanbul (2016), fiera partecipata da più di 15.000 visitatori provenienti da 54 paesi diversi e da 220 espositori da 22 nazioni, con stand istituzionale promosso dall’Autorità Portuale in collaborazione con altri operatori della comunità portuale;

- "Transport Logistic China" (2016), alla quale l'Autorità Portuale è stata presente nello stand del NAPA (North Adriatic Ports Association) e nel padiglione collettivo organizzato da "Assoporti";
- "Transrussia" (2015), con un proprio stand istituzionale organizzato assieme ad alcuni operatori e all'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, con lo scopo di potenziare i rapporti col mercato russo ed i paesi dell'area ex-sovietica.

Nella prospettiva temporale del Piano Operativo Triennale, è interesse di AdSP MAO proseguire nella partecipazione a eventi di rilevante portata internazionale, impostando una programmazione orientata strategicamente alla selezione degli eventi, in considerazione delle strategie di internazionalizzazione in corso.

## Fra internazionalizzazione e innovazione: la progettazione europea

Nelle strategie di posizionamento internazionale, anche la componente dei Progetti Europei svolge un ruolo rilevante.

La progettazione europea che interessa AdSP MAO va interpretata infatti come il risultato di una politica che riunisce gli obiettivi di trasferimento della conoscenza e innovazione con quelli legati alla definizione di reti internazionali finanziamenti per l'ottenimento di finanziamenti e la creazione di partnership internazionali negli ambiti spaziali dei mercati obiettivo.

il quadro di progetti nei quali è coinvolta l'AdSP MAO (alla data del 14.07.17) è riportato nella seguente tabella.

*AdSP MAO Progetti europei in corso (14.07.2016) e principali caratteristiche. Fonte: AdSPMAO*

ACRONIMO	PROGRAMMA	CAPOFILIA	BUDGET AdSPMAO	IMPORTO FINANZIATO	% IMPORTO FINANZIATO	DURATA	ATTIVITA' AdSP MAO
NAPA4CORE	CEF	Luka Koper	79.221.646,00 €	15.884.329,20 €	20,00%	01/01/2014 - 31/12/2018	Infrastrutturazione - Piattaforma Logistica - 1° stralcio
PORTIS	H2020	Comune di Anversa	503.425,00 €	503.425,00 €	100,00%	01/09/2016 - 31/08/2020	Dotazione ICT ai varchi portuali
ADRI UP	CEF	Autorità Portuale di Igoumenitsa	6.600.000,00 €	1.980.000,00 €	30,00%	01/03/2016 - 31/12/2020	Ristrutturazione funzionale e tecnica del Molo VI nel porto di Trieste
AlpInnoCT	Interreg Alpine Space	Ministero dei Trasporti della Baviera	100.000,00 €	100.000,00 €	100,00%	01/11/2016 - 31/10/2019	Studio funzionale stazione di Villa Opicina + azione pilota ICT
LOCATIONS	Interreg MED	Area Science Park	259.450,00 €	259.450,00 €	100,00%	01/11/2016 - 31/10/2019	Studio per la mobilità sostenibile dei croceristi
Clusters 2.0	H2020	PTV Planung Transport Verkehr AG	91.250,00 €	91.250,00 €	100,00%	01/05/2017 - 30/04/2019	Ottimizzazione dei rapporti del cluster logistico di riferimento per il porto di Trieste
TaIKNET	Interreg Central Europe	AdSP MAS (porto di Venezia)	142.208,10 €	142.208,10 €	100,00%	01/06/2017 - 31/05/2019	Studio per l'implementazione del cold ironing in porto - 1° stralcio
SUPAIR	Interreg ADRION	Area Science Park	180.750,00 €	180.750,00 €	100,00%	01/12/2017 - 30/11/2019	Studio per l'implementazione del cold ironing in porto - 2° stralcio
ISTEN	Interreg ADRION	Università di Reggio Calabria	170.500,00 €	170.500,00 €	100,00%	01/12/2017 - 30/11/2019	Studio per il miglioramento dei traffici con Ferneti e Cervignano con valutazione dell'impatto del punto franco
GAINN4MED	CEF	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	3.000.000,00 €	1.500.000,00 €	50,00%	01/02/2017 - 30/12/2020	Implementazione di azioni pilota inerenti l'adozione di LNG quale carburante alternativo per le navi e

							l'elettificazione delle banchine
Ursa Major Neo	CEF	Ministero dei Trasporti tedesco	530.000,00 €	106.000,00 €	20,00%	01/02/2017 - 30/12/2020	Equipaggiamento di due varchi di ingresso al porto con tecnologia (SW e HW) per il monitoraggio dei mezzi pesanti, in un sistema interoperabile con i concessionari autostradali italiani coinvolti nel progetto lungo la direttrice Trieste-Palmanova-Udine-Tarvisio.
POSIDON	H2020	Area Science Park	4.800.000,00 €	4.053.600,00 €	90,00%	01/09/2017 - 31/10/2021	Applicazione di tecnologie innovative per la bonifica di terreni inquinati in area EXZIT e applicazione sperimentale del Pre-Commercial Procurement (PCP)
SECNET	Interreg Italia-Slovenia	AdSP MAO (porto di Trieste)	302.400,00 €	302.400,00 €	100,00%	01/10/2017 - 31/03/2019	Miglioramento della (cyber)security portuale tramite SW e HW
<b>TOTALE</b>			<b>95.901.629,10 €</b>	<b>25.273.912,30 €</b>			

Complessivamente, il “budget” gestito da AdSP MAO si aggira intorno ai 95,9 milioni di Euro, con un importo finanziato di circa 25,2 milioni di Euro.

Gli ambiti della progettualità sono diversificati; si possono comunque identificare alcuni “campi dominanti”, focalizzati sull’innovazione tecnologica, con progetti finalizzati al monitoraggio elettronico e informatico dei flussi, alla riduzione dell’impatto ambientale e delle emissioni portuali (es. “cold ironing, LNG), all’applicazione di tecnologie innovative per la bonifica dei suoli.

A questi si aggiungono progetti dedicati alla pianificazione delle relazioni di traffico con il mercato sito nell’area centro-europea e ai miglioramenti infrastrutturali per le connessioni con tale retroterra.

Anche le partnership con i “capofila” rivelano l’intenzione di stabilire relazioni più strette con territori di interesse, sia sul versante delle relazioni locali, comprese quelle con i porti “vicini” dell’Alto Adriatico (Venezia, Capodistria/Koper), sia delle relazioni con le aree di mercato internazionale (es. Ministero dei Trasporti della Baviera).

La strategia intrapresa sarà confermata con l’ulteriore sviluppo della “progettazione europea” anche per il triennio 2017-2019; è previsto, a tale fine, anche l’inserimento, nella direzione di AdSPMAO, di addetti qualificati nell’area di riferimento (cfr. Cap.11).

## 5. L'accessibilità marittima e terrestre e la sfida intermodale: la strategia di innovazione nei servizi ferroviari

### Le infrastrutture per l'accessibilità marittima dei porti AdSPMAO: una visione d'insieme.

#### Il Porto di Trieste e i principali terminal

Il porto di Trieste si sviluppa lungo 12 chilometri di banchine e su 2.3 milioni di metri quadrati di superficie totale (di cui circa 1,8 milioni di mq in Zona Franca), con 0,9 milioni di mq di aree di stoccaggio; il porto è in grado di accogliere tutte le tipologie di merce e, in particolare, prodotti petroliferi, rotabili e container.

Complessivamente nel corso del 2016, il porto di Trieste è stato interessato da circa 2.400 toccate navali.

Come riconosciuto anche a livello di Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella definizione delle strategie della "Cabina di Regia Nord-Est", nel bacino Adriatico, il sistema dell'accessibilità marittima dei porti dell'AdSP MAO è considerato un fattore di eccellenza: il porto di Trieste è, ritenuto anche rispetto ai porti sloveni e croati, quello con le migliori caratteristiche di accessibilità marittima, a partir dall'elemento dei fondali naturali, che raggiungono, in alcuni terminal, i 18.0 metri<sup>46</sup>.

In tema di batimetrie, AdSP MAO ha peraltro attivato un processo di misurazione batimetrica integrato, attuato con tecnologie avanzate e finalizzato alla digitalizzazione cartografiche dei fondali del porto e, in prospettiva, allo stabilimento di un processo di monitoraggio continuo delle batimetrie.

Il porto di Trieste è un porto nel quale la componente di traffico sviluppata da compagnie marittime non di linea è rilevante sul piano quantitativo, anche in termini di traffico navale. Primo fra tutti il terminal petrolifero dell'oleodotto transalpino (SIOT), nel Punto Franco Oli minerali, che nel 2016 ha dato servizio a 511 navi petroliere. Al terminale dell'oleodotto, si aggiungono ulteriori terminali di interesse per il traffico "non liner", distribuiti fra il "Porto Vecchio" e l'area del "Porto Franco Industriale", tra i quali il terminale industriale (Banchina "Ex-Italisider") che serve l'impianto siderurgico della ferriera di Servola.

Per quel che concerne i servizi di linea di trasporto merci, sempre nel 2016, i terminali ricevono dedicati a tali servizi (Molo VII, per il contenitore, Riva Traiana, Molo VI, Ormeggio 47, Scalo Legnami, Ormeggio 57 per le navi Ro-Ro) hanno servito nel complesso 1.568 toccate.

Nel polo del "Punto Franco Nuovo", i container sono movimentati nel terminal presente sul Molo VII, su un fronte di banchina operativa lungo 770 metri, dotato di 7 gru di banchina post-panamax (migliorate per

<sup>46</sup> Cabina di Regia del Nord-Est, Allegato, cit., p.5.

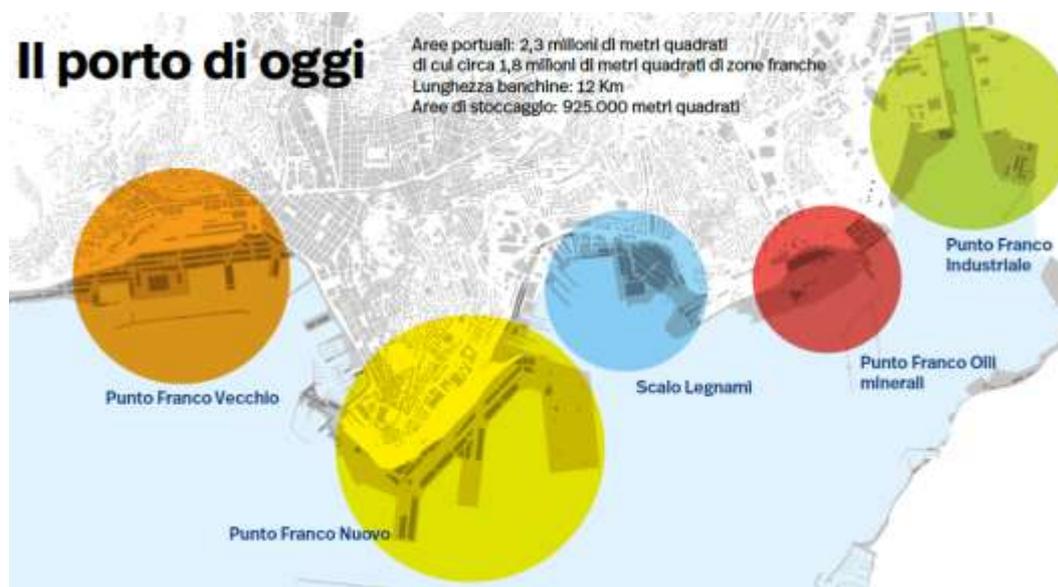
trattare le navi di maggiori dimensioni) e 40 ettari di superficie totale. Il terminal è caratterizzato da fondali fino a 18 m.

I moli V e VI sono invece essenzialmente dedicati al traffico di navi Ro-Ro provenienti pressoché esclusivamente dalla Turchia.

Nell'area del "Porto Vecchio", in prossimità della zona più centrale della città, rimangono sotto il controllo dell'autorità portuale la fascia marittima demaniale e il terminale "Adriaterminal", mentre nel corso del 2016, a valle del processo di sdemanializzazione del "porto storico" di Trieste iniziato nel 2014 (vedi Cap.6 e 7), tutte le aree del porto storico sono entrate definitivamente a far parte del patrimonio del Comune di Trieste.

La figura seguente riassume i dati sintetici del porto.

*Caratteri del Porto di Trieste - Fonte: Ad SPMAO*



## Il Porto di Monfalcone

Per quel che concerne il porto di Monfalcone, questo è costituito da un canale d'accesso lungo 4500 metri e profondo 11.70 m.

La banchina di Portorosega dispone di n. 9 accosti ed è lunga 1.460 metri.

L'Area portuale retrostante consta di circa 680.000 mq, di cui 65.000 mq a magazzini coperti. Vi sono ulteriori aree non attualmente infrastrutturate per circa 710.000 mq.

## L'accessibilità commerciale al mare: le linee del Porto di Trieste.

### Il profilo dei servizi al 2017.

Al di là della componente “non-liner”, l'accessibilità marittima effettiva, in termini commerciali, è realizzata attualmente (06.2017) da una serie di servizi di linea diretti per il trasporto sia di container che di altre unità (Ro-Ro, Ro-pax), attivi su rotte con l'Estremo Oriente e il Mediterraneo. Una descrizione complessiva dei servizi attivi è riportata nella seguente tabella.

*Sintesi dei servizi marittimi di linea di AdSPMA (6/2017). Fonte: AdSPMAO*

PORTO DI TRIESTE		
Operatore/alleanza	Servizio	Caratteristiche
2M (Maersk-MSC)	Estremo Oriente Gioia Tauro, Port Said East, King Abdullah Port, Salalah, Tanjung Pelepas, Vung Tau, Chiwan, Ningbo, Shanghai, Yokohama, Busan, Shanghai, Ningbo, Chiwan, Singapore, Port Said East, Haifa, Trieste	Container Diretto Settimanale Navi full-container fino a 14.000 TEUs
03+ (CMA GGM, UASC, COSCO Shipping, Evergreen, MOL, OOCL)	Estremo Oriente Izmit, Istanbul, Costanza, Odessa, Istanbul, Pireo, Port Kelang, Busan, Shanghai, Ningbo Chiwan, Port Kelang, Trieste	Container Diretto Settimanale Navi full-container fino a 10.000 TEUs
MSC, Seago Line	Mediterraneo Export su: Alessandria, Aliaga, Ashdod, Beirut, Costanza, Gemlik, Gebze, Evyap, El Dekheila, Haifa, (Gioia Tauro), Istanbul, Novorossiysk, Izmir, Limassol, Piraeus, Port Said, Tekirdag Import da: Alessandria, Aliaga, Ashdod, Beirut, Costanza, Gemlik, Gebze, Evyap, El Dekheila, Haifa, (Gioia Tauro), Istanbul, Izmir, Limassol, Novorossiysk, Pireo, Port Said, Tekirdag.	Container Diretto
Evergreen	Mediterraneo Export su: Alessandria, Beirut, Istanbul, Izmit, Limassol, Odessa, Pireo Import da: Alessandria, Beirut, Limassol, Pireo	Container Diretto
CMA CGM	Mediterraneo Export su: Damietta, Istanbul, Izmit, Malta, Odessa, Pireo. Import da: Damietta, Malta.	Container Diretto
OOCL, MOL, UASC, COSCON	Export su: Istanbul, Izmit, Odessa, Pireo.	Container Diretto
MAERSK	Export su: Porto Said Import da: Haifa, Porto Said	Container Diretto
EKOL, EMT	Mediterraneo 1. Trieste – Istanbul – Haidarpasha (TR)	Ro-Ro Diretto

	2. Trieste – Izmir (TR) 3. Trieste – Lavrio (Greece)	
U.N. Ro-Ro – ULUSOY SEALINES, SAMER & Co. SHIPPING	Mediterraneo 1. Trieste - Istanbul/Pendik (TR) 2. Trieste – Istanbul/Ambarli (TR) 3. Trieste – Çeşme (TR) 4. Trieste – Mersin (TR)	Ro-Ro Diretto
GCT, Adria ferries	Trieste – Durazzo (Albania)	Ro-Pax Diretto

L'offerta di linee è ampia e diversificata; oltre ai servizi containerizzati gestiti dalle grandi alleanze, diretti verso l'Estremo Oriente (e transitanti nel "Levante" mediterraneo), spicca con evidenza la componente più specifica del porto triestino, quella delle relazioni Ro-Ro con la Turchia.

Nel 2016, le merci transitate sulle rotte con la Turchia hanno superato di poco i 4,8 milioni di tonnellate, rappresentando da sole il 45% di tutto il traffico del porto in peso (ad esclusione delle rinfuse liquide) e il 94% di tutte i movimenti di unità stradali.

Anche nel container, la Turchia è risultata, nel 2016, il secondo paese straniero per TEU imbarcati con servizi diretti (senza transshipment), con il 12% del traffico totale in container (circa 61.000 TEU), preceduta solo dalla Cina (16%, con circa 80.000 TEU).

## L'accessibilità stradale

### L'accessibilità sulle reti "lunghe".

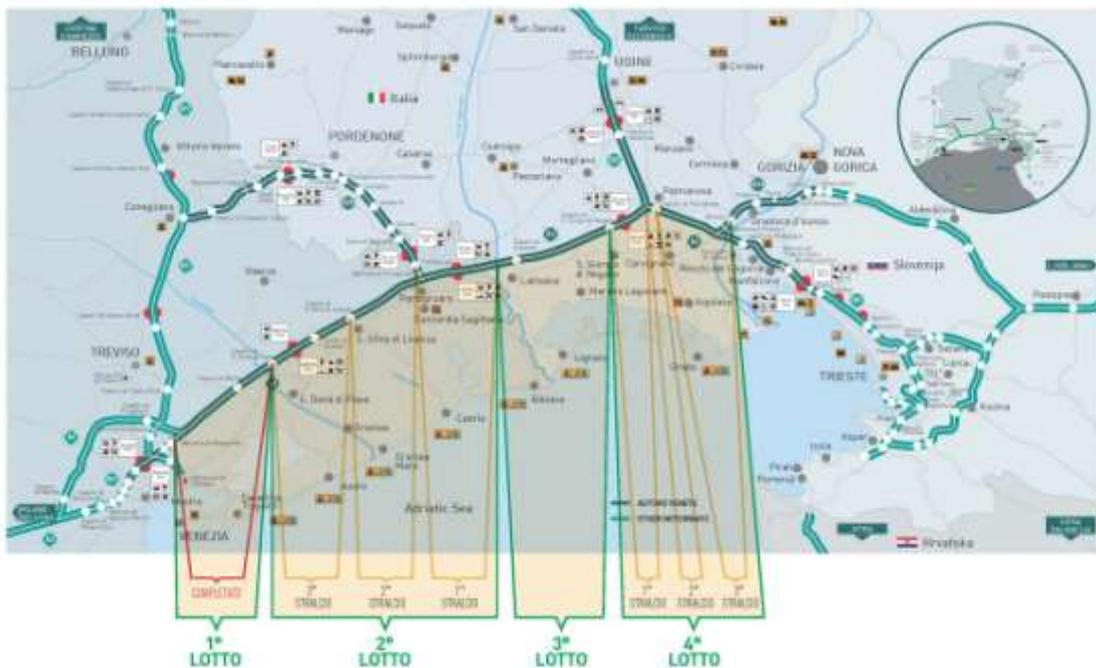
L'accessibilità terrestre su gomma, di breve, media e lunga distanza del porto di Trieste è complessivamente di qualità eccellente, essendo disponibile, fino al cancello portuale, una rete autostradale pressoché continua verso tutti i mercati rilevanti, nazionali e internazionali.

A riguardo specificamente delle connessioni con le altre regioni italiane, il previsto completamento della "terza corsia" dell'Autostrada A4, sulla tratta che ne è attualmente priva, fra San Donà di Piave e gli snodi di Villesse, aumenterà la fluidità del traffico che, in certi ambiti stagionali e temporali, è intaccata dall'elevata domanda di deflusso da parte dei mezzi pesanti.

Secondo le informazioni aventi come fonte il "Commissario Delegato all'Emergenza della A4", dopo la riprogrammazione rispetto alle previsioni originali (2009) dell'intera opera, le modalità e le tempistiche attualmente previste dovrebbero consentire la realizzazione, entro la fine del 2021 e l'inizio del 2022, della terza corsia fra Portogruaro-Palmanova, il tratto più critico e trafficato di tutta l'infrastruttura.

La suddivisione in lotti degli interventi di realizzazione sono riportati nella figura seguente.

Lotti per il completamento della terza corsia sulla tratta autostradale della A4. Fonte: Commissario Delegato per l'emergenza della viabilità riguardante la A4



### L'interfaccia stradale sull'ultimo miglio.

Sull'orizzonte della programmazione 2017-2019 da parte di AdSPMAO, gli obiettivi migliorativi dell'accessibilità stradale rimangono prevalentemente concentrati nei nodi di interfaccia fra rete stradale e porto e riguardano aspetti fondamentalmente gestionali.

Attualmente, a causa dell'elevato afflusso di mezzi pesanti diretti all'imbarco dei Ro-Ro nei "picchi" di afflusso precedenti alle partenze, si rilevano ancora, per quanto con frequenza ridotta rispetto al passato, intasamenti sulle rampe della grande viabilità, nell'immediata prossimità dei cancelli di ingresso. Intasamenti che sono creati anche dalla necessità, da parte dei mezzi, di anticipare l'arrivo al porto per l'espletamento di pratiche burocratiche.

La strategia risolutiva da parte di AdSP MAO è insita in una serie di azioni integrate di natura gestionale, alcune delle quali già realizzate e le altre in via di realizzazione a breve, e che includono:

- l'aumento del ricorso al trasporto ferroviario da parte degli utilizzatori dei servizi Ro-Ro;
- la predisposizione di navette ferroviarie fra il "polmone" logistico (area di sosta) di Ferneti e il porto, all'interno dei protocolli per la libera circolazione dei mezzi nell'area del porto franco (vedi Cap.7);
- l'innovazione gestione gestionale dei flussi di mezzi pesanti fra il "polmone" logistico (area di sosta) di Ferneti e il porto: l'introduzione di un regime di libera circolazione dei mezzi fra le diverse "aree" di punto franco, permetterà l'imbarco diretto dei mezzi senza necessità di controlli se non in casi specifici, con il conseguente miglioramento della programmabilità degli orari, la riduzione dei tempi di attesa per le pratiche documentali e quindi il minore rischio di formazione di code (vedi Cap.7 e Cap. 8).

- il vaglio (come suggerito anche nel corso delle consultazioni presso le Parti Economiche nel corso del procedimento di approvazione del presente Piano Operativo Triennale) dell'ipotesi di operare dei miglioramenti di accessibilità attraverso l'entrata e l'uscita dei mezzi commerciali attraverso il "Varco 4".

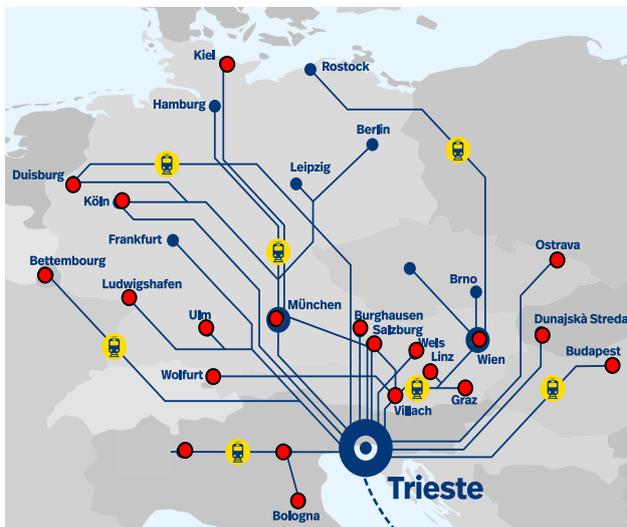
## L'accessibilità ferroviaria

In ragione del carattere internazionale e di "lunga distanza" del retroterra dei porti AdSP MAOe della rapidità con cui sta crescendo la domanda di trasporto ferroviario nel porto (vedi Cap.2), la questione dell'accessibilità ferroviaria rappresenta un fattore essenziale e strategico per il porto AdSP MAO, quale verso il quale si concentra una parte fondamentale delle attività e degli interventi previsti nel periodo di programmazione 2017-2019.

### L'accessibilità ferroviaria commerciale: i servizi intermodali

Il Porto di Trieste, per incontrare le esigenze linea delle linee marittime, ha supportato lo sviluppo di un'ampia serie di servizi ferroviari regolari, destinati al traffico intermodale i quali connettono il porto di Trieste con il retroterra, in particolare quello internazionale. La figura seguente e la più dettagliata tabella sottostante rappresentano i servizi ferroviari diretti e quelli "rilanciati" (via Monaco e Vienna, ma anche da Kiel, con servizi marittimi) disponibili sul porto di Trieste (luglio 2017).

2017 – Offerta dei principali servizi ferroviari intermodali diretti e rilanciati. Fonte: AdSPMAO



2017 - Servizi ferroviari intermodali sul porto di Trieste. Fonte: AdSP MAO

Mercato	Destinazioni	Caratteristiche
Italia	Padova Interporto, Milano Scalo, Bologna Interporto, Rubiera/Modena	Connessioni dirette
Austria	Villach Süd CCT, Wolfurt CCT, Graz Süd CCT, Salzburg Hbf CCT, Salzburg Hbf, Linz Stadhafen, Wien Frauenau, Wels	Connessioni dirette

Repubblica Ceca, Germania	Praga, Brno, Rostock	Con rilancio a Wien N.W. Bahnhof
Germania, (Svezia)	Kiel – (Göteborg), Munchen, Ulm, Burghausen, Ludwigshafen, Frankfurt am M., Köln, Duisburg.	Connessioni Dirette N.B. La connessione con Göteborg è permessa attraverso il rilancio marittimo presso Kiel (modello "landbridge")
Germania	Köln, Duisburg, Liepzig, Berlin, Hamburg	Con rilancio a München Riem
Lussemburgo	Bettembourg	Connessione Diretta
Ungheria	Budapest Bilk	Connessione Diretta
Repubblica Slovacca	Dunajská Streda	Connessione Diretta
Repubblica Ceca	Ostrava	Connessione Diretta

L'offerta ferroviaria intermodale è realizzata da diversi operatori e intermediari ferroviari, con treni sia multi-cliente che mono-cliente, questi ultimi sviluppati prevalentemente su domanda di operatori terminalisti.

Le imprese ferroviarie e intermodali che servono il porto sono variegate molteplici, a dimostrare il significativo livello di apertura del mercato e le opportunità competitive che il sistema complessivamente mette a disposizione.

Di particolare significato, anche per i possibili sviluppi futuri, è il recente avvio di un servizio di "landbridge" ferroviario da Trieste a Kiel con successivo rilancio marittimo. Il prodotto intermodale, che si rivolge all'area Baltico-Scandinava e sfrutta il potenziale del "Corridoio Adriatico-Baltico" è stato avviato su richiesta di un primario operatore logistico con posizione di controllo nella terminalistica Ro-Ro a Trieste e vede operare in collaborazione sulla catena logistica, oltre al principale organizzatore, altri cinque operatori fra fornitori di trazione, MTO e linee marittime per la connessione con i porti baltici.

## Le reti ferroviarie "lunghe": caratteri e capacità

Come ribadito anche dalla "Cabina di Regia" dei porti del Nord-Est, le principali connessioni ferroviarie verso la Pianura Padana e i valichi di Tarvisio e Villa Opicina, garantiscono già attualmente per i porti AdSP MAO standard ottimali in termini di capacità, peso per asse e sagoma (P/C80), mentre per quanto concerne la lunghezza dei treni il modulo massimo consentito sulla rete è di 600 metri<sup>47</sup>.

La Cabina di Regia non manca peraltro di sottolineare anche il fatto che due grandi progetti ferroviari sembrano in grado di modificare sostanzialmente, in una prospettiva temporale comunque più estesa del prossimi triennio, le aree di mercato di tutti i porti nord-adriatici. Tali progetti sono:

<sup>47</sup> Cabina di Regia – Nord Est, Allegato, cit., p.6.

- il nuovo valico del Brennero (nuovo tunnel di base) che porterà a 55 km il tracciato, che attualmente è di 75 km, e, soprattutto, permetterà di percorrerlo con treni di 750 m anziché di 450, e con una sola locomotiva anziché con doppia o tripla trazione;
- il miglioramento del valico ferroviario di Tarvisio, con il rifacimento e miglioramento funzionale e tecnologico dei raccordi e degli impianti del nodo di Udine per conseguire la completa separazione del traffico tra le linee Venezia-Udine C.le-Trieste e Tarvisio-Udine-Cervignano e l'aumento di capacità necessario ad assorbire l'aumento di traffico previsto a seguito del completamento dei tunnel di base del Semmering e del Koralm in territorio Austriaco.

Anche il porto di Monfalcone è servito dalla rete ferroviaria, il cui raccordo complessivo si estende dalla Stazione di Monfalcone (gestita da RFI) fino a raggiungere l'interno del porto con sistema ad "anello ferroviario". Il raccordo ferroviario, nel suo complesso ha una capacità di movimentazione di circa 30.000 carri/anno e lunghezza di poco superiore ai 500 metri.

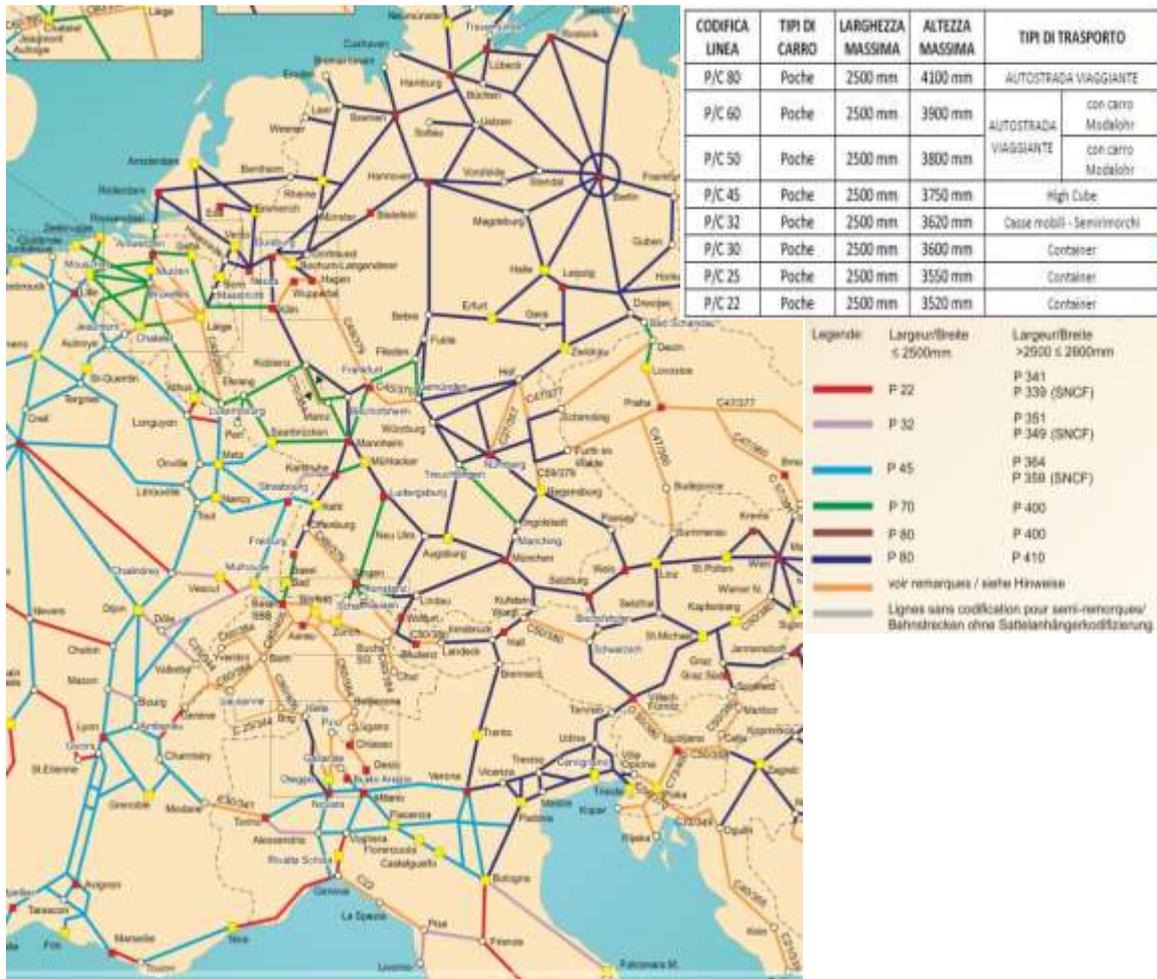
### *L'elevata qualificazione dell'accessibilità ferroviaria dei mercati al porto di Trieste: la sagomatura P/C80.*

L'accessibilità ferroviaria del porto di Trieste sulle principali relazioni che lo collegano ai mercati attuali e potenziali del retroterra, italiani ed esteri, può essere definita di "elevata qualificazione" quanto anche perché le linee sono caratterizzate dalla sagomatura ("gabarit") più ampia disponibile per tutte le tipologie di trasporto intermodale, vale a dire la sagomatura "P/C 80".

La figura seguente riporta una recente mappa delle sagomature ferroviarie in Europa. Si osserva come le tratte di interesse dei porti AdSP MAO, comprese quelle che connettono Trieste e Monfalcone all'Europa Centrale e Settentrionale (area Baltica compresa), siano caratterizzate dalla massima sagomatura (P/C 80, colore blu scuro), mentre le linee che servono il retroterra dei porti esteri del bacino alto-adriatico sono di sagomatura compresa fra gli standard P/C 32 e P/C 50, e le linee che servono i porti tirrenici fra gli standard P/C 25 e P/C 45.

Sempre a proposito della "sagoma", gli interventi previsti nel contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ed il relativo piano concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consentiranno di raggiungere gli standard PC/80 sull'intero sistema del Nord-Est prima della scadenza fissata in ambito UE; in tale ambito rientra anche la candidatura del progetto integrato di accessibilità ferroviaria del porto di Trieste nella UE-China connectivity platform.

Reti ferroviarie europee: sagomatura (“gabarit”) delle principali linee.

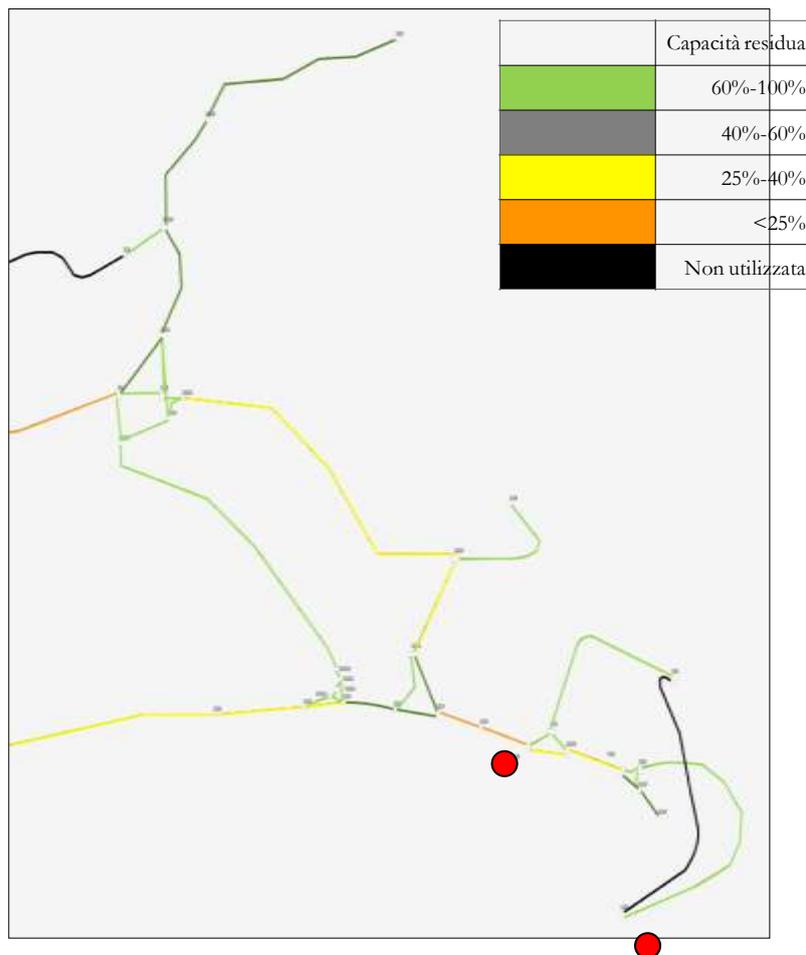


### La capacità residua sulle adduzioni ferroviarie di prossimità

I porti di AdSP MAO sono caratterizzati da collegamenti ferroviari che offrono, sulle principali linee di adduzione agli scali portuali, importanti riserve di capacità che permettono di affrontare, con ragionevole sicurezza, programmi di sviluppo dei traffici nei prossimi anni e in particolare nel periodo 2017-2019.

Nella figura seguente è illustrata la capacità residua delle linee di adduzione all’area dei porti AdSP MAO, dalla quale si evidenzia il livello non elevato di saturazione, ad esclusione di un tratto potenzialmente più critico, collocato fra Trieste e il “Bivio di Aurisina”.

Capacità residua stimata delle linee ferroviarie di adduzione ai porti AdSP MAO (2016).



Va tenuto inoltre in considerazione che il gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI) sta realizzando su diverse linee ulteriori interventi di miglioramento.

Lungo le linee ferroviarie di maggior interesse, esternamente al territorio di Trieste, nell'ambito della Regione, il collo di bottiglia più critico, nel medio-lungo periodo, rimane l'infrastruttura di bivio nell'area di Udine (svincoli verso la "Pontebbana"), già individuato come area di intervento nell'ambito del già citato progetto di miglioramento del transito del "Valico di Tarvisio".

Un ulteriore possibile collo di bottiglia puntualmente localizzato, in zona Tarvisio, presso il confine ferroviario fra Italia e Austria, è riconducibile alle procedure di cambio del personale, che obbligano alla sosta i treni in transito, senza che vi sia adeguato supporto di binari di sosta.

Si tratta di un problema risolvibile principalmente attraverso miglioramenti gestionali, ma anche in questo caso è necessario attivare degli interventi, seppure in un'ottica temporale superiore a quella della programmazione triennale.

## L'interfaccia porto-rete e l'accessibilità di ultimo miglio ferroviario: questioni e prospettive (2017-2019).

Se, dunque, almeno per il triennio 2017-2019, non si ravvisano rilevanti problemi di capacità, e quindi di accessibilità, sulle reti ferroviarie esterne agli ambiti portuali, la situazione è per certi versi più vincolata e complessa nelle aree di interfaccia fra ambito ferroviario portuale e rete esterna, e all'interno dello stesso ambito portuale.

E' pertanto il sistema ferroviario portuale (nelle sue componenti organizzative e infrastrutturali) e non le linee di adduzione esterne, a rappresentare il fattore potenzialmente più critico nella prospettiva temporale 2017-2019.

La crescita significativa del traffico su ferro del porto dopo il 2014, con i 7.631 treni del 2016 (Cap.2), e le previsioni di crescita del traffico (Cap.15) impongono la necessità di una gestione ottimizzata del sistema per permettere, a tutto il traffico potenziale atteso nel periodo 2017-2019, l'instradamento e l'inoltro ferroviario in condizioni di efficienza.

### *Gli interventi migliorativi recenti*

Nel corso dell'ultimo biennio, già alcuni fondamentali interventi sono stati realizzati, da parte dell'Autorità Portuale e dell'Impresa controllata responsabile della manovra (Adriafer), per l'aumento dell'efficienza e della capacità, fattori in parte correlati fra loro. Fra gli interventi si menzionano:

- l'introduzione (gennaio 2016) della manovra unica attuata da parte di Adriafer, con riduzione media del tempo di attraversamento da 1,3 ore a 1 ora;
- la riduzione delle tariffe dei convogli manovrati con unica tirata di manovra che ha permesso l'abbattimento dei prezzi praticati al mercato del 20%;
- la manutenzione straordinaria di buona parte dei 9 km di binari al PFN, investendo oltre 2,5 milioni di Euro;
- finanziando la revisione generale dei Locomotori di manovra, investendo 1,5 milioni di Euro;
- noleggiando Locomotori aggiuntivi di adeguata potenza ed attrezzati con dispositivi di sicurezza, portando i mezzi utilizzati da 5 a 11;
- l'apertura del "Varco 4" ferroviario nel Porto Franco Nuovo (luglio 2016);
- l'introduzione dell'orario continuato (H24) dal 2017, per le manovre ferroviarie, al Punto Franco Nuovo e Siderurgica Triestina, con la messa in campo di squadre notturne;
- l'avvio nel 2016, da parte di Adriafer, delle attività all'Interporto di Trieste, a Servola per Depositi Costieri e Siderurgica Triestina;
- adeguamento e formazione del personale specializzato per il servizio della manovra occorrente per le nuove attività acquisite passando da 25 agenti del 2015 a 85 del 1° luglio 2017 e raggiungendo un accordo con le Organizzazioni Sindacali sul dimensionamento di Adriafer e per la flessibilità del lavoro utilizzando il CCNL delle Imprese Portuali;
- la diffusione progressiva di modelli maggiormente orientati alla programmazione dei servizi con l'obiettivo d'incrementare la qualità degli stessi, mantenendo ugualmente una quota di risorse per la flessibilità necessaria nei porti per i collegamenti mare-terra;
- azioni e politiche tariffarie, da parte di Adriafer, atte a disincentivare l'utilizzo dei binari del porto per le soste prolungate dei carri oltre le 48 ore, a tutela dell'interesse generale all'efficiente utilizzo della capacità e a manovre efficienti;

- investimenti in sistemi informativi per l'ottimizzazione della catena logistica portuale ed i varchi doganali e la gestione della manovra ferroviaria.

### *Le criticità del sistema ferroviario portuali e le possibili soluzioni sull'orizzonte 2017-2019*

Nonostante i miglioramenti già attuati, permangono tuttavia situazioni che richiedono, nella prospettiva temporale del POT, di intervenire decisamente, con l'obiettivo di sfruttare nel modo più efficiente possibile, l'intero potenziale ottenibile dal sistema.

Nel seguito è presentata una rassegna dei vincoli maggiori vincoli e dei possibili strumenti di possibile intervento.

Il fattore organizzativo è un primo e fondamentale strumento per ottimizzare ulteriormente la capacità. In particolare, la progressiva diffusione, presso gli utilizzatori (terminalisti) dell'attitudine a lavorare sulla base di una programmazione ferroviaria, permette notevoli miglioramenti nell'utilizzazione delle risorse. In questa direzione, l'impresa di manovra ferroviaria portuale si è già avviata a promuovere una sempre più ampia adozione della pratica programmatoria presso i clienti, nell'interesse dell'intera comunità portuale.

Nell'ambito del Porto Industriale (collegato oggi da Trieste Campo Marzio a Servola con binario unico), vigendo un regime di esercizio che permette l'ingresso di un operatore con un treno per volta, vi è attualmente un limite quantificabile in 60 treni settimanali che, dato il periodo di operatività annua per il Porto Industriale (46 settimane medie) comporta attualmente un potenziale massimo annuo di 2.760 treni. Attualmente si sta lavorando per un cambiamento del regime di accesso che tuttavia, date le infrastrutture esistenti, non potrà permettere in ogni caso un flusso superiore a 70 treni a settimana (3.220 treni).

Un altro tema di particolare delicatezza è il modo di utilizzo dei binari di servizio e di quelli di carico e scarico dei terminalisti, frequentemente impiegati per la sosta prolungata di treni. Si tratta di una prassi collegata all'uso di concordare con le Imprese Ferroviarie l'effettuazione di treni lunghi (in modo da ridurre il costo per UTI trasportata) rispetto alla lunghezza del binario di scarico e ricarico ma che ha come ripercussione negativa la sosta dei tronconi di treno (vuoti) sui binari di servizio oltre, che l'incremento delle manovre. L'impresa ferroviaria portuale ha introdotto un disincentivo economico all'utilizzo superiore alle 48 ore dei binari di servizio per la sosta treni.

Alcuni vincoli sono risolvibili con interventi di natura infrastrutturale.

I treni del porto industriale necessitano di transitare forza necessariamente attraverso il sistema di "Campo Marzio", che, con gli 11 binari (6 arrivo 5 partenza, da 550 m) deve servire sia il Punto Franco nuovo che il Porto industriale, condizionando in tal modo lo sviluppo delle due parti del Porto. Alcuni interventi di ripristino di tratte locali, già in programmazione, permetteranno di migliorare l'operatività complessiva del sistema, in quanto, fornendo una nuova alternativa di transito, ridurranno l'occupazione di fasci di binari nei contesti attualmente a maggiore utilizzo (Campo Marzio). Si tratta, nello specifico, della tratta Servola Aquilina, e della collegata tratta di raccordo "Servola Linea Bassa" ("Scalo Legnami"). L'apertura di questi segmenti, unita ad ulteriori interventi puntuali, permetterà anche la soddisfazione di nuova domanda ferroviaria (stimata in 5 treni/giorno aggiuntivi per verso) al servizio delle aree industriali, dell'Ex-EZIT, dei raccordi facenti capo ad Aquilina; che domanda di traffico futura che si sta già palesando, attraverso come dimostrano le richieste di tariffazione da parte di alcuni clienti potenziali.

Anche il ripristino del “Bivio San Giacomo” e il suo adattamento a sagomatura per il trasporto combinato costituirà un fattore di aumento del potenziale, consentendo di collegare direttamente Servola ed Aquilinia direttamente dalla galleria di cintura.

Va infine considerato che l’ottenimento, nel luglio 2017, da parte dell’impresa portuale Adriafer della certificazione come impresa ferroviaria per operare sulle “tratte” esterne all’ambito della manovra (linee Campo Marzio - Opicina, Opicina - Monfalcone, Monfalcone - Cervignano, Servola – Aquilinia - Villa Opicina, assieme alla riattivazione del collegamento via Rozzol (Transalpina), permetteranno ulteriori guadagni di efficienza collegati alla riduzione di tempi di manovra e controllo con liberazione di ulteriore capacità. Si deve sin d’ora sottolineare che la “politica di certificazione” è condotta con l’obiettivo di servire i clienti e le imprese ferroviarie, senza interferire tuttavia nei mercati degli operatori di maggiori dimensioni attivi sulle tratte di lunga distanza, fra i quali i cinque vettori ferroviari che servono il mercato triestino, in un quadro di elevata concorrenzialità (vedi Cap. 7).

### *Ulteriori interventi di miglioramento ferroviario: verso l’applicazione del “Piano Regolatore Ferroviario” (rimando)*

Gli interventi sul modello gestionale e le infrastrutturali descritti precedentemente non concludono il campo dei possibili miglioramenti ferroviari nell’are portuale: tuttavia rimangono infatti da citare i potenziali interventi nelle aree controllate dagli utilizzatori (terminalisti, industrie).

Anche nelle aree sotto il controllo dei terminalisti vi sono infatti limitazioni, legate ad esempio alla lunghezza dei binari, che comportano riduzioni di efficienza e capacità sul complesso del servizio.

La configurazione delle reti e dei modelli operativi dei terminalisti privati devono entrare in un piano integrato di ottimizzazione del contesto ferroviario del porto di Trieste complessivamente considerato (definibile come “piano regolatore ferroviario”), ma benché rappresentino interventi da trarre su un periodo che travalica quello del Piano Operativo 2017-2019, anche perché richiedono un importante coinvolgimento di attori privati.

Per quel che concerne l’orizzonte temporale esteso oltre il periodo 2017-2019 è comunque di massima importanza il Protocollo sottoscritto il 15/11/2016 tra AdSP, RFI, RFGV che prevede, proprio nella prospettiva del “piano regolatore ferroviario”, un’importante opera di potenziamento ed adeguamento tecnologico degli impianti di Trieste Campo Marzio e degli impianti Portuali, per l’ottimizzazione complessiva del “lay-out” e il raggiungimento dello standard, per i binari, di 750 metri.

A questo piano si aggiungono gli interventi di RFI inseriti nel Contratto di Programma per il ripristino ed adeguamento del collegamento con Aquilinia e la linea “Transalpina”.

Il protocollo è stato alla base dell’avvio di un importante processo di programmazione e finanziamento infrastrutturale che, pur non rientrando formalmente nel programma delle opere pubbliche del POT 2017-2019, è stato incluso in un pacchetto di interventi definito “global project” e descritto con maggior dettaglio nel Cap.13 del presente documento, dedicato alle opere infrastrutturali.

## Una sintesi degli interventi di ottimizzazione ferroviaria 2017-2019

Alla luce di quanto osservato in precedenza, i più importanti fattori chiamati a contribuire in senso migliorativo al sistema ferroviario del porto di Trieste, nella prospettiva del triennio 2017-2019, sono riportati nella tabella seguente.

*Porto di Trieste - Sintesi degli interventi di ottimizzazione ferroviaria sull'orizzonte 2017-2019.*

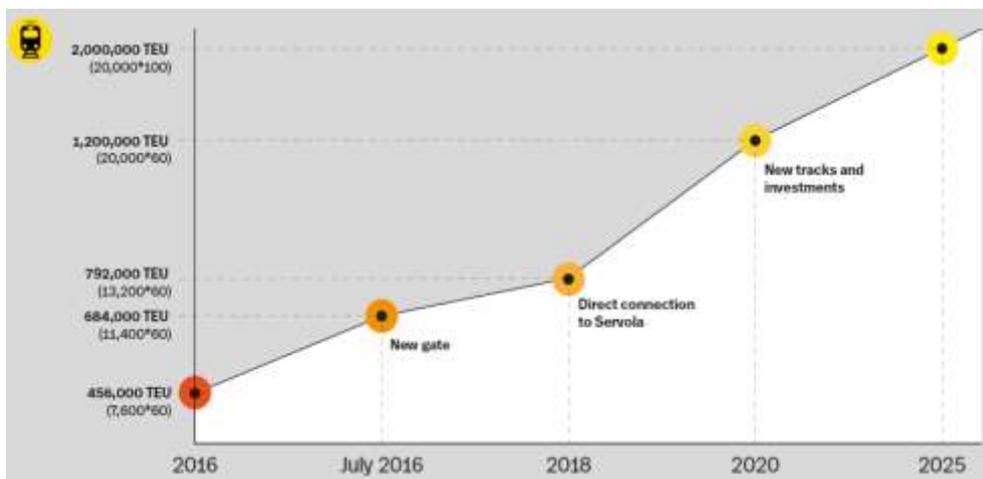
Intervento e funzioni	Stato di realizzazione	Soggetti responsabili e piani/programmazione di riferimento
1. Ripristino della tratta Servola-Aquilinia, per evitare l'occupazione di capacità a Campo Marzio e il servizio alle aree "ex-EZIT" e raccordi con Aquilinia	Programmato (su sollecito da parte di AdS PMAO)	Rete Ferroviaria Italiana
2. Riattivazione, in relazione all'intervento sulla tratta Servola-Aquilinia, della linea bassa verso Servola, utile per il transito.	Programmato	Rete Ferroviaria Italiana
3. Ripristino e adattamento alla sagoma P/C 80/410 del "Bivio San Giacomo", oggi chiusa e con sagoma P/C 22, al fine di decongestionare i fasci arrivo/partenza di Campo Marzio;	Programmato	Rete Ferroviaria Italiana
4. Nel Porto Industriale, il cambio del regime di circolazione, per innalzare il limite attuale (da circa 60 treni settimanali a circa 70 treni).	L'intervento è in corso da parte del gestore della rete.	Rete Ferroviaria Italiana
5. Attivazione dei binari di appoggio, sia in zona portuale per i tre principali terminali del PFN, anche utilizzando i binari disponibili a TSCM (binario 26 + Parenzane).	Parzialmente realizzati:  Binari di appoggio Molo VII vicini al varco 4 su area RFI;  Binari di appoggio Molo VI: Binari appoggio Molo V, da individuare in area Portuale o RFI (Parenzane)	
6. Raddoppio dei collegamenti d'ingresso ed uscita dei tre principali terminali (già realizzato per il Molo VI) e da realizzare per Molo VII e Molo V		
7. Binari appoggio a Villa Opicina, 10 in aggiunta agli 11 oggi operativi per il transito.		
8. Certificazione e operatività di "Adriafer" quale impresa ferroviaria su specifiche tratte di connessione con impianti ferroviari di supporto (tratte: Trieste CM – Villa Opicina; Trieste CM-Servola-Aquilinia; Trieste CM – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina - Cervignano), con conseguente riduzione dei tempi di manovra e aumento della capacità.	Certificazione acquisita	Adriafer
9. Adriafer da gennaio 2018 sarà presumibilmente Gestore Unico delle Manovre al Transito di Villa Opicina.		Adriafer

### *La capacità di movimentazione ferroviaria di unità intermodali al 2020 dopo gli interventi di miglioramento*

Per quel che riguarda l'interfaccia fra linee principali e sistema ferroviario portuale, la risoluzione dei colli di bottiglia nell'ambito degli impianti portuali e delle aree di interfaccia rende possibile prevedere che al 2018 si possa raggiungere un flusso ferroviario potenziale di poco inferiore agli 800.000 TEU Equivalenti.

Nel 2020, con la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari nell'area portuale, il potenziale di transito ferroviario da/verso il porto di Trieste potrà ulteriormente elevarsi a 1,2 milioni di TEU Equivalenti, come illustrato nella figura seguente. Si tratta di una quantità più o meno corrispondente all'attuale livello di movimentazioni complessive di unità intermodali nel porto di Trieste.

*Porto di Trieste: potenziali di traffico ferroviario espressi in TEU equivalenti nel periodo 2016-2025 in relazione all'implementazione degli interventi nel sistema ferroviario di rilevanza per il porto. Fonte: AdSPMAO*



### *L'organizzazione ferroviaria portuale come campo di innovazione*

L'ottimizzazione continua del livello quantitativo e qualitativo dell'accessibilità ferroviaria verso i porti di AdSP MAO è, come illustrato in precedenza, un obiettivo strategico fondamentale di AdSP MAO.

Va tuttavia compreso che le modalità di perseguimento di tale obiettivo strategico non vanno individuate esclusivamente nella predisposizione tecnica di interventi e attività: a monte vi sono decisioni che riguardano la predisposizione e la gestione degli strumenti, dei soggetti, dell'organizzazione e dei processi attraverso i quali realizzare tali interventi diviene possibile.

Nel seguito si delineano i passi fondamentali intrapresi negli ultimi anni in questa direzione, caratterizzati da maggior livello di innovazione, tracciando anche i percorsi previsti di ulteriore evoluzione.

### *Il controllo delle imprese ferroviarie portuali in un'ottica di "gruppo": il rilancio di Adriafer*

In piena assonanza con la strategia generale di ottimizzazione e valorizzazione della produzione dei servizi di interesse generale ritenuti strategici, da attuarsi se opportuno attraverso scelte di "internalizzazione"

piuttosto che di cessione all'esterno delle attività, anche nel settore ferroviario si è proceduto in questo senso (nel rispetto delle norme e in considerazione della effettiva convenienza) con l'interruzione del processo di liquidazione della società ferroviaria "Adriafer srl", precedentemente avviato.

L'amministrazione controllante è stata indotta a ripensare la procedura di vendita di Adriafer nella prospettiva di ri-adattarla ai risultati conseguiti e agli obiettivi raggiungibili nel breve periodo, anche in base al fatto che l'indagine ai sensi dell'art. 24, comma 1° d.lgs. 175/2016, ha dato esito positivo circa il mantenimento della partecipazione.

Adriafer s.r.l., controllata attualmente da AdSPMAO, esegue la manovra ferroviaria nell'ambito del comprensorio portuale di Trieste, su concessione della stessa AdSPMAO, offrendo il servizio ai terminalisti, agli operatori logistici ed ai vettori ferroviari.

La Società è attualmente guidata da un Amministratore Unico e per l'esercizio delle attività operative di movimentazione ricorre alla propria manodopera specializzata, gestendo la continua formazione del personale nell'uso dei macchinari e degli equipaggiamenti.

Adriafer s.r.l. è titolare di una licenza di d'impresa ferroviaria (n.65) rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 3 Febbraio 2014<sup>49</sup> e esegue la manovra ferroviaria all'interno dell'ambito portuale di Trieste, in sinergia con i vettori ferroviari e con i terminalisti.

In particolare, essa opera, per conto dei vettori ferroviari che servono il porto, la manovra dei treni in arrivo e partenza a Trieste Campo Marzio, permettendo di fatto la realizzazione di una "manovra unica" al posto del regime attuato fino al 2015, nel quale tre società si occupavano della manovra con maggiori attese per gli operatori, con conseguente riduzione del potenziale tecnico e costi più elevati.

Adriafer s.r.l. fornisce inoltre servizi intermodali "H24" alla stazione di Trieste Campo Marzio, all'interno del comprensorio portuale ed all'interno del porto industriale.

Dal 16 maggio 2016, su incarico dell'Interporto di Trieste (Ferneti), effettua anche la manovra all'interno dell'Interporto a Ferneti,, raccordato alla Stazione di Villa Opicina, e ha ottenuto (luglio 2017) la certificazione di sicurezza presso l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, per operare come impresa ferroviaria sulle tratte di interesse del Sistema Portuale (Trieste CM – Villa Opicina; Trieste; Trieste CM – Monfalcone – Cervignano; Villa Opicina – Cervignano). Per la tratta CM-Servola-Aquilinia non è ancora disponibile, da parte del gestore della rete, la necessaria specifica di linea necessaria per il rilascio della certificazione.

Adriafer ha in programma di estendere dal 2018 i servizi continui di manovra unica anche nell'area Terminal Intermodale di Ferneti – Stazione Villa Opicina.

L'ottenimento delle licenze permette in prospettiva ad Adriafer di operare sulle linee di interesse per AdSP MAO come Impresa Ferroviaria (vedi anche Cap.7), prima con treni a trazione diesel e, successivamente, con treni a trazione elettrica grazie al noleggio di locomotori elettrici di adeguata potenza, con cui poter operare sulle linee, presumibilmente da gennaio 2018.

La società può attualmente contare su un parco rotabile composto complessivamente da 12 locomotori, di cui 7 in proprietà e 5 noleggiati e opera su di una infrastruttura ferroviaria in concessione che si compone di 9,5 km di binari, 44 scambi manuali, uffici e spogliatoi.

---

<sup>49</sup> Cfr.: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (2016), Ricognizione delle società e delle partecipazioni societarie dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale alla data del 23 settembre 2016.

Nel corso degli anni 2015 e 2016 sono state intraprese diverse iniziative, proprio nella prospettiva di una migliore, futura valorizzazione della Società sul mercato e per il miglior perseguimento dell'interesse pubblico.

Gli investimenti e le iniziative intraprese hanno consentito di conseguire importanti risultati, fra cui:

- la ricapitalizzazione della Società con fondi propri, consistendo l'attuale capitale sociale in € 600.000,00;
- l'incremento della richiesta da parte del mercato dei servizi offerti da Adriafer s.r.l. che ha consentito alla società di assumere nuovo personale operativo, passando dalle 24 unità del febbraio 2015 alle 82 unità del 2017.

In Adriafer S.p.A., i risultati raggiunti sono da considerarsi estremamente positivi, ad iniziare da quelli che si materializzano nella produttività del lavoro, e nel livello di coinvolgimento e di motivazione dei lavoratori, con evidente riduzione dei tassi di assenteismo rispetto al passato.

Il bilancio 2016 si è chiuso con un conto economico positivo di 14.000 Euro. I ricavi del 2016 sono ammontati a 5.365.000 Euro, mentre nel 2015 erano stati pari a 2.812.000 (+91%), pur in presenza di una riduzione delle tariffe pari al 20% prezzi per i treni manovrati con tirata unica.

Gli obiettivi dell'impresa sono quelli di un ulteriore sviluppo, con nuovi investimenti in mezzi e tecnologie, e la revisione del parco mezzi che sarà migliorato nelle prestazioni e sul quale verranno installati i più avanzati dispositivi di sicurezza, anche in funzione dell'iscrizione al RIN (Registro Immatricolazione Nazionale, tenuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria).

## Altre attività di organizzazione ferroviaria per il periodo 2017-2019

La gestione di Adriafer, anche in prospettiva, va collocata in un quadro di regolazione delle attività ferroviarie portuali in continua evoluzione e che richiede, da parte di Ad SPMAO, ulteriori passi organizzativi, in parte già avviati. Fra questi sono fondamentali:

- la costituzione, in seno ad AdSPMAO, della direzione ferroviaria (DF)
- la definizione del "Regolamento di Compensorio Ferroviario" (RECOF)

### *La costituzione della "Direzione Ferroviaria"*

Per ottemperare ai principi normativi e regolatori individuati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (A.R.T.), è necessario procedere a separare la gestione del servizio di manovra dalla gestione dell'infrastruttura sulla quale la manovra si svolge.

In seno ad AdSP MAO è stato pertanto avviato il processo di costituzione della "Direzione Ferroviaria", la quale sarà incaricata di svolgere le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria interna al porto ("compensorio ferroviario"), finora posta sotto il controllo della stessa impresa concessionaria della manovra, vale a dire Adriafer.

La costituenda Direzione Ferroviaria di AdSP MAO avrà incarichi e responsabilità per quel che riguarda l'infrastruttura compensoriale (es. manutenzione, sicurezza, circolazione, regolazione).

### *Il "Regolamento di Compensorio Ferroviario"*

Sempre in ottemperanza a quanto richiesto dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti nelle “Misure di regolazione volte a garantire l’economicità e l’efficienza gestionale dei servizi di manovra ferroviaria”, un ulteriore passo necessario all’implementazione del sistema ferroviario portuale è il varo del “Regolamento di Compensorio Ferroviario”, finalizzato a disciplinare, sull’insieme di infrastrutture rilevanti, le modalità di individuazione (e i requisiti necessari) del “Gestore Unico” della manovra, assieme ad altri aspetti fra i quali le modalità per l’assunzione delle decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria e di diritti e obblighi gravanti su Gestore Unico, Operatori Compensoriali e eventuali operatori di manovra. Nel regolamento è trattata anche la costituzione e le modalità di deliberazione dell’assemblea compensoriale, quale soggetto titolato a decidere sull’affidamento della manovra, per un periodo (salvo revoca) di 5 anni, ad un “Gestore Unico” caratterizzato obbligatoriamente da adeguati requisiti di indipendenza e capacità di fornire adeguate garanzie di qualità del servizio.

## Innovazione nei modelli di incentivazione al traffico ferroviario

### *La partecipazione in “Alpe Adria” a supporto dell’offerta*

AdSPMAO, nella sua politica strategica di “gruppo”, continua a detenere (in osservanza alle condizioni previste dall’Art. 24, comma 1° d.lgs. 175/2016), quote di partecipazione in un’ulteriore operatore coinvolto nella produzione di servizi ferroviari, vale a dire Alpe Adria, S.p.a., una società di logistica (MTO) partecipata in egual misura da AdS PMAO, Friulia S.p.A. (finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia) e “Mercitalia Rail”.

La società che favorisce la gestione coordinata dei vettori ferroviario, stradale e marittimo, organizza e gestisce servizi di trasporto intermodale e combinato delle merci e delle unità di carico, con un impegno ormai consolidato negli anni nello sviluppo delle relazioni nazionali e internazionali dei tre porti della Regione Friuli Venezia Giulia, Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, nonché degli altri centri intermodali della “piattaforma logistica regionale”.

Alpe Adria opera mediante una rete integrata di collegamenti da e per il Nord-Est Italia e il Centro-Est Europa e rappresenta un’ulteriore soggetto, collegato ad AdSPMAO, per lo sviluppo di servizi di interesse della comunità portuale, in un quadro che riconosce comunque, da parte di AdSPMAO, il valore della non discriminazione e della apertura competitiva come valori fondamentali dello sviluppo futuro del mercato.

### *Innovazione negli incentivi all’intermodalità: i terminalisti come beneficiari*

In prospettiva, AdSP MAO è focalizzata sullo sviluppo di meccanismi innovativi per l’incentivazione del traffico ferroviario portuale e in particolare di quello intermodale; obiettivo il quale, oltre ai principi di efficienza economica dei trasporti, è conforme al quadro delle politiche ambientali dell’Unione Europea e che richiede, quindi, legittimo e adeguato supporto.

Avendo come riferimento principi di neutralità e di parità di trattamento degli operatori ferroviari o intermodali, oltre che di efficienza interna del sussidio, AdSP MAO è intenzionata a sostenere sempre più attivamente adeguati e premianti modelli di incentivazione operanti sul versante della domanda (e non su quello degli operatori dell’offerta), ritenendo che il soggetto da beneficiare con l’incentivo a sostegno della ferrovia sia il terminalista (indipendentemente dagli operatori ferroviari utilizza), nella sua qualità di “motore effettivo” della domanda di servizio ferroviario.

In questa direzione, AdSP MAO valuta la possibilità di modulare, in armonia con le norme in materia di canoni demaniali, le componenti variabili dei canoni di concessione come strumento incentivante (in termini di minore costo), al fine dello sviluppo del traffico ferroviario nei terminali.

*Le potenzialità del sistema ferroviario come propulsori dell'innovazione gestionale nel terminalismo triestino.*

Nel corso del 2016 e 2017 si sono realizzate alcune importanti modificazioni di natura societaria nella geografia del “terminalismo” portuale triestino.

Fra queste si menzionano:

- l'assunzione (12/2016) del controllo societario sul soggetto gestore di uno dei principali terminal “RO-RO/multipurpose” del Punto Franco Nuovo da parte di un importante operatore logistico, con forma di gruppo internazionale, specializzato nel trasporto intermodale fra Levante e Europa;
- l'ulteriore acquisizione del controllo (06/201) sempre da parte di società attive nella logistica marittima intermodale, della società operante nel terminale dello “Scalo Legnami”.

Ambedue le operazioni sono interpretabili alle opportunità offerte già attualmente e in prospettiva dai servizi ferroviari nel porto di Trieste; in particolare, l'inserimento dello “Scalo Legnami” nel sistema dell'operatore investitore, è truardato alle crescenti opportunità ferroviarie che potranno scaturire, in tutta l'area posta a Sud-Est del terminale contenitori, dalla realizzazione in corso della “Piattaforma Logistica” e delle relative connessioni ferroviarie necessarie al suo ottimale funzionamento, che comprendono gli interventi precedentemente individuati nel presente capitolo.



## 6. Una nuova stagione per il “Porto Franco Internazionale” di Trieste: strategie di sviluppo e innovazione.

### La speciale condizione internazionale del Porto di Trieste: 1717-2017

#### Le premesse storiche e il Secondo Dopoguerra

Fu la lungimiranza di Carlo VI d’Asburgo, e la necessità di assicurare un collegamento veloce tra terre lontane e appena conquistate, a consentire la nascita moderna del Porto di Trieste, con la patente di commercio del 1717 e con la successiva proclamazione di Trieste e Fiume a Punti franchi, che riconosceva alla due città una serie di franchigie; regime che nel 1749, Maria Teresa d’Austria estese a tutto il perimetro della città di Trieste, creando le premesse per lo stabilimento di imprese (anche di tipo bancario e assicurativo) che caratterizzò lo sviluppo di Trieste per il XVIII e XIX secolo.

Dopo la prima guerra mondiale il Governo italiano decise di mantenere i Punti franchi, tanto che nel 1925 veniva promulgato il Testo Unico delle norme doganali per l’esercizio dei Punti Franchi di Trieste dove si riconosceva che “I Punti franchi di Trieste sono considerati fuori dalla linea doganale”.

Dopo la Seconda Guerra e la firma del trattato di pace del 1947, fu avanzata la proposta di una internazionalizzazione della città di Trieste, che diventava così ago della bilancia degli equilibri politici internazionali: la “questione triestina” fu risolta assegnando “al porto di Trieste la condizione di porto libero (freeport) in regime di amministrazione internazionale, ferma restando ovviamente la sovranità italiana sulla città di Trieste. Il 10 febbraio 1947 veniva firmato il Trattato di Pace e i suoi allegati, tra questi il VI° era dedicato all’istituzione del “Free Territory” e l’VIII al “Free Port”. Con quest’ultimo, espressamente intitolato “Strumento relativo al Porto Franco di Trieste”, Trieste era destinata ad essere un porto internazionale e diventare lo sbocco commerciale naturale degli Stati dell’Europa orientale privi di accesso al mare. Con il Memorandum di Londra del 1954 si poneva fine alla presenza angloamericana, ma rimaneva fermo l’impegno del Governo italiano al mantenimento del Porto Franco da realizzare in armonia con le disposizioni degli artt. da 1 a 20 dell’Allegato VIII del Trattato di Pace con l’Italia. Il porto di Trieste assumeva così una particolarissima connotazione normativa internazionalistica, che ne delineava la figura di territorio extradoganale in senso stretto, interno al confine politico ed esterno alla linea doganale, non dunque confondibile con le aree delle “zone franche” così come definite dalla legislazione dell’Unione Europea.

#### Le legge di stabilità del 2014

Il regime di Porto Franco a Trieste, dopo il 1954, è stato oggetto di un modello di applicazione consolidato per le zone del “Punto Franco vecchio” e del “Punto Franco Nuovo”, fino al momento in cui un processo di

ristrutturazione massivo del sistema portuale triestino, anche per gli aspetti dei Punti Franchi, si è avviato con la legge 190/2014.

La consapevolezza, per un verso, che l'area del "Punto Franco Vecchio", totalmente inglobato nel tessuto urbano della città di Trieste risultava ormai incapace di rispondere alle reali esigenze del traffico commerciale contemporaneo e, dall'altro, che per poter continuare a dare attuazione al mandato internazionale era necessario promuovere senza ulteriore ritardo un corridoio di traffico, in grado di recuperare un ruolo internazionale della portualità italiana, ha indotto il legislatore nazionale a "liberare" l'area del "Porto vecchio" dal vincolo del regime internazionale di punto franco e, contemporaneamente, a lavorare per un potenziamento del "Punto Franco Nuovo" e di tutte le altre aree funzionalmente legate al porto.

Con i commi 618-620 dell'art. 1 della legge di stabilità 190/2014 si sono quindi raggiunti 3 obiettivi:

- liberare le aree del porto vecchio da un regime giuridico internazionale che di fatto le rendeva inutilizzabili;
- individuare nuove aree da asservire al traffico internazionale, ma arricchite dallo strumento giuridico internazionale del porto franco;
- recuperare risorse economiche per ridare nuovo impulso al tessuto economico della città e del porto;

## Il decreto attuativo del luglio 2017

Nell'ambito della generale strategia imposte dal Governo, con la Riforma delle Autorità Portuali (2016) e le linee tracciate nei documenti di programmazione, è emerso con una certa evidenza che il Porto di Trieste è in grado di offrire, anche in considerazione della sua peculiarità di porto franco internazionale, vantaggi alla domanda globale nella prospettiva dell'internazionalizzazione del settore logistico nazionale.

È anche sulla scia di tali premesse che va collocata l'emanazione (luglio 2017) del DL n.368 del 14.07.2017, previsto dall'art. 6 p. 12 della L.84/94, che in attuazione dell'art. 1 dell'Allegato VIII del Trattato di Pace del 1947, assicura al commercio internazionale l'utilizzo del porto di Trieste in condizioni di uguaglianza secondo il diritto internazionale consuetudinario.

La mancanza di un testo normativo, ipotizzato peraltro sin dalla "Riforma" del 1994, ha comportato che per lungo tempo la gestione dei punti franchi si sia sostenuta esclusivamente grazie alla collaborazione tra le amministrazioni coinvolte nella vita del porto.

Con il decreto del 2017 si è introdotto finalmente uno strumento per semplificare e chiarificare la responsabilità della gestione dei punti franchi, rendendoli più efficienti e più funzionali alle sfide che, in questa fase storica, il porto di Trieste è chiamato a sostenere, ad iniziare dalla opportunità di coniugare le funzioni prettamente commerciali del porto con il potenziale di sviluppo di attività economiche aggiuntive, anche di natura produttiva.

Il decreto ha riconosciuto l'attuale vigenza della normativa internazionale che caratterizza i punti franchi del porto di Trieste, ma soprattutto ha evidenziato come l'Italia sia ancora impegnata al rispetto della volontà del legislatore internazionale che voleva e vuole il porto franco di Trieste al servizio del traffico internazionale. Il richiamo esplicito, nei "considerata" del decreto, all'Allegato VIII del Trattato Internazionale di pace del 1947, al memorandum di Londra del 1954, ai decreti del commissario del Governo del 1955 e del 1959, testimoniano la consapevolezza del Governo italiano del ruolo internazionale che il porto di Trieste è chiamato a svolgere.

Strategicamente, il decreto permette di elevare le certezze per gli investitori internazionali, fornendo una leva strategica da integrare con i poteri di pianificazione e i compiti di promozione già propri di AdSP MAO in modo da favorirne la proiezione internazionale del porto e del suo sistema logistico.

### *I punti chiave del decreto attuativo del 2017*

I punti chiave del decreto attuativo n.368 che riconosce ad AdSP MAO il ruolo di “gestore unico” del regime di porto franco di Trieste, possono essere sintetizzati come segue.

- Attribuzione all’Autorità portuale del potere di modificare l’area dei punti franchi. Attualizza i principi contenuti nell’Allegato VIII agli artt.18-20. In conformità a quanto previsto negli articoli citati, il regolamento, intendendo la modifica del sedime del porto franco come un provvedimento organizzativo necessario nell’interesse del traffico internazionale e dello sviluppo economico del porto, ha ritenuto coerente con tale impostazione, che tale valutazione dovesse concentrarsi in capo al presidente del porto quale soggetto istituzionalmente deputato alla gestione dei punti franchi. Almeno idealmente, il regime di Punto Franco potrebbe essere esteso a diverse aree in tutta la provincia di Trieste, con importanti ripercussioni sul potenziale attrattivo dell’intera zona. In generale, AdSP MAO diviene controllore e gestore dell’intero complesso (attuale e futuro) dei punti franchi, compresi quelli attualmente esistenti, come il Punto Franco Industriale.
- Attribuzione all’autorità portuale del potere di autorizzare attività di manipolazione e/o trasformazione industriale nei punti franchi e di fornire informazioni agli investitori. Rappresenta il potere di riorganizzare le aree del Porto Franco per metterlo in grado di rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale, prevedendo l’individuazione da un lato di aree specifiche da destinare ad attività dedicate alle attività industriali: es. stoccaggio, manipolazione, trasformazione, e dall’altro, di aree in cui concentrare le attività del settore della logistica legate in particolare al transito della merce. Le norme, d’altro canto, si allineano coerentemente con lo spirito della riforma che affida in via esclusiva alle autorità portuali e alle autorità dei porti regionali laddove istituite, le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti.
- Attribuzione all’autorità portuale del compito di potenziare i collegamenti ferroviari e di vigilare sul rispetto delle regole di utilizzo delle infrastrutture. Il dispositivo del decreto dà forma e contenuto al principio della libertà di accesso e di transito dell’Allegato VIII, da intendersi riferito non solo alle infrastrutture portuali ma soprattutto alle vie di accesso al porto.
- Attribuzione del compito della promozione/gestione dell’attività di formazione. Attiva una visione più ampia del ruolo di AdSP MAO come promotrice dello sviluppo e dell’innovazione (vedi Cap.11).

## Le caratteristiche del regime di favore nei punti franchi di Trieste

Il decreto attuativo del 2017 fornisce all'AdSP MAO la possibilità concreta di coordinare i processi necessari all'utilizzo efficace degli strumenti che l'allegato VIII e i decreti commissariali del 1953 e del 1959 avevano già disposto, come base normativa di un regime speciale caratterizzato da una duplice valenza:

- quella della franchigia doganale che consente ai punti franchi di essere terreno fertile per la realizzazione e lo sviluppo di poli logistici avanzati in cui è possibile fornire valore aggiunto alle semplici operazioni di carico/scarico delle merci;
- quella di favorire lo sviluppo di un porto inteso come punto portuale per il transito e per lo sviluppo di attività economica.

### *La franchigia doganale e l'“extradoganalità”*

Il quadro giuridico sotteso alla franchigia doganale si completa con il richiamo al D.M. n. 1693/25, alle norme del codice doganale dell'Unione Europea, solamente e nella misura in cui sono applicabili, alla relativa prassi amministrativa, racchiusa nelle disposizioni di servizio per i punti franchi di Trieste, elaborata dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Tale assetto normativo qualifica i punti franchi del porto di Trieste come territorio extradoganale, con le condizioni favorevoli riassunte nel seguito.

1. *Introduzione merce*: le procedure doganali per l'introduzione della merce sono semplificate, in quanto per le merci non unionali non è richiesta la dichiarazione doganale; per merci unionali, l'operatore può scegliere se presentare la dichiarazione di esportazione o introdurle in un magazzino doganale.
2. *Esenzione da pagamenti per merci terze*: vige l'esenzione dal pagamento del dazio, dell'IVA e delle misure di politica commerciale per le merci terze introdotte e per tutta la durata della loro permanenza nei punti franchi.
3. *Stoccaggio illimitato*: la merce unionale e extra UE può essere stoccata senza limiti di tempo.
4. *Conservazione dell'origine*: le merci extra UE introdotte possono conservare l'origine (anche preferenziale) a condizione che siano sottoposte a vigilanza doganale (a mezzo scritture contabili).
5. *Manipolazioni semplici e industriali*: le merci extra UE e quelle unionali possono essere sottoposte a manipolazioni semplici o essere sottoposte a trasformazioni industriali;
6. *Introduzione come esportazione da UE*: la merce unionale introdotta nel PF si considera esportata all'atto dell'ingresso nei punti franchi, in quanto territori extradoganali;
7. *Acquisizione dell'origine UE*: la merce trasformata in Punto Franco acquisisce origine UE a condizione che siano rispettate le regole di origine;
8. *Acquisizione del “Made in”*: la merce lavorata nei punti franchi può acquisire il “made in” a condizione che siano rispettate le regole in materia di origine non preferenziale;
9. *Credito doganale*: all'atto dell'importazione delle merci, può essere utilizzato il credito doganale triestino che consente il differimento del pagamento del dazio, dell'IVA a 180 giorni dalla data dell'operazione doganale.

### *Il favore alle funzioni di transito*

I caratteri essenziali del regime di Porto Franco a favore delle funzioni di porto di transito e di area per insediamento di attività logistiche e industriali, come attualmente configurate anche dopo l'approvazione del decreto del 2017 sono sintetizzati nel seguito.

1. *Diritti portuali agevolati*: collegati al decreto interministeriale n. 339 del 1989 per la determinazione dei diritti portuali con aliquota agevolata.
2. *Esenzione diritti fissi sulla circolazione dei veicoli*: collegata al decreto interministeriale del 17.01.81 e del 04.05.01 per la liberalizzazione dei trasporti delle merci in transito per l'Italia attraverso il Porto di Trieste L. 1146/59 (esenzione dal pagamento del diritto fisso sulla circolazione per gli autoveicoli e i rimorchi internazionali adibiti al trasporto internazionale di cose per trasporti da e per il territorio o il porto di Trieste).
3. *Accesso marittimo paritario*: riconducibile all'art. 5 dell'Allegato VIII e all'art. 6 Decreto Commissariale n.29/55; art. 6 D.Comm. 53/59 (diritto di accesso in condizioni di assoluta parità alle navi di qualsiasi bandiera per il carico e lo scarico delle merci).
4. *Accesso ferroviario*: collegato all'art. 3 p. 4 del "decreto attuativo" (2017). Al fine di promuovere lo sviluppo dei servizi ferroviari nel porto franco, tenuto conto del principio di libertà di transito, si garantisce la libertà di accesso a tutti i vettori ferroviari anche a mezzo di società strumentali, o l'assunzione di partecipazioni societarie, finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

### *Fondamenti giuridici per future possibili agevolazioni fiscali legate al regime di punto franco*

In generale, oltre alle agevolazioni di punto franco, sopra specificate, le aziende che insistono nel sedime dei punti franchi del porto di Trieste godono di tutte le agevolazioni fiscali previste dalla normativa italiana sia essa statale che regionale (FVG).

Inoltre, a sostenere l'economicità della scelta dell'insediamento produttivo nelle aree dei punti franchi può contribuire la previsione dell'art. 3 Decreto Comm. Le n. 53/59 con cui si prevede che "I prodotti petroliferi e i combustibili destinati al consumo degli stabilimenti industriali sono ammessi all'esenzione del dazio doganale e della sovrainposta di confine se esteri e dal pagamento dell'imposta di fabbricazione se nazionali (esenzione accisa). L'energia elettrica comunque impiegata negli stabilimenti industriali è esente dal pagamento dell'accisa sull'energia elettrica". Si reputa utile evidenziare che le modalità applicative di tale agevolazione sono al momento oggetto di approfondimento nelle sedi opportune.

## La costruzione del modello territoriale con “free zone”: il ruolo di AdSP MAO e i rapporti di collaborazione

### Il rapporto di collaborazione con le dogane e il protocollo 2016

Il regime speciale applicabile ai punti franchi del Porto di Trieste, in particolare dopo l’approvazione del decreto del 2017 attribuisce a AdSP MAO compiti importanti di gestione e coordinamento per l’applicazione del regime stesso.

Innanzitutto AdSP MAO è il soggetto chiamato ad “ingegnerizzare” i complessi processi per l’attuazione concreta dei principi sanciti dalle norme sul punto franco, in collaborazione con le altre istituzioni, a partire dalle autorità doganali. L’attività di sviluppo dei modelli e dei sistemi informativi “certificati” per gestire le movimentazioni fra le varie aree di punto franco (descritta in dettaglio nel Cap.8, dedicato al “porto digitale”) è fondamentale.

Una gestione moderna dei punti franchi comporta che tutte le amministrazioni coinvolte negli scambi internazionali svolgano la propria missione istituzionale assicurando la migliore integrazione nel complesso delle attività connesse alla circolazione delle merci. Pertanto già da Giugno 2016, AdSP MAO e Agenzia delle Dogane, nella reciproca consapevolezza che l’intensificazione dei rapporti tra le istituzioni, si riverbera sulla maggiore competitività del tessuto imprenditoriale nazionale e locale nel panorama internazionale, hanno siglato un protocollo di intesa volto ad assicurare una intensificazione dei propri rapporti destinata, fra le altre cose, a dispiegare effetti sul percorso di valorizzazione delle opportunità dei punti franchi di Trieste.

Oltre a questi compiti, AdSP MAO è chiamata a sviluppare e integrare fra loro ulteriori strumenti di impulso economico e di supporto all’insediamenti di attività produttive, al fine di raggiungere gli obiettivi che le sono propri, anche in collaborazione con altri soggetti del territorio.

In generale, in un mondo nel quale i soggetti potenzialmente interessati ad utilizzare le risorse della regione portuale sono sempre più frequentemente di importanti dimensioni e operanti su mercati globali, l’offerta “territoriale” delle nuove Autorità di Sistema Portuale necessita di configurarsi il più possibile come un’offerta integrata, proprio per fornire alla domanda internazionale la possibilità di trovare in un unico soggetto la risposta alle proprie esigenze di terminalistica portuale, gestione intermodale e ferroviaria, localizzazione di attività logistiche integrate a quelle portuali, o anche di attività di stoccaggio e manipolazione merci nei punti franchi.

### Verso un modello avanzato di “free zone”

Gli strumenti a disposizione dell’autorità di sistema, come sopra declinati, consentono pertanto di programmare un’organizzazione delle aree vincolate al regime internazionale di punto franco in modo che esse siano in grado di rispondere alle molteplici esigenze del commercio internazionale e, più in generale, al modello economico dei territori marittimi avanzati con opportunità di tipo “free zone”.

Come si osserverà nel seguente capitolo, dedicato alle modalità di sviluppo delle opportunità economiche sul territorio, il modello “avanzato della free zone” può essere un riferimento di interesse per AdSPMAO, anche nella prospettiva di realizzare l’indirizzo ministeriale (chiaramente stabilito strategia a livello di Cabina di Regia

Nord-Est (ved cap.2) di privilegiare attività volte a sviluppare la funzione industriale e non solamente funzioni di transito.

Le “free zones”, diffuse in molti paesi sia nelle aree in sviluppo che sviluppate, si sono tendenzialmente evolute dal modello originario di area in cui si concentravano processi produttivi per l’esportazione, utilizzando manodopera a basso costo e con scarso appoggio di tecnologia e un livello molto elevato di incentivi fiscali per attrarre investimenti stranieri, a quello evoluto di aree integrate alle infrastrutture portuali nelle quali un ruolo importante è svolto da servizi logistici e distributivi uniti ad attività di cosiddetto “quasi manufacturing”.

In questo quadro, le “free zones marittime” di successo tendono a superare le modalità tradizionali di creazione della competitività, basate sui puri costi, diventando contesti nei quali è possibile realizzare processi (“prodotto-servizio”) più avanzati sul piano delle qualità.

Pertanto, partendo dal presupposto secondo il quale le zone franche possono svolgere un ruolo dinamico nello sviluppo degli stati e dei territori qualora risultino compatibili con obiettivi ampi, quali ad esempio quelli del WTO e dell’UE, è opportuno e necessario che a livello di concreti percorsi realizzativi, una “zona franca”, soprattutto in un contesto avanzato come quello italiano, sia concepita in modo da essere in grado di fornire servizi di alta qualità a supporto di modelli avanzati di insediamento.

Una tale concezione risponde ai principi ispiratori più profondi dell’Allegato VIII così come alle consuetudini internazionali dei Porti Franchi, la concentrazione nelle aree franche internazionali di moderna concezione, delle attività industriali, logistiche orientate al soddisfacimento del transshipment e dell’import/export, direzionali, bancarie, assicurative, formative, divulgative quali:

- promozione e sviluppo e applicazione delle nuove tecnologie “ICT”;
- promozione dell’attività di esportazione di beni e servizi;
- promozione di attività per l’attrazione di investimenti;
- sviluppo e gestione di siti industriali e terreni;
- promozione di attività per il trasferimento di tecnologie, condivisione di know-how tra imprese, progettazione, marketing;
- promozione e concentrazione di attività di logistica;
- promozione e realizzazione di attività scientifica di alta specializzazione.

Lo scopo è quello di creare un ambiente in cui il settore privato possa essere messo nelle condizioni di utilizzare efficacemente i propri fattori interni per produrre prodotti e servizi destinati all’esportazione e che siano competitivi a livello internazionale.

A tal fine è necessario prevedere l’individuazione:

- di aree da destinare ad attività dedicate al traffico delle merci (stoccaggio, semplici manipolazioni, logistica, trasporti);
- di aree con vocazione industriale (trasformazione, manipolazioni) orientate all’esportazione;
- di aree in cui concentrare le attività del settore terziario (logistica, trasporti, comunicazioni, servizi assicurativi e bancari, fornitura di attrezzature, macchinari, informatica, ricerca e sviluppo, consulenza, formazione, marketing).

## Il protocollo di intesa con Area Science Park

Il recente protocollo di intesa (2016), siglato con “Area Science Park di Trieste” ha come obiettivo il supporto e la collaborazione per sostenere il processo di “attrazione e sviluppo” delle attività economiche avanzate sul territorio, partendo dal potenziale offerto dal modello della “free zone” triestina.

“Area Science Park”, ente pubblico nazionale di ricerca vigilato dal Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca, nel perseguimento delle sue finalità, è punto di riferimento di eccellenza nel settore del trasferimento tecnologico e dell’innovazione, nella promozione della crescita della competitività e dell’attrattività dei territori di riferimento, nella valorizzazione di ricerca e impresa, anche attraverso la promozione di reti di eccellenza scientifiche e imprenditoriali, nonché nella progettazione e realizzazione di progetti pilota di sviluppo industriale.

Tali prerogative, unite alla missione istituzionale dell’AdSP MAO, hanno portato all’assunzione reciproca dell’impegno a sviluppare e consolidare opportunità e iniziative di collaborazione al fine di realizzare un modello di sviluppo industriale innovativo per la valorizzazione del regime di Porto Franco, a partire da un’analisi condivisa, relativa al territorio di riferimento, del quadro di contesto, con particolare riferimento alla verifica e descrizione della situazione esistente, dei relativi punti di forza e di debolezza, dei vincoli, delle opportunità e dei bisogni da soddisfare.

## La valorizzazione del regime di Porto Franco: sintesi delle linee programmatiche 2017-2019

In conclusione le linee programmatiche e operative che interessano i punti franchi avranno come obiettivo:

- *l’infrastrutturazione, anche informatica.* Efficienti sistemi telematico–informatici di governo delle attività trasportistico– logistiche, sono in grado di produrre gli attesi effetti di attrazione dei flussi di traffico pianificati;
- *individuare misure di sostegno pubblico,* peraltro già sperimentate, che consentirebbero, per esempio, nel settore ferroviario di realizzare, e potenziare laddove già esistenti, piattaforme intermodali e/o retro portuali in grado di favorire sia il trasferimento di modalità che la gestione logistica dei flussi, attraverso operazioni di stoccaggio, preparazione, perfezionamento e distribuzione dei carichi;
- *assicurare un’efficace organizzazione dei servizi e delle infrastrutture vocate alla logistica:* grazie sia al regime speciale della franchigia doganale che alle nuove misure di sdoganamento, si crea valore aggiunto al territorio, sulla base dell’opportunità data dalla collocazione geografica e alla presenza di un tessuto economico e produttivo orientato all’interscambio verso i paesi dell’est europeo;
- *tutelare il principio della libertà di accesso e di transito dell’Allegato VIII:* tale attività deve intendersi riferita non solo alle infrastrutture portuali ma soprattutto alle vie di accesso al porto. In poche parole, la stessa ratio che ha ispirato il legislatore italiano nella produzione normativa volta ad agevolare i vettori stradali diretti verso il porto di Trieste, dovrebbe essere posta alla base di una serie di interventi legislativi che consentano ai treni europei di utilizzare le infrastrutture ferroviarie italiane così come quelle di tutti gli Stati firmatari per consentire ai flussi di merce di accedere liberamente e senza limitazione alcuna, al porto di Trieste;

- *individuare aree retro-portuali* ; le aree dovranno grado di ospitare attività manifatturiera di alto livello e “greenfield” e in cui offrire servizi alle imprese, mettendo a disposizione risorse altamente qualificate localizzate sul territorio, anche ai fini di realizzare l’indirizzo ministeriale di sviluppare attività di natura industriale (vedi ad esempio le linee guida della “Cabina di Regia Nord-Est” (vedi Cap.2);

Una visione internazionale del porto di Trieste come quella che emerge dal quadro giuridico anche aggiornato, non può quindi essere circoscritta esclusivamente alle aree assentite al porto, ma ricomprendere anche aree retroportuali così da ipotizzare un’unica piattaforma logistico/ manifatturiera in grado di servire i flussi marittimi di lungo e breve raggio e il collegamento stradale e ferroviario a sud delle Alpi.



## 7. Il sistema portuale nel quadro regionale di sviluppo territoriale: nuove strategie di gestione delle aree logistiche, retro-portuali e produttive

### Una nuova articolazione delle opportunità di sviluppo territoriale

Il nuovo potenziale di integrazione fra porto e “regime di punto franco”, illustrato nel precedente capitolo e pienamente realizzato con il “decreto attuativo” del 2017, va inserito in un più ampio contesto evolutivo di opportunità strategiche nel rapporto fra il Sistema Portuale dell’Adriatico Orientale e il territorio dell’intorno, nelle sue diverse ripartizioni spaziali ed economiche.

Attualmente è in atto, su più versanti, una accelerazione dei processi di rinforzo e di allargamento delle prerogative di AdSP MAO come propulsore del sistema dello sviluppo locale, a diversi livelli funzionali e spaziali.

In sintesi, oltre al coordinamento dello sviluppo delle attività logistico-portuali nelle aree dell’ambito portuale di stretta competenza (a Trieste e Monfalcone) – la funzione più tradizionale e storica delle autorità portuali – si riconoscono prospettivamente, in capo ad AdSPMAO, alcune ulteriori funzioni territoriali, orientate allo specificamente allo sviluppo locale.

Queste funzioni, che possono naturalmente sovrapporsi fra loro, sono essenzialmente le seguenti:

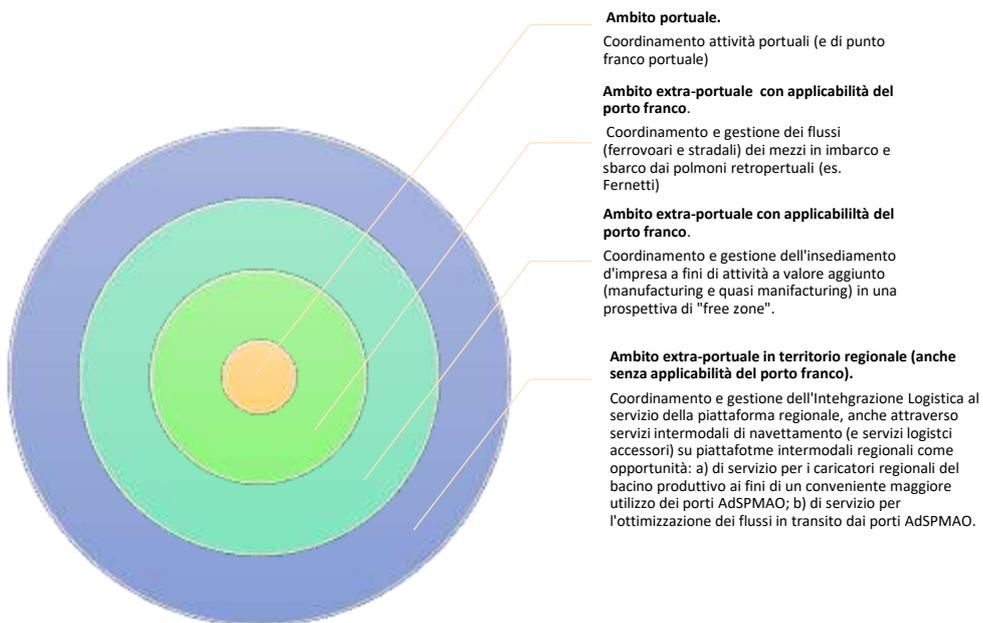
- a) gestione di “punti franchi” esterni all’ambito portuale (es. Interporto di Ferneti) con obiettivi prevalenti di fluidificazione e ottimizzazione dei flussi di mezzi e, quindi, di riduzione nell’uso inefficiente degli spazi nell’ambito portuale. È funzione già attivata, anche attraverso collaborazioni e partecipazioni inter-societarie;
- b) sviluppo e gestione, nel territorio sul quale è applicabile il regime di Punto Franco, di aree ad uso industriale, (convertibili in “punti franchi” attraverso le prerogative concesse dal decreto attuativo del 2017) caratterizzate prevalentemente da potenzialità per insediamento produttivo/trasformativo in un’ottica di “free zone”. È funzione in via di sviluppo, allo stato attuale attivata attraverso operazioni di investimento tramite società territoriali pubbliche, partecipate da AdSPMAO, aventi come finalità di sviluppo logistico, e in futuro anche attraverso il costituendo strumento del “Consorzio di Sviluppo Industriale dell’Area Giuliana” (CSILAG). AdSP MAO è in tal modo destinata ad assumere un ruolo di promotore dello sviluppo industriale territoriale, tratto peraltro tipico di alcuni modelli portuali stranieri nei quali il controllo di aree industriali poste nell’immediato retroterra portuale ricade tipicamente nelle funzioni dell’Autorità Portuale.
- c) coordinamento e integrazione di un’offerta di servizi intermodali, completati eventualmente da altri servizi logistici di supporto, da attestare sulle piattaforme intermodali collocate nel retroterra naturale ravvicinato dei porti AdSPMAO, anche all’esterno del territorio triestino (es. interporti di: Gorizia, Cervignano del Friuli, Pordenone). I servizi, da attivare in prospettiva anche attraverso le imprese ferroviarie sotto il controllo di AdSP MAO (Adriafer) e grazie ad accordi con i soggetti

territoriali competenti per tali aree, saranno finalizzati a fornire sulla “piattaforma logistica Friuli-Venezia giulia:

- 1) un offerta qualificata e conveniente di logistica intermodale, rivolta ai bacini dell’industria regionale, per rendere i servizi marittimi attestati sui porti AdSP MAO una opportunità primaria per i produttori del territorio;
- 2) possibilità più generali di ottimizzazione dei flussi in transito dai porti Ad SPMAO con la costituzione di punti di accettazione e consegna ferroviaria, ma anche di stoccaggio logistico, esterni all’area portuale, per una migliore efficienza dell’interfaccia ferroviaria e dell’uso delle infrastrutture nella zona portuale (vedi oltre).

La figura seguente illustra idealmente le funzioni progressivamente “allargate” (in senso territoriale e funzionale) di AdSP MAO nell’ambito della sua politica rivolta a sostenere lo sviluppo dei diversi ambiti territoriali dell’intorno.

*Le funzioni allargate di AdSP MAO nel modello di sostegno allo sviluppo dei diversi ambiti territoriali.*



## L’ambito extra-portuale di retro banchina: i “buffer” di retroporto per la gestione dei flussi: il “Modello Ferneti”.

Come si illustra in maggiore dettaglio in un paragrafo seguente e nel capitolo 8 dedicato allo sviluppo dell’uso delle tecnologie informatiche, il trasferimento già nel 2016, del regime di “punto franco” all’interporto di Ferneti (collocato in linea d’area a circa 10 Km dal porto, sull’altopiano carsico a ridosso del confine sloveno),

ha costituito a prima occasione per definire un modello ottimizzato di gestione dei flussi logistici di unità intermodali da un'area ravvicinata di retro-porto.

Grazie all'attuazione di accordi e protocolli con l'Agenzia delle Dogane, da luglio 2017 le unità di trasporto stradale destinate all'imbarco sui Ro-Ro possono entrare nel "sistema di libera circolazione del Porto Franco" a Ferneti e da qui, senza alcun ulteriore sosta o pratica documentale (se non in limitati e specifici casi), giungere via ferrovia all'imbarco grazie ad un servizio navetta, determinando una riduzione nei tempi di attesa e soprattutto un coordinamento ottimale dei flussi e un migliore uso della capacità sia dell'infrastruttura viaria di adduzione al cancello portuale (riducendo il rischio di intasamento dovuto ai flussi pre-imbarco) sia delle limitate aree di parcheggio nell'area portuale.

La gestione del sistema risulterà interamente sotto il controllo di AdSP MAO nel momento in cui Adriafer, l'impresa di manovra ferroviaria controllata dall'AdSP, dopo aver ottenuto (luglio 2017) la certificazione di sicurezza per operare sulla tratta tra i porti e Villa Opicina/Ferneti, assumerà anche il ruolo di operatore di manovra nell'area di Opicina-Ferneti.

Si prevede che entro la fine del 2017, grazie all'applicazione delle tecnologie di monitoraggio dei flussi su strada, la gestione integrata del flusso "Ferneti-Porto" possa essere estesa anche al traffico su gomma, con la possibilità di migliorare ulteriormente la gestione temporale dei flussi dei mezzi destinati all'imbarco, evitando le pratiche presso il porto, e riducendo in tal modo i problemi di occupazione delle infrastrutture più congestionate (vedi Cap-8).

In prospettiva, la funzione di "polmone logistico" oggi attivato su Ferneti, potrà essere realizzata, approvati gli opportuni protocolli, anche in altre piattaforme del territorio ove vi sia vigenza del Punto Franco, così come anche in ulteriori piattaforme interportuali del territorio regionale (es. Cervignano), come illustrato più oltre.

## L'area di prossimità come area per insediamenti di logistica e trasformazione industriale: il "Modello Free Zone"

### *L'area industriale marittima giuliana come modello di sviluppo integrato: il ruolo di promotore di AdSPMAO.*

L'area costiera giuliana è un'area nella quale le attività industriali rappresentano, complessivamente, una quota minoritaria del valore aggiunto, ma che, anche grazie alla "marittimità" del sito, ha comunque buona tradizione di insediamenti produttivi, sia internamente che esternamente all'ambito portuale.

All'esterno dell'ambito portuale, oltre ai soggetti attivi nella cantieristica navale (concentrati prevalentemente, ma non unicamente, a Monfalcone) fra cui il leader globale "Fincantieri", si devono menzionare alcune imprese di meccanica fra cui Wärtsilä, l'impresa multi nazionale produttrice di motori, e altre imprese di minori dimensioni, necessitanti di logistica marittima specializzata (es. produzione di cavi sottomarini).

A queste si aggiungono ulteriori imprese, alcune di primo piano a livello nazionale, attive in campi quali l'agro-alimentare, in particolare nel settore del caffè, sia con attività fortemente collegate alla logistica marittima, sia maggiormente indipendenti.

Fra i caratteri industriali della zona, va riconosciuta la vivacità nello sviluppo di start-up di imprese innovative, favorita dalla presenza di alcuni qualificati veicoli per l'incubazione di impresa, l'innovazione e il supporto al

trasferimento di conoscenza (es. Area Science Park). L'intera area è caratterizzata peraltro dalla presenza di una qualificata "base di conoscenza" collegata ad un sistema locale di ricerca pura e applicata alquanto sviluppato (università e altri centri di ricerca di alto livello) e da buoni indicatori nella qualificazione della forza lavoro.

La possibilità indotta dal "decreto attuativo" del luglio 2017 di applicare, sotto la gestione di AdSP MAO i privilegi del punto franco in modo maggiormente flessibile sul territorio legittimato a riceverli, introduce un "fattore attrattivo" che, se utilizzato adeguatamente assieme ad altre variabili, potrebbe supportare lo sviluppo, in aree disponibili e adatte del territorio, di attività collegate al modello di investimento tipico delle "free zone" contemporanee, al servizio ai modelli di "supply-chain" diffusa.

Se dunque, in linea di massima qualsiasi Autorità Portuale si pone quale obiettivo strategico lo sviluppo dei traffici portuali e delle connesse attività, nel sistema dell'Adriatico Orientale, anche in relazione alla presenza di un regime di "porto franco" spazialmente flessibile e con regole chiare di gestione, si ha l'ulteriore opportunità (e responsabilità) di assicurare e coordinare la crescita di una serie di attività legate non solo al mero transito delle merci, ma, e soprattutto, a ulteriori funzioni produttive insediabili in un potenziale e più ampio contesto di "free zone".

Nelle aree nelle quali il modello "free zone" si è diffuso (es. Estremo Oriente) è frequente che porto e sistema territoriale delle "free zone" siano concepiti, pianificati e in una certa misura anche gestiti come unità integrate, dando luogo ad un modello territoriale di sviluppo portuale-produttivo spazialmente esteso e logisticamente connesso, come potrebbe essere quello realizzabile da AdSP MAO.

### L'insediamento dell'impresa innovativa "sostenibile"

Per quel che concerne, il carattere produttivo della possibile "free zone", anche nella prospettiva degli strumenti di supporto, ci si deve innanzitutto richiamare alla "strategia Europa 2020" che l'Unione Europea ha adottato per dalla velocizzare l'uscita dalla crisi e per trasformare l'UE in una economia intelligente, sostenibile e inclusiva caratterizzata da alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale.

Di qui le opportunità anche per il territorio di AdSP MAO di inserirsi nei filoni dell'economia sostenibile (iniziando dalla logistica sostenibile fino agli esempi dell'economia circolare e della sostenibilità energetica) sfruttando le opportunità di applicazione delle conoscenze e delle nuove tecnologie, divenuti fattori sempre più essenziali sul piano della competitività globale e pertanto supportati politicamente<sup>50</sup>.

Se questo è lo scenario generale, va da sé che anche per i processi di sviluppo locale nelle aree a vocazione marittima con carattere di "free zone", come quella nella quale è collocata AdSPMAO, sia prioritario puntare, per lo sviluppo di attività produttive di tipo "manifatturiero" o "quasi manifatturiero", su aspetti qualitativi basati sulle possibilità di innovazione, approfittando delle basi industriali esistenti, di un terziario dinamico, della forte tradizione e accessibilità marittima, integrati con una posizione geografica e logistica tale da configurarsi come punto di accesso ai mercati di riferimento globali.

In questa direzione, il già citato accordo con Area Science Park (vedi Cap.3 e 6), costituisce un primo passo nel senso della identificazione e comprensione delle opportunità anche in considerazione delle possibilità che il

<sup>50</sup> Tale strategia, peraltro, sottolinea la rilevanza di obiettivi economici che non sono meramente tecnologici, ma mirano a sviluppare modelli di economia intelligente, sostenibile e inclusiva caratterizzata da alti livelli di occupazione, produttività e coesione sociale. Le tre priorità infatti per l'UE sono una crescita intelligente, attraverso lo sviluppo delle conoscenze e dell'innovazione; sostenibile, perché basata su un'economia più verde; più efficiente nella gestione delle risorse e più competitiva e inclusiva, volta, cioè, a promuovere l'occupazione e la coesione sociale e territoriale.

territorio ha di offrire, oltre alla logistica, un sistema di servizi e di conoscenza (es. ricerca e opportunità di trasferimento tecnologico) tali da contribuire decisamente all'innescamento del sistema di attrazione.

Meccanica, agroalimentare ma anche altri settori (es. tessuti, riciclo, ecc.) sono certamente candidati primari ad unire le opportunità di qualità industriale e di logistica, ma le possibilità sono certamente più ampie; certamente, produzioni nel settore energetico sostenibile (es. combustibili marini da biomassa) che richiedono la movimentazione via mare di grossi quantitativi di fattori produttivi e che godono di vantaggi localizzativi in area portuale sono un esempio molto interessante di possibili insediamenti industriali.

Come già accennato nel Cap.6, il modello contemporaneo della “free zone” di successo richiede in ogni caso che si superino le modalità tradizionali di competitività basate sui vantaggi di mero costo, integrando fonti alternative e sostenibili di competitività: in buona sostanza, la nuova generazione di free zone, compresa quella di Trieste, dovrà essere allineata alle politiche di investimento di nuova generazione che privilegiano la crescita inclusiva e lo sviluppo disponibile, rafforzando, al contempo, la competitività.

### *La rigenerazione di siti sottoutilizzati per l'insediamento di attività: il ruolo di AdSPMAO*

L'identificazione dei potenziali ambiti e soggetti interessati alla localizzazione è solo una componente del processo: è necessario che il modello teorico dell'attrazione da “free zone” ad alta accessibilità logistica si integri con un sistema territoriale che permetta effettivamente l'insediamento delle attività, a cominciare dalla questione delle aree disponibili, del loro stato fisico e giuridico, e dei relativi servizi a supporto del processo di insediamento.

Sul territorio ipoteticamente legittimato ad accogliere punti franchi, la situazione delle aree necessita, allo stato attuale, di azioni profonde e coordinate di ri-valorizzazione, che favoriscano la progressiva messa a disposizione di superfici sviluppabili caratterizzate da uno “standard” adeguato.

I vincoli sono di diversa natura: oltre ad una certa indisponibilità assoluta di superfici dovuta alle caratteristiche dell'area triestina, e all'utilizzo non sempre ottimizzato delle aree in termini di sfruttamento del potenziale di creazione di valore, si menziona l'elevata incidenza di aree inquinate, inserite nel SIN. Si tratta sia di aree di diretta disponibilità di AdSPMAO, che di aree di non diretta competenza, ma comunque di interesse.

Sotto diversi aspetti, AdSPMAO, è attualmente coinvolta, autonomamente e in coordinamento con altre istituzioni, in processi rivolti all'adeguamento dell'offerta di aree per il possibile stabilimento di attività di manifattura o di “quasi manifattura”.

Si concretizza in tal modo quella visione, appena sopra descritta, di una “politica portuale” intesa come politica pronta a integrarsi in un più ampio quadro di “politica industriale locale”, che, giovandosi delle opportunità del Punto Franco, miri al recupero e quindi alla riattivazione di zone sottoutilizzate del retroterra portuale.

### **Modelli di “politica dei siti produttivi” di AdSP MAO.**

In relazione ai siti da ri-sviluppare nel contesto giuliano nella prospettiva della “Free Zone”, sono distinguibili, in questo momento, i seguenti modelli di azione da parte di AdSPMO:

1. *Gestione dei processi volti alle bonifiche di aree di proprietà demaniale inserite nel SIN.*
2. *Partecipazione attiva all'acquisizione di altre aree destinate all'insediamento (in regime di punto franco) di imprese di trasformazione, attraverso processi di “cofinanziamento di capitale” realizzato attraverso veicoli societari, dei quali AdSP MAO detiene quote.*

3. *Partecipazione attiva, in possibile posizione di coordinamento, ad organi territoriali finalizzati alla gestione e allo sviluppo delle aree industriali e produttive, a partire dal costruendo Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CSELAG).*
4. *Valutazione di ulteriori ipotesi di consolidamento di siti sotto-utilizzati per usi produttivi o logistici, attorno a pre-esistenti nuclei proprietari.*

### *1\_Le aree di proprietà: Siti Ex-Esso, Via Errera e Ex-Aquila.*

Il “modo 1” prevede l’impegno affinché siano realizzate le bonifiche sulle aree proprietarie (demanio e patrimonio):

- in concessione (area “Ex-Aquila”; Area del terrapieno di “Via Errera”);
- non in concessione (area “Ex-Esso”).

Lo stato dell’arte di tali aree è descritto in maggior dettaglio nel Cap.10, dedicato alla gestione ambientale, e in quello dedicato alle priorità infrastrutturali (Cap.13). Per i siti “Ex-Esso” e “Via Errera”, le attività in corso riguardano la fase della caratterizzazione e sono rivolte alla ridefinizione “sito-specifica” della caratterizzazione (ri-perimetrazione), dalla quale ci si attende ragionevolmente che possano derivare semplificazioni delle procedure future di bonifica, indipendentemente dal soggetto che se ne dovrà far carico. Per quel che concerne l’area “Ex-Aquila”, non ancora bonificata, un recente intervento della Giustizia Amministrativa (luglio 2017 ( vedi Cap.13) ha fatto decadere l’esistente rapporto di concessione.

La definizione della caratterizzazione, conseguibile prevedibilmente entro il periodo della programmazione triennale 2017-2019, assieme all’ottenimento di più dettagliate stime dei costi di bonifica, permetteranno presumibilmente, entro tale periodo, di disporre di informazioni più adeguate sui modelli di possibile utilizzo delle aree nell’ambito della strategia generale di sviluppo delle attività, necessarie a individuare in termini precisi la temporalità degli interventi, in ogni caso ritenuti importanti.

### *2\_Partecipazione ad acquisto di aree: il sito Ex-Wärtsilä*

Il modello basato sulla “partnership” in operazioni di acquisto aree, si è concretizzato nel luglio 2017 con l’acquisizione di 260.000 mq di aree precedentemente appartenenti a Wärtsilä, la multinazionale dei grandi motori, localizzata a Trieste, che nella prospettiva di una razionalizzazione nell’uso delle aree del proprio comprensorio produttivo, ha ceduto una parte del suo stabilimento ormai inutilizzata.

La cessione ha riguardato superfici scoperte per 190.000 mq e 70.000 mq di capannoni.

L’acquisto è stato favorito da una operazione che ha visto AdSP MAO partecipare assieme alla finanziaria della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, (Friulia s.p.a), all’interno di una quota di subentro (36%) del capitale della società di gestione dell’interporto di Ferneti.

Il sito è collocato lungo la “grande Viabilità” ed è raccordato alla ferrovia, in una zona strategica ad alta accessibilità per il porto. L’acquisizione è stata realizzata dalla società di gestione dell’Interporto di Ferneti, che potrà così raddoppiare la superficie di cui è dotato nella sede originaria, situata in prossimità del confine italo-sloveno.

L’area è identificata approssimativamente dal perimetro colorato, rappresentato nella figura seguente.

*Area “Ex-Wartsila” – perimetro approssimato dell’area di sviluppo. Fonte: Terminal Intermodale di Trieste - Ferneti Spa*



Nelle aree scoperte sarà possibile l'insediamento di attività manifatturiere, che potranno sfruttare i vantaggi tipici del porto franco di Trieste, nel momento in cui AdSP MAO attiverà le proprie nuove competenze in materia di gestione dei punti franchi.

Nei magazzini coperti si realizzeranno prevedibilmente attività di completamento industriale, che si dovrebbero concretizzare dai primi mesi del 2018, con l'insediamento di attività nel settore dei metalli ferrosi. Sono previsti, per tale attività, circa un centinaio di nuovi posti di lavoro.

### *3\_ La partecipazione al Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CSELAG)*

Nel 2017 è stato attivato un processo interistituzionale destinato alla fondazione di un consorzio multi-ente, che, sotto il nome di Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CSELAG), dovrebbe subentrare all'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), attualmente in liquidazione.

Il consorzio avrà i caratteri dell'ente pubblico economico e sono destinati a farvi parte, oltre ad AdSP MAO, i Comuni di Trieste, San Dorligo della Valle e Muggia.

Il Consorzio avrà lo scopo di promuovere e favorire le condizioni atte a far sorgere e sviluppare attività ed iniziative produttive e imprenditoriali, nonché di fornire servizi connessi alle attività degli agglomerati industriali e delle aree economiche nell'ambito dell'area giuliana e nell'ambito delle aree dei punti franchi del porto di Trieste, fermo restando quanto previsto dalla L.84/94.

Le funzioni del consorzio si prevedono molto ampie, con competenze tipiche dei consorzi di sviluppo industriale, essendo chiamato a provvedere alle condizioni di sistemazione e attrezzamento delle opere di urbanizzazione per l'impianto e la costruzione di stabilimenti e di attrezzature industriali e artigianali (con potere di vendita o acquisto di aree), alla gestione dei servizi rivolti alle imprese, prevedendosi altresì forme di collaborazione con le autorità regionali nell'attuazione delle misure per l'attrattività imprenditoriale.

Il Consorzio sarà fortemente orientato all'innovazione e al supporto tecnologico, a favore degli insediati, e potrà promuovere, anche al di fuori dell'agglomerato industriale, la prestazione di servizi riguardanti, ad esempio, la ricerca tecnologica, la progettazione, la sperimentazione, l'acquisizione di conoscenze di assistenza tecnica, organizzativa e di mercato connessa al progresso e al rinnovamento tecnologico, nonché la consulenza e l'assistenza alla diversificazione di idonee gamme di prodotti e delle loro prospettive di mercato.

Si prevede inoltre che il consorzio possa operare anche in regime di delegazione amministrativa intersoggettiva (ai sensi della normativa regionale) e mediante la stipula di convenzioni o di accordi di programma. Per permettere il dispiegamento di un reale poter di intervento sul territorio, si ipotizza che il consorzio possa esercitare funzioni di pianificazione territoriale secondo la normativa regionale, attivando (come era possibile all’EZIT) la redazione di “Piani Territoriali Infra-regionali”.

Il costituendo consorzio subentrerà sulle aree dell’area EZIT che, si ricorda, è ricompresa nell’ “Area di crisi industriale complessa di Trieste”: l’Accordo di Programma 13/04/2014, intitolato “per la disciplina degli interventi relativi alla riqualificazione delle attività industriali e portuali e del recupero ambientale nell’area di crisi industriale complessa di Trieste” prevede, all’Asse II, interventi di riconversione e riqualificazione produttiva dell’area di crisi, coincidente con il perimetro EZIT. Per le finalità del citato AdP il perimetro del comprensorio EZIT viene esteso anche a tutte le aree ubicate all’interno dell’ “Arsenale Triestino”.

Nel quadro strategico di sviluppo delle opportunità qualitative del sistema, CSELAG potrebbe in definitiva diventare, fra le altre cose, il punto di incontro delle varie componenti del sistema locale di innovazione, mantenendo i rapporti con gli acceleratori di impresa, per connettere servizi e industria, accelerando l’innovazione.

In considerazione del ruolo centrale che AdSP MAO è chiamato a svolgere nella strategia di valorizzazione del potenziale dei punti franchi attraverso lo sviluppo di un modello di “free zone” in ambiti territoriali da asservire ai fini istituzionali, l’interesse che AdSP MAO ha nell’assumere le funzioni di indirizzo operativo del costituendo consorzio appare giustificato e legittimo.

#### *4\_ ulteriori ipotesi di consolidamento di siti sotto-utilizzati*

Più in generale, al di là della gestione attraverso CSELAG, AdSP MAO potrà muoversi anche al fine di realizzare in conto proprio azioni finalizzate al ri-sviluppo di siti caratterizzati da un adeguato potenziale di insediamento logistico e produttivo: è il caso del sito logistico ormai sostanzialmente de-funzionalizzato di Prosecco, collocato in prossimità della linea ferroviaria Monfalcone-Villa Opicina, caratterizzato da elevata frammentazione proprietaria, ma di potenziale interesse, vista l’elevata accessibilità ferroviaria e autostradale, o della zona posta in prossimità della stazione ferroviaria delle Noghere.

### **Il marketing della nuova free zone: il brand “FREEeste”**

L’impegno di coordinamento del sistema di insediamento territoriale di tipo “free zone” richiede sin dall’inizio una forte focalizzazione sulle attività di marketing internazionale per fare conoscere le opportunità dell’area, nella prospettiva della creazione della “business location” triestina. Fra le diverse e molto articolate attività da intraprendere, vi è quella del “branding” (promozione del marchio).

Alla luce delle considerazioni finora svolte, si è valutata la possibilità di adottare per il sistema della free-zone triestina il marchio comune “FREEeste”.

Tale nome potrebbe essere utilizzato già a breve per nominare commercialmente il sito di sviluppo nell’Area Ex-Wärtsilä (“FREEeste 1”) al quale, in futuro, si potrebbero aggiungere le ulteriori “FREEeste”, indicate con numero progressivo.

## Il contesto del Porto Vecchio e del “fronte mare” come opportunità condivisa per l’economia del turismo, delle crociere e lo sviluppo urbano.

### *Il potenziale del sito del “Porto Vecchio”: il supporto alle azioni di ri-sviluppo.*

Oltre alle nuove, fondamentali opportunità date dal possibile utilizzo di siti produttivi a carattere logistico-industriale collocati nell’area del retro-porto, un’ulteriore coinvolgimento di AdSP MAO nelle dinamiche dello sviluppo locale si riconnette allo sviluppo dell’industria turistica e più in generale dello sviluppo urbano.

Nel corso del 2016, la cessione al Comune di Trieste della maggior parte del sito del “Porto Vecchio” (600.000 mq) e la cessazione del regime di Punto Franco sull’ambito ceduto (articolo 1, commi 618 e 619, della legge 22 dicembre 2014 n. 190 e successivo provvedimento del Commissario di Governo della regione Friuli Venezia Giulia, 26 gennaio 2016, Prot. n. 19/8-5/2016), hanno reso queste aree pienamente disponibili per processi di ri-sviluppo urbano da realizzarsi sotto il controllo dell’autorità locale.

AdSPMAO, per quel che concerne il sito del Porto Vecchio, rimane competente per l’intera fascia demaniale a ridosso del profilo costiero, oltre che per le aree dell’Adria Terminal”, attualmente in concessione ad un’impresa terminalistica che opera attività logistica prevalentemente basata sulla movimentazione e stoccaggio di metalli in regime di “punto franco”.

Il Comune di Trieste, in collaborazione con AdSPMAO, attraverso uno studio realizzato da un primario gruppo internazionale attivo nella consulenza strategica, ha peraltro avviato, dall’inizio 2016, un’esplorazione atta ad individuare possibili strade per il ri-sviluppo del sito.

AdSP MAO ha inoltre attivamente contribuito, e sta tuttora contribuendo, in collaborazione con il Comune, a favorire sul piano tecnico il progressivo trasferimento delle competenze e della concreta gestione dei sistemi (reti infrastrutturali, ecc.) inclusi nel sito.

Nel corso del 2016, il Ministero dei Beni e Attività Culturali (MIBACT), nell’ambito del “Piano Cultura e Turismo” (nel programma “Un miliardo per la cultura”, finanziato con risorse dal fondo sviluppo e coesione 2014-2020), ha stabilito, attraverso una delibera del CIPE, il finanziamento di opere destinate al restauro e a la valorizzazione del Porto Vecchio di Trieste. Lo stanziamento previsto è di 50 milioni di Euro, per un sito “destinato a divenire un grande attrattore culturale transfrontaliero” secondo la stessa specificazione del MIBACT.

La procedura per la gestione dei 50 milioni di finanziamento ha visto intervenire (nell’ottobre 2016) un primo accordo, sotto l’egida della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che ha coinvolto il Comune di Trieste e ha visto la partecipazione di AdSPMAO: in attuazione della delibera del CIPE, si è stabilita la realizzazione, nel Porto Vecchio, di un Polo museale, lo spostamento dell’International Centre for Genetic Engineering and Biotechnology (ICGEB), il recupero del pontone galleggiante “Ursus” e altre opere di infrastrutturazione interna dell’area.

AdSPMAO, per quanto è di propria competenza (a cominciare dal suo ruolo di gestore della “fascia demaniale”), in piena collaborazione con le altre istituzioni coinvolte, si impegna e si impegnerà in futuro affinché le opportunità del “Porto Vecchio”, in particolare di quelle connesse alla natura marittima del sito, si possano sviluppare pienamente, con soluzioni capaci di valorizzarne in modo equilibrato (anche sul piano immobiliare) il potenziale attrattivo e di ricaduta economica territoriale, sui versanti del commercio, del turismo (nelle sue diverse forme, quali il turismo crocieristico, quello nautico, quello scientifico-culturale, l’“edutainment”, e quello congressistico), della ricerca scientifica, degli usi “sociali”, rivolti a tutte le fasce

della popolazione, fino a quello dello sviluppo di ulteriori attività produttive, a partire da quelle legate all'economia del mare (es. cantieristica specializzata per imbarcazioni da diporto; pesca e commercio ittico), se compatibili con il carattere basilamente urbano del sito.

### *L'economia delle crociere e dei "mega-yatch"*

Anche in relazione agli spazi del Porto Vecchio, ma non esclusivamente ad essi, AdSP MAO è interessata allo sviluppo delle opportunità collegate all'industria del turismo crocieristico, oltre che di quello nautico e diportistico.

Le crociere rappresentano un potenziale interessante sotto il profilo dell'indotto, con una media di spesa pro-capite (prima dell'imbarco o dopo lo sbarco), che a Trieste è stimabile nell'ordine di grandezza dei 70 Euro a crocierista, almeno secondo i dati più recenti (2014) stimati dalla società di gestione del terminal triestino (Trieste Terminal Passeggeri - TTP).

Per quel che concerne le crociere, nella prospettiva temporale 2017-2019 (periodo nel quale l'attuale struttura terminalistica della "Stazione Marittima" sarà ancora chiamata a svolgere la propria funzione), AdSP MAO ritiene che vi siano delle opportunità di aumentare il traffico dei crocieristi, anche in relazione:

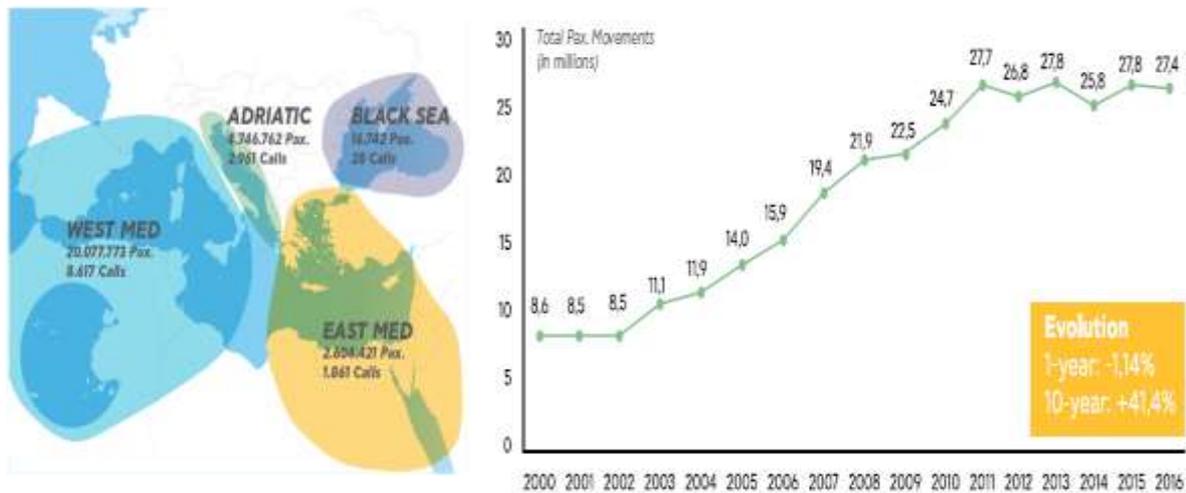
- alla crescente attività di valorizzazione internazionale del potenziale del "Mare Adriatico" (ad esempio da parte dei porti aderenti a "Medcruise");
- a possibili spostamenti di alcune quote di traffico dal porto di Venezia, correlati a fattori di politica ambientale nella città lagunare, ancorché il traffico crocieristico in Adriatico non possa fare a meno del ruolo di catalizzatore giocato dal Porto di Venezia (maggior porto adriatico per le crociere, con 1.408.066 passeggeri nel 2016; -3,23% rispetto al 2015).

Come illustrato nella figura seguente, nel 2016, l'Adriatico è stato il secondo bacino crocieristico dell'intero spazio composto da Mediterraneo e Mar Nero, con 4,7 Milioni di passeggeri (di cui circa il 35% in "Home Port") e poco meno di 3.000 toccate, sebbene la tendenza complessiva dei passeggeri, in Adriatico, come nel Mediterraneo abbia subito, dopo il 2011 (anno di picco), un palese rallentamento rispetto alla forte dinamica del decennio precedente.

In generale, va ricordato che sul piano delle attività riservate ai soggetti collocati nella città portuale, la promozione delle destinazioni nel settore crocieristico è un compito nel quale le realtà del territorio sono chiamate a svolgere funzioni importanti, sia attraverso le amministrazioni pubbliche collegate al sistema della "promozione turistica", sia attraverso le sinergie fra imprese e istituzioni private, finalizzate allo sviluppo di quel "sistema di servizi" necessario all'attrazione e al soddisfacimento dei diversi ambiti specifici di clientela (compagnia marittima, operatori turistici, crocieristi, ecc.).

AdSPMAO, per il caso triestino, rileva in particolare che ai fini della promozione della destinazione triestina come "home port" sia molto importante il fattore accessibilità per i passeggeri, assieme alla qualità complessiva della "catena dei servizi" (interno ed esterni al terminal) offerti ai passeggeri che si imbarcano, dal momento che i giudizi della clientela possono influire in modo molto rilevante sulla scelta della compagnia.

Indicatori di attività crociere nel Mediterraneo e Mar Nero, per bacini (anno 2016) e complessiva (200-2016). Passeggeri nei porti "Medcruise". Fonte: Medcruise.



AdSP MAO auspica inoltre che il Porto di Trieste possa annoverare fra i clienti del locale terminale una pluralità di vettori, compresi diversi leader di mercato.

Si confida pertanto, nella prospettiva temporale del Piano Operativo triennale, in un rafforzamento del ruolo propulsivo del terminalista (TTP), sia nelle azioni dirette verso le compagnie di crociera, sia come aggregatore di più ampie iniziative nel sistema della promozione locale del mercato crocieristico e dei relativi servizi, pur sottolineando ancora una volta, il carattere "multi-soggettivo" dell'attività di promozione nel settore crociere.

In una prospettiva temporalmente più ampia, la possibile concentrazione di attività a carattere urbano, culturale, turistico nell'area del Porto Vecchio, induce a ritenere che in prospettiva il sito sia adatto ad ospitare nuove infrastrutture terminalistiche specializzate per il segmento delle crociere (e eventualmente del traffico marittimo locale), che potranno essere insediate nell'area dell'"Adriaterminal", caratterizzata da ottimale accessibilità marittima.

Questo, con la pre-condizione che le operazioni logistiche attualmente ivi localizzate, si possano adeguatamente trasferite in diversi e migliori ambiti (ad esempio, la zona "Ex-Aquila").

Attualmente, AdSP MAO ha già avviato valutazioni tecniche sulla accessibilità marittima delle banchine dell'Adriaterminal per le navi da crociera.

Risultano infine di interesse, infine, oltre che le ricadute economiche dell'attività crociera, anche quelle delle attività collegate alla presenza dei "meg-yacht"; sia quelle con carattere prevalentemente industriale ("refitting", operato in varie aree del porto, da diverse imprese riunite nel cosiddetto "Trieste Refitting System") sia quelle più prettamente legate alle toccate da diporto dei grandi motoscafi.

## Le relazioni con il retroterra regionale come bacino di traffico e di intermodalità: Il “Modello FVG (Nord-Est) Piattaforma Logistica”

### Il riavvicinamento fra il porto di Trieste e il “Friuli”

Al di là dei confini dell’area marittima di maggiore prossimità ai porti, una prospettiva strategica di AdSP MAO è quella di rinforzare i legami di traffico e di relazioni con il bacino di gravitazione “naturale” più prossimo, collocato sul territorio nazionale, come del resto suggerito dalle strategie incluse nella “Cabina di Regia” del Nord-Est.

Il territorio della Regione Friuli Venezia Giulia, e in particolare le zone del Friuli Centrale e Occidentale, area importante sul piano produttivo per la presenza di notevoli concentrazioni di piccole e medie imprese orientate all’esportazione ad alto valore aggiunto, costituisce il primo obiettivo di tale strategia.

Il riavvicinamento fra il porto di Trieste e il territorio produttivo del Friuli Venezia Giulia, è un fatto relativamente recente, dopo anni nei quali le relazioni di collaborazione logistica sono rimaste deboli, per ragioni variegata, fra le quali la tendenza alla conservazione delle prassi da parte delle imprese e alcuni elementi di campanilismo.

Nel marzo del 2016, a Udine, si è svolta un’iniziativa, la prima dopo molti anni, ad elevato valore simbolico e tecnico, finalizzata alla presentazione del porto di Trieste alle imprese del Friuli. Le presentazioni sono continuate anche nel corso del 2017, nei diversi contesti della Regione (es. giugno 2017, presentazione a Pordenone).

La strategia di AdSP MAO per l’avvicinamento al mondo produttivo del Friuli Venezia Giulia si fonda sulla convinzione che la risorsa strategica del porto di Trieste sia rappresentata dai servizi intermodali, concepiti, in prospettiva, in un quadro di sistema territoriale, a cui si aggiungono le opportunità dei punti franchi, che potrebbero essere di interesse per alcuni attori industriali interessati a una più marcata internazionalizzazione.

Per il triennio 2017-2019 sono previste la prosecuzione e il rafforzamento dell’azione di riavvicinamento commerciale nei confronti degli operatori localizzati nel bacino produttivo del Friuli Venezia Giulia, e più in generale del Nord-Est italiano.

### La prospettiva di integrazione con gli interporti del bacino regionale

Nell’ottica della creazione di valore logistico per il bacino regionale, uno degli strumenti che AdSP MAO è intenzionata a sviluppare è la realizzazione di un sistema integrato di servizi ferroviari, da attestare fra i porti e le piattaforme intermodali (interporti) già presenti sul territorio regionale, i quali costituiscono un potenziale infrastrutturale di eccellente livello.

Alcuni passi in tale direzione sono stati già avviati; come già richiamato, Adriafer ha infatti concluso la procedura di certificazione come impresa ferroviaria per operare su diverse tratte sul territorio regionale, compresa quella fra i porti di Trieste e Monfalcone e l’Interporto di Cervignano del Friuli, infrastruttura che potrebbe costituire un portale nodale del sistema delle relazioni fra porti e cuore del territorio regionale.

Lo sviluppo di sinergie tra il sistema portuale regionale e i suoi terminali intermodali è dunque visto come opportunità per la realizzazione di un “sistema logistico integrato” per il traffico merci, in linea con gli obiettivi della riforma del sistema portuale (di cui al D.lgs. 169/2016) anche perché finalizzato ad agevolare la decongestione della rete stradale, costretta a sopportare gli effetti dell’incremento dei traffici portuali degli ultimi anni.

Il progetto, oltre a favorire il decongestionamento della rete stradale (soprattutto in prossimità dei porti), è destinato ad offrire migliori opportunità di integrazione non solo nei confronti del sistema produttivo territoriale, ma anche ad offrire, agli operatori interessati nel mercato internazionale, strutture e servizi aggiuntivi oltre a quelli siti nelle aree portuali, contribuendo in tal modo a configurare l’intero territorio come un “gateway continentale” integrato, sia per le attività trasportistiche più tradizionali che per quelle più innovative della logistica moderna.

Le caratteristiche delle infrastrutture logistiche intermodali presenti sul territorio sono descritte nel seguito, assieme alle attività attualmente in corso o in programma ai fini della realizzazione del modello di integrazione.

*Le piattaforme logistiche intermodali (interporti) della Regione Friuli Venezia Giulia in via di integrazione nel sistema logistico dei porti della AdSP MAO.*



Interporto di Cervignano del Friuli (Udine)	Interporto di Ferneti (Trieste)	Interporto di Gorizia (GO)	Interporto di Pordenone (PN)
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'interporto di Cervignano ubicato nel basso Friuli, nelle adiacenze dell'ex scalo ferroviario, si estende su di un'area di 460.000 mq con 24.000 mq di magazzini. In particolare, 160.000 mq sono dedicati al terminal intermodale con 6 binari da 750 metri.</li> <li>Gli ampi spazi liberi possono far ipotizzare un futuro sviluppo dell'interporto quale gate di ingresso e/o di uscita al porto e di collettore dei traffici del Friuli in transito e all'imbarco verso le realtà portuali regionali.</li> <li>A tale proposito è stato sviluppato un progetto di razionalizzazione della capacità ferroviaria che vede nel sistema TRIHUB (Trieste, Villa Opicina, Cervignano) un gateway ferroviario merci integrato da mettere a disposizione dei crescenti traffici unitizzati internazionali che graviteranno sul Porto di Trieste del futuro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'interporto di Trieste-Ferneti, situato sul confine italo-sloveno, all'incrocio di due corridoi europei, opera da più di 30 anni nell'interscambio internazionale delle merci in arrivo/partenza dall'Est Europa. Dispone di 130.000 metri quadrati di piazzali e 33.000 metri quadrati di magazzini coperti, nazionali ed esteri, per deposito merce in regime ADR e 2.000 metri quadrati di area coperta. L'Interporto è direttamente collegato alla rete autostradale italiana e slovena e, attraverso il proprio raccordo, alla rete ferroviaria internazionale, fungendo così da retroporto con collegamento ferroviario diretto alle aree portuali.</li> <li>Nel 2016, Ferneti ha movimentato poco meno di 19.000 TEU e circa 75.000 tonnellate di traffici camionistici, mentre nel primo quadrimestre del 2017 i traffici container sono più che raddoppiati rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, e le tonnellate cresciute del 28% circa. In termini di movimentazione ferroviaria, circa 1 treno/giorno da e per Salisburgo, ricevimento e inoltro treni completi, servizio ferroviario shuttle da e per il porto di Trieste.</li> <li>Sono previsti interventi di potenziamento del collegamento ferroviario alla rete nazionale;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'interporto di Gorizia – SDAG situato al confine con la Repubblica di Slovenia si sta ricollocando sul panorama nazionale ed internazionale dopo aver svolto per anni il ruolo di stazione doganale. Collegato alla rete ferroviaria, possiede un terminal dedicato al traffico di autostrada viaggiante, collegato alla linea internazionale Gorizia-Nova Gorica, con binari di lunghezza fino a 500 metri; il complesso si estende su una superficie di 600.000 mq di cui 43.000 mq di aree coperte al servizio dei flussi di trasporto internazionale, in particolare sull'asse est-ovest, e 13.000 mq di magazzini soprattutto dedicati al mercato del fresco.</li> <li>Al momento l'impianto movimentava circa 40 treni/anno e 10.000 tonnellate/anno di merce, mentre la sosta di mezzi pesanti raggiunge le 80.000 presenze annue.</li> <li>Sono in corso opere di riqualificazione ed aggiornamento tecnologico e normativo delle strutture esistenti, la realizzazione di ulteriori magazzini a temperatura controllata e il miglioramento delle aree di parcheggio dei mezzi pesanti;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'interporto di Pordenone-Centro Ingresso si sviluppa su 850.000 mq, di cui interno sono presenti 372.000 m di uffici e magazzini.</li> <li>Si propone sia per offrire servizi per merce in transito che per collegare la realtà industriale del pordenonese allo scalo triestino. La forte propensione all'export dei distretti del pordenonese-trevigiano assicura all'interporto il ruolo di punto di raccolta del traffico da inviare all'imbarco per tutte le destinazioni internazionali. Si stanno concludendo in questi mesi i lavori per l'allacciamento del terminal ferroviario alla rete nazionale.</li> <li>L'interporto ha in corso di realizzazione un nuovo Terminal Intermodale destinato a poter movimentare fino a 180.000 UTI con caratteristiche rispondenti ai parametri standard europei.</li> <li>L'attuale Terminal intermodale si sviluppa su una superficie di circa 170.000 mq ed è dotato di binari a modulo europeo, e sono in corso lavori di razionalizzazione e efficientamento dell'allaccio alla rete ferroviaria nazionale;</li> </ul>

### *Caratteri e prospettive del modello di "integrazione" delle piattaforme intermodali: dall'accessibilità di nodo all'accessibilità di sistema.*

Nella logica appena descritta, partendo dai concetti già sviluppati in un progetto di razionalizzazione della capacità ferroviaria che vede nel sistema TRIHUB (Trieste, Villa Opicina, Cervignano) un gateway ferroviario merci integrato da mettere a disposizione dei crescenti traffici unitizzati internazionali, l'integrazione degli interporti della Regione Friuli Venezia Giulia nel sistema di AdSPMAO, richiederà azioni tecnicamente rivolte, in prospettiva, a:

- la disposizione di un sistema coordinato, sul piano tecnico e commerciale, di servizi ferroviari integrati su tutto il sistema, realizzati sotto il controllo dell'unica impresa di servizi ferroviaria portuale;
- la valutazione interistituzionale ed eventualmente l'avvio di un percorso rivolto ad un maggiore coordinamento gestionale degli interporti regionali, esteso a funzioni ulteriori rispetto al puro ambito dei servizi ferroviari di collegamento.

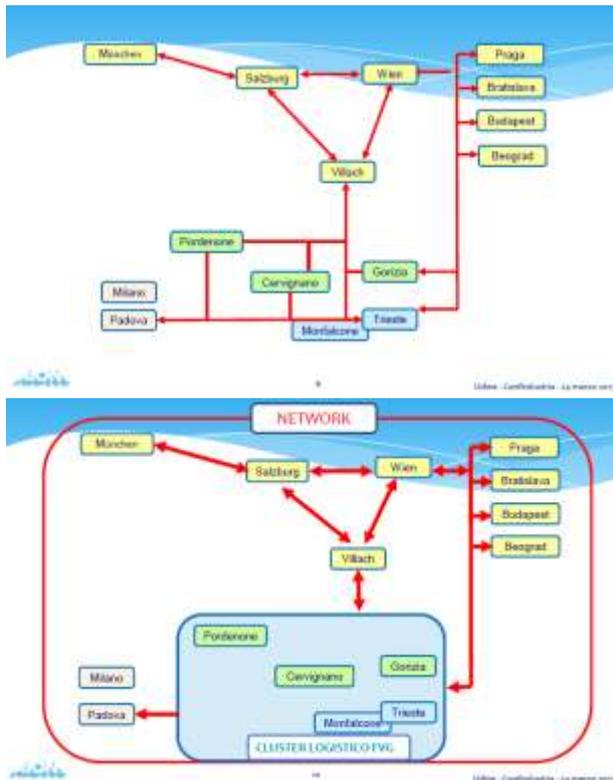
Attualmente è in corso uno studio, sviluppato dall'Agenzia Imprenditoriale degli Operatori Marittimi regionali (AIOM), in collaborazione con la Regione Friuli Venezia Giulia e AdSPMAO, dedicato allo sviluppo del traffico delle merci che interagiscono sugli interporti e porti della Regione Friuli Venezia Giulia<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> Studio in corso di realizzazione da parte di AIOM, nell'ambito delle attività previste dal programma inserito nella Convenzione stipulata con la Direzione Infrastrutture Trasporti e Territorio della Regione F.V.G. in data 28-09-2016 e le cui finalità sono condivise anche dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Porto di Trieste. Finalità ed obiettivi rientrano inoltre nell'indirizzo strategico dettato dal Legislatore nazionale con il recente D.Lgs 168/31-08-2016 di riforma delle Autorità Portuali, all'Art.7, punto 4, lett. f), che tra i compiti delle nuove A.d.S.P. prevede «la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali ed interportuali».

Il progetto ha come fine proprio lo studio e la valutazione delle opportunità e delle modalità di integrazione, sotto un unico coordinamento, del sistema dei centri logistici regionali e ha come principale obiettivo lo sviluppo di possibili servizi intermodali al servizio dei comparti industriali del territorio regionale, retroterra naturale dei porti gestiti da AdSP MAO.

Nello studio dell'AIOM, il modello strategico di "Integrazione funzionale" delle piattaforme intermodali, è illustrato descritto come un chiaro avanzamento rispetto all'attuale sistema di relazione e flussi solamente "inter-puntuali". Una concettualizzazione della piattaforma integrata regionale è rappresentata nella figura seguente.

*Il concetto strategico di integrazione funzionale in verifica nello studio AIOM sul sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Fonte: AIOM, 2017*



Il modello ipotizzato costituisce un sistema che sembra poter elevare, nel suo complesso, l'accessibilità di mercato verso le infrastrutture e i servizi dell'area, anche per quel che concerne l'aspetto ferroviario, dal momento che esso promuove, a vantaggio degli operatori ferroviari che operano sulla lunga distanza, un concetto di accessibilità all'intera "area" piuttosto che al singolo nodo.

Per quel che riguarda gli effetti sull'accesso alle reti ferroviarie (fattore che rileva potenzialmente anche sul piano della concorrenza), l'integrazione dei servizi ferroviari sulla rete della "piattaforma regionale" favorita dalla presenza del gestore unico di manovra e "navettamento ferroviario", comporta infatti, in linea di principio, un effetto positivo netto di promozione della concorrenza nel mercato dei servizi ferroviari di lunga distanza: l'integrazione delle operazioni di manovra e "navettamento" favorisce infatti l'ottimizzazione delle prestazioni nella zona densa dei nodi (nella quale le "esternalità negative" o comunque l'inefficienza produttiva connessa alla compresenza di diversi operatori, su reti con limitata capacità, tendono a comportare effetti negativi per l'intera clientela), creando migliori condizioni di accessibilità economica e operativa proprio

ai diversi operatori ferroviari interessati alla parte sostanziale del servizio, vale a dire l'operazione ferroviaria sulle tracce "lunghe" (es. tracce internazionali).

In questo specifico contesto, pertanto, nella prospettiva delle autorità competenti per la tutela della concorrenza, ai fini dell'effetto finale in termini di "libertà di accesso al mercato", fatte salve tutte le necessità di garantire neutralità e indipendenza, sembrano quindi scorgersi in modo alquanto evidente i benefici di un servizio ferroviario unificato sull'intera rete congiungente i nodi della piattaforma regionale, piuttosto che l'applicazione rigida del principio del "libero accesso" ad ogni nodo.

## 8. Il “porto digitale”: la tecnologia della comunicazione e dell’informazione al servizio della sicurezza e della fluidità dei flussi di persone e merci.

### L’innovazione nel Port Community System (PCS) -“Sinfomar”

#### La missione del PCS a Trieste

L’Autorità Portuale di Trieste ha selezionato con bando di gara, nel novembre 2013, una società specializzata che ha sviluppato, e continua a sviluppare, un sistema informativo “Port Community System” (PCS), al servizio dell’intera comunità portuale triestina.

Il “sistema informatico” che funge da supporto è stato denominato “Sinfomar”, nome con il quale nell’ambito della comunità portuale triestina si fa pertanto riferimento al PCS portuale

“Sinfomar” ha l’ampia missione di supportare la gestione degli imbarchi e degli sbarchi dei mezzi o delle merci in arrivo e in partenza dal porto di Trieste, e più specificatamente dai suoi Punti Franchi.

Per progettare il PCS “Sinfomar” si è partiti dalla particolare struttura logistica e legislativa del Porto di Trieste, caratterizzata dal “Punto Franco” diviso nelle sue diverse aree (es. Porto Vecchio, Porto Nuovo, Zona Industriale, ecc.) ognuna di esse divisa a sua volta in aree comuni in capo all’Autorità Portuale e in aree in concessione.

Anche sulla spinta indotta dalla Riforma portuale del 2016 e dal rilancio del modello dei “punti franchi”, il sistema del PCS del Porto di Trieste è stato reso “modulabile”, per permetterne il trasferimento/integrazione sia in altri porti, ad iniziare da quelli prossimamente rientranti nell’AdSP MAO(Monfalcone), sia in altri punti interni, come già del resto avvenuto nel caso del nuovo “Punto franco” di Ferneti..

Il PCS del porto di Trieste è stato recentemente considerato come “buona pratica” di riferimento della pubblica amministrazione italiana, dal momento che il sistema è stato selezionato, nel corso del 2017, fra i finalisti di un progetto sulla qualità della funzione pubblica (“Open-Gov Champion”, Dipartimento della Funzione Pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in collaborazione con l’Open Government Forum), nella sezione “partecipazione e accountability”.

#### L’allargamento della comunità “PCS”

Il processo di sviluppo del PCS “Sinfomar” è in corso con l’allargamento della rete dei “clienti” del PCS.

Sono già partner integrati nel PCS i seguenti soggetti:

- Agenti marittimi;

- Spedizionieri;
- Autorità Doganale (per il pagamento dei diritti marittimi).

Nella prospettiva di sviluppo del sistema, AdSP MAOsta coordinando il processo, di integrazione delle seguenti componenti, ritenuto prioritario soprattutto per alcune componenti (es. Guardia di Finanza), previsto concludersi nell'ambito di vigenza del Piano Operativo Triennale 2017-2019:

- Guardia di Finanza (per il controllo non cartaceo e anticipato delle dichiarazioni relative ai carichi su treno);
- Polizia di Stato;
- Prefettura (per la gestione degli accosti);
- Uffici della Sanità Marittima (SMAF, PIF) Guardia di Finanza per le operazioni di riscontro (Art22 TUD);
- Servizio fitosanitario;
- Terminalisti (per completare l'assetto informativo con le operazioni di tipo logistico).

## La modulazione e le funzioni come strumenti di servizio

Il sistema del PCS è concettualmente diviso in moduli, riferiti a diverse funzioni.

Attualmente molti moduli sono già completati e funzionali, ma sotto la regia di AdSP MAO sono in corso ulteriori sviluppi dei servizi, anche in relazione all'ampliamento dei soggetti collegati al PCS.

La Tabella seguente illustra i moduli e le funzioni essenziali del sistema.

*PCS "Sinfomar". Moduli essenziali e funzioni*

Modulo PCS	Funzioni
Navi / viaggi	Il modulo Navi/Viaggi prevede la gestione completa delle Anagrafiche Nave, ovvero dei loro dati tecnici, dei dati fisici, dei dati amministrativi e dei certificati nave. Permette anche il pieno controllo nella Gestione Viaggi e nelle analisi statistiche.
Mezzi di trasporto Preavvisi arrivo	Il modulo Mezzi di Trasporto prevede la Gestione dei dati relativi alle Procedure di Entrata in P.F. – Camion/Container – Via Strada/Treno. Coordina anche tutte le procedure specifiche di entrata e di uscita in P.F. via treno.
Merci e merci pericolose	Lo scopo del modulo Merci è di gestire l'entrata e l'uscita delle merci e dei mezzi all'interno delle aree portuali. L'inserimento dei dati parte, quindi, dai dati del mezzo e continua, ove il mezzo risulti carico, con i dati della merce.  Per le merci pericolose si realizza l'integrazione fra la gestione lato nave (codifica marittima, da tracciare) e terra. Il modulo "merci pericolose" è destinato a permettere una gestione completa di tutti i dati, a vantaggio sia dei terminalisti che degli organi di controllo, integrato con i sistemi di rilevamento al varco.
Persone	Il modulo Persone gestisce la rilevazione e la tracciatura delle persone fisiche al momento del loro ingresso o della loro uscita nelle specifiche aree portuali, purché dette aree siano dotate dei sistemi di rilevazione previsti da Sinfomar.
Diritti marittimi	Il modulo "gestione dei diritti marittimi" (tasse di ancoraggio) permette oltre che favorire le operazioni di versamento, permette all'autorità di gestire i dati sulla contribuzione di ogni

	<p>soggetto in modo da indirizzare meglio l'uso del contributo in relazione all'introito generato.</p> <p>Per i diritti sulle merci, alcuni operatori hanno già iniziato a utilizzare Sinfomar per dichiarare la proprietà delle partite consentendo all'Ufficio Manifesti in Porto Vecchio di effettuare le sole operazioni di controllo e stampa del rendiconto mensile.</p>
Consultazione servizio telematico doganale	Il modulo consente di facilitare la gestione dei processi doganali. Le informazioni desunte da tali processi sono messe a disposizione via rete agli enti interessati o competenti (organismi nazionali e comunitari).
Altri moduli:	Arrivi autoporto Ferneti; Statistiche merceologiche; Controllo presenze ai Terminal in tempo reale; Composizione treni (e RoLa); Tracciatura automezzi in entrata e in uscita dai Terminal; EXS, ENS (dichiarazioni uscita e entrata); Biglietteria traghetti RoRo; Gestione intermodalità trasporti.

## Il PCS e la nuova qualità della statistica del Porto di Trieste

Sebbene la "statistica portuale" sia solo uno dei servizi offerti dal PCS, la qualità di dati raggiungibile con il sistema del PCS Sinformar ha permesso, dall'avvio del sistema (2014), una profonda innovazione nel sistema statistico del porto di Trieste.

Data l'impostazione del sistema che gestisce i dati partendo da quelli di elevato dettaglio forniti nelle dichiarazioni doganali accoppiate a ciascuna partita di merce in arrivo e in partenza su nave, e alla collegata informazione sulla nave e il viaggio nave, è possibile ottenere dati pressoché in tempo reale e caratterizzati da un elevato grado di validazione ufficiale. Il sistema, infatti, riesce a elaborare l'intero corredo informativo del viaggio delle nave partendo dal sistema dell'informazione già fornita per finalità doganali, con modestissimi impatti sull'attività degli operatori.

Partendo dal data base, il modulo "statistico" integrato nel PCS aggrega i dati basandosi sul modello ESPO, con alcune integrazioni che AdSP MAO ritiene di particolare rilevanza per la valutazione del porto di Trieste (es. dati ferroviari, computo di tutti i tipi di unità intermodali come "Teu equivalenti")

Una innovazione recente è stata la generazione delle statistiche realizzabili attraverso il "portale traffico ferroviario", che permette di ottenere dettagli per ogni destinazione ferroviaria situata nel retroterra, con analisi nelle percentuali di utilizzo della capacità dei carri.

L'integrazione dei terminalisti nel PCS favorirà l'integrazione di ulteriori dati a carattere logistico, rendendo possibile la generazione di un'ulteriore serie di dati statistici, per certi versi più simili a quelli di altri porti, basati sulle operazioni "terminalistiche" e non solamente sui dati relativi alle merci e alle navi.

A seconda dell'utilizzatore, esistono diversi protocolli di disponibilità del dato, in un quadro di pieno rispetto della "privacy".

In prospettiva, AdSP MAO ha l'ambizione di innovare ulteriormente i modelli di elaborazione e messa a disposizione dei dati statistici, rendendoli parte di una strategia più ampia di comunicazione e di partnership con i portatori di interesse interni ed esterni alla comunità portuale.

Oltre allo sviluppo di funzioni per rappresentare le statistiche estratte attraverso una cartografia integrata al sistema, vi è il desiderio di avviarsi verso modelli di offerta "open-data", da mettere a disposizione anche di categorie nuove di utilizzatori potenziali, sviluppando sistemi di ricerca avanzati, basati ad esempio su meta-

motori di ricerca. Vi è l'intenzione di creare anche nuovi profili per l'accesso al sistema da parte del mondo della ricerca scientifica.

## Le prospettive di sviluppo del PCS (2017-2019).

L'attività di sviluppo delle funzioni e delle utilità del PCS "Sinfomar" è in corso. Nel periodo 2017-2019, per quel che concerne il Porto di Trieste, si prevedono i seguenti ulteriori sviluppi nell'integrazione del PCS:

- gestione dei preavvisi di arrivo;
- interoperabilità con il portale unico delle Capitanerie (PMIS2);
- sdoganamento in mare di merci non in container (il container è già integrato);
- modulo di interoperabilità con l'ufficio nazionale di statistica (ISTAT);
- integrazione della "Sanità Marittima";
- integrazione con il sistema del Servizio Vigilanza Antifrode Dogane (SVAD), già in stato avanzato di implementazione;
- completa informatizzazione dei permessi di transito;
- integrazione delle statistiche con dati di natura "logistica" provenienti dai terminalisti, ad integrazione di quelle basate sui documenti nave/doganali;
- miglioramento dell'interoperabilità con lo sportello doganale "AIDA"
- modulo di localizzazione navi (AIS), per integrare le informazioni sulle navi in porto;
- gestione di contenitori vuoti privi di contratto;
- gestione e occupazione degli ormeggi;
- sistema di gestione e contabilizzazione delle movimentazioni ferroviarie di manovra (impresa Adriafer);
- gestione della consistenza dei magazzini punto franco (attraverso le informazioni che arrivano dai "mezzi").

In una prospettiva strategica, l'implementazione progressiva del PCS, che costituisce fra l'altro occasione di sviluppare una base di conoscenza avanzata e specifica sul porto, rappresenta uno degli strumenti essenziali attraverso i quali AdSPMAO, unitamente ai propri partners, intende posizionarsi prospettivamente nell'ambito "tecnologico" dei servizi portuali, sia in una dimensione nazionale che internazionale. Vi sono ad esempio elementi che fanno ritenere possibile che il modello del PCS realizzato a Trieste possa costituire un punto di riferimento lo sviluppo a livello nazionale del sistema dei PCS.

Sul piano delle future modalità di "governance", AdSP MAOsta valutando i modi con cui "internalizzare" pienamente il controllo sul sistema di produzione del PCS, in armonia con il modello strategico che attribuisce ad AdSP MAOla missione di sviluppare e gestire, dall'interno, attraverso proprie società, i servizi strategici di interesse generale, fra i quali si ritiene vadano inclusi quelli prodotti attraverso il PCS Sinfomar.

## Sistemi di ICT e gestione innovativa dei flussi nei sistemi di punti franchi e fra punti di servizio.

### La tecnologia e le certificazioni per la gestione dei punti franchi diffusi.

Il regolamento sui Punto Franco, approvato nel 2017, contiene delle linee guida sull'utilizzo della tecnologia per la gestione dei processi relativi alle merci nei punti franchi.

L'uso della tecnologia di informazione e comunicazione (ICT) è un fattore fondamentale per permettere la gestione integrata del sistema dei punti franchi "diffusi" nell'ambito territoriale (vedi Cap.6-7) nel rispetto delle normative, in particolare di quelle doganali e delle relative necessità di monitoraggio e verifica.

Il sistema tecnologico, unito ad adeguate procedure, permette infatti di implementare concretamente il principio della gestione libera delle merci nei punti franchi di Trieste, che distingue tale specifico regime da quello doganale ordinariamente vigente, che prevede invece controlli rigidi.

L'obiettivo generale è che, nel costruendo sistema multiplo dei punti franchi di Trieste attraverso le tecnologie di trasmissione dati, partendo dalla struttura del PCS e sviluppando protocolli con le autorità, si possano trasferire merci fra le zone circoscritte a gestione libera, come se ci si trovasse all'interno di un unico punto franco, ricorrendo dunque solamente a documentazione semplificata.

### Il PCS come strumento per lo sviluppo delle opportunità dei punti franchi: la libera circolazione certificata su ferrovia (2017)

La prima realizzazione del principio di libera circolazione fra aree separate di punto franco, è entrata in funzione nel luglio 2017 e permette di trasferire le merci su ferrovia (sulla tratta Punto Franco Nuovo –Punto Franco di Ferneti) senza che sia necessario utilizzare il modulo T1 e la generazione del relativo "MRN"<sup>52</sup>. È stata infatti ammessa l'utilizzazione del "Manifesto Merci Treno" (CH30PF), un documento unico validato dall'autorità portuale e generato dal sistema informatizzato collegato al PCS, al quale è accoppiato, per ogni partita di merce caricata sul treno, un "numero sinfomar" (dal nome del PCS) generato esclusivamente per la gestione della libera circolazione della merce nel sistema integrato dei punti franchi. AdSP MAO, agendo come "gestore" del punto franco, può pertanto seguire e reperire la partita di merce, dalla nave al treno e viceversa, in tutti i suoi spostamenti fra i diversi punti franchi, attraverso un sistema completamente separato da quello doganale vigente all'esterno dei punti franchi, basato sul MRN.

L'implementazione di questo modello è stata permessa dalla certificazione di "Sinfomar" da parte dell'Autorità Doganale, quale sistema di monitoraggio delle merci nei punti franchi, aree nelle quali il sistema doganale non è attivato. L'Amministrazione doganale ha rilasciato anche una certificazione del processo di verifica e della affidabilità del sistema di monitoraggio attivato per tenere sotto controllo il viaggio via treno sulla tratta Ferneti-Porto.

<sup>52</sup> Il "Transito comunitario esterno" (T1) identifica il movimento delle merci che non sono originarie o in libera pratica nell'Unione Europea. Si riferisce a merci di paesi terzi che non sono state nazionalizzate in uno degli Stati membri oppure che debbono attraversare il territorio della UE per essere poi esportate verso paesi terzi. Al T1 viene collegato un numero denominato MRN (movement reference number), unico in tutta l'Unione Europea e riconoscibile su tutto il suo territorio.

## Il programma di sviluppo: l'integrazione del sistema alla movimentazioni su gomma e l'automazione dei cancelli

Attualmente (luglio 2017), il sistema innovativo per la gestione della "libera circolazione" fra punti franchi territoriali è ammesso esclusivamente per il trasferimento ferroviario.

Il passo successivo, in via di realizzazione, prevede l'allargamento del sistema di monitoraggio anche alle movimentazioni via strada fra le diverse aree logistiche franche, in modo tale che l'Autorità Doganale possa in futuro certificare tali movimenti come movimenti ricadenti nel sistema di libera circolazione di Porto Franco.

Anche in considerazione del ruolo fondamentale che gioca la piattaforma intermodale (nonché punto franco) di Ferneti, per la gestione ottimizzata dei flussi veicolari in imbarco sui Ro-Ro dei porti di Trieste, AdSP MAO ha già avviato un rapporto di collaborazione con ANAS, finalizzato al tracciamento dei mezzi pesanti lungo la tratta di "grande viabilità" congiungente il terminal intermodale di Ferneti (TS) e il porto di Trieste.

Il sistema integrerà le verifiche ai cancelli di Ferneti e del Porto con un monitoraggio continuo reso possibile dalla presenza di portali dotati di telecamera collocati lungo i circa 25 Km di viabilità, attualmente ricadenti sotto la gestione di ANAS. In prospettiva, vi è l'intenzione, da parte di AdSPMAO, di assumere una posizione di gestione e controllo diretto sul sistema dei portali ottici per il monitoraggio lungo la tratta della "Grande Viabilità".

Il monitoraggio, attraverso sistemi di riconoscimento ottico della targa integrati con le informazioni gestite da "Sinfomar", permetterà di distinguere rapidamente i veicoli destinati a eventuale controllo in porto da quelli che potranno immediatamente recarsi all'imbarco, senza comunque la necessità di effettuare operazioni per la pratica doganale, che sarà de-materializzata.

L'attività, che dovrebbe avviarsi nel secondo semestre del 2017, è parte del progetto "Gate-automation", finalizzato a rendere automatico, nell'ambito dell'intero sistema e per tutti i modi terrestri, il riconoscimento di tutti mezzi ai varchi dei punti franchi.

Il modello sopra descritto, in via di attivazione per il punto franco di Ferneti, è replicabile per tutte le future aree franche all'interno del territorio.

All'implementazione operativa del processo è riconosciuta, da AdSPMAO, assoluta priorità, in quanto trattasi di strumento essenziale per la funzionalità del sistema territoriale integrato dei punti franchi.

## Le reti dati per la connessione territoriale dei punti di servizio

Per AdSPMAO, l'informatica, la trasmissione dati e la digitalizzazione sono destinate a svolgere ruoli sempre più importanti nella gestione dei processi del sistema portuale, anche sul piano della "sicurezza strategica" e della "continuità operativa" dei sistemi stessi.

Alle funzioni di interscambio dati e documentali collegati all'amministrazione e alle attività "business", si aggiungono infatti le richieste, in prospettiva sempre più considerevoli, di trasmissione di dati digitali collegati alle funzioni di videosorveglianza (con standard di elevata qualità dell'immagine), particolarmente importanti in un porto sensibile sul piano dei flussi internazionali come quello di Trieste.

AdSP MAO ha avviato un progetto integrato per la messa in rete dei punti di erogazione di servizio inclusi nell'ambito di competenza, basato sulla connessione di ciascuna unità (es. edificio o cantiere) ad una rete

telematica ad alta capacità e alta sicurezza, basata sull'integrazione fra fibra e una rete criptata di ponti radio digitali.

Il sistema basato sui ponti radio diventerà il sistema primario di comunicazione del porto in mancanza della connessione a fibra; nei siti collegati dalla fibra, esso svolgerà invece funzioni di "beck-up", in uno schema di "sicurezza strategica" per la continuità nell'erogazione dei servizi.

La soluzione basata sul ponte radio nasce per servire gli enti attualmente appartenenti al sistema dell'AdSP, e per i cantieri in corso, ma è stata concettualizzata per essere estendibile in prospettiva all'intera "piattaforma logistica" territoriale, ed in particolare ai punti di servizio inclusi nei punti franchi territoriali esterni al porto, in armonia con il concetto di "sistema integrato territoriale" più volte illustrato.

La realizzazione del sistema su antenna va in parallelo al progetto di ridisegno della rete di fibra ottica ad alta prestazione del porto, previsto in tutto il comprensorio esteso fra la Torre del Lloyd e la Stazione Marittima, con uno standard di tre cavi da 24 fibre, ciascuna con potenziale da 10 Gb.

Al sistema sarà affiancato in complemento anche un ulteriore cablaggio per trasmissione dati, integrato al sistema delle infrastrutture stradali della "Grande Viabilità", finalizzato alla creazione di un circuito continuo ad anello, per ridurre i rischi di interruzione.

Un ulteriore avanzamento nel sistema di gestione digitale sarà permesso dalla acquisizione, per il "Centro Dati" di una macchina ad altissime prestazioni destinata a svolgere funzioni di Storage Area Network (SAN), a supporto dello sviluppo del processo di virtualizzazione dell'immagazzinamento dati ("Cloud Storage"). In linea con le norme in materia, si utilizzerà la virtualizzazione a fini di backup, con il trasferimento in "cloud" dei sistemi quali "Sinfomar", il sistema di posta elettronica e tutti i server. In questo modello basato sulla connessione "internet", la qualità e il potenziale di connettività permesso da una ottimale cablatrice/connessione riveste un ruolo fondamentale.



## 9. Il ruolo dell'AdSP nella “comunità portuale” e la regolazione come strumento di sviluppo: lo “Sportello Unico Amministrativo”

Il “porto-cluster” e il ruolo dell'autorità come “manager della comunità portuale”: la costruzione della fiducia per l' “azione collettiva”

### La qualità della “governance” come qualità del coordinamento

Negli ultimi anni, nel campo della letteratura sui porti, si è affermata a livello internazionale, sulla base di molte evidenze, la prospettiva che interpreta socio-economicamente i porti come una comunità di distretto (“cluster”), sottesa da una rete di soggetti facenti capo ad una più ampia “comunità portuale”.

Nell'ambito dei distretti portuali, tutte le imprese – comprese quelle della produzione “industriale” - possono svolgere ruoli importanti nel costruire i percorsi di azione collettiva, determinando i risultati finali della “rete”.

La prospettiva del “porto-cluster” è fondamentale per indirizzare in modo innovativo le strategie dei soggetti che amministrano i porti.

Essa mette in risalto la necessità che le autorità portuali, dalla loro posizione nodale e istituzionale di soggetto “facilitatore”, si focalizzino innanzitutto sugli aspetti della “governance complessa” che caratterizza tipicamente un sistema distrettuale. La “governance” di un distretto portuale è “l'insieme dei meccanismi di coordinamento utilizzati nel distretto e le relazioni fra tali meccanismi”.<sup>53</sup>

La qualità della “governance” dipende naturalmente dal livello e dalla portata del coordinamento, ed è fondamentale che i benefici del coordinamento siano resi evidenti e che siano distribuiti in modo equo.

Le variabili che nella “governance” intersoggettiva dei porti sono individuate come precondizioni di una superiore qualità del coordinamento del distretto portuale, si riconducono fondamentalmente a:

- un elevato grado di fiducia interna;
- relazioni dirette e non intermedie fra il coordinatore principale e gli altri soggetti;
- la presenza e il ruolo coordinante di aziende leader (al di là del fondamentale coordinamento da parte dell'autorità);
- la capacità di progettare e costruire meccanismi di “azione collettiva”.

<sup>53</sup> Vedi per esempio: De Langen, P. (2014), Governance in Seport cluster, in “Port Management”, a cura di Haralambides, H., Palgrave, pp.138-154.

### *L'importanza dell'azione collettiva*

Le azioni collettive, definite come una vera e propria innovazione nel sistema del distretto portuale,<sup>54</sup> sono attività il cui esito finale è vantaggioso per l'intero sistema, ma che richiedono la convinzione e l'impegno di tutti, senza comportamenti opportunistici o avversioni basate su calcoli realizzati esclusivamente nell'ottica individuale. I problemi frequenti delle azioni collettive sono tipicamente quelli della difficoltà di individuare il valore dei benefici finali che si genererebbero per i singoli soggetti a fronte dei costi da sostenere.

Nei contesti della portualità, attivare e superare gli elementi che tendono a comprimere le "azioni collettive" è una delle principali sfide. L'aumento della qualità del coordinamento e la definizione di "modelli stabili di coordinamento" basati sull'accordo, possono però far superare con molta più facilità i problemi legati alle "azioni collettive".

In questo senso, è essenziale la formazione di una "comunità portuale" intesa come substrato sociale e culturale, aperto all'innovazione e alla "progettazione comune", capace di sostenere e partecipare all'azione dei soggetti giuridico-economici visti come semplici agenti economici del distretto.

In generale, le organizzazioni pubbliche, le associazioni, i corpi intermedi (sia del mondo del lavoro che datoriali) e più in generale le varie organizzazioni del lavoro, e le diverse forme di partnership pubblico-privata, sono elementi che giocano ruoli importanti nel determinare il modo con il quale si realizzano gli accordi del coordinamento per l'intrapresa di azioni collettive nell'ambito delle comunità portuali.

Vanno tuttavia riconosciuti i limiti di portata dell'azione autonoma dell'Autorità, che non può agire direttamente negli aspetti che riguardano maggiormente tipici campi di azione "delle imprese", che sono tuttavia essenziali sul piano dell'azione collettiva.

Le difficoltà di sviluppare azioni collettive riguardano tipicamente alcune questioni chiave dei mondi portuali e in particolare:

- come sviluppare l'innovazione e le ricadute di conoscenza all'interno della rete;
- come sviluppare formazione e training e le relative infrastrutture, a vantaggio dei lavoratori e delle imprese;
- come sviluppare l'internazionalizzazione a livello di rete, evitando fenomeni di "chiusura" (lock-in) distrettuale;
- come sviluppare marketing e promozione;
- come sviluppare l'accesso al retroterra e la gestione dei nodi interni.

È evidente che quanto più sono elevate la coesione e capacità di costruire percorsi comuni in tali campi, tanto maggiori possono essere le "esternalità positive".

Ed è altrettanto evidente il ruolo che l'autorità portuale può svolgere come "aggregatore" di una comunità portuale nella quale sia diffuso un elevato livello di fiducia relazionale ("trust") e, quindi una maggiore propensione a individuare e supportare i percorsi di azione collettiva.

In questa prospettiva, assumere in modo chiaro e pro-attivo la funzione di *manager di una comunità portuale* ("port community manager"), dialogando pertanto in modo diretto e non intermediato con tutti i soggetti, contribuendo ad accrescere la percezione della reciproca "interdipendenza" presso i membri della comunità assieme al livello di "fiducia" interna, è una decisione che pone le basi per conseguimento ulteriori

---

<sup>54</sup> De Langen, cit., p.144.

conseguimenti sul piano del coordinamento delle progettualità e della possibilità di sviluppare le azioni collettive “innovative” nel distretto portuale.

Formalizzare nell’ambito di una categoria denominata “progetti di comunità portuale”, le azioni collettive ritenute più rilevanti nell’ambito della comunità portuale, potrebbe verosimilmente contribuire a sospingere la rete dei soggetti verso l’obiettivo comune, sostenendo un più intenso coinvolgimento. La gestione dei progetti dovrebbe essere basata su obiettivi chiari e su di un reale sostegno “facilitatore” da parte del sistema di coordinamento.

## L’“organismo di partenariato della risorsa mare”

La funzione di coordinamento attribuita alle Autorità portuali, superando una concezione puramente amministrativa e sanzionatoria dell’autorità, è già implicita nella legge 84/94, nei passi dove si fa riferimento ai concetti di “coordinamento”, “programmazione” e “promozione” (Art. 6 Legge n. 84/94).

A supporto del modello del porto come “rete coordinata” si è del resto mossa anche la riforma del 2016 della L. n. 84/94, creando i presupposti per un modello di coinvolgimento e partecipazione dei soggetti del cluster portuale più efficace e funzionale rispetto all’originaria formulazione, per quanto sempre nei limiti delle modalità formali tipiche delle strumentazioni normative.

All’organo del “Comitato Portuale”, concepito nella versione della riforma promulgata nel 1994 come strumento per equilibrare fra loro partecipazione e potere decisionale formale, si sono infatti sostituiti due organi separati (per quanto interagenti): il “Comitato di Gestione” e l’“Organismo di Partenariato della Risorsa Mare”.

Il Comitato di Gestione (costituito per AdSP MAO con Decreto del Presidente dell’Autorità di Sistema il 17 marzo 2017), si configura da un lato come lo spazio formale di decisione nel quale intervengono le rappresentanze legittime delle comunità territoriali.

Dall’altro lato, i soggetti dell’“Organismo di partenariato della risorsa mare”, maggiormente collegati all’azione economica del porto, assumono un ruolo libero e propositivo, in un tavolo finalizzato alla progettazione partecipativa e alla discussione di percorsi condivisi in un’ottica di “coordinamento”.

Il 6 giugno 2017, AdSP MAO ha emanato il decreto con il quale si istituisce, ai sensi del D.lgs. 4/08/2016, l’“Organismo di partenariato della risorsa mare”. L’“Organismo di partenariato” rappresenta, per AdSP MAO, il nucleo fondamentale attraverso cui impostare la strategia di rinforzo e di coordinamento del sistema della “comunità portuale”.

Nell’ambito dell’“Organismo di partenariato” potrebbe generarsi (ed essere formalizzato) proprio lo sviluppo delle azioni collettive, anche sotto forma di “progetti di comunità di sistema portuale” benché i soggetti ufficialmente inclusi nel tavolo non esauriscano il novero soggettivi coloro che, nella sostanza, sono chiamati a partecipare alla strategia condivisa della comunità portuale.

La configurazione dell’“Organismo di Partenariato” è riportato nel seguito.

*Composizione del Organo di Partenariato della Risorsa Mare in AdSP MAO(2017)*

Dott. Zeno D'Agostino		Presidente AdSP
C.V.(CP) Luca Sancilio		Comandante Porto di Trieste
<b>COMPONENTE EFFETTIVO</b>	<b>COMPONENTE SUPPLENTE</b>	<b>CATEGORIA</b>
Dott. Franco Napp	Dott. Stefano Beduschi	Rappresentante armatori CONFITARMA
Dott.ssa Michela Cattaruzza	Dott. Massimo Voltini	Rappresentante degli industriali CONFINDUSTRIA
Cap. Fabrizio Zerbini	Sig. Marino Marini	Rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 ANTEP
Dott. Stefano Visintin	Dott.ssa Raffaella Terpin	Rappresentante degli Spedizionieri FEDESPEDI
Dott. Stefano Frisoni	Dott.ssa Annamaria Ambrosino	Rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto AGENS
Dott. Harald Schmittner	Dott. Giuseppe Rizzi	Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto FERCARGO
Dott. Alessandro De Pol	Dott. Marco Ciullini	Rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi FEDERAGENTI
Sig. Giulio Zilio		Rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale COMITATO CENTRALE PER L'ALBO NAZIONALE DELLE PERSONE FISICHE E GIURIDICHE CHE ESERCITANO L'AUTOTRASPORTO
Sig. Renato Kneipp Sig. Giulio Germani Sig. Michele Cipriani	Sig. Valentino Lorelli Sig.ra Rosalia Bigoni Sig. Marco Rebez	Rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto FILT-CIGL FIT-CISI
		UILTRASPORTI
Sig. Antonio Paoletti		Rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto CONFCOMMERCIO

## La “comunità portuale allargata”: l’apertura al territorio

Come già evidenziato, per AdSP MAO gli obiettivi e gli ambiti strategici del cambiamento sono impegnativi e di vasta portata (amministrazione portuale di un sistema multi-porto, gestione della logistica integrata fra piattaforme, sviluppo di nuove aree produttive e industriali in un quadro di “free zone”, politiche di internazionalizzazione, ecc.).

In questo specifico quadro, AdSP MAO ritiene che sia importante sviluppare la funzione di “community manager” su un raggio di azione più vasto rispetto a quello che comprende i soggetti tradizionalmente ricadenti nel “cluster portuale” in senso stretto.

Si tratta dunque di realizzare un modello di amministrazione *“attiva, esercitata attraverso un forte raccordo con il territorio, tenendo conto degli interessi che si esprimono all’interno del porto ma anche di ciò che ruota intorno ad esso”*, in una prospettiva di *“consenso e di coesione sociale”*<sup>55</sup> e quindi di riduzione delle tensioni.

L’Autorità che fa capo ai porti, anche se implicitamente, è chiamata ad essere un soggetto attivo nella rete territoriale, per la promozione dell’interesse generale, anche al di sopra, benché in armonia, degli interessi del “cluster” primario, come del resto già sottolineato nel Cap.3, commentando i risultati di una recente indagine dell’Organizzazione dei Porti Europei (ESPO) in tema di funzioni delle autorità portuali.

Gli obiettivi di interesse generale sono rappresentati, nel concreto, dallo sviluppo economico e occupazionale nei diversi ambiti spaziali di influenza del porto, dal contributo dato ai sistemi locali dell’innovazione, della formazione e della cultura, dalla sostenibilità sociale e ambientale, ma anche dalla capacità di comporre i conflitti di interesse e promuovere la coesione sociale e, alla fine, i valori profondi che contano per la personalità umana.

Alle autorità che gestiscono i porti è quindi richiesto di interpretare la sintesi fra “formalità” e “burocrazia” (garanzia di terzietà e trasparenza) con l’esigenza di assecondare le dinamiche positive del mercato e dell’economia, favorendo la crescita ma anche la redistribuzione del reddito e, più in generale, le premesse per il bene-essere del lavoratore come del cittadino.

## La creazione di valore e il rapporto con il sistema dell’innovazione

Il “rapporto di comunità portuale allargata” si fonda sulla necessità di condividere il valore secondo il quale “avere” un porto è fonte di un importante potenziale competitivo (fondato, innanzitutto, sull’accessibilità al commercio e ai collegati flussi di valore) il quale, tuttavia, deve essere realizzato concretamente, nell’interesse della comunità intera.

La realizzazione concreta del rapporto fra il “porto” e la “produzione” – includendo in questa anche le opportunità collegate al turismo, attraverso il supporto alle attività delle crociere, o della nautica, ma anche il riuso di aree affacciate sulla zona demaniale (vedi Cap. 7) - è, tipicamente, uno dei modi più evidenti (sebbene non l’unico) di valorizzare il potenziale del porto come “manager” di una rete di soggetti territoriali riuniti intorno ad un obiettivo comune.

Per AdSP MAO, il rafforzamento di una rete di relazioni mirato alla produzione del valore è fondamentale. Nel territorio in cui AdSP MAO esercita la propria influenza, dati gli obiettivi strategici alquanto ampi che AdSP MAO è chiamata a perseguire, vale il principio secondo il quale la forza reale di un porto si misura sempre di più con la sua capacità di creare “innovazione” sul piano della cultura d’impresa nei settori dei trasporti, delle tecnologie, della tutela ambientale, e della crescita delle risorse umane.

È evidente che per vincere tale sfida occorre inserirsi pienamente nella rete che forma il “sistema locale dell’innovazione”. Questo è il motivo per il quale realizzare un modello di “governance” basato sulla cooperazione istituzionale e la collaborazione con le forze dell’impresa e della cultura, assieme a quelle sociali

<sup>55</sup> Si veda ad esempio, in merito all’interpretazione della funzione di “community manager” da parte delle autorità portuali in Italia: Autorità Portuale del Levante, Piano Operativo Triennale, 2011-2013, Si restituiscono, nel presente testo, alcune intuizioni di interesse generale, ritenute di rilievo, tratte dal documento dell’Autorità Portuale del Levante.

e della comunità civile, è un pilastro irrinunciabile nella politica competitiva di un porto, alla pari delle infrastrutture e dell'efficienza dei servizi.

## L'interscambio con il territorio: coscienza dei valori e rapporto con le istituzioni e la cittadinanza.

L'importanza delle relazioni con il territorio richiede di aumentare la conoscenza sullo stato, la natura e gli effetti di tali relazioni, non sempre chiaramente percepibili.

A tal fine, AdSP MAO è propensa ad attivare un osservatorio intelligente, concepito in modo flessibile, leggero e privo di ogni irrigidimento, finalizzato a analizzare e mettere meglio in luce le relazioni fra porto e territorio, partendo dall'analisi e dal monitoraggio dei flussi di interazione, siano essi di natura economica (es. monitoraggio di indicatori chiave di "impatto economico portuale" e/o di "bilancio sociale") o meno (es. analisi delle reti relazionali fra soggetti). Sarà di particolare importanza attivare sistemi di monitoraggio dell'occupazione collegata alle attività correlate alla presenza del porto, nelle sue differenti articolazioni, anche per permettere un monitoraggio del sentiero di sviluppo occupazionale nell'area.

Anche una relazione ricca e lealmente collaborativa con le istituzioni locali, da svilupparsi all'interno e all'esterno dei meccanismi decisionali formali (quali il "Comitato di Gestione"), è da ritenersi un valore fondamentale, nella convinzione che i rappresentanti delle istituzioni possano, e debbano, essere coinvolti, senza preclusioni, nei processi di scelta orientati al bene comune che accomunano i destini dei porti e dei territori.

L'esempio già richiamato del costituendo Consorzio per lo Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana va ad esempio in tale direzione (vedi Cap.7).

Non ultimo, nel disegno dei rapporti con la comunità, è importante riconoscere il ruolo della popolazione abita abitante il territorio limitrofo al porto, verso la quale va stabilito un rapporto di conoscenza reciproca e di ascolto, se necessario anche in chiave di "accomodamento".

A Trieste, il porto gode già di eccezionale favore e simpatia nella percezione della popolazione, ma l'arricchimento ulteriore della relazione città porto è comunque un valore da sviluppare sul territorio dell'intero arco portuale gestito da AdSP MAO.

Le giornate "Open Day" inaugurate nel 2016 e proseguite nel 2017, con grande successo di visitatori e di coinvolgimento "on-line", vanno non solo replicate, ma sviluppate territorialmente affiancando anche ulteriori occasioni di coinvolgimento e interazione ad esempio con il mondo dell'educazione e della formazione e più in generale con le giovani generazioni.

## Principi per la regolazione nell'uso del demanio

Dalla interpretazione della missione ampia del porto, nel senso della creazione di valore collettivo, discendono alcune linee programmatiche che AdSP MAO adotta in tema di gestione del demanio e di regolazione delle attività private.

Per quel che concerne il tema del demanio, "la funzione pubblica del bene-porto e la sua vocazione al soddisfacimento di bisogni collettivi correlati all'esercizio di libertà fondamentali (quali, a mero titolo di

esempio, la libera circolazione delle persone e delle merci) costituiscono “le radici forti”, anche sotto il profilo del fondamento normativo, sulle quali si deve fondare ed alle quali deve essere imprescindibilmente ispirata qualsivoglia azione di *governance* e di regolazione.”<sup>56</sup>

Si tratta dunque di praticare quella che viene correttamente definita *amministrazione* (e non semplice gestione) del demanio, applicando i principi più elevati di ordine costituzionale che all’amministrazione si riferiscono, anche nella delicata selezione delle imprese autorizzate, così come nelle attività di coordinamento e controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione e nell’affidamento dei servizi di interesse generale da fornire a titolo oneroso all’utenza portuale.

La politica del rilascio delle concessioni e della loro modulazione (ad esempio attraverso la flessibilità dei canoni collegata ad obiettivi di incentivazione) non potrà che essere orientata a privilegiare e incentivare iniziative e comportamenti che garantiscano il perseguimento di obiettivi del sistema portuale intesi in senso ampio, consistenti in concreti benefici di carattere economico-sociale per l’ambito locale e regionale, o per ambiti spaziali più ampi, come avviene nel caso si decida di supportare modalità terrestri a minore impatto ambientale (ferrovia), come già evidenziato nel Cap.5.

La capacità e l’idoneità dei concessionari a produrre programmi di sviluppo che garantiscano crescita occupazionale, accessibilità delle aree e massima fruibilità delle opportunità, costituisce un requisito criterio fondamentale per le decisioni sulle concessioni, anche per AdSP MAO, come lo dovrebbe essere per qualunque contesto di regolazione portuale.

Nella realtà specifica di AdS PMAO, per il periodo di programmazione, la declinazione del suddetto principio generale assume specifico rilievo in relazione a due fattispecie, almeno per quel che riguarda il porto di Trieste:

- l’introduzione di flessibilità incentivanti sui canoni di concessione demaniale corrisposti dai terminalisti, in relazione all’ottenimento di obiettivi di trasferimento modale su ferrovia, atti a produrre vantaggi sociali sia sul piano dell’impatto ambientale, sia su quello dell’ottimizzazione del sistema circolatorio delle aree portuali e della viabilità di accesso;
- l’esercizio dei poteri di intervento (revoca, revoca parziale, decadenza), in presenza di condotte (ad iniziare dall’inazione nelle attività di investimento previste da contratto), che impedissero in misura sostanziale lo sviluppo di breve e lungo periodo delle opportunità che la risorsa demaniale (e il correlato pubblico uso del mare) potenzialmente può generare.

---

<sup>56</sup> Autorità Portuale del Levante, cit, 59-60.

## Le facilitazioni amministrative alla comunità degli utenti: lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) e il Sistema Informativo Demaniale (SID).

### Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA)

La funzione di servizio e di supporto richiesta alle AdSP a vantaggio dei soggetti della comunità portuale e, più in generale, dell'intera comunità territoriale si è materializzata, nella recente riforma, anche nel segno della semplificazione amministrativa.

Per la semplificazione dei procedimenti amministrativi, il decreto n. 169 del 2016 ha infatti previsto l'istituzione, all'interno delle AdSP, di due sportelli: lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali.

Nel caso specifico di AdSP MAO, lo Sportello Unico Amministrativo è una funzione destinata a fornire servizio a un novero molto ampio di potenziali portatori di interesse del territorio e in merito a pratiche potenzialmente di elevata complessità amministrativa, considerato l'impegno allargato richiesto ad AdSP MAO anche all'esterno dell'ambito portuale in senso stretto, ad esempio nella sua qualità di "gestore dei punti franchi" e di possibile promotrice di insediamenti produttivi.

In questa prospettiva, gli sviluppi informatici in corso all'interno di AdSP MAO (vedi Cap.8) sono il presupposto affinché la realizzazione dello Sportello Unico avvenga, progressivamente, nella direzione dell'efficienza e della più ampia de-materializzazione documentale.

### Il S.I.D. demanio marittimo.

Nella prospettiva della trasparenza e dell'omogeneità del controllo a livello nazionale, il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 ha previsto che per la gestione delle attività inerenti le funzioni del demanio marittimo, le Autorità di Sistema Portuale "si avvalgono esclusivamente del Sistema Informativo Demanio marittimo (S.I.D.)", istituito in ambito nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti come strumento unico di gestione amministrativa dei beni demaniali marittimi e di comunicazione all'anagrafe tributaria dei dati riguardanti le concessioni di aree demaniali marittime da parte delle Pubbliche Amministrazioni.

Il sistema S.I.D., l'adesione al quale avveniva in passato solo su base volontaria convenzionale, è regolato da circolari ministeriali e prevede sostanzialmente l'utilizzo, da parte dei concessionari, di modelli di domanda normalizzati per tutte le fattispecie interessate (es. rilascio di concessione demaniale marittima ex art. 36 Cod. Nav. o art. 18, L. 84/94 e s.m.i., rinnovo delle predette concessioni, variazioni nel contenuto della concessione ex art. 24 Reg. Cod. Nav. subingresso ex art. 46 Cod. Nav., etc.).

AdSP MAO ha già predisposto i modelli di domanda normalizzati compilabili unicamente tramite l'apposito applicativo (dematerializzazione completa) e, per alcune altre categorie di domanda, i modelli cartacei scaricabili dalla sezione "utenti" del S.I.D.

L'avvio dello strumento gestionale è stato accompagnato dalla pubblicazione delle linee guida di utilizzo ("Istruzioni per la registrazione e accesso al S.I.D. Demanio marittimo"). In prospettiva, presso AdSPMAO, è prevista la de-materializzazione completa di tutte le procedure relative agli "Art. 16", "Art. 17", e "Art. 68".

Ricalcando il modello tipico del PCS, l'obiettivo perseguito è quello di federare le informazioni, per evitare duplicazioni.

È prevista, inoltre, l'applicazione di accorgimenti basati sullo standard di password unificata "SPID" (Sistema Pubblico di Identità Digitale) da integrare con la firma digitale.



## 10. Trieste come “porto verde”: strategie, metodi procedure per la sostenibilità ambientale e la certificazione di qualità

### Il “Sistema di Gestione Qualità Ambiente” come sistema unico integrato

AdSP MAO è stata la prima AdSP a integrare, nel 2016, in un sistema unico, i due sistemi di gestione, rispettivamente conformi:

- alla Norma ISO 9001:2015, Sistema di Gestione Qualità, originato nella Direzione Tecnica, quale stazione appaltante, ed esteso fino a coprire l'intera Autorità;;
- e alla Norma ISO 14001 (2015), relativa al Sistema di Gestione Ambientale.

L'attenzione ai sistemi di Gestione Qualità da parte di AdSP MAO supera le richieste normative, configurandosi come elemento chiave di una “Politica per la Qualità e l'Ambiente” formalizzata dalla Direzione dell'Autorità.

### I principi “costituzionali” della gestione interna: la Direttiva 1/2016.

A valle della costituzione del sistema integrato (“Sistema di Gestione Qualità e Ambiente”), nel settembre 2016 è stata emanata una Direttiva interna (1/2016) che, oltre ad individuare formalmente il campo di applicazione del Sistema di Gestione Qualità e Ambiente (esteso nella sostanza all'intera gamma di funzioni chiave dell'Autorità Portuale), individua una serie di 11 principi chiave per l'azione dell'Autorità e 17 obiettivi del Sistema di Gestione Qualità e Ambiente.

La “Qualità” è considerata come punto di partenza per la ristrutturazione dell'azienda e in tal modo l'Autorità ha inteso concretizzare un aspetto chiave della strategia generale di innovazione, vale a dire la componente dell'innovazione “interna” a livello di “valori” e di “processi”, fattore quest'ultimo fondamentale anche per le amministrazioni pubbliche come già affermato nel Cap.3, in armonia con la concezione dello “stato innovatore”.

Nel “principio 4” della Direttiva 1/2016, viene esplicitamente evidenziato l'obiettivo della “progressiva e rapida modernizzazione dei processi”, perseguibile anche con la gestione organica delle attività e delle risorse. Anche il principio 5, che riconosce il ruolo centrale del personale e la necessità di un pieno coinvolgimento e valorizzazione di tutti i dipendenti, rispecchia chiaramente la priorità concessa agli obiettivi di innovazione di processo all'interno dell'ente stesso.

Principi e obiettivi sanciti sono in ogni caso di diversa natura e integrano campi più specificamente ambientali ad altri di natura diversificata. La titolazione degli 11 principi della Direttiva 1/2016, riportata nella tabella seguente, illustra in sintesi il profilo della politica in materia di “Qualità e Ambiente”.

*I i principi della Politica della Qualità e dell’Ambiente (Dir.1/2016, 20.09.2016). Fonte: Autorità Portuale di Trieste (2016)*

1.	Leadership
2.	Creazione di Valore
3.	Orientamento al cliente
4.	Approccio basato sui processi
5.	Coinvolgimento del personale
6.	Rispetto delle leggi e sorveglianza
7.	Sorveglianza sugli impatti ambientali
8.	Rapporti di reciproco beneficio con i fornitori
9.	Ottimizzazione degli investimenti e azzeramento degli sprechi
10.	Analisi del contesto, mappatura degli stakeholder e controllo dei rischi
11.	Gestione delle emergenze e preparazione dei relativi piani di gestione e di intervento

## Possibili direzioni di estensione del sistema di gestione della qualità

Benché nella programmazione non si sia ancora proceduto ad alcuna formalizzazione, sono in valutazione ulteriori possibili passi nel processo di miglioramento gestionale nel senso dell’integrazione, sia sul piano territoriale che delle attività.

In prospettiva, sono di particolare interesse le ipotesi di integrazione di enti collegati, e in particolare del: “Porto di Monfalcone” e del Consorzio di Sviluppo Economico dell’Area Giuliana (CSELAG).

E’ inoltre in via di valutazione l’ipotesi di estensione del sistema in modo da ricomprendervi altri ulteriori standard, a partire dal “Sistema di gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro” (OHSAS 18001) e dal “Sistema di gestione dell’energia” (ISO 50001).

Per quel che concerne le società controllate (PTS, Adriafer), esse hanno sviluppato in modo autonomo i propri sistemi di gestione della qualità, ma anche in questo caso, possibili percorsi di integrazione con i sistemi di gestione di AdSP MAO sono oggetto di valutazione. Il sistema di gestione integrato definisce comunque anche gli strumenti con cui AdSP MAO tiene sotto controllo i servizi di interesse generale affidati in gestione a PTS.

In relazione al più ampio ambito che comprende tutte le imprese portuali, va ricordato che nel Decreto n.1493/2016 dell’Autorità Portuale, avente per oggetto il Regolamento per l’esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel porto di Trieste, vi è un provvedimento che incentiva le imprese che operano servizi portuali ad introdurre sistemi di gestione ambientale, qualità e sicurezza<sup>57</sup> e che si configura come complementare al più generale dovere, in capo alle imprese portuali, di formulare adeguate politiche per la gestione degli aspetti ambientali.

In tema di gestione ambientale, va infine ricordato che nella fase attuale è in fase di affidamento il Piano Energetico e Ambientale, previsto dalla L.84/94.

<sup>57</sup>A far data dal 1° gennaio 2017, sul canone annuo viene riconosciuta una riduzione percentuale, a titolo di premialità, qualora ricorrano le seguenti condizioni: a) certificazione di qualità ISO 9001: riduzione percentuale del 10%; b) certificazione di sicurezza OSHAS 18001 ovvero certificazione ambientale ISO 14001 oppure EMAS: riduzione percentuale del 20%. E’ inoltre prevista una premialità in caso di assenza di eventi infortunistici (Art. 8 Decreto n.1493/2016).

## Lo sviluppo ambientale “operativo” nella prospettiva dello sviluppo del piano regolatore

### Il piano di monitoraggio ambientale per il Piano Regolatore Portuale

I piani di sviluppo infrastrutturale dei porti richiedono ormai un livello elevatissimo di integrazione con gli elementi riconducibili al fattore ambientale. Tale integrazione va impostata su una base continuativa di dati, correlata all'intero ciclo di sviluppo, vale a dire prima, durante, e dopo la realizzazione degli interventi.

Nell'ambito della redazione del Piano Regolatore del Porto di Trieste (PRP), approvato dalla Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia con Delibera n. 524 del 1 aprile 2016, all'interno dello Studio Ambientale Integrato, è stato redatto il Piano di Monitoraggio Integrato VIA-VAS (PMI), che ottempera alle linee guida per la redazione del piano di monitoraggio ambientale sia del procedimento di VIA, sia di quello di VAS.

Il monitoraggio del contesto prevede, in particolare, lo svolgimento di attività di rilievo “in situ” per le varie componenti ambientali oggetto del PMI, definite come segue:

- atmosfera;
- ambiente idrico- acque sotterranee;
- ambiente idrico – acque marine costiere e biocenosi marine;
- ambiente terrestre – vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- rumore;
- paesaggio;
- energia;
- rifiuti.

Gli indicatori prescritti per il monitoraggio sono correlati agli impatti ambientali significativi individuati nello Studio Ambientale Integrato (SAI), integrati e ridefiniti nei loro livelli di ammissibilità secondo le prescrizioni degli enti competenti.

Nella prospettiva di realizzazione degli interventi di piano, il sistema di monitoraggio si prefigge di:

- verificare la conformità alle previsioni di impatto in relazione ai limiti di ammissibilità;
- valutare l'evoluzione della situazione ambientale, correlando gli stati *ante-operam*, in corso d'opera e *post-operam*;
- individuare gli impatti negativi non previsti e l'adozione delle opportune misure correttive;
- assicurare il controllo e l'accertamento dell'esatto adempimento delle prescrizioni espresse nel provvedimento di compatibilità ambientale
- definire i meccanismi di ri-orientamento del Piano in caso di effetti negativi imprevisti, la restituzione dei dati, la partecipazione del pubblico e degli Enti competenti,

Il monitoraggio sarà articolato nelle seguenti fasi temporali:

- monitoraggio *ante-operam*, iniziarsi attivato sin dall'approvazione del Piano e operante prima dell'avvio della realizzazione delle opere di Piano, per verificare lo stato di fatto;
- monitoraggio in corso d'opera relativo sia ad uno scenario di breve periodo (2020) che di lungo periodo;

- monitoraggio *post-operam*, per verificare eventuali scostamenti fra gli impatti effettivi rispetto alle previsioni di impatto dichiarate in fase progettuale, lungo un arco temporale da definirsi dalla conclusione dei lavori di realizzazione dell'ultima opera di Piano. Il fine è quello di controllare i livelli di ammissibilità, di confrontare i valori degli indicatori misurati in fase *post-operam* con quelli rilevati nella fase *ante-operam* e di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e compensazione adottate.

Attualmente è in via di redazione il piano di monitoraggio definitivo, concordato con ARPA Friuli Venezia Giulia, finalizzato a definire l'intero sistema di monitoraggio, per la successiva messa in gara.

## Le bonifiche ambientali come preconditione delle strategie di sviluppo

Nella prospettiva di tutela dell'ambiente ma anche della razionalizzazione dei costi, è sempre più evidente che uno sviluppo portuale sostenibile impone, come principio base, quello della minimizzazione efficiente delle nuove opere a mare, con l'ottimizzazione delle risorse territoriali esistenti.

In questo senso, le bonifiche di aree inquinate incluse nel SIN di Trieste, rappresentano un elemento essenziale della strategia "espansiva" a basso impatto perseguita da AdSP MAO, ancor di più in una prospettiva di integrazione fra funzioni logistico-portuali e funzioni produttive da insediarsi nel territorio prossimo al porto.

Benché AdSP MAO, proprio in vista dell'ampliamento delle funzioni territoriali (ad esempio nell'ambito del costituendo consorzio CSELAG – vedi Cap. 7) manifesti un forte interesse affinché tutte le aree ricadenti nel SIN siano rese funzionali ad attività produttive, attraverso le bonifiche, la politica delle bonifiche di AdSP MAOva divisa fra due ambiti che riguardano:

- le bonifiche relativi ad ambiti di diretta competenza demaniale di AdSP MAO, sia terrestri che marittimi;
- le bonifiche di ambiti esterni all'area, ma di precipuo interesse di AdSP MAO nella prospettiva di sviluppo di attività collegate alla missione di AdSP MAO.

In ogni caso, come premessa ad interventi di bonifica, è necessario disporre di informazioni e conoscenze sullo stato delle aree (caratterizzazione): è su questa direttrice che AdS MAO si è concretamente attivata fino a tale momento.

### *I siti di diretta competenza*

Per quel che concerne le aree di diretta competenza ricadenti nel SIN di Trieste, e iniziando dall'"Area Ex-Esso", nel 2016 è stato proposto al Ministero competente un piano di coordinamento delle attività di indagine e sondaggio in tale area.

La procedura è tuttora in corso, e alla fine di tale fase conoscitiva sarà disponibile un piano dei costi per la riqualificazione dell'area, essenziale per procedere ad eventuali decisioni sul riutilizzo del sito.

L'area Ex-Esso ricade peraltro nell'ambito spaziale di un recente ipotesi progettuale, avviato sotto il nome di "Global Project", che riunisce diversi interventi volti ad aumentare il potenziale infrastrutturale, trasportistico e logistico dell'intera area (vedi Cap.13).

A riguardo del cosiddetto "Terrapieno di Via Errera", formatosi con un'attività di discarica dal Comune di Trieste, che ne è tuttora concessionario, è stata avviata da parte di AdSP MAO, in modo autonomo, una

attività di caratterizzazione dalla quale è emersa la necessità di bonifica e di messa in sicurezza, attività la cui competenza formale non è tuttavia a carico di AdSP MAO, in relazione alla configurazione del rapporto concessorio.

Per quel che concerne, infine, l'area "Ex-Aquila", il soggetto subentrato nel settembre del 2014 nel controllo dell'area in virtù di un contratto di concessione, accollandosi i costi di riqualificazione, non ha attuato alcun intervento, creando le premesse per diverse soluzioni di bonifica, ipotesi rinforzata da una recente sentenza della magistratura amministrativa (luglio 2017) che ha sancito la nullità della concessione (vedi Cap.13).

Infine, in riferimento alle aree marine comprese nel SIN, AdSP MAO ha predisposto un progetto di caratterizzazione delle aree del canale navigabile, ai fini di procedere a dragaggi.

Il documento è stato recentemente inviato al competente ministero.

### *Il supporto alle attività di caratterizzazione/ri-perimetrazione dei SIN*

Oltre alle attività finalizzate alla bonifica di aree di diretta competenza, nella prospettiva di raggiungere obiettivi di utilizzo di più ampie porzioni del SIN, AdSP MAO si è attivata, anche in relazione ad aree non di diretta competenza, per supportare le procedure di ri-perimetrazione e di completamento della ricaratterizzazione:

- del "SIN a mare";
- del "SIN a terra" (Porto Industriale).

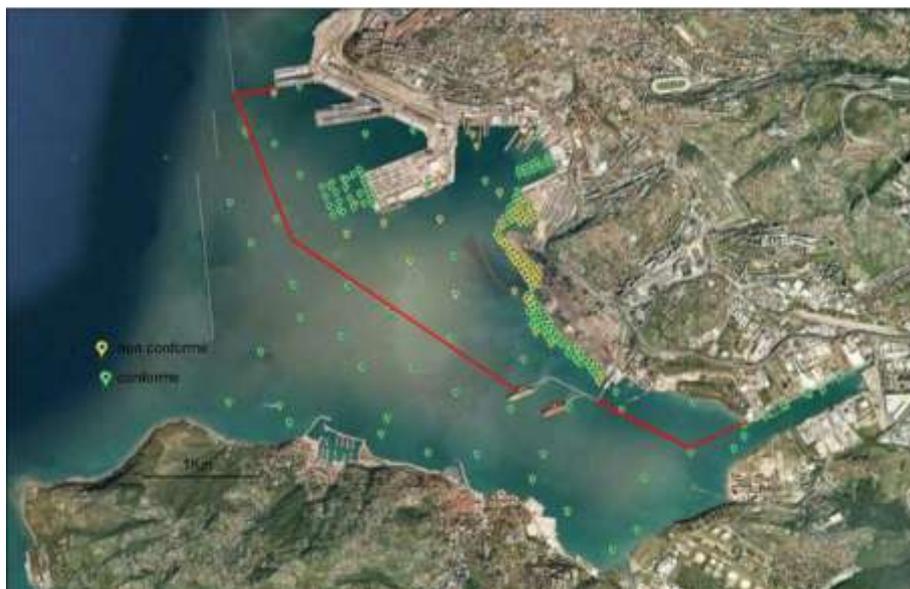
Per quel che concerne il "SIN a mare", AdSP MAO è parte del tavolo tecnico che coinvolge, fra gli altri, il Ministero dell'Ambiente e la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Nel piano di caratterizzazione a mare, si stanno definendo, secondo le norme, i valori sito-specifici di riferimento per il SIN di Trieste, fatto che potrebbe condurre alla sottrazione di alcune aree "conformi" (es. Canale industriale, Muggia e Centro Golfo) dal perimetro del SIN a mare, secondo quanto illustrato dalla figura seguente.

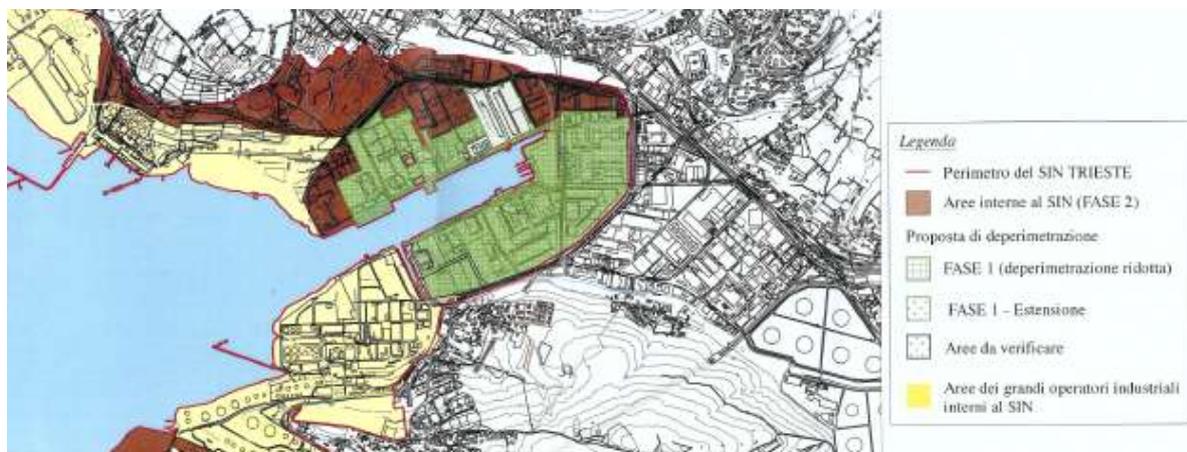
Alla procedura di "ri-perimetrazione" a mare si ricollega anche l'analoga attività rivolta alla ripermetrazione "a terra", attività richiesta dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e caldeggiata da AdSP MAO attraverso una manifestazione di interesse formale per la ripermetrazione. La ripermetrazione avrebbe come possibile conseguenza il passaggio del "SIN" a una gestione regionale, con la ridefinizione in "Sito di Interesse Regionale" (SIR).

Le aree interessate dalla possibile ripermetrazione sono individuate (in verde) nella ulteriore figura, tratta dallo studio tecnico realizzato da Area Science Park Trieste: si tratta, come appare evidente, di aree collocate nel cuore dell'area industriale triestina, non lontane dalla banchine, e perciò di elevatissimo interesse per lo svolgimento di attività industriale e logistica.

Proposta di ripermimetrazione del "SIN a mare" dopo la caratterizzazione sito-specifica in corso. Fonte: ASP MAO



L'area del SIN nella zona del Canale Navigabile e possibile ambito di ripermimetrazione. Fonte: Area Science Park



### Altri servizi con finalità ambientali in previsione

Per concludere la rassegna delle operazioni in previsione collegate alla gestione ambientale, si menzionano:

- la continuazione del programma di monitoraggio biennale dell'amianto, con la programmazione, per il 2018, della mappatura delle strutture e degli edifici contenenti amianto per la valutazione dello stato di degrado. Attualmente è in corso la gara per la rimozione dell'amianto delle tettoie dello Scalo Legnami;
- la previsione di affidamento del servizio di raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi e dei residui del carico, con l'indicazione di un concessionario per il servizio, ai sensi del D.Lgs. 182/2003. Attualmente il servizio è gestito direttamente da privati.

## 11. La politica di crescita delle risorse umane: l'innovazione nei processi di regolazione del lavoro, sicurezza e formazione.

### Il lavoro nella prospettiva di un'economia portuale "sociale e di mercato"

Il settore pubblico, ad iniziare dal mondo portuale, può essere al centro di percorsi di trasformazione che assumano fra le priorità le esigenze concrete della vita delle persone (i lavoratori, innanzitutto, e le loro famiglie), cercando soluzioni innovative ispirate al concetto di "economia sociale di mercato"<sup>58</sup>.

AdSP MAO, partendo dal riconoscimento di tendenze strutturali nel sistema dei porti, punta a realizzare un modello sostenibile, evitando di concedere eccessivo peso ai progetti infrastrutturali, soprattutto se sproporzionati alle esigenze prevedibili dei periodi prossimi, e sviluppando adeguatamente il valore delle risorse umane.

Questa scelta si pone l'obiettivo di sostenere anche l'efficienza: la concezione di un'economia portuale che riunisca la componente "sociale" con quella di "mercato", favorendo la garanzia di buone condizioni di lavoro, permette infatti, il rilancio e il rafforzamento del dialogo con le parti sociali, riducendo in tal modo le premesse per scioperi e conflitti.

Lo stato di salute di uno scalo portuale non può essere dunque interpretato come mera prestazione quantitativa di "traffico", ma va piuttosto giudicato anche in relazione alle finalità sociali e occupazionali, che costituiscono, a medio e lungo termine, vere garanzie di successo anche sul versante del "mercato".

L'attenzione ai temi dell'economia sociale sottintende attenzione verso gli aspetti qualitativi, chiamando in causa fattori quali la prevenzione e la sicurezza del lavoro portuale, la formazione, il dialogo sociale, l'innalzamento del livello d'igiene e delle condizioni di lavoro, considerati, assieme ad altri, come punti di riferimento essenziali non solo per elevare il beneficio individuale e sociale, ma anche per aumentare la competitività e la produttività di un porto.

Che il tema del lavoro portuale e dei suoi modelli di gestione e tutela sia una partita fondamentale per il futuro dei porti, a livello di intera Unione Europea, è del resto evidente se si considera che entro il 2030 nell'UE, come specificato in un documento del 2013 sul futuro dei porti europei, sono previsti tra i 110.000 e i 165.000 nuovi posti di lavoro nel settore marittimo portuale<sup>59</sup>.

Ed in questo percorso, parallelamente alla crescita qualitativa, si delinea sempre più una sfida qualitativa, che vedrà prevalere, alla lunga, i porti più capaci di adeguarsi ai cambiamenti, offrendo, tramite il fattore "lavoro", servizi di alto livello. "Senza una forza lavoro adeguatamente formata e qualificata, i porti non

<sup>58</sup> Cfr. Felice, F. (2008), *Economia Sociale di Mercato*, Rubbettino.

<sup>59</sup> Fonte: Commissione Europea (2013), *I porti marittimi europei nel 2030: le sfide che ci attendono*, MEMO, p.5.

possono funzionare” si afferma nello stesso documento strategico dell’Unione Europea: organizzazione, efficienza e gestione equilibrata del lavoro giocheranno quindi un ruolo sempre più importante, anche nei porti di AdSPMAO, come fattore competitivo essenziale.

## Il ricambio generazionale, la stabilizzazione del lavoro e lo sviluppo delle risorse umane interni ad AdSP MAO

### *La recente ripresa delle assunzioni*

Le nuove prerogative richieste ad AdSP MAO per lo sviluppo delle opportunità del sistema portuale, a partire da quelle legate al Punto Franco, richiedono, a livello di Direzione Tecnica dell’AdSP MAO notevoli risorse umane.

Dal 2016 ad oggi, l’Autorità ha accelerato i processi attraverso i quali stabilizzare il più possibile l’occupazione, affiancando a questi l’assunzione di nuovo personale.

Nell’ambito della segreteria tecnica e operativa dell’Autorità, dopo il minimo raggiunto nel 2016 rispetto alla “dotazione organica”, in concomitanza con diverse uscite dal servizio, nel corso del 2017 si è già materializzato concretamente il processo di ri-consolidamento delle risorse umane, attraverso:

- 16 nuove posizioni a tempo indeterminato;
- 4 assunzioni con passaggio da società controllate e accordo sindacale;
- 5 assunzioni a tempo determinato,

che portano a 25 il numero dei recenti reclutamenti nell’ambito di AdSP MAO.

### *Il ridisegno della pianta organica e gli obiettivi strategici: l’AdSP MAO (e le controllate)*

In relazione alla disposizione governative che prevede, fra gli obiettivi delle ADSP, entro il 2017, la ricognizione delle risorse interne e la ridefinizione della pianta organica, anche AdSP MAO è chiamata a ridefinire la struttura del personale.

Nel triennio 2017-2019, l’adeguamento della pianta organica agli obiettivi strategici di AdSP MAO (e indirettamente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) dovrà in primo luogo venire incontro alle necessità di personale per le seguenti attività:

- sviluppo della Direzione Ferroviaria (cfr. Cap.5)
- gestione del piano energetico e ambientale;
- sviluppo e gestione delle attività di “fund raising” e “blending finanziario” collegate agli investimenti;
- innovazione tecnologica nei servizi;
- sviluppo delle attività ispettive di monitoraggio e controllo territorio;
- rafforzamento degli ambiti di tradizionale competenza (demanio);
- sviluppo dell’“Unità Progetti Speciali” (sviluppo Punti Franchi, Ricerca e Sviluppo, Consorzio industriale, ecc.).

Si sottolinea, in relazione ai ruoli dell'“Unità Progetti Speciali”, ma anche, più in generale, nell'ambito della struttura complessiva di AdSPMAO, la particolare attenzione da dedicarsi, in sede di pianta organica, alla necessità di adempiere alle rafforzate competenze in materia di amministrazione, gestione e promozione del regime di porto franco assegnate del DL n.368 del 14.07.

Al ridisegno della pianta organica si affiancherà la definizione di un organigramma per favorire l'implementazione del modello organizzativo.

Anche nelle controllate società controllate, lo sviluppo quantitativo e qualitativo atteso delle attività richiede rinforzi dell'organico, anche questi già in corso: le assunzioni nell'ultimo biennio hanno interessato:

- Porto di Trieste Servizi (PTS), con un incremento di 25 dipendenti (da 15 a 44 dipendenti nel biennio) e previsioni per una possibile nuova pianta organica prevedibilmente intorno alle 70 unità.
- Adriafer, con un incremento di 40 nuove risorse.

## Il nuovo modello per il lavoro temporaneo: l'“Agenzia del Lavoro Portuale del Porto di Trieste”

In armonia con il disegno strategico di valorizzazione del lavoro, e più in generale di applicazione di nuovi modelli di produzione dei servizi portuali, nel novembre del 2016, dopo un percorso avviato nell'ottobre del 2015, l'Autorità ha costituito una Agenzia del Lavoro Portuale (“Agenzia del Lavoro Portuale di Trieste s.r.l.” - ALPT), in attuazione del disposto dell'art. 17 della Legge Portuale Nazionale (L. 84/94) che prevede al Comma 5, fra le diverse possibilità, l'opportunità di costituire agenzie promosse dalle Autorità Portuali per la fornitura di lavoro temporaneo.

Il modello dell'agenzia è alquanto innovativo nel contesto italiano, essendo stato, quello di Trieste, il secondo caso dopo quello di Livorno, divenuto divenendo oggetto di replica anche da parte di altre autorità, sebbene in situazioni molto differenti.

L'agenzia è stata promossa da AdSP MAO con la partecipazione di ben sedici imprese operanti nello scalo giuliano. Attualmente l'agenzia impiega 134 lavoratori come “pool di manodopera” temporanea ed è controllata al 51% dall'Autorità Portuale di Trieste, per un periodo sperimentale di 12 mesi, a seguito di specifica autorizzazione concessa dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La decisione di assumere attraverso l'Agenzia del Lavoro Portuale, il controllo pubblico sulle prestazioni di lavoro previste dall'Articolo 17 della L. 84/94, si spiega, fra le altre cose, con il fatto che la fornitura di lavoro temporaneo presenta aspetti propri che la connotano come attività “socialmente sensibile”, anche per le particolari caratteristiche soggettive che spesso caratterizzano, sul piano sociale, i lavoratori temporanei.

L'erogazione di lavoro temporaneo è inoltre particolarmente rilevante anche sul piano operativo ed economico, soprattutto in una fase, come quella presente, nelle quali la dimensione crescente del naviglio (soprattutto nel settore container) tende a generare, anche nel contesto di AdSP MAO, picchi di domanda di lavoro molto elevati e comunque tali da non essere soddisfabili, per motivi economici, dal personale strutturato delle imprese portuali.

In assenza di uno strumento quale l'agenzia, l'impatto organizzativo imposto dal nuovo assetto del traffico marittimo creerebbe verosimilmente situazioni di maggiore difficoltà e tensione. L'accentramento del lavoro

temporaneo pone, infatti, non solo le premesse per una azione sindacale più forte, permettendo una migliore capacità di affrontare eventuali criticità, ma favorisce, nell'ambito della partnership pubblico-privata, il dispiegarsi di meccanismi relazionali più propensi alla condivisione degli obiettivi e dei risultati, anche grazie alla funzione nodale di garanzia pubblica svolto dall'Autorità nella veste di controllore dell'agenzia.

Il varo dell'Agenzia del Lavoro è intervenuto in una situazione che veniva giudicata, dal lato delle rappresentanze, come ormai non più governata e nell'ambito della quale si era verificata una moltiplicazione eccessiva delle situazioni contemperate dall'“Articolo 16”, travalicando spesso i confini della mera fornitura di lavoro.

Per unanime parere degli operatori portuali e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori, l'Agenzia rappresenta un importante fattore di stabilità nel delicato segmento della fornitura di lavoro portuale temporaneo, con un evidente beneficio economico anche per le stesse entrate correnti di AdSP MAO che sono direttamente connesse ai volumi di traffico.

La situazione di controllo (il 51% del capitale sociale è detenuto da AdSPMAO) ha comunque, come detto, un valore sperimentale e dovrà essere verificata nel suo sviluppo, con la vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'attesa che una futura, auspicabile riforma legislativa di questa specifica materia riconosca più decisamente l'elevato contributo di efficienza economica e sociale che le agenzie del lavoro portuale potrebbero garantire, qualora realizzate e mantenute sotto il controllo pubblico delle Autorità di Sistema Portuale.

Nel corso dell'istruttoria di consultazione sul Piano Operativo Triennale di AdSPMAO, le Categorie Economiche e Sociali hanno peraltro espresso con chiarezza l'opinione che l'AdSP MAO debba mantenere la partecipazione al 51% nell'“Agenzia del Lavoro Portuale di Trieste”, anche dopo la scadenza del periodo sperimentale

## Il supporto alla formazione

### La formazione per la “polivalenza” nella missione dell'“Agenzia del Lavoro”.

La caratteristica principale dell'attività dell'Agenzia del Lavoro Portuale è quella di rispondere dare risposta alla variabilità della richiesta di lavoro, sia in termini quantitativi che qualitativi, contemperando in tal modo, in un'ottica di armonizzazione dell'interesse pubblico e privato, le esigenze imprenditoriali e quelle economiche e sociali dei lavoratori da avviare.

Chiave di volta di questa attività è la polivalenza del personale del “pool di manodopera” in capo all'Agenzia; polivalenza acquisibile esclusivamente attraverso una attività formativa strutturata e continua, pienamente armonizzata con il “sistema della sicurezza” e il cui progressivo sviluppo è obiettivo primario di AdSP MAO.

L'attività di formazione sotto il controllo dell'Agenzia del Lavoro Portuale si armonizza peraltro pienamente con i contenuti del Protocollo di Intesa (ottobre 2015) sulla “pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale di Trieste”, sottoscritto dalle parti sociali, dall'Autorità Portuale, sotto l'egida della Prefettura (Ufficio Territoriale del Governo di Trieste).

## Il rafforzamento complessivo dei processi di formazione a livelli di comunità portuale e territoriale

Al di là dello specifico tema della formazione per i lavoratori dell’Agenzia del Lavoro Portuale, AdSP MAO ritiene centrale sostenere, più in generale, nel quadro delle politiche attive del lavoro, processi che, partendo da un adeguato riconoscimento dei fabbisogni, siano finalizzati ad elevare la qualità e la focalizzazione dei processi di formazione e di qualificazione/riqualificazione professionale, con specifica attenzione alle variegate categorie di soggetti e di esigenze presenti nell’ambito delle attività portuali e di quelle collegate, comprendendo fra queste anche le attività relative ai processi produttivi potenzialmente insediabili in zona franca.

Già attualmente sono in atto collaborazioni con attori istituzionali del contesto locale (ad esempio l’Accademia Nautica dell’Adriatico di Trieste) e sono auspiccate forme di collaborazione ancora più estese e coordinate con altri soggetti del contesto, ad iniziare dalla Regione Friuli Venezia Giulia, per individuare forme strutturate e integrate di iniziative formative per l’intero contesto portuale.

All’interno della strategia complessiva, anche in considerazione dell’avvenuta cessazione dell’Istituto di Cultura Marittimo Portuale, precedentemente facente capo all’Autorità Portuale, si vaglieranno ipotesi di supporto allo sviluppo di un “centro di formazione marittimo-portuale e logistica”, prendendo spunto dalla proposta, formulata già nel 2015 in modo condiviso da parte delle Associazioni degli Agenti Marittimi, degli Spedizionieri del Porto di Trieste e dei Terminalisti Portuali del Friuli Venezia Giulia, congiuntamente con Confcommercio.

## Il sistema della sicurezza a tutela dei lavoratori e della comunità

In aggiunta e a complemento delle attività e procedure strettamente richieste dalla legislazione vigente in materia di sicurezza, AdSP MAO è promotrice e partecipe di diverse iniziative che contribuiscono a definire il “sistema della sicurezza” attivo nel Porto di Trieste, a tutela dei lavoratori e più in generale della intera comunità portuale.

AdSP MAO opera, per quel che concerne la sicurezza, in un ambito evolutivo che recentemente ha visto realizzarsi alcuni importanti avanzamenti sul piano dei protocolli e delle ordinanze, fra i quali:

- il miglioramento del sistema di gestione della sicurezza della comunità portuale con la ridefinizione (2015) del precedente “Protocollo d’intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell’ambito portuale di Trieste”, promosso dalla Prefettura di Trieste;
- il Regolamento sulle operazioni e i servizi portuali (2016), che contiene elementi rilevanti sul piano della gestione di aspetti di sicurezza;
- il Protocollo di intesa (2016) fra Autorità Portuale, l’INAIL e l’Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste, con l’avvio del Programma di Prevenzione mirato sul porto di Trieste che vede strettamente coinvolti i terminalisti;
- l’Ordinanza (2016) sul deposito temporaneo e sulla manipolazione di merci pericolose.

Il Protocollo d’Intesa con INAIL, Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Trieste (ASUITS), per collaborare nel campo della sicurezza e prevenzione, è stato indirizzato in particolare alla realizzazione di un Piano Mirato di Prevenzione (PMP) con il coinvolgimento dei rappresentanti (Datori di lavoro, Dirigenti, Preposti, Lavoratori,

Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione, Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza aziendali, di sito, territoriali) delle imprese operanti nell'ambito portuale.

Le attività più rilevanti di sviluppo innovativo del sistema di sicurezza si stanno svolgendo nell'ambito del protocollo con ASUITS e INAIL in tema di Piano Mirato di Prevenzione. Nell'ambito di questo piano, AdSP MAO ha iniziato e sta attualmente conducendo un'azione di supporto alla politica di certificazione delle imprese in ambito portuale (secondo lo standard OHSAS 18001: Salute e Sicurezza sul Lavoro) e, più in generale, all'integrazione degli schemi di gestione della sicurezza. L'attività si svolge partendo dal coinvolgimento diretto delle imprese in un programma di analisi, informazione, e supporto.

In riferimento al tema delle merci pericolose, che ha implicazioni sia di sicurezza, sia di natura strettamente ambientale, il Porto di Trieste si è dotato – grazie a un forte rilancio impresso all'attività del comitato igiene e sicurezza (previsione del vigente D.Lgs. 272/99) quale gruppo di lavoro tecnico di cui sono componenti permanenti AdSP MAO, ASUITS, Autorità Marittima – Capitaneria di Porto, VV.FF. i RLSS e i RSPPS del porto di Trieste e di volta in volta altre competenze su aspetti specifici (Chimico di Porto, ecc.) – di una nuova ordinanza sul deposito temporaneo e sulla manipolazione di merci pericolose che ha sistematizzato a livello locale la complessa materia delle normative internazionali e nazionali di riferimento (ADR, IMDG code, RID, ecc.) e semplificato gli adempimenti degli operatori del trasporto e della logistica, concedendo congrui tempi d'adeguamento agli operatori già autorizzati al deposito temporaneo di merci pericolose e offrendo contestualmente, un agile strumento a disposizione delle esigenze degli operatori. L'ordinanza è frutto di un lavoro che ha coinvolto associazioni imprenditoriali, organizzazioni sindacali e rappresentanti dei lavoratori.

### Attività in programma nel campo della sicurezza (2017-2019)

Partendo dal quadro sopra descritto, nel periodo 2017-2019, nel campo della sicurezza, oltre allo svolgimento delle regolari attività previste dalla legge, sono in previsione, da parte di AdSP MAO, attività specifiche quali:

- la definizione di un Disciplinare in materia di carichi di lavoro;
- la definizione di un Disciplinare in materia di gestione degli infortuni su iniziativa delle preposte Autorità Giudiziarie e in congiunzione con ASUITS e altre Autorità di P.G.;
- l'implementazione della recente ordinanza in materia di deposito temporaneo di merci pericolose (2016) e altri provvedimenti in materia di Gestione Merci Pericolose;
- La definizione di una Ordinanza sulla disciplina dell'uso di sostanze alcoliche in ambito portuale;
- valutazioni sulle opportunità di formazione aggiuntiva dei lavoratori rispetto alle esplicite previsioni discendenti dagli Accordi Stato – Regioni in materia di formazione dei lavoratori;
- un rinforzo del sistema ispettivo, anche in relazione a previsti incrementi nelle risorse umane, con miglioramento dell'efficienza ed efficacia nel controllo del territorio e nella vigilanza;
- un rinforzo delle procedure operative interne in materia di sicurezza e vigilanza, attraverso il percorso di certificazione di qualità avviato in AdSP MAO (ISO 9001 e 14001);
- il miglioramento del sistema di gestione della viabilità e circolazione interna al porto, in relazione agli obiettivi di sicurezza;
- la realizzazione di un investimento, completamente finanziato da fondi UE e Stato Italiano, per dotare AdSP MAO e Porto di Trieste Servizi Spa – società *in house* – di capacità nell'acquisire ed elaborare dati (ambientali, di *safety* e di *security*) catturati con

- la tecnologia drone (hardware, software, sensoristica e procedure operative), nell'alveo dell'approvato progetto SECNET - programma Italia – Slovenia;
- la partecipazione a svariati progetti di Ricerca e Sviluppo in cooperazione con altre strutture AdSP MAO e con soggetti terzi, al fine di dare piena attuazione alle linee strategico-operative meglio descritte in altre parti del presente Piano Operativo Triennale.

Infine, in relazione al tema della circolazione veicolare e della mobilità intra-portuale,, che ha importanti impatti anche sul piano della sicurezza, sono in previsione diversi interventi migliorativi, che andranno progressivamente integrati all'interno di un piano unitario di gestione della viabilità e della mobilità portuale.

Oltre alla facilitazione dei diversi sistemi di supporto alla mobilità interna al porto (bicycletta, parcheggi, percorsi pedonali, organizzazione di una "navetta bus" interna), vi è l'ipotesi di attivazione, tramite l'azienda PTS, di un servizio di spostamento delle unità stradali (camion) parcheggiate irregolarmente all'esterno degli stalli individuati per la sosta temporanea, prevedendo, per tali unità, un inoltro ferroviario forzoso (a titolo oneroso) con seguente riposizionamento presso i parcheggi dell'area di Ferneti (Interporto di Trieste).

Tale sistema mirato al miglioramento della situazione spesso caotica nell'uso delle superfici interne al porto, supplisce all'attuale mancanza, in capo ad AdSP MAO, di adeguati poteri sanzionatori per le violazioni di tale natura.



## 12. La politica per la qualità dei servizi

### La politica di “internalizzazione”: la società “Porto Trieste Servizi”

#### Il rilancio della società multi-servizi “Porto Trieste Servizi” come società “in-house”

Nella visione di AdSP MAO, il mantenimento del controllo sulle società produttrici di servizi strategici di interesse generale è, in linea di principio, premessa per una produzione più flessibile, efficiente e più adatta alle specifiche esigenze della comunità del sistema portuale, oltre che preconditione per creare le migliori condizioni per lo sviluppo di innovazione nell’ambito delle società stesse.

E’ con questo tipo di obiettivi che AdSP MAO ha deciso di detenere il pieno controllo della società “Porto Trieste Servizi” (PTS).

La società era stata costituita nel 2009, con più di 50 addetti, al fine di gestire i servizi di interesse generale di cui all’art. 1 lettera a), b), c), d), f), g) del DM 14 novembre 1994 in attuazione della legge 84/94. PTS aveva dunque, in origine, la missione di fornire servizi a titolo oneroso sia agli utenti portuali che, in particolare, all’Autorità Portuale, che aveva affidato a PTS compiti nei campi dell’informatica e della telematica, nonché di servizi di manutenzione.

In realtà, l’impresa nel corso del tempo aveva subito un progressivo depotenziamento, con una riduzione progressiva di organico, tanto da raggiungere, nel periodo 2013/2014, un minimo di dotazione (6 dipendenti). Nella sostanza, l’attività di gestione e manutenzione delle reti rimaneva così sostanzialmente affidata ad imprese esterne.

Anche a seguito dell’entrata in vigore della normativa in materia di partecipazioni pubbliche, era stata quindi avviata la procedura di cessione, con l’ottenimento di sette manifestazioni di interesse, considerato che per alcuni servizi PTS difettava della relativa abilitazione (l’esempio tipico è quello della fornitura di energia elettrica) con la necessità di rivolgersi al mercato.

Con l’insediamento dei nuovi vertici di AdSPMAO, si è tuttavia deciso di intervenire con una radicale modifica statutaria della “Porto Trieste Servizi S.p.A.”; intervento che ha consentito, dal 2015, all’Autorità Portuale di esternalizzare direttamente i servizi da fornire all’utenza portuale – ricorrendo allo strumento della concessione per i servizi a domanda individuale e dell’appalto per i servizi a domanda indivisa – e, parallelamente, alla stessa PTS di essere riconfigurata quale società “in house” per la fornitura di servizi di rete all’AdSP stessa.

Si è quindi modificato, in via radicale, l’orientamento precedentemente assunto sulla parziale cessione del capitale della società, con la finalità di mantenere in mano pubblica tutte le attività (manutenzioni ordinarie, servizi informatici utilizzati direttamente dall’A.P., servizio viabilità, gestione del patrimonio, ecc.) che risultano, anche sulla scorta dell’esperienza, meglio garantite con il sistema della fornitura “in-house”.

Anche per PTS è stata condotta l'indagine prevista ai sensi dell'art. 24, comma 1° d.lgs. 175/2016, che ha avuto esito positivo circa il mantenimento della partecipazione.

Dal 2015 è quindi ripresa la crescita della dotazione organica di PTS, con 15 "stabilizzazioni" intervenute a fine 2015 e con ulteriore assunzione di personale. A luglio 2017 la dotazione di personale ammontava a 44 addetti, fra addetti tecnici, amministrativi e operai.

In prospettiva, con il ridisegno della pianta organica di PTS, si valuta che l'organico potrebbe stabilizzarsi intorno alle 73/75 unità.

## Il ruolo funzionale di PTS

PTS opera con personale e mezzi propri e/o forniti dall'Autorità Portuale in un'ottica di sviluppo e innovazione, provvedendo alla fornitura di servizi svolti direttamente in favore dell'Autorità medesima (fatti salvi i limiti previsti dalla legge per la fornitura di servizi a terzi), in particolare nella gestione e manutenzione dei beni patrimoniali dell'Autorità Portuale (comprese le "reti essenziali") e agendo come "braccio strumentale" dell'AdSP per la risoluzione delle emergenze e delle più rilevanti problematiche legate al funzionamento complessivo del Porto di Trieste.

In particolare, sono campi di attività di PTS:

- la gestione e manutenzione ordinaria della rete idrica di distribuzione del Porto, fornitura dell'acqua potabile ai concessionari e alle navi, gestione della rete idrica antincendio, vasche di raccolta e fognatura;
- la manutenzione ordinaria e gestione delle emergenze relativamente alla rete di distribuzione dell'energia elettrica e all'illuminazione delle parti comuni;
- la gestione edifici, per conto dell'Autorità Portuale, con amministrazione degli edifici multiutente, servizi tecnologici, di portierato ed ausiliari;
- la manutenzione ordinaria e conduzione dei beni, degli impianti e dei sistemi tecnologici operanti nel Porto (parti comuni, impianti tecnologici degli edifici comuni, fabbricati e recinzioni perimetrali, sede ed uffici dell'Autorità Portuale, ecc.);
- la produzione dei servizi di supporto, in materia di viabilità, alla gestione del traffico veicolare e commerciale all'interno delle aree di pertinenza, servizio di trasporto interno alle aree portuali rivolto agli operatori, servizio di gestione dei permessi di transito con attività di "checker" e supporto ai varchi portuali (stradali e ferroviari e all'autoporto di Ferneti);
- l'effettuazione dei servizi tecnologici ed applicativi quali gestione delle reti telematiche del Porto, della connettività e della sicurezza informatica, supporto "software" alla gestione delle infrastrutture e del patrimonio e servizi applicativi a disposizione dell'utenza, con sviluppo di sistemi e gestione dei siti internet.

La relazione fra società "in-house" e AdSP MAO è fondata, attualmente, sullo stabilimento di due convenzioni quadro, una dedicata alle manutenzioni del patrimonio di AdSP MAO e una alla produzione di servizi di altro tipo,

La fatturazione "intra-gruppo" avviene, periodicamente e con conguaglio annuale, sulla base di "schede servizi" che riportano, per i servizi erogati, la base di costi analitici (essenzialmente i costi del personale e di struttura) imputabili alla produzione.

In questo modo, la società, nel corso dell'ultimo periodo di gestione, ha fatto conseguire importanti guadagni di efficienza nella gestione dei servizi, il cui costo, dopo la riattivazione della società nella forma "in-house", si è ridotto di circa 700.000 Euro, anche grazie alla diminuzione negli acquisti di servizi esterni "in emergenza".

## Prospettive di superiore integrazione dei processi fra ADSP MAO e PTS

Il controllo societario su un'impresa di servizi come PTS è la premessa per l'ulteriore sviluppo di modelli avanzati di coordinamento "intra-gruppo" fra l'amministrazione di AdSP MAO e la società in-house, la cui integrazione è comunque già assicurata da una identica direzione e controllo.

L'ulteriore sviluppo dell'integrazione richiede, nell'ambito dei soggetti coinvolti, la diffusione progressiva di una "coscienza di gruppo" e, all'interno di PTS, un certo rafforzamento, anche in termini di personale, delle funzioni di controllo di gestione, per l'ottimizzazione dell'uso delle risorse nel processo produttivo svolto per conto dell'amministrazione controllante.

PTS è una società basata sul lavoro; la politica dell'organico (in particolare quello impiegato per la produzione di servizi diversi dalle manutenzioni e dal "facility management"), va in ogni caso gestita in modo da garantire costante concordanza fra domanda effettiva e risorse, in un quadro che vede comunque, in prospettiva, potenziali di crescita collegati alla produzione di servizi integrati per l'intero insieme dei "punti di servizio" del nuovo sistema portuale.

Uno dei campi fondamentali per il rafforzamento dell'integrazione fra AdSP MAO e PTS è quello dei sistemi informatici per la gestione dei dati e dei processi, premessa di ulteriori guadagni di efficienza nella gestione delle risorse, di riduzione di duplicazioni, di un migliore coordinamento e condivisione delle informazioni.

PTS, in prospettiva, potrebbe essa stessa divenire la piattaforma di riferimento per la gestione delle reti e delle altre risorse informatiche del sistema portuale, una funzione formalmente obiettivo della gestione di PTS, ma non ancora pienamente in carico alla società (vedi ad es. Cap.8).

### *L'innovazione dei processi tramite l'integrazione: un possibile campo di applicazione alle manutenzioni.*

Un rafforzamento dell'integrazione fra attività di AdSP MAO e PTS favorirà l'innovazione di alcuni processi strategici, come quello delle manutenzioni, con la realizzazione di un piano di manutenzione integrato e la definizione di standard manutentivi per tutte le aree di interesse.

La manutenzione è un ambito indicato come prioritario, per le AdSP, anche dalle linee strategiche del Governo (DEF 2017, cfr. Cap.3) e riguarda tutte le tre tipologie di aree sulle quali AdSP MAO esercita funzioni, vale a dire le aree demaniali non in concessione, le aree demaniali in concessione e le aree di proprietà patrimoniale.

Un piano integrato per le manutenzioni, basato su una ricognizione dello stato di fatto, favorirà una pianificazione degli interventi manutentivi, da suddividersi, mediante una matrice capace di incrociare gli "oggetti" (edifici, infrastrutture, strade ferroviarie, opere marittime/banchine) e gli impianti (elettrico, dati, adduzione acqua, fognatura, raccolta acque meteoriche) con le urgenze e le priorità, le tipologie di interventi e la periodicità, definendo la distribuzione delle competenze per le diverse attività rispettivamente fra AdSP (con affidamento dei vari piani di manutenzione mediante lo strumento dell'accordo quadro), PTS e, ove previsto, i concessionari.

Uno specifico settore di futuro sviluppo dell'integrazione fra PTS e AdSP MAO è anche quello degli standard certificati di qualità: come ricordato nel Cap.10, il sistema integrato di gestione qualità e ambiente di AdSP MAO è attualmente ancora separato da quello di PTS.

Va in ogni caso ribadito che il "Sistema di gestione qualità" interno ad AdSP MAO prevede già, nelle relazioni di acquisizione dei servizi da PTS, l'adozione di procedure mirate al raggiungimento degli obiettivi di qualità di processo (vedi Cap.10).

## Il miglioramento di servizi a supporto di procedure

Nel corso delle consultazioni delle Parti Economiche e Sociali è stata illustrata, dalle categorie economiche, l'esigenza di un rafforzamento di alcuni servizi di natura pubblica.

Si tratta, nello specifico de:

- la richiesta di realizzazione di un Punto d'Ispezione Frontaliero (PIF) veterinario, sanitario e fitosanitario idoneo per le normative unionali e nazionali e adeguato agli obiettivi di traffico che l'AdSP MAO e tutta la comunità portuale si sono dati;
- la richiesta di spostamento a Trieste dei laboratori d'analisi certificati che la Regione Friuli Venezia Giulia ha attualmente messo a disposizione del Servizio USMAF e che sono attualmente localizzati a Pordenone, e per i quali si prevede a breve lo spostamento ad altra sede più centrale, anche in considerazione del fatto che il peso e la rilevanza, in termini strategici, delle merci che transitano dal porto di Trieste possano legittimare la richiesta di ri-localizzazione, permettendo agli operatori di accorciare i tempi ed i costi delle analisi di laboratori.

Pur non essendo decisioni rientranti nella sfera decisionale di AdSPMAO, l'AdSP auspica che, nel contesto degli opportuni quadri di relazione interistituzionale, gli obiettivi finali che sono alla base di tali richieste possano essere adeguatamente presi in considerazione.

Inoltre, per quel che concerne l'obbligo di pesatura dei container collegato all'introduzione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS 74, che possono comportare, in alcuni casi, per gli autotrasportatori, tempi di attesa prolungati, AdSP MAO sottolinea che le questioni relative alla gestione del processo di pesatura "VGM" (Verified Gross Mass) sono state affrontate, con l'obiettivo di migliorare il servizio degli autotrasportatori, attraverso una apposita ordinanza (Ordinanza n.37-2017, avente per oggetto l'applicazione della normativa in materia di determinazione della massa lorda dei container nel porto di Trieste, emanata il 3 luglio 2017), benché si auspichi comunque un miglioramento della gestione informatica della procedura e delle informazioni da parte delle compagnie di navigazione.

## La programmazione dei servizi in AdSP MAO (2017-2018)

Per i servizi non acquisiti da PTS, AdSP MAO, già precedentemente alla normativa del 2016 in materia di programmazione delle forniture e dei servizi (d.lgs. 50/2016),<sup>60</sup> aveva formulato un piano di programmazione dei servizi, in analogia al piano di programmazione delle opere.

Precedentemente ciascuna direzione gestiva i servizi in autonomia e si procedeva alla fine alla liquidazione delle fatturazioni.

AdSP MAO, per le forniture dei servizi, ai sensi dell'Art.21, comma 6, d.lgs. 50/2016, ha predisposto il programma (biennale) delle forniture e dei servizi 2017/2018 relativi al porto di Trieste.

La sintesi economica della programmazione dei servizi da acquisire all'esterno è riportata nella tabella seguente.

*Programma biennale delle forniture e dei servizi: importi contrattuali presunti per i servizi. Fonte AdSP MAO*

Importo contrattuale presunto	Importo contrattuale presunto	Importo contrattuale presunto
€ 4.265.901	€ 4.265.901	€ 8.531.802

All'interno della programmazione, la voce più consistente (circa il 50% degli importi) si riferisce all'esecuzione del piano di sicurezza del Porto di Trieste e al servizio di vigilanza.

<sup>60</sup> Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.



## 13. Le priorità infrastrutturali: le opere di piano previste nel triennio 2017-2019, la riqualificazione ferroviaria, le opere dell'“ultimo miglio” e le bonifiche

### Gli interventi strategici: il Piano Regolatore Portuale e approvato e le opere di “grande infrastrutturazione”

Nel corso dell'anno 2016 è stato approvato il Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Trieste, il cui iter era iniziato nel 2009.

L'approvazione è avvenuta con Delibera della Giunta Regionale n. 524 del 1 aprile 2016, ai sensi dell'art. 5 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994.

La figura seguente illustra il profilo degli sviluppi di Piano, distinti in tre fasi di priorità (da 1 a 3) che prevedono nel lungo periodo un potenziale di crescita delle aree pari a circa 200 ettari, con un incremento rispetto allo stato attuale di circa il 93%.

L'ammontare complessivo di investimenti richiesti dall'intero piano è stimabile in circa un miliardo di Euro.

*Fasi di sviluppo del Piano Regolatore (2016) del Porto di Trieste. Fonte: AdSP MAO*



### Le opere di grande infrastrutturazione: una visione di programmazione pluriennale

Il Piano Regolatore Portuale disegna una visione di lungo periodo; AdSPMAO, in una prospettiva temporale di breve e medio termine, è però attivamente impegnata a promuovere specificamente lo sviluppo di alcuni

specifici interventi di grande infrastrutturazione, parte dei quali rappresentano direttamente sviluppi inclusi nel Piano Regolatore Portuale, mentre altri costituiscono un supporto alle opere di piano.

In quest'ottica, si distinguono interventi collegati alla realizzazione di:

- a) espansioni a mare per la terminalistica;
- b) bonifiche;
- c) opere a supporto delle funzioni ferroviarie.

### *Le opere per la terminalistica*

#### *1) "Piattaforma Logistica"*

La Piattaforma logistica è un'opera inclusa nella "fase 1" dello schema di Piano Regolatore, di costo pari a 132 milioni di Euro, di cui 30 milioni di Euro a carico della società di progetto ("Piattaforma logistica Trieste"), quest'ultima selezionata con procedura di gara nel 2014. L'impresa realizzatrice è costituita da imprese fra le quali alcune sono collegate ad operatori già terminalisti del Porto di Trieste e a società di gestione di interporti collocati nell'area padana.

La piattaforma è in corso di realizzazione ed è calibrata per un traffico atteso è di circa 350 navi all'anno pari a 140.000 unità di carico. La fine dei lavori è prevista per l'inizio del 2019; essa costituisce il naturale ampliamento dello Scalo Legnami (terminal esistente) e il primo stralcio di un ulteriore sviluppo a mare, il "Molo VIII," un terminal ipotizzato dal Piano Regolatore Portuale.

I costi delle parti a carico dell'Autorità Portuale fanno capo alla programmazione di anni precedenti.

Un secondo stralcio del Molo VIII, di cui si sta studiando l'eventuale fattibilità in relazione alle opportunità di finanziamento (attualmente è inserito nella programmazione della "Legge Obiettivo" ma è destinato verosimilmente a rientrare in un altro ambito di programmazione), è stimato in 182 milioni di Euro.

Per interventi collegati alla funzionalità della "Piattaforma Logistica", AdSP MAO ha individuato possibili finanziamenti (27 milioni di euro complessivi), a carico di RFI, per l'esecuzione di opere di potenziamento delle linee esistenti e delle stazioni di Servola ed Aquilina al servizio dell'area operativa (vedi anche infra).

#### *2) Allungamento del terminal contenitori del "Molo VII"*

L'allungamento del terminal contenitori del "Molo VII" di 200 m è un'opera inserita nelle previsioni del Piano Regolatore ed è prevista essere totalmente a carico dell'attuale terminalista concessionario, nell'ambito degli accordi per il rinnovo (60 anni) della concessione, sottoscritti nel 2016, con l'obiettivo di giungere ad una potenzialità, entro cinque anni, di almeno 1,2 milioni di TEU, visto che con interventi di sola ottimizzazione delle sovrastrutture (gru) e dei mezzi di movimentazione (ralle, transtainer, ecc.), si ritiene possibile raggiungere una capacità nell'ordine di grandezza dei 700.000 TEU. A luglio 2017, sono in fase avanzata le procedure autorizzative per il compimento dei lavori, essendo già in corso adeguamenti infrastrutturali e il rinforzo sovra-strutturale con gli ulteriori nuovi equipaggiamenti.

#### *3) Nuovo terminal nelle aree "Ex-Aquila"*

Il Piano Regolatore, per l'area Ex-Aquila, attualmente ricompresa nel SIN e quindi da bonificare, prevede, sempre nella "fase 1" di sviluppo del Piano Regolatore Portuale, la realizzazione di un nuovo terminal RO-RO nell'area del Vallone di Muggia.

Il terminale, completamente raccordato alla rete ferroviaria nazionale, è previsto disporre di una superficie utile di mq 320.000, offrendo, a regime, quattro approdi con una capacità pari a circa 630 navi/anno

(corrispondenti a circa 265.000 unità carico/scarico) ed un traffico ferroviario a regime circa 6.700 treni/anno (corrispondenti a circa 215.000 Unità Tecniche Intermodali).

Da rilevare altresì gli effetti di una recente sentenza della giustizia amministrativa (2017) che ha annullato la concessione precedentemente assegnata sull'area Ex-Aquila per difetti in materia di pubblicità. Allo stato attuale (07/2017), l'amministrazione si riserva pertanto un'approfondita valutazione della questione, rilevando comunque che l'area Ex-Aquila rappresenta, nel quadro complessivo definito dal Piano Regolatore, una delle aree fondamentali sulle quali costruire il futuro sviluppo del porto di Trieste.

La situazione nel suo complesso rende quindi verosimile, per il periodo 2017-2019, la possibilità che rispetto agli scenari precedentemente previsti siano introdotte modificazioni riguardanti ad esempio la natura del terminalismo previsto nell'area, anche in nuove considerazioni delle nuove opportunità offerte dal "Decreto attuativo" sullo spostamento dei punti franchi, del luglio 2017.

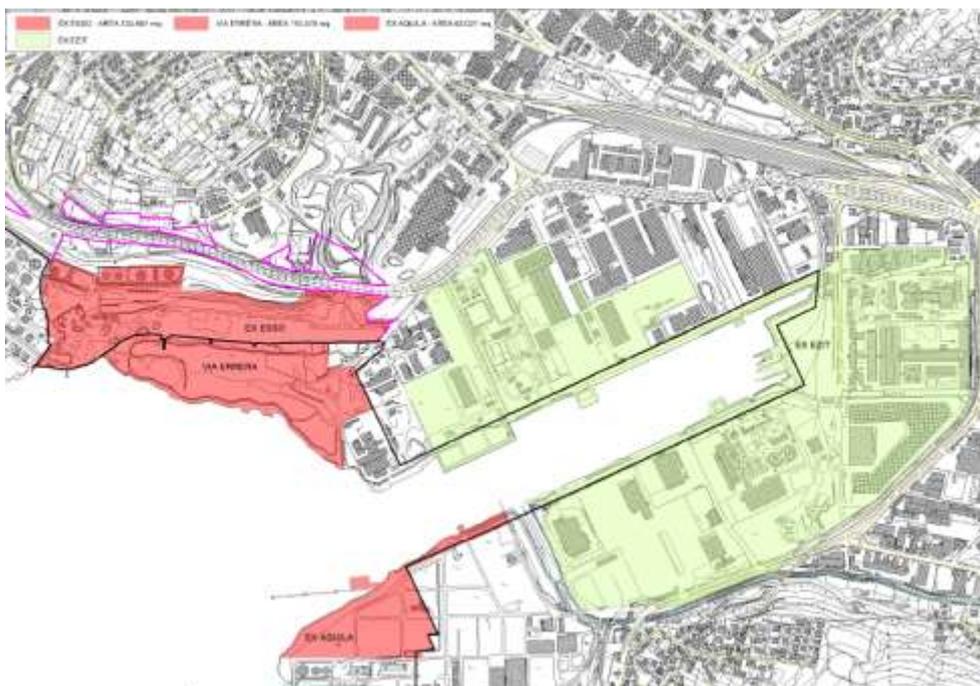
Sarà valutato, ad esempio, il possibile uso, anche parziale, dell'area, per la ri-localizzazione di attività terminalistiche attualmente operate nell'area dell'"Adriaterminal" (Punto Franco Vecchio), in particolare nel caso in cui vi fosse la decisione di realizzare effettivamente, nel sito del Porto Vecchio, un nuovo terminale crociere/passeggeri (vedi Cap.7).

## Le bonifiche precondizione di opportunità infrastrutturali

Come già osservato nel Cap.10, l'autorità portuale è titolare di aree demaniali che richiedono operazioni di bonifica, in quanto inserite nel SIN, fra le quali l'area Ex-Aquila (di cui si è detto sopra).

Una immagine complessiva delle aree demaniali inserite nel SIN è illustrata nella figura seguente. Si tratta delle aree di competenza di AdSP MAO ritenute un patrimonio importante (circa 305.000 mq in totale), sul quale sviluppare funzionalità portuali e/o di trasformazione.

*Aree demaniali inserite nel SIN e da bonificare (tot. Circa 305.000 mq, in rosso) e area Ex-Ezit. Fonte: AdSPMAO*



Poiché sulle aree di propria competenza le bonifiche costituiscono un elemento fondante del futuro sviluppo infrastrutturale, AdSP MAO (per tutte le porzioni nelle quali le bonifiche dovessero risultare effettivamente a carico della stessa) valuterà i modi con cui reperire le risorse per ciascuna delle aree, o accedendo al mercato finanziario con le risorse proprie per procedere al programma di finanziamento di tali attività e/o reperendo risorse private collegate a piani di investimento.

## Le opere a supporto delle funzioni ferroviarie dell'ultimo miglio

### *L'Adeguamento degli impianti ferroviari del porto di Trieste*

Anche a supporto delle nuove opere di sviluppo a mare e, più in generale, per le crescenti esigenze del traffico ferroviario, è prevista un'operazione integrata di adeguamento degli impianti ferroviari all'interno del porto di Trieste al fine di migliorare l'efficienza del sistema complessivo e, in prospettiva, per poter operare treni di lunghezza sino a 750 m in accordo con gli standard tecnici europei.

L'operazione sul sistema ferroviaria, altamente strategica per AdSP MAO, si ricollega ai lavori di razionalizzazione e potenziamento tecnologico della stazione di Trieste Campo Marzio, eseguiti da Rete Ferroviaria Italiana e già finanziati dal CIPE (50 milioni di Euro).

Come già specificato in precedenza (cfr. Cap. 2 e Cap.5), va ricordato che, al fine di incrementarne lo sviluppo e la competitività nel contesto internazionale rivolto allo sviluppo dei traffici verso centro est Europa, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), grazie all'intervento della Regione FVG, ha definito un programma di investimenti di "upgrading del Corridoio Adriatico Baltico" rivolto al potenziamento e al miglioramento dell'efficienza delle infrastrutture intermodali esistenti finalizzate ad adeguare le principali linee ed impianti per il traffico merci e a superare i colli di bottiglia nei collegamenti di "ultimo miglio" in conformità al reg. Europeo 1315/2013. In tale quadro, RFI si è assunta l'onere di realizzare le opere esterne al porto, mentre AdSP MAO si è impegnata a realizzare quelle interne.

Le opere complessivamente sono distinguibili in:

- opere dell'ultimo miglio (Stazione di "Campo Marzio"), consistenti nel potenziamento infrastrutturale e nel collegamento dello scalo con la rete ferroviaria nazionale, attraverso l'adeguamento degli impianti ferroviari portuali. Il documento di riferimento è il Protocollo d'intesa sottoscritto a Roma in data 15 novembre 2016 tra l'AdSP, RFI e la Regione FVG;
- sviluppo delle infrastrutture ferroviarie del nodo funzionale di Trieste (progetto AdSP MAO n. 1823);
- sviluppo infrastrutturale al servizio del trasporto ferroviario portuale e retroportuale, tenuto anche conto della sensibile crescita di traffico ferroviario e movimentazione nell'ambito del Porto di Trieste;
- lavori di costruzione della nuova stazione ferroviaria in area Scalo Legnami, a servizio dello Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e futuro Molo VIII (progetto previsto nel PRP approvato nel mese di maggio 2016).

La figura seguente illustra gli interventi previsti nell'area di Campo Marzio che permetteranno il movimento indipendente dei treni da ciascun molo, la connessione diretta del Molo VII, e comprendono l'automazione completa dello scalo e la possibilità di operare su 6 binari da 750 m.

Nel corso della consultazioni delle Parti Economiche e Sociali condotte in occasione del percorso di approvazione del presente Piano Operativo Triennale, è stata fatta presente, da parte delle categorie

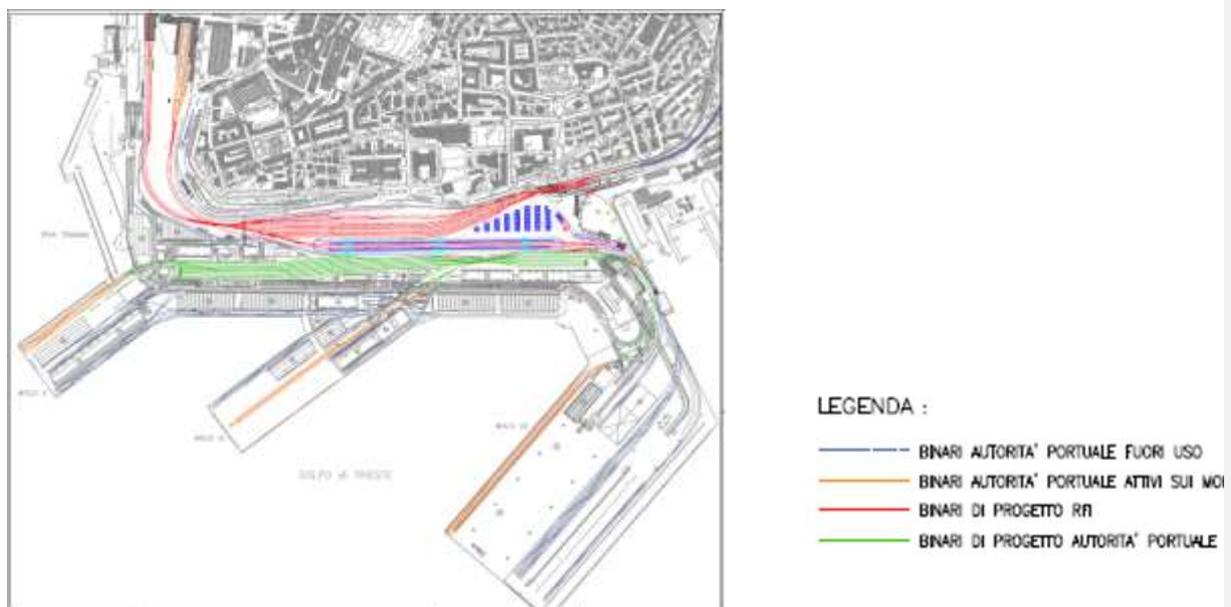
economiche, la ritenuta inutilità di realizzare un nuovo terminal di carico/scarico container nell'ambito dell'intervento previsto da RFI nella parte di competenza dello scalo di Campo Marzio, sottolineando invece l'utilità di un parco d'appoggio per lo stazionamento treni, con risparmi complessivi che potrebbero essere utilizzati per finanziare la parte non ancora finanziata del "global project".

Attualmente AdSP MAO, inserendoli nella programmazione triennale delle opere 2017-2019, ha già avviato alcuni interventi (relativamente limitati) da considerarsi prodromici agli ulteriori interventi sopra descritti.

Per le parti rimanenti, le fonti di finanziamenti devono essere ancora individuate.

Maggiori dettagli sulle prospettive di finanziamento sono descritti nel seguente paragrafo.

*Layout complessivo del progetto di risistemazione del sedime ferroviario nella stazione Campo Marzio. Fonte: AdSP MAO*



### *Le prospettive di finanziamento per le opere ferroviarie: il "global project"*

Per affrontare le necessità finanziarie richieste dalle parti più importanti del piano di sviluppo ferroviario (interventi che sono formalizzati pur non essendo attualmente compresi nella "programmazione delle opere"), AdSP MAO ha impostato una strategia di accorpamento dei diversi interventi ferroviari per la definizione del Layout ferroviario complessivo della Stazione di Campo Marzio Trieste (di competenza di RFI) interconnesso al fascio portuale (competenza dell'AdSP MAO), in un progetto unitario integrato, definito internamente come "Global Project".

La decisione si collega alla necessità di superare la soglia dimensionale per accedere ai finanziamenti della Banca Europea degli Investimenti (BEI) per le parti non finanziabili attraverso i fondi comunitari. La presentazione del progetto per la procedura competitiva è prevista a novembre 2017.

La descrizione più dettagliata dello schema del progetto e delle fonti di copertura è la seguente.

I) Intervento “RFI” che comprende misure volte al potenziamento e al miglioramento dell’efficienza delle interconnessioni tra la rete ferroviaria ed il porto di Trieste per un totale di € 60 milioni. E’ inserito nel Contratto di programma MIT-RFI 2012-2016, 1a sezione, ed è ripartito in:

- a) € 50 milioni per interventi che consistono nella realizzazione di:
- un nuovo terminal di carico/scarico container;
  - la modifica del piano del ferro e il miglioramento tecnologico della stazione di Trieste C. Marzio per consentire treni fino a 750 m, in adeguamento agli standard tecnici europei previsti dal Reg. Eu 1315/2013;
- b) € 10 milioni per interventi a potenziamento dei collegamenti tra il Porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale, consistenti nell’adeguamento delle linee di collegamento al porto mediante il ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilina, la bretella Trieste C.le – Trieste CM lungo la linea alta, e l’adeguamento a sagoma P/C80 dell’intero percorso;
- c) € 18 milioni 2a sezione (a completamento della sez. 1a) Contratto di Programma MIT – RFI per interventi di completamento riferiti al p.to 1) lettera b. Tali somme sono ancora da finanziare da parte di RFI per concludere l’intervento complessivo entro il 2025.

II) Interventi per la fase di potenziamento dei collegamenti tra il Porto e la rete ferroviaria nazionale, da realizzarsi tramite l’ulteriore finanziamento del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), che si aggiunge al finanziamento di cui al p.to 1 lettera b) per un totale di € 17 milioni.;

III) gli interventi suddivisi a carico dell’Adsp del Mare Adriatico orientale per un totale indicativo di € 51 Mil. (pari al “funding gap” del Global Project) – riguardano sostanzialmente:

- a) adeguamento del layout interno del Punto Franco Nuovo finalizzato alla movimentazione di treni da 750 m ed all’incremento del numero di convogli manovrati all’interno dell’area portuale per un totale di € 27 milioni;
- b) realizzazione di impianti di automazione coordinati con quelli da eseguire in area RFI per un totale di € 16 milioni;
- c) creazione del nuovo raccordo del terminal Scalo Legnami/Piattaforma Logistica con le stazioni di Servola e Aquilina per un totale di € 8 milioni.

Per quel che riguarda i tempi di attuazione previsti, gli interventi I) e II) devono essere realizzati al massimo entro il 2025; l’intervento III) entro il 2021.

La tabella seguente riporta il quadro riassuntivo delle somme a disposizione e delle somme per cui richiedere il finanziamento in relazione ai tre punti precedentemente indicati.

“Global project” ferroviario. Somme a disposizione e somme da finanziare

	Milioni di Euro
I) Somma da Contratto di Programma MIT – RFI investimenti 2012 – 2016 (aggiornamento 2016)	<b>M€ 60</b>
- 1° sezione ( <u>Somme già finanziate</u> )	
- (entro 2025) 2° sezione (a completamento sez.1) ( <u>Somme da finanziare – RFI</u> )	<b>M€ 18</b>

II) Somma da Fondo FSC – <b>sviluppo e coesione 2014-2020- Piano operativo infrastrutture (art. 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014)</b> approvato con Delibera CIPE n. 54 dell'1 dicembre 2016 e relativo allegato, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale in data 14 aprile 2017-(Somme già finanziate).	<b>M€ 17</b>
III) Somme previste di <b>competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (pari al "funding gap" del Global Project)</b> . <i>(Somma da ottenere: bando competitivo UE (11/2017) e per la restante parte alla Banca Europea Investimenti BEI).</i>	<b>M€ 51</b>
<b>Costo Totale "Global Project"</b>	<b>M€ 146</b>

## Sintesi delle priorità infrastrutturali nel triennio 2017-2019

All'interno del quadro complessivo degli interventi infrastrutturali previsti sull'orizzonte di medio periodo, AdSP MAO riconosce ad un insieme organico di essi una priorità massimamente elevata.

Si tratta di un sistema di interventi mirati a realizzare le condizioni di utilizzo e di piena accessibilità ferroviaria (lato "Sud") delle aree operative collegate alla piattaforma logistica (sia fasi in realizzazione sia espansioni ulteriori) e delle aree di Aquilinia e dell'Ex-EZIT, nonché dei collegamenti ferroviari fra tali zone e le aree del retro-porto sui quali sono in previsione sviluppi di "free zone", ad iniziare dall'area Ex-Wartsila (vedi Cap.7).

Nel dettaglio, si tratta delle seguenti interventi:

- la "Piattaforma Logistica", in corso di realizzazione, primo stralcio di un ulteriore sviluppo a mare ("Molo VIII");
- il ripristino della tratta Servola-Aquilinia comprensiva della riattivazioni delle stazioni e dei raccordi inclusi, per permettere adeguata accessibilità ferroviaria alle aree "Ex-EZIT" (previste in gestione da parte del costituendo Consorzio di Sviluppo Economico Locale della Venezia Giulia), alle aree della "Fase I" della Piattaforma Logistica e all'"Area Ex-Wärtsilä";
- la riattivazione, a complemento dell'intervento descritto in precedenza sulla tratta Servola-Aquilinia, della linea bassa da "Scalo Legnami" verso Servola;
- il ripristino e l'adattamento alla sagoma P/C 80/410 con riattivazione del "Bivio San Giacomo", oggi chiusa e con sagoma P/C 22, al fine di decongestionare i fasci arrivo/partenza di Campo Marzio.

Inoltre, anche come suggerito nel corso delle consultazioni intraprese per il presente Piano Operativo Triennale da parte delle Categorie Economiche, AdSP MAO è indirizzata ad individuare idonee soluzioni per migliorare l'operatività del sistema, ed in particolare:

- soluzioni strutturali per migliorare, anche sul piano della sicurezza, il servizio offerto attualmente dall'"Ormezzano 45", non adeguato sotto alcuni aspetti legati, ad esempio, alle interferenze con i mezzi parcheggiati nell'area, e all'illuminazione insufficiente;
- la bonifica ed il riuso produttivo delle aree del Punto Franco Nuovo attualmente non utilizzate o sottoutilizzate, a partire dai capannoni multipiano e dalle aree fra il Punto Franco Nuovo e lo scalo ferroviario di Campo Marzio.

## La programmazione triennale delle opere pubbliche 2017-2019

Come illustrato precedentemente, una parte importante delle opere di “grande infrastrutturazione” in fase di esecuzione o comunque in programma per il periodo 2017-2019, collegate al recente Piano Regolatore Portuale, non sono formalmente confluite nella programmazione triennale delle opere pubbliche 2017-2019.

Nelle presente fase, pertanto, la programmazione triennale delle opere pubbliche 2017-2019 include opere di cui in sostanza solo una parte può essere ricondotta direttamente alle opere di “grande infrastrutturazione” prevista nel medio periodo e alle “priorità 2017-2019” sopra descritte.

Idealmente gli interventi previsti possono essere raggruppati in cinque categorie omogenee, riconoscendo:

- interventi di ampliamento della radice del “Molo VI” nell’area del Punto Franco Nuovo del Porto di Trieste (8,3 Milioni di Euro);
- la parte di interventi ferroviari (complessivamente 3 milioni di Euro) prodromici rispetto agli interventi maggiori previsti con il “global project”;
- interventi di riqualificazione della “Torre del Lloyd” e dei relativi patrimoni archivistici, che si collocano all’interno di una strategia di conservazione di un patrimonio di altissima valenza storico-culturale, che hanno comunque implicazioni su aspetti collegati alla funzionalità di spazi e edifici utilizzati come spazi lavorativi;
- interventi di manutenzione del patrimonio demaniale, comprese le importanti manutenzioni di opere di difesa a mare (consolidamento statico della Diga “Luigi Rizzo”).

Nella tabelle seguenti si riportano in sintesi le risorse complessive e la ripartizione annua e i dettagli dei costi stimati delle opere, accorpati, per una migliore interpretazione degli obiettivi, quattro nelle suddette macro-categorie di intervento.

*Programma triennale delle opere pubbliche 2017-2019: quadro delle risorse disponibili. (Fonte: AdSP MAO)*

TIPOLOGIE RISORSE	Arco Temporale di Validità del Programma					
	Disponibilità Primo Anno	Finanziaria	Disponibilità Secondo Anno	Finanziaria	Disponibilità Finanziaria Terzo Anno	Importo Totale
Entrate aventi destinazione vincolata per legge		€ 6.159.026,29		€ 0,00	€ 0,00	€ 6.159.026,29
Entrate acquisite mediante contrazione di mutuo		€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Entrate acquisite mediante apporto di capitali privati		€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Trasferimento di immobili art. 53, commi 6 e 7, d.lgs. n. 163/2006		€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Stanziamiento di bilancio		€ 8.518.046,12		€ 5.792.030,92	€ 3.700.000,00	€ 18.010.077,04
Altro		€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
<b>Totali</b>		<b>€ 14.677.072,41</b>		<b>€ 5.792.030,92</b>	<b>€ 3.700.000,00</b>	<b>€ 24.169.103,33</b>

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Programmazione triennale delle opere pubbliche 2017-2019: costi stimati delle opere accorpate per aree di intervento. Fonte: AdSPMAO

Area di intervento	Primo anno	Secondo anno	Terzo Anno	Totale
Interventi legati al Piano Regolatore (Molo VI) e al monitoraggio ambientale del piano.	8.616.845,46 €	0,00 €	0,00 €	8.616.845,46 €
Riqualificazione dell'area "Torre del Lloyd", finalizzata alla conservazione del patrimonio storico e alla funzionalità degli edifici.	3.623.759,93 €	2.967.000,00 €	0,00 €	6.590.759,93 €
Procedure e interventi di riqualificazione ambientale delle aree di interesse di AdSP MAO.	150.000,00 €	0,00 €	700.000,00 €	850.000,00 €
Interventi di riqualificazione e potenziamento del sistema ferroviario (manutentivi e di adeguamento).	1.376.467,02 €	625.030,92 €	1.000.000,00 €	3.001.497,94 €
Manutenzioni e consolidamenti del patrimonio esistente	910.000,00 €	2.200.000,00 €	2.000.000,00 €	5.110.000,00 €
<b>Totale</b>	<b>14.677.072,41 €</b>	<b>5.792.030,92 €</b>	<b>3.700.000,00 €</b>	<b>24.169.103,33 €</b>



## 14. Lo “stato dell’arte” nel Porto di Monfalcone: sintesi degli indirizzi di piano e ipotesi di opere.

### Lo stato dell’arte nel Porto di Monfalcone

La formalizzazione del percorso di inserimento del Porto di Monfalcone nell’ambito della “governance” di AdSP MAO risulta ufficialmente già avviata: con nota dell’Ufficio Legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. U.0044601 del 28.11.2016, è stato infatti trasmesso ad AdSP MAO l’oggetto “Schema di regolamento recante l’inserimento del Porto di Monfalcone all’interno dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale”.

È verosimile che per la fine del 2017 vi possa essere l’emanazione del necessario decreto per l’inserimento formale del Porto di Monfalcone nel Sistema del Mare Adriatico Orientale.

Il presente Piano Operativo Triennale di AdSP MAO recepisce, come elemento di contributo, lo stato dell’arte della pianificazione e della programmazione trasmesso dall’Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone.

Si ripropongono nel seguito:

- le linee guida regionali per lo sviluppo del piano regolatore del Porto di Monfalcone;
- le ipotesi di programmazione del Consorzio per il porto di Monfalcone (programmazione triennale 2017-2019).

### Le Linee guida regionali per lo sviluppo del PRP del Porto di Monfalcone

La Giunta Regionale, con deliberazione n. 2264 dd. 28.11.2014, ha formulato i seguenti indirizzi per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone, che tuttavia non sono state ancora attuate:

a) Al fine di un potenziamento dei traffici portuali nel Porto di Monfalcone, nodo del Sistema portuale regionale e dell’Alto Adriatico, per valorizzare la sua funzione sia di scalo di approvvigionamento delle realtà industriali e produttive regionali e nazionali, sia di scalo complementare e sinergico per altre tipologie di traffico quali il traffico container e quello Ro Ro, già sviluppate e consolidate in altre realtà portuali contermini, e tenuto conto della situazione attuale delle aree portuali concesse, si danno i seguenti indirizzi che dovranno privilegiare il coinvolgimento del capitale privato (vedi art. 13 della L.R.12/2012):

1. valutare l’ampliamento e lo sviluppo del lay-out base di banchina e piazzali retrostanti per la massima valorizzazione funzionale degli ampi spazi ed aree rese disponibili dalle opere di conterminazione territoriale (cassa di colmata) e posizionamento dei fanghi di risulta. Si dovranno altresì considerare superfici alternative da destinare al deposito di materiali di dragaggio nell’eventualità che si prevedano infrastrutturazioni dell’attuale area della cassa di colmata;
2. valutare la configurazione del lay-out di base del sistema per le modalità Ro-Ro CON-Ro (realizzazione di adeguate banchine di ormeggio - darsena), multi-purpose e container (piazzali

modulari di stoccaggio con adeguata portata  $\geq 6$  tonn/mq, piazzali a monte per l'insediamento di magazzini privati) nonché quali strutture di supporto al traffico di autoveicoli;

3. valutare la previsione di infrastrutture complementari di base per il supporto all'eventuale traffico passeggeri a seguito del traffico Ro-Ro, CON-Ro e Ferry, (Stazione marittima);
4. valutare una ridefinizione complessiva del regime concessorio delle aree portuali anche ai fini di una miglior armonizzazione ed un più efficiente utilizzo delle aree demaniali nell'ottica dello sviluppo portuale;
5. prevedere la ridefinizione della viabilità interna e relative connessioni alla rete principale valutando la capacità di scorrimento del traffico lungo la via principale di accesso al Porto e le capacità di carico del sovrappasso lungo la stessa arteria;
6. valutare la previsione del potenziamento del raccordo ferroviario a monte del lay-out primario (banchina/piazzale) con adeguate aste di movimentazione/carico/scarico convogli (lunghezza scalo ferroviario merci con aste rettilinee 650÷750 m), adeguati raggi di curvatura e relative connessioni alla rete principale di afferenza alla stazione ferroviaria di Monfalcone;
7. valutare una migliore distinzione funzionale tra le attività di diporto e le attività portuali nel bacino di Panzano considerando, oltre alla mobilità via mare, anche l'assetto infrastrutturale, stradale e ferroviario a servizio delle banchine collegate in autonomia funzionale al Porto.

b) Al fine di garantire uno sviluppo equilibrato del Porto, inserito in una logica di sistema territoriale integrato che tiene conto delle complessive realtà produttive presenti e proposte nell'area (attività industriali, cantieristiche, turistico diportistiche e di approvvigionamento energetico), perseguendo sia l'esigenza di offrire una rapida risposta alle opportunità del mercato, sia la redditività degli investimenti conseguenti all'acquisizione di nuovi volumi e tipologie di traffico, sarà da valutare la definizione del perimetro portuale prevedendo:

1. un incremento dell'attuale dotazione di aree retroportuali con prevalente funzione intermodale e logistica per aumentare e diversificare l'offerta di aree da destinare a nuovi traffici, valutando l'opportunità di ricomprendere in tale ambito le aree attualmente non utilizzate, comprese tra le banchine ed il piazzale del Porto, e l'agglomerato industriale del Lisert, in quanto aree facilmente infrastrutturabili da destinare a funzioni in linea con la destinazione di interscambio merci già prevista dal PRGC di Monfalcone;
2. l'approfondimento delle tematiche inerenti al rapporto fra i vigenti siti vincolati ZSC-ZPS e le adiacenti aree portuali, le relative funzioni e i loro possibili utilizzi futuri;
3. l'eventuale aggiornamento delle attuali zone portuali produttive industriali ed energetiche in cui vengono svolte funzioni e servizi portuali in autonomia funzionale;
4. l'inclusione in ambito portuale anche di aree private non appartenenti al demanio marittimo, purché funzionali all'esercizio delle attività portuali, e la loro regolamentazione mediante accordi con i soggetti proprietari delle aree stesse e degli impianti non demaniali, ai sensi di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 5 della L.R. 12/2012.

c) Poiché il Piano regolatore portuale di Monfalcone è uno strumento in cui il carattere pianificatorio-strategico prevale su quello progettuale, ai sensi del comma 3 art. 6 della L.R. 12/2012, si dà indirizzo di assoggettare il medesimo a VAS, di cui agli articoli da 11 a 18 del decreto legislativo 152/2006 come concordato con il Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare.

Successivamente i relativi progetti saranno sottoposti a VIA, ai sensi degli articoli da 19 a 29 del citato decreto legislativo 152/2006.

d) Nei documenti di VAS (ed in particolare nel Rapporto ambientale), al fine di sviluppare un adeguato quadro conoscitivo, si dà indirizzo di effettuare analisi degli aspetti ambientali specifici la cui caratterizzazione si basi

sui parametri indicati nell'allegato C1 delle "Linee guida per la redazione dei Piani regolatori portuali" elaborate dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici nel 2004, ivi comprese considerazioni relative alla gestione dei sedimenti inquinati (movimentazione e deposito dei fanghi) derivanti da vari interventi.

e) Al fine di garantire la sostenibilità ambientale del Piano, oltre a valutare gli effetti che l'attuazione dello stesso potrà generare sull'ambiente e sulla popolazione, anche fornendo eventuali indicazioni per la mitigazione e la compensazione di possibili effetti negativi indotti, si dà indirizzo di sviluppare altresì una proposta che persegua il miglioramento della qualità ambientale dell'area, che contempli le esigenze infrastrutturali ferroviarie e logistiche, che valorizzi l'area dal punto di vista turistico e che renda sostenibile lo sviluppo del futuro assetto del Porto, considerando in particolare i seguenti orientamenti:

1. approfondire le valutazioni in merito alla possibilità di effettuare interventi di manutenzione/miglioramento relativamente alla porzione di Zona speciale di conservazione (ZSC) "Carso triestino e Goriziano", e della Zona di protezione speciale (ZPS) "Aree carsiche della Venezia Giulia", che si pone in continuità con la zona della cassa di colmata;
2. valutare l'opportunità di prevedere la realizzazione di un'area-filtro fra ZSC e cassa di colmata con funzioni di transizione;
3. per l'area del Sito di importanza nazionale (SIN) "Canneto del Lisert", si valuti la possibilità di proporre un progetto ambientale che risponda alle esigenze funzionali di retroportualità e infrastrutturali ferroviarie legate allo sviluppo del futuro assetto del Porto, e che sia finalizzato anche a dare continuità alle adiacenti aree tutelate.

f) In una logica di multifunzionalità e di sviluppo complessivo di tutta l'area, in relazione al prospettato insediamento di un impianto di approvvigionamento energetico finalizzato all'abbattimento dei costi energetici delle imprese regionali, in considerazione della necessità di minimizzare le interferenze con l'ambito portuale sotto il profilo delle movimentazioni dei traffici e delle relative operazioni portuali, nonché sotto il profilo della sicurezza sia a terra sia a mare, in quanto si tratta di impianto a rischio di incidente rilevante, con particolare attenzione anche in rapporto ai siti della Rete Natura 2000, alle ricadute socio-economiche e alle politiche comunitarie e nazionali di settore, si dà indirizzo di valutarne l'opportuna localizzazione volta ad una sua "armonizzazione" al sistema portuale e alle relative infrastrutture che in fase di redazione del Piano saranno individuate come "essenziali" per lo sviluppo del Porto.

*Individuazione degli elementi di criticità e sviluppo del porto di Monfalcone Fonte: Regione FVG*



## Programmazione triennale dell’Azienda Speciale del Porto di Monfalcone (2017-2019).

Al fine di assecondare lo sviluppo dello scalo e garantire il miglioramento delle condizioni infrastrutturali, anche in un’ottica di trasporto intermodale, l’Azienda Speciale ha selezionato una serie di azioni in un documento di programmazione triennale 2017-2019.

Tra queste sono state segnalate da parte dell’Azienda Speciale (06/2017) quattro iniziative, qui sotto riportate, ritenute dalla stessa Azienda di rilevante importanza per il consolidamento e sviluppo dei traffici portuali:

1. progettazione e realizzazione di un ulteriore piazzale intermodale collocato in posizione adiacente al nuovo piazzale intermodale realizzato dall’ASPM, di cui costituisce un secondo lotto funzionale. L’area considerata consiste in circa 105.000 mq e si prevede articolata in aree a destinazione diversa (materiale siderurgico in colli, siderurgico alla rinfusa, containers e merce varia) e quindi con diversa tipologia costruttiva dei piazzali stessi. Il costo complessivo presunto dell’opera è stimato in circa 10.500.000 Euro;
2. progettazione e realizzazione di un parcheggio a 3 piani, per una superficie complessiva di 57.500 mq, ed un impianto di lavaggio veicolare a tunnel, al fine di implementare la dotazione infrastrutturale dedicata allo sviluppo del traffico Ro-Ro nel porto di Monfalcone, a fronte di un investimento complessivo stimato in 30.500.000 Euro;
3. realizzazione di due tettoie portuali per il ricovero delle merci da allocare nei piazzali intermodali e di 2 magazzini portuali su aree demaniali richieste in concessione, per un totale di circa 14.000 mq coperti, da adibire allo stoccaggio temporaneo di rinfuse solide varie e merce in colli generica, merceologie storiche del Porto di Monfalcone di cui si prevede un incremento dei traffici conseguentemente all’approfondimento del canale di accesso. Il costo complessivo presunto per questi interventi si ritiene possa essere circa 5.470.000 Euro;
4. potenziamento del raccordo ferroviario, attualmente sottoutilizzato ma insufficiente a reggere in prospettiva l’incremento plausibile del solo traffico di automobili. In prospettiva il potenziamento del raccordo, così come una stazione ferroviaria in porto per la formazione di treni da 750 m rispetto agli attuali 500 m.

## Verso l’integrazione futura del Porto di Monfalcone nel sistema delle infrastrutture e della gestione di AdSPMAO

Nel momento in cui si avvierà (presumibilmente nel corso del 2018) l’unicità di “governance” e sarà iniziato il percorso di accentramento delle competenze presso ADSPAMO, anche in relazione alle infrastrutture si dovranno individuare le forme per un utilizzo integrato e unitario delle aree e per una gestione ottimizzata delle banchine, anche in rapporto all’operatività delle imprese.

Sarà in particolare necessario:

- definire i modi dell’accorpamento di aree attualmente divise fra pluralità di soggetti;
- risolvere le attuali differenze fra regime demaniale e regime di gestione regionale, a partire dalle questioni relative alle regole per le autorizzazioni alle imprese;
- intervenire sugli adeguamenti di organico per l’“Art.17”, che presenta situazioni non uniformi di contrattualistica al proprio interno.

Ciò ai fini di creare le condizioni ottimali per il pieno dispiegamento di un sistema coerente sull'intero ambito di amministrazione portuale.



## PARTE III

# ASPETTATIVE DI MOVIMENTAZIONE 2017-2019 e SINTESI DELLE AZIONI



# 15. Le aspettative di movimentazione del Porto di Trieste 2017-2019

## Criteri generali e indicatori

Le aspettative sulle movimentazioni sullo scenario 2017-2019 sono state valutate per la seguente serie di indicatori di movimentazione, applicando, per ciascuno di essi, un modello previsionale specifico:

- Movimentazione Rinfuse liquide (in peso);
- Movimentazione Rinfuse solide (in peso);
- Movimentazione Carico Generale (in peso);
- Movimentazione container (in numero di TEU);
- Movimentazione unità stradali (in numero di mezzi);
- Movimentazione delle unità intermodali complessive (in numero di “TEU Equivalenti”);
- Movimentazione ferroviaria (in numero di treni).

In generale, quali fonti primarie, si sono utilizzate, ove possibile, le proiezioni collegate alla programmazione, fornita dai principali terminalisti.

In certi casi, si è rinunciato a utilizzare il dato della programmazione, qualora esso non risultasse sufficientemente aggiornato o comunque non compatibile con le evidenze complessive del contesto.

I dati sono stati approssimati alle 10.000 ton e vanno comunque considerati come indicativi.

## Le rinfuse liquide: aspettative 2017-2019

L’aspettativa di movimentazione per le rinfuse liquide è stata basata sulla programmazione 2017-2020 del principale terminalista portuale del settore. Al dato è stato integrato, per ottenere il quantitativo complessivo, una componente residuale, dimensionata in base alla percentuale (intorno al 3%) assunta nel 2016 dal traffico di altri terminalisti, e alla quale è stata applicata la stessa dinamica di crescita prevista per la componente maggioritaria.

*Porto di Trieste - Rinfuse liquide: aspettativa di movimentazione 2017-2019. Elaborazione AdSPMAO/DEAMS.*

	Rinfuse liquide (ton)
2017	43.200.000
2018	45.100.000
2019	46.100.000
CAGR 2016/2019	2,54%

## Le rinfuse solide: aspettative 2017-2019

L'aspettativa per le movimentazioni delle rinfuse solide è stata basata fundamentalmente sugli andamenti del traffico nel periodo 2015-2017 e considerando la situazione complessiva del contesto produttivo degli stabilimenti siderurgici collocati nell'area portuale, al servizio dei quali si genera circa il 90% del traffico di rinfuse secche.

La marcata riduzione delle rinfuse secche intervenuta nei primi mesi del 2017, non prevista nella programmazione del principale terminalista industriale, può almeno in parte essere ricondotta alle limitazioni di produzione siderurgica (verosimilmente durature), introdotte nel 2017 dal regolatore regionale e che rendono ragionevole immaginare una stabilizzazione dei flussi di materie in ingresso su valori inferiori, di circa il 30%, rispetto ai conseguimenti, peraltro alquanto elevati, del 2016.

Per le componenti del traffico non siderurgico, comunque di debole incidenza, si è ipotizzata una crescita stabile ad un tasso del 2,5% annuo.

*Porto di Trieste - Rinfuse solide: aspettativa di movimentazione 2017-2019. Elaborazione AdSPMAO/DEAMS*

	Rinfuse solide (ton)
2017	1.390.000
2018	1.400.000
2019	1.410.000
CAGR 2016/2019	-10,52%
CAGR 2017/2019	0,72%

## Il "General Cargo": aspettative 2017-2019

Partendo dalle aspettative di sviluppo delle movimentazioni espresse in unità intermodali (presentate nel seguito) si è giunti al dato complessivo in peso attribuendo:

- d) ad ogni unità di traffico stradale (mezzo) il peso medio del carico trasportato nel 2016 per ciascuna unità (27,98 ton);
- e) ad ogni TEU, il peso di 11,06 ton, anche questo calcolato dal dato medio del 2016.

Per quel che concerne la quota residuale di General Cargo "non unitizzato", comunque limitata, si è ipotizzata una crescita del 3% annuo partendo dal dato del 2016.

I dati sono stati quindi approssimati alle 10.000 ton, generando la tabella seguente.

*Porto di Trieste - General Cargo : aspettativa di movimentazione in peso 2017-2019. Fonte: Elaborazione AdSPMAO/DEAMS*

	General Cargo (ton)
2017	16.170.000
2018	17.086.000
2019	18.287.000
CAGR 2016/2019	8,01%

## Il container: aspettative 2017-2019

### *Il quadro di aspettative per la crescita della domanda nei documenti ministeriali*

Nell'ambito del "General Cargo", la previsione per il traffico container va inquadrata nella cornice più ampia delle analisi di "aspettativa" elaborate, per i diversi ambiti territoriali, dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in coerenza con il PSNPL per i traffici "gateway".

La stima del Ministero (2017), distinta per macro-ambiti territoriali, è basata su un'ipotesi di una completa penetrazione dei cluster portuali italiani nelle rispettive aree di mercato internazionali, attraverso opportuni interventi ferroviari di ultimo miglio e a rete.

In sintesi, gli scenari "ministeriali" di domanda di traffico "gateway" e i relativi tassi, sono riportati nella tabella seguente.

*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: previsioni movimentazioni "gateway" nelle regioni portuali italiane: Tassi di crescita previsti per il periodo 2016, 2020, 2030. Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Elaborazione dati STM su dati PSLN e dati MDS Transmodal per il 2030).*

Ambito	2016 Milioni di TEU	Previsione 2020 Milioni di TEU	Variazione attesa % 2016-2020	Tasso composto di crescita media annua attesa % (2016-2020)	Previsione 2030 Milioni di TEU	Variazione % 2016-2030
Nord Tirreno	3,95	4,45	12,7%	<b>3,0%</b>	5,97	45,4%
<b>Nord Adriatico</b>	<b>1,11</b>	<b>1,45</b>	<b>30,6%</b>	<b>6,9%</b>	<b>2,82</b>	<b>117,9%</b>
Altro	1,5	1,69	12,7%	<b>3,0%</b>	2,27	45,6%
Totale	6,56	7,59	15,7%	<b>3,7%</b>	11,06	59,3%

Secondo il MIT, il Nord-Adriatico è l'ambito che mostra, nel settore container, il tasso annuo di crescita atteso più elevato dell'intero contesto portuale italiano: lungo l'arco compreso fra 2016 e 2020 (quattro anni), il tasso complessivo di crescita stimata risulta del 30,6%. Il tasso composto di crescita annua (CAGR)<sup>61</sup> che equivale a questo scenario corrisponde (nella prospettiva 2020), ad un tasso medio annuo composto del 6,9%.

### *Le aspettative per il container nel porto di Trieste.*

Dopo la leggera diminuzione del 2016 (-2,94%), la tendenza del container a Trieste, fra gennaio e maggio 2017 (cfr Cap.2), ha mostrato un'importante ripresa (+19,4% rispetto allo stesso periodo del 2015).

La politica delle "Grandi Alleanze", rinforzatesi con i processi di concentrazione avvenuti a cavallo del 2017, sembrano peraltro supportare le aspettative di un sempre più ampio ricorso a navi di crescenti dimensioni anche sui servizi diretti all'Alto Adriatico, con la probabile conseguenza di crescite di flussi particolarmente importanti nei porti con maggiore accessibilità batimetrica, ad iniziare da quello di Trieste.

In ogni caso, pur prendendo in considerazione il segnale di forte crescita del container verificatosi nei primi mesi del 2017, e optando dunque per l'applicazione di un tasso di crescita del traffico del 14% fra 2016 e 2017, si ritiene, per motivi di prudenza e di armonizzazione con la visione integrata sull'intero bacino del Nord-Adriatico,

<sup>61</sup> CAGR: Compound Annual Growth Rate, vale a dire "Tasso Composto di Crescita Annuo".

che un tasso di crescita del 7,3% all'anno (di poco superiore al tasso di 6,9% ipotizzato dal Ministero sullo scenario 2016-2020), sia comunque adeguato per formulare la previsione per gli anni successivi (2018 e 2019).

Il risultato di sintesi, espresso in TEU, è riportato nella tabella seguente.

*Porto di Trieste – Container (in TEU): Aspettative di movimentazione 2017-2019 (Fonte: Elaborazioni AdSPMAO/DEMS).*

	Numero TEU
2017	554.609
2018	595.095
2019	638.537
CAGR 2016/2019	9,4%

## Le unità stradale (mezzi): aspettative 2017-2019

Nell'ambito del "General Cargo", le aspettative per le movimentazioni di unità stradali sono state basate sui dati di programmazione fornita dai due principali soggetti che controllano i terminali del "Ro-Ro".

Nel contesto del porto di Trieste, la prevalente situazione di integrazione verticale fra società terminalista e compagnia marittima e/o operatori di logistica (applicabile alla parte maggioritaria del traffico) fa corrispondere in sostanza la programmazione dei flussi di trasporto via mare a quella dei terminali.

Le prospettive di crescita, alquanto superiori ai tassi effettivi di incremento mostrati dal traffico negli ultimi anni, sono da ricondursi al previsto inserimento sulle rotte di nuovo naviglio, di maggior dimensioni (fino a 300 mezzi di portata).

Per il traffico non specializzato (ferry), complessivamente marginale, si è ipotizzata una tendenza di sostanziale stabilità.

Le stime di sintesi per le movimentazioni di unità stradali sono fornite di seguito.

*Porto di Trieste – Unità stradali (mezzi): aspettative di movimentazione 2017-2019. Elaborazione AdSPMAO/DEAMS.*

	Unità stradali (mezzi)
2017	334.000
2018	350.000
2019	375.000
CAGR 2016/2019	7,45%

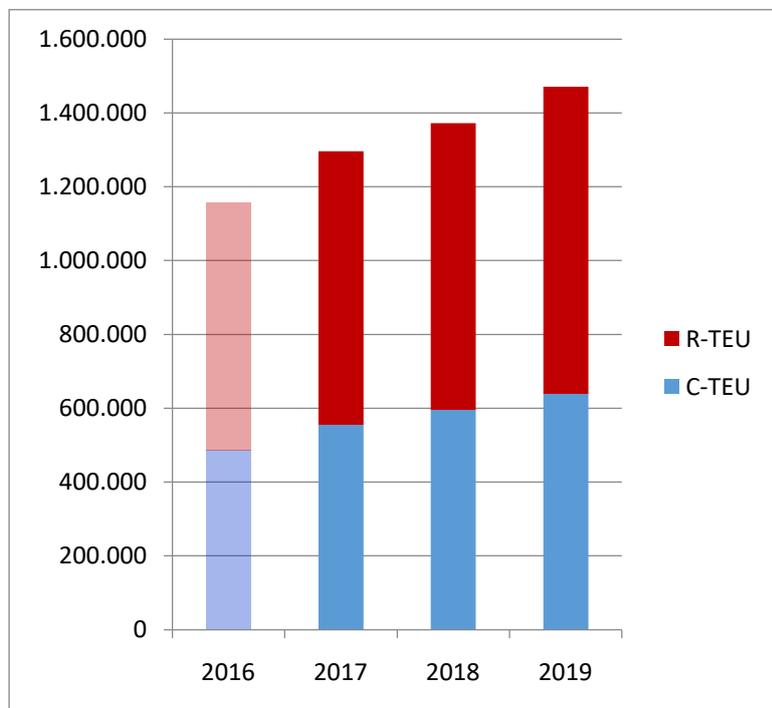
## I "TEU Equivalenti": aspettative 2017-2019

In analogia a quanto fatto nella sezione dedicata ai traffici effettivi (Cap.2), si propone anche in sede di valutazioni prospettive una quantificazione complessiva del traffico di unità intermodali, adottando il concetto di "TEU-Equivalente"<sup>62</sup>.

<sup>62</sup> Come già specificato, per "TEU Equivalente" si intende una misura capace di sintetizzare le statistiche riferite al trasporto del container (che adottano l'unità di misura TEU) e quelle relative al trasporto di mezzi di trasporto di gomma (unità di carico stradali). Nel porto di Trieste è calcolato, come dato "reale" di capacità di trasporto, partendo dalle informazioni

Il grafico seguente rappresenta visivamente l'andamento atteso delle movimentazioni di tutte le unità intermodali espresse in "TEU-Equivalenti".

Porto di Trieste – "TEU Equivalenti": aspettative di movimentazione 2017-2019 (R-TEU: TEU equivalenti corrispondenti ai mezzi stradali; C-TEU: numero effettivo di TEU container). Elaborazione DEAMS da dati AdSP MAO.



## Il traffico complessivo in peso: aspettative 2017-2019

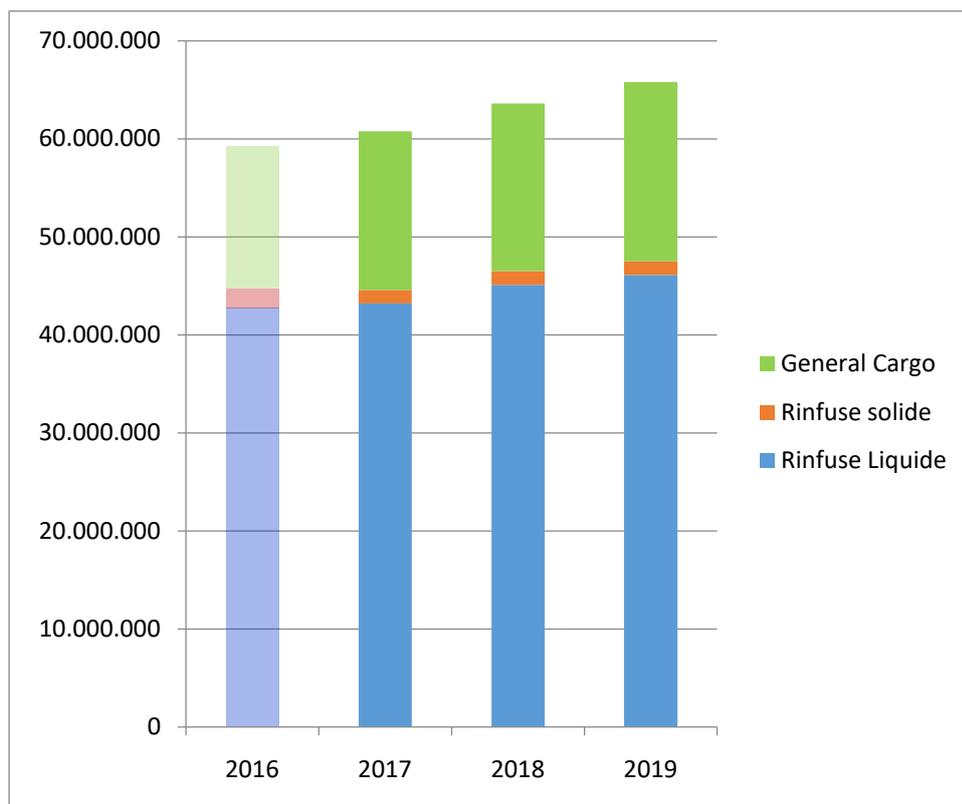
Complessivamente, in base alle elaborazioni precedenti, le aspettative di movimentazione del Porto di Trieste espresse in peso e suddivise nelle tre principali categorie di traffico sono visualizzate nella tabella e nel grafico successivi.

Porto di Trieste – Aspettative di movimentazione complessiva (ton) 2017-2019: Fonte: Elaborazioni AdSPMAO/DEAMS.

	Rinfuse Liquide (ton)	Rinfuse solide (ton)	General Cargo (ton)	Totale (ton)
2017	43.200.000	1.390.000	16.170.000	60.760.000
2018	45.100.000	1.400.000	17.086.000	63.586.000
2019	46.100.000	1.410.000	18.287.000	65.797.000
CAGR 2016/2019				<b>3,56%</b>

disponibili nel sistema "Sinformat" sulle caratteristiche delle unità di carico e dei mezzi pesanti effettivamente transitati nel porto. Per la formulazione dei dati futuri relativi ai mezzi, da esprimere in TEU, al numero di unità stradali attese (mezzi) si è applicato un coefficiente di moltiplicazione estratto dai dati elaborati dal sistema "Sinformat" calcolato, proiettando il valore del 2016, in 2,22 TEU per ogni "mezzo stradale".

Porto di Trieste – Aspettative di movimentazione complessiva (ton) 2017-2019: Fonte: Elaborazioni AdSPMAO/DEAMS.



## Il traffico ferroviario: aspettative 2017-2019

Data l'importanza essenziale del traffico ferroviario per il porto di Trieste, si riportano nel seguito le aspettative relative alla produzione di treni fra 2017 e 2019.

La sintesi dei dati sulla crescita attesa della movimentazione treni nel porto di Trieste è fornita nella tabella seguente.

Porto di Trieste – Aspettative di traffico ferroviario (numero treni) 2017-2019: Fonte: Elaborazioni AdSPMAO/DEAMS.

	Treni (numero)
2017	8.547
2018	9.572
2019	10.721
CAGR 2016/2019	12,0%

I dati sono basati sulle informazioni fornite dall'impresa responsabile della manovra nel porto di Trieste, a loro volta, in rapporto all'andamento atteso dei traffici e alle capacità attese dell'offerta infrastrutturale e di servizio.

Componendo fra loro la tendenza di crescita del traffico ferroviario, accentuatasi fra 2016 e primo semestre del 2017, l'incremento di movimentazione (circa +20% complessivo) avvenuto nei primi mesi del 2017 nel segmento container (esso tende a scaricarsi per almeno il 50% su ferro), assieme alle aspettative sul Ro-Ro, è stato

ipotizzato, per il triennio 2017-2019, un incremento complessivo nel numero dei treni stimabile intorno al 12%-13% annuo.

Si tratta di un tasso notevolmente superiore a quello programmato solo poco tempo fa (inizio 2016), fissato al 5% annuo e tale da condurre prevedibilmente il sistema, nel 2019, al superamento della soglia dei 10.000 treni annui.



## 16. Sintesi delle azioni

Il Piano Operativo Triennale costituisce un documento articolato, che include elementi di descrizione, valutazione, e di indirizzo e va pertanto considerato, sul piano formale, nella sua integralità.

Ciò nonostante, e pur con tutti i limiti e le lacune che le sintesi usualmente riservano, è possibile identificare, alcune sfere di azione (già attivate, tuttora in corso, o da attivare prossimamente), attraverso le quali è possibile sintetizzare il fulcro dell'attività programmatica di AdSP MAO nel triennio 2017-2019.

Le azioni sono state raggruppate per semplicità in quattro sottogruppi che nella visione di AdSP MAO rappresentano quattro "pilastri" essenziali della propria azione, e che sono segnatamente:

- le risorse umane e l'organizzazione
- la ferrovia e l'intermodalità,
- il punto franco e il rapporto con il territorio
- le infrastrutture

### Risorse umane e organizzazione

1. Ridisegno e arricchimento qualitativo della pianta organica e del modello organizzativo interno di AdSPMAO, per far fronte alle nuove esigenze legate sia allo sviluppo degli ambiti di tradizionale competenza, sia a nuove funzioni e attività, quali la costituzione della Direzione Ferroviaria, la gestione del piano energetico e ambientale, l'innovazione tecnologica e dei servizi e lo sviluppo dell'Unità Progetti Speciali, quest'ultima, assieme ad altre unità interne, collegata all'ampliamento delle funzioni territoriali di AdSPMAO, chiamata ad adempiere alle rafforzate competenze in materia di amministrazione, gestione e promozione del regime di porto franco;
2. Supporto allo sviluppo funzionale e gestionale interno dell'impresa "in-house" *Porto Trieste Servizi s.r.l.*, quale braccio operativo di AdSP MAO per la gestione e manutenzione delle reti dei servizi essenziali e per la produzione di servizi di interesse generale;
3. Sviluppo dell'"Agenzia del Lavoro Portuale di Trieste" come opportunità di armonizzare le esigenze degli operatori del Porto di Trieste con quelle di natura socio-economica e di qualificazione/riqualificazione professionale continua della forza lavoro temporanea, in una prospettiva di polivalenza formativa e di formazione continua;
4. Applicazione e promozione attiva, nell'organizzazione di AdSP MAO e nelle imprese controllate, dei processi integrati di "gestione qualità e ambiente" come opportunità fondamentale per il miglioramento organizzativo e l'aumento della qualità dei processi, degli output, della sicurezza e dell'ambiente di lavoro, con promozione dell'adozione degli standard anche nelle imprese portuali;
5. Sviluppo ulteriore, rispetto alle attività previste dalle norme, di attività nel campo della sicurezza, fra le quali: la definizione di disciplinari in materia di carichi di lavoro e di gestione degli infortuni; l'emanazione di ordinanze sulle merci pericolose; il rinforzo delle procedure interne in materia di sicurezza e vigilanza; lo sviluppo e l'applicazione di un piano di circolazione e di mobilità intra-portuale;
6. Rinforzo e a sviluppo di azioni collettive per lo sviluppo di iniziative di formazione e training, basati su un adeguato monitoraggio e riconoscimento dei fabbisogni, anche attraverso ipotesi di supporto allo sviluppo di un "centro di formazione marittimo-portuale e logistica" in coordinamento con la comunità portuale.

7. Sviluppo, a livello di comunità portuale, di progetti di azioni collettive per l'innovazione e trasferimento tecnologico, per lo sviluppo di relazioni con i nodi interni, per la promozione. Il marketing, e l'internazionalizzazione.

## Servizi ferroviari e intermodalità

1. Realizzazione in seno ad AdSP MAO della "Direzione Ferroviaria" e definizione del "Regolamento di Compensorio Ferroviario";
2. Estensione e rafforzamento delle funzioni dell'impresa ferroviaria portuale, come soggetto fornitore certificato dei servizi ferroviari di manovra unica e di trazione/vezione ferroviaria di corta distanza nell'ambito portuale e sulle tratte di connessione rilevanti (linee Campo Marzio - Opicina, Opicina - Monfalcone, Monfalcone - Cervignano, Servola – Aquilina - Villa Opicina);
3. Promozione, nell'ambito della comunità portuale, di modelli tesi allo sviluppo della programmazione dei servizi ferroviari con l'obiettivo d'incrementare la qualità degli stessi, assieme ad azioni volte ad ottimizzare l'uso della capacità dei binari nell'ambito portuale;
4. Sviluppo, sulla reti e gli interporti della "piattaforma intermodale regionale", di un modello di "integrazione logistica" basata sull'intermodalità ferroviaria di corta distanza, fra porto e piattaforme, per la realizzazione di un modello di "accesso ferroviario al sistema" e non al singolo nodo, fondato sull'operatività integrata del gestore unico della manovra ferroviaria e sul riconoscimento delle piattaforme esterne quali "gate di interfaccia" con gli operatori ferroviari attivi sulle relazioni lunghe;
5. Introduzione di modulazioni incentivanti sui canoni demaniali corrisposti dai terminalisti, a fronte dell'incremento nell'uso nella modalità ferroviaria, quale strumento per la riduzione dell'impatto ambientale della catena logistica portuale;
6. Attività volte a valutare e a definire, in un quadro di collaborazione a livello di comunità portuale, le componenti necessarie del "piano regolatore ferroviario portuale", comprese quelle incidenti sulle aree in concessioni dei terminalisti;

## Punto franco e sviluppo territoriale

1. Sviluppo dell'intero arco delle competenze attribuita ad AdSP MAO dal Decreto (Luglio 2017) per l'applicazione del Regime dei Punti Franchi nel Porto di Trieste, e del personale necessario (es. all'interno della "unità Progetti Speciali");
2. Integrazione del "sistema porto" nella ecosistema locale dell'innovazione e della ricerca, per il sostegno all'insediamento di attività ad alto valore aggiunto e ad alto contenuto tecnologico nei punti franchi, anche attraverso la realizzazione dei contenuti del protocollo di collaborazione sottoscritto con "Area Science Park";
3. Sviluppo degli strumenti per il controllo strategico dello sviluppo del territorio interessato dalla possibile localizzazione dei punti franchi, sul modello della "free zone", anche attraverso il costituendo consorzio per lo Sviluppo Economico Locale del Friuli Venezia Giulia (CSELG);
4. Implementazione prioritaria dei sistemi informatici/interscambio dati (es. "gate automation") e protocollari (collaborazione con l'Agenzia delle Dogane) per la definizione operativa di un'area di libera circolazione extradoganale, sia stradale che ferroviaria, fra i siti di punto franco dislocati sul territorio;
5. Lancio, coordinamento e "branding" ("FREEeste") dell'operazione di sviluppo (da attuarsi con l'insediamento di attività di trasformazione industriale) dell'area "Ex-Wartsila", quale primo sito del nuovo sistema multi-polare della "free zone" di Trieste;

6. Esplorazione, valutazione e eventuale progettazione delle opportunità di ri-sviluppo di ulteriori siti sottoutilizzati (es. Scalo di Prosecco, aree in zona Noghere) ai fini del loro inserimento nel sistema multipolare della “free zone”;
7. Promozione internazionale delle opportunità di attrazione degli investimenti sul territorio, con particolare riferimento alle opportunità collegate al quadro dell’iniziativa “BRI – Belt Road Initiative”, condivisa fra governo della Repubblica Popolare Cinese e Governo Italiano, nonché ad altri cornici di partnership e di promozione internazionale attivati da AdSPMAO;
8. Rinforzo delle relazioni con la comunità territoriale, anche attraverso iniziative volte al monitoraggio imparziale delle ricadute dell’attività portuale (es. impatto economico, occupazionale, bilancio sociale, ) e altre manifestazioni di avvicinamento fra porto e comunità dei cittadini.

## Infrastrutture

1. Attuazione del Programma delle Opere Pubbliche 2017-2019 (24.169.103 Euro), per interventi legati al Piano Regolatore, alla Riqualificazione dell’area della Torre del Lloyd, agli interventi di riqualificazione ambientale delle aree di interesse di AdSPMAO, agli interventi di riqualificazione e potenziamento del sistema ferroviario, e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente;
2. Attività rivolte allo sviluppo degli interventi prioritari relativi allo sviluppo della “Piattaforma Logistica” e alle necessarie connessioni ferroviarie nell’area, e in particolare: lavori del I stralcio della “Piattaforma Logistica”, ripristino della tratta ferroviaria Servola-Aquilinia, riattivazione (in relazione all’intervento sulla tratta Servola-Aquilinia), della linea bassa verso Servola, ripristino e adattamento alla sagoma P/C 80/410 del “Bivio SanGiacomo”, attivazione dei binari di appoggio, sia in zona portuale per i tre principali terminali del PFN, anche utilizzando i binari disponibili a Trieste Campo marzio; raddoppio dei collegamenti d’ingresso ed uscita dei tre principali terminali (già realizzato per il Molo VI) e da realizzare per Molo VII e Molo V;
3. Valutazioni e gestione di processi finalizzati a: il riuso produttivo delle aree del Punto Franco Nuovo attualmente non utilizzate o sottoutilizzate, a partire dai capannoni multipiano e dalle aree fra il Punto Franco Nuovo e lo scalo ferroviario di Campo Marzio; l’ottimizzazione nell’uso dei varchi stradali (es. “Varco 4”) per migliorare l’accessibilità dei mezzi commerciali; fornire soluzioni strutturali atte al miglioramento del servizio offerto attualmente dall’ormeggio 45, ritenuto non adeguato.
4. Sviluppo delle opportunità di finanziamento complessivo delle opere ferroviarie finalizzate alla definizione del nuovo Layout ferroviario della Stazione di Campo Marzio a Trieste (competenza RFI), interconnesso al fascio portuale (competenza di AdSP MAO), in un progetto unitario integrato, definito internamente “global project” (146 Milioni di Euro) da presentarsi in sede Europea (11/2017);
5. Attività finalizzate alla realizzazione delle bonifiche ambientali nelle aree di proprietà demaniale e patrimoniale, sia in concessione che non in concessione (Area “Ex-Esso”, Area “Ex-Aquila”, Area “Via Errera”), anche attraverso il supporto ai processi in corso per la ri-caratterizzazione e riperimetrazione del SIN, con la valutazione dell’opportunità all’impegno diretto nelle attività di bonifica qualora risultasse attività di effettiva competenza di AdSPMAO;
6. Implementazione dei processi volte alla realizzazione di nuove infrastrutture per la logistica nell’area “Ex-Aquila”; valutazioni per l’insediamento di attività logistiche e/o di trasformazione industriale nelle aree “Ex-Esso” e “Via Errera”; prosecuzione delle valutazioni per la realizzazione di un nuovo terminal crociere nell’area del Porto Vecchio;
7. Attuazione progressiva del piano di monitoraggio ambientale relativo allo sviluppo delle opere del Piano Regolatore Portuale;
8. Prosecuzione delle attività di sviluppo dell’infrastruttura digitale e dei servizi connessi: ampliamento funzionale del PCS e allargamento della base dei soggetti serviti; integrazione dei sistemi di monitoraggio e

controllo per la gestione dei punti franchi; sviluppo di reti di connessione digitale ad alta capacità per l'interscambio dati.

9. Definizione e gestione di un piano integrato di manutenzione (e di programmazione manutentiva) delle infrastrutture demaniali, in concessione e non in concessione, e di quelle patrimonio.

## Tavole operative temporalizzate

Si riporta nel seguito, per una serie di operazioni di piano ritenute di particolare significato, una evidenziazione della probabile distribuzione temporale.

Ambito attività	Specificazioni	2017	2018	2019
Sviluppo e implementazione di attività nel campo della sicurezza	Disciplinare sui carichi di lavoro	X	X	
	Disciplinare sulla gestione degli infortuni	X	X	
	Ordinanza sulle merci pericolose	X	X	
	Ordinanza sull'uso delle sostanze alcoliche	X	X	
	Valutazione sull'opportunità di formazione aggiuntiva	X	X	
	Rinforzo del sistema ispettivo	X	X	X
	Rinforzo delle procedure operative interne in materia di sicurezza e vigilanza	X	X	X
	Sviluppo, in PTS, della capacità di assunzione (via "droni") e di elaborazione di dati ambientali a fini di "safety" e "security"			
	Applicazione dell'implementazione dell'Ordinanza n.37-2017 sulla pesatura dei container (VGM)	X	X	X
	Ridisegno e arricchimento qualitativo della pianta organica di AdSP MAO	Sviluppo "Direzione Ferroviaria"	X	X
Sviluppo di risorse umane nell' "Unità Progetti Speciali" e in altre unità, in relazione alle nuove funzioni in materia di amministrazione, gestione e promozione del regime di porto franco.		X	X	
Rinforzo del personale per: gestione piano energetico e ambientale, sviluppo "fund-raising", innovazione tecnologica, ispezione monitoraggio territorio, gestione demanio (e sportello unico).		X	X	X
Promozione attiva, nell'organizzazione di AdSP MAO e nelle imprese controllate, dei processi integrati di "gestione qualità e ambiente"	X	X	X	
Rinforzo funzionale e gestionale interno dell'impresa "in-house" <i>Porto Trieste Servizi s.r.l.</i>	X	X	X	
Sviluppo dell'"Agenzia del Lavoro Portuale di Trieste" e dei processi di "formazione polivalente"	X	X	X	
Sostegno, nel quadro delle politiche attive del lavoro, di processi che in base ad un adeguato monitoraggio e riconoscimento dei fabbisogni, elevino qualità e focalizzazione dei processi di formazione e di qualificazione/riqualificazione professionale, anche attraverso ipotesi di supporto allo sviluppo di un "centro di formazione marittimo-portuale e logistica" in coordinamento con la comunità portuale.	X	X	X	
Attività volte all'introduzione di "progetti di comunità portuale", finalizzato ad azioni collettive (es. innovazione, formazione/training, internazionalizzazione, rapporti con il "retroterra", ecc.)	X	X	X	
Attività per lo sviluppo del SID e dello Sportello Unico Amministrativo	Azioni finalizzate alla de-materializzazione procedure relative agli "Art. 16", "Art. 17", e "Art. 68", con federazione delle informazioni e applicazione di standard di password unificata "SPID" (Sistema Pubblico di Identità Digitale) da integrare con la firma digitale.	X	X	
Stesura e concretizzazione di un piano di manutenzione integrato delle reti e delle infrastrutture portuali (demanio non in concessione, patrimonio demanio in concessione).		X	X	X
Attività di gestione del piano energetico e ambientale di AdSP MAO		X	X	X
Gestione del piano di monitoraggio ambientale del "Piano Regolatore Portuale"		X	X	X
Gestione processo di misurazione e monitoraggio periodico delle batimetrie portuali, con mappatura digitale.		X	X	
Sviluppo e implementazione del "Piano di viabilità e mobilità intra-portuale"		X	X	
Sviluppo delle competenze attribuite ad AdSP MAO dal Decreto (Luglio 2017) per l'applicazione del Regime dei Punti Franchi nel Porto di Trieste		X	X	X
Attività collegate alle funzioni di AdSP MAO nell'ambito del costituendo consorzio per lo Sviluppo Economico Locale del Friuli Venezia Giulia (CSELAG) o in altre partnership per lo sviluppo produttivo in aree di "Free Zone"		X	X	X
Attuazione del protocollo di collaborazione con "Area Science Park" sulla promozione del sistema di innovazione a sostegno dello sviluppo e localizzazione di impresa in ambito portuale e Punti Franchi		X	X	X

Implementazione prioritaria dei sistemi informatici/interscambio dati (es. "gate automation"), e tecnico-giuridici (in collaborazione con l'Agenzia delle Dogane) per lo stabilimento di un'area di libera circolazione extradoganale, stradale e ferroviaria, fra i siti distaccati di punto franco;	Sviluppo di tecnologie e protocolli per monitoraggio e controllo delle movimentazioni via strada fra i punti franchi, attraverso il sistema di "gate automation" e portali ottici lungo le infrastrutture varie di connessione.	X	X	X
	Sviluppo modulo gestione della consistenza dei magazzini punto franco	X	X	
	Applicazione ai servizi navetta ferroviarie (porto-Ferneti) dei protocolli di libera circolazione dei mezzi	X	X	
	Completamento dell'informatizzazione dei permessi di transito	X	X	
Lancio, coordinamento e "branding" ("FREEeste") dell'operazione di sviluppo a fini produttivi e di trasformazione dell'area "Ex-Wartsila", quale primo sito del nuovo sistema multi-polare della "free zone" di Trieste		X	X	X
Esplorazione, valutazione e eventuale progettazione delle opportunità di ri-sviluppo di ulteriori siti sottoutilizzati (es. Scalo di Prosecco) ai fini del loro inserimento nel sistema multi-polare della "Free Zone";		X	X	X
Attività di supporto e collaborazione inter-istituzionale atte a favorire il ri-sviluppo urbano e produttivo del sito del "Porto Vecchio"		X	X	X
"BRI – Belt Road Initiative", condivisa fra governo della Repubblica Popolare Cinese e Governo Italiano.	Attività a supporto del processo di implementazione dell'"EU-China Maritime Agreement"	X	X	X
	Attività di valutazione opportunità collegate all'iniziativa BRI	X	X	X
Sviluppo partnership strategica con istituzioni della repubblica Islamica dell'Iran		X	X	X
Sviluppo partnership strategica con piattaforme intermodali Europee (es. Duisburg Hafen)		X	X	X
Sviluppo programmazione selettiva per la partecipazione a eventi e fiere internazionali		X		
Sviluppo rapporti commerciali con mercati del retroterra nazionale (Friuli Venezia Giulia, Nord-Est Italia).		X	X	X
Implementazione, prosecuzione e rafforzamento delle attività, avviate e nuove, collegate alla "progettazione europea"		X	X	X
Supporto ai processi ritenuti prioritari per la grande infrastrutturazione collegati al Piano Regolatore Portuale approvato (Molo VI, Allungamento Molo VII, Piattaforma Logistica, Bonifiche)		X	X	X
Attuazione del Programma delle Opere Pubbliche 2017-2019 (24.169.103 Euro)	Interventi legati al Piano Regolatore (Molo VI) e al monitoraggio ambientale del piano.	X		
	Riqualificazione dell'area "Torre del Lloyd", finalizzata alla conservazione del patrimonio storico e alla funzionalità degli edifici.	X	X	
	Procedure e interventi di riqualificazione ambientale delle aree di interesse di AdSP MAO.	X		X
	Interventi di riqualificazione e potenziamento del sistema ferroviario (manutentivi e di adeguamento).	X	X	X
	Manutenzione e consolidamento del patrimonio esistente	X	X	X
Attività volte alla valutazione delle modalità di possibile sviluppo di un terminale crociere nell'area dell'"Adriaterminal" ("Porto Vecchio")				
Gestione dei processi volti alle bonifiche di aree inserite nel SIN e riuso di aree interne al Punto Franco	Supporto alle attività di ricaratterizzazione e ripermetrazione (finalizzate a passaggio da SIN a SIR) di aree di interesse	X	X	
	Valutazione e gestione modalità di sviluppo operativo delle bonifiche nelle aree di proprietà (area "Ex-Esso", Area Ex-Aquila) e in concessione (Area "Via Errera"), nella prospettiva di insediamento di attività.	X	X	X
	Valutazioni e gestione delle modalità per il riuso produttivo delle aree del Punto Franco Nuovo attualmente non utilizzate o sottoutilizzate, a partire dai capannoni multipiano e dalle aree fra il Punto Franco Nuovo e lo scalo ferroviario di Campo Marzio, anche come richiesto anche dalle categorie economiche.	X	X	X
Procedure volte alla valutazione dei modelli di realizzazione di nuove infrastrutture per la logistica nell'area "Ex-Aquila" dopo le operazioni di bonifica.		X	X	X
Valutazioni orientate al reperimento di soluzioni strutturali atte al miglioramento del servizio offerto attualmente dall'ormeggio 45, ritenuto non adeguato anche dalle categorie economiche.		X	X	X
Valutazioni orientate all'ottimizzazione dell'uso dei varchi portuali (es. Varco 4) per il miglioramenti dell'accessibilità dei mezzi commerciali, anche come richiesto dalle categorie economiche		X	X	

Sviluppo interventi prioritari ferroviari relativi all'accessibilità della zona Sud-Est (Piattaforma Logistica, Aquilinia)	Ripristino della tratta ferroviaria Servola-Aquilinia	X	X	X	
	Riattivazione, in relazione all'intervento sulla tratta Servola-Aquilinia, della "linea bassa" verso Servola	X	X	X	
	Ripristino e adattamento alla sagoma P/C 80/410 del "Bivio SanGiacomo"				
	Conclusioni delle operazioni necessarie all'attivazione dei binari di appoggio, sia in zona portuale per i tre principali terminali del PFN, anche utilizzando i binari disponibili a TSCM (binario 26 + "Prenzane")	X			
Ottimizzazione del sistema ferroviario interno all'area portuale	Raddoppio dei collegamenti d'ingresso ed uscita dei tre principali terminali (già realizzato per il Molo VI) e da realizzare per Molo VII e Molo V.	X	X		
Azioni a supporto dello sviluppo del "Piano Regolatore ferroviario": attuazione protocollo 15/11/2016 tra AdSP, RFI, RFGV (potenziamento ed adeguamento tecnologico degli impianti di Trieste Campo Marzio finanziato e degli impianti Portuali, nell'ambito del miglioramento dell'"ultimo miglio ferroviario").	Azioni per realizzare, tramite bando, le opportunità di finanziamento complessivo delle opere ferroviarie finalizzate alla definizione del nuovo Layout ferroviario complessivo della Stazione di Campo Marzio Trieste (competenza RFI) interconnesso al fascio portuale (competenza dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale), in un progetto unitario integrato, definito internamente "global project" (146 Milioni di Euro), procedendo a valutare, come richiesto dalle categorie economiche, gli spazi di revisione della parte del progetto relativa ai terminali intermodale ferroviario.	X	X	X	
Attività finalizzata all'ottenimento da parte di Adriafer del ruolo di Gestore Unico di Manovra presso la stazione di Villa Opicina;		X	X		
Introduzione di flessibilità incentivanti sui canoni di concessione demaniale corrisposti dai terminalisti, in relazione all'ottenimento di obiettivi di trasferimento modale su ferrovia		X	X		
Stesura e definizione procedure relative al nuovo "Regolamento di Comprensorio Ferroviario"					
Sviluppo delle opportunità correlate alla ottenuta certificazione di Adriafer come impresa ferroviaria autorizzata a operare sulle tratte: Campo Marzio-Opicina, Opicina - Monfalcone, Monfalcone - Cervignano, Servola – Aquilinia - Villa Opicina;	Attività a supporto dello sviluppo del progetto di "integrazione logistica" fra le piattaforme regionali (intermodalità ferroviaria di corta distanza).	X	X	X	
Progetto di "comunità portuale" per la promozione della programmazione dei servizi ferroviari (Adriafer)		X	X		
Implementazione di azioni (es. politiche tariffarie) volte ad ottimizzare l'uso della capacità dei binari nell'ambito portuale (Adriafer)		X	X		
Prosecuzione delle attività di sviluppo dell'infrastruttura digitale e dei servizi connessi: ampliamento funzionale del PCS e allargamento della base dei soggetti serviti;	Sviluppo modulo "Gestione dei preavvisi di arrivo";	X	X		
	Sviluppo interoperabilità con il portale unico delle Capitanerie (PMIS2);	X	X		
	Sviluppo funzioni "sdoganamento in mare di merci non in container" (il container è già integrato);	X	X		
	Azioni per il miglioramento dei modelli di elaborazione e messa a disposizione dei dati statistici	X	X		
	Sviluppo modulo di interoperabilità con l'ufficio nazionale di statistica (ISTAT)	X	X		
	Integrazione con il sistema del Servizio Vigilanza Antifrode Dogane (SVAD), già in stato avanzato di implementazione;	X	X		
	Miglioramento dell'interoperabilità con lo sportello doganale "AIDA"	X	X		
	Sviluppo modulo di localizzazione navi (AIS), per integrare le informazioni sulle navi in porto	X	X		
	Sviluppo modulo gestione di contenitori vuoti privi di contratto;	X	X		
	Sviluppo modulo gestione e occupazione degli ormeggi;	X	X		
	Sviluppo sistema di gestione e contabilizzazione delle movimentazioni ferroviarie di manovra (impresa Adriafer);	X	X		
	Integrazione con terminalisti (completamento dell'assetto statistico)	X	X		
	Integrazione "Guardia di Finanza" (per il controllo non cartaceo e anticipato delle dichiarazioni relative ai carichi su trano);	X	X		
	Integrazione con "Servizio fitosanitario"	X	X		
	Integrazione "Polizia di Stato"	X	X		
	Integrazione "Prefettura" (per gestione accosti);	X	X		
	Integrazione Uffici della Sanità Marittima (SMAF, PIF) Guardia di Finanza per le operazioni di riscontro (Art22 TUD);	X	X		
	Sviluppo di reti e infrastrutture per l'interscambio dati	Prosecuzione del progetto integrato per la connettività dei punti di erogazione di servizio (connessione di arete di connettività ad alta capacità e alta sicurezza, basata sull'integrazione fibra/ponti radio)	X	X	X
		Accrescimento del potenziale del "Centro Dati" con passaggio alla logica dello Storage Area Network (SAN)	X	X	