



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI DI TRIESTE



IL PORTO DI TRIESTE: SCENARI ECONOMICI E PROSPETTIVE

Giacomo Borruso

Presidente ISTIEE

Università degli Studi di Trieste

Premessa

- Lo studio svolto in collaborazione con SRM è servito a porre in evidenza talune peculiari caratteristiche della portualità triestina, da valutare in un'ipotesi di sviluppo e di rilancio
- E' opportuno che tali valutazioni tengano conto degli orientamenti che si sono consolidati a livello comunitario e che si sono concretizzati, in un recente passato, in non equivoci indirizzi programmatici
- Analoga attenzione va riservata ai documenti di programmazione nazionale, in particolare al Piano Nazionale della Logistica, presentato nel 2011, al quale le vicende politiche maturate in Italia negli ultimi due anni non ha consentito di dare adeguata diffusione e, tantomeno, concreta attuazione

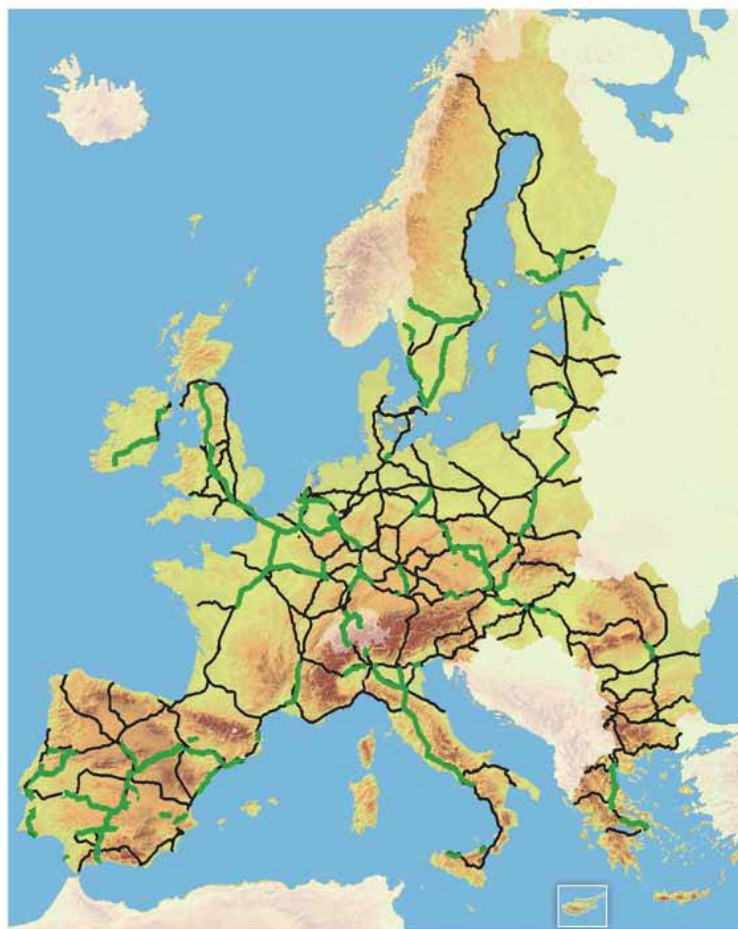
I recenti documenti comunitari

- A livello internazionale, è necessario riferirsi soprattutto agli orientamenti che emergono dai programmi comunitari, tenendo conto delle priorità che la UE ha definito, in particolare in tema di infrastrutture
- Il documento al quale è opportuno richiamarsi può ritenersi recente, essendo stato presentato dalla Commissione Europea il 19 ottobre del 2011
- Si tratta, in realtà, di quattro proposte di regolamento, riferibili alle infrastrutture europee
- Tre documenti hanno carattere programmatico e riguardano l'individuazione delle priorità in materia di trasporti, energia e telecomunicazioni
- Il quarto documento, denominato "Connecting Europe Facility", definisce gli strumenti finanziari con cui la Commissione si propone di co-finanziare gli interventi individuati nei tre altri documenti approvati, per il periodo di programmazione 2014 - 2020

Le Reti TEN - T

- Il pacchetto di regolamenti approvato va considerato secondo tre aspetti, connessi alla programmazione, alla governance e agli strumenti finanziari
- Limitando la nostra analisi al settore dei trasporti, è necessario considerare le linee guida relative alle Reti TEN - T, avendo attenzione anche per gli aspetti finanziari
- La metodologia seguita dalla UE ha portato preliminarmente alla individuazione di una rete di base, definita “comprehensive network”, che include tutte le principali infrastrutture di interesse dei diversi Stati membri

Progetti TEN – T al 2011 e “core network”



Linee verdi: progetti TEN-T completi nel 2011

Linee nere: “core network” da completare entro il 2030 (Europa a 27 Paesi)

Progetti prioritari e autostrade del mare

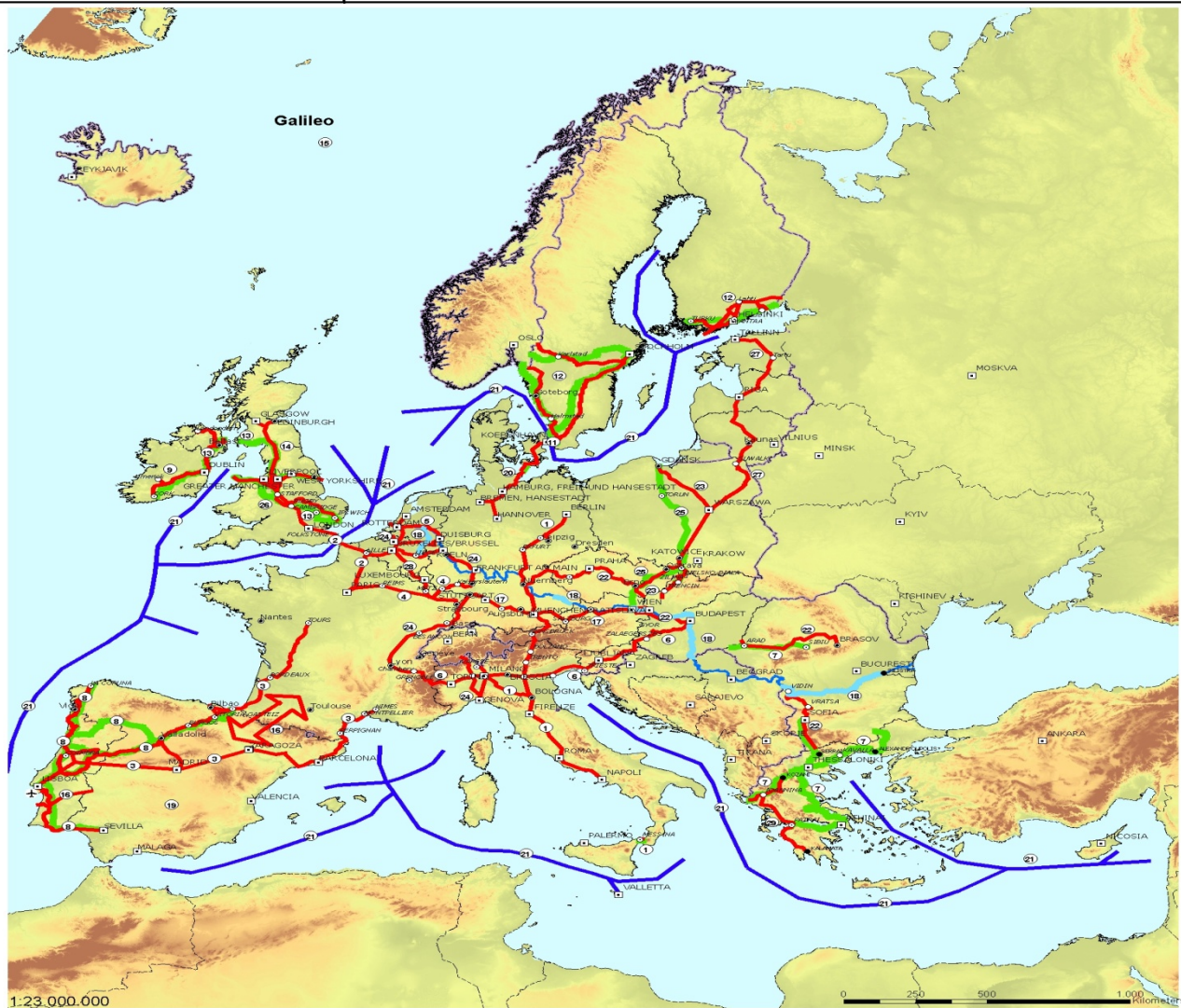


PROJECT NR° 1-29

DG TREN
Trans-European Transport Network
Priority Projects

GENERAL OVERVIEW OF THE PRIORITY PROJECTS

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 10/2003



— Rail Projects
— Road Projects
— Inland Waterway Projects
— Motorways of the Sea

Important settlements
 • +50 000 inh
 ○ 50000 - 99999 inh
 ⊙ 100000 - 249999 inh
 ● 250000 - 499999 inh
 ⊠ >500 000 inh

Borders
 --- Border
 --- External EU-border

Digital Elevation Model
 High: 5587
 Low: -407

Il Core Network

- Nell'ambito della rete complessiva, la Commissione ha definito nell'ottobre del 2011, il “Core Network”, nel quale sono ricompresi Corridoi per i quali è previsto il completamento entro il 2030
- Seguendo un approccio che privilegia le grandi direttrici, sono stati individuati dieci Corridoi multimodali, per la realizzazione dei quali la Comunità intende appoggiare gli Stati membri interessati
- Dei dieci Corridoi definiti prioritari, ben quattro interessano l'Italia, a testimonianza delle grandi potenzialità che, in tema di trasporti e logistica, vengono riconosciute alla penisola italiana, autentica piattaforma logistica proiettata nel Mediterraneo

10 Core network Corridors

- Source: Janusz Lewandowski, Commissioner for Financial Programming and Budget, European Commission, press conference on 29 June 2011
- **Bankwatch Mail 49:**
<http://bankwatch.org/publications/bankwatch-mail-49>



I Corridoi di interesse italiano

- I corridoi di interesse italiano sono:
 - Corridoio Adriatico – Baltico, da Helsinki all'Alto Adriatico
 - Corridoio Mediterraneo (ex Corridoio 5), che provenendo dalla Francia, attraversa il Nord Italia, toccando Torino, Milano Venezia e Trieste, per poi proseguire verso Est, in direzione Slovenia, Ungheria e Ucraina
 - Corridoio Helsinki – La Valletta
 - Corridoio Genova – Rotterdam, che attraversa le aree economicamente più forti del Continente, la famosa “Banana Blu”
- Di questi Corridoi l'autentica novità, e non si tratta di elemento irrilevante, è rappresentata dal Corridoio Adriatico - Baltico

Schema dei corridoi di trasporto transeuropei di interesse italiano



DEI 10 CORRIDOI DI TRASPORTO TRANSEUROPEI
BEN 4 ATTRAVERSA L'ITALIA

BLU - CORRIDOIO ADRIATICO-BALTICO: HELSINKI - TALLINN - GDYNIA - WARSZAWA - KATOWICE - VIENNA - GRAZ - KLAGENFURT - UDINE - VENEZIA - BOLOGNA - RAVENNA.

VERDE CORRIDOIO MEDITERRANEO: ALGECIRAS - MADRID - TARRAGONA - SIVIGLIA - VALENCIA - BARCELONA - LIONE - TORINO - MILANO - VENEZIA - TRIESTE - CAPODISTRIA - LUBIANA - BUDAPEST - CONFINE UCRAINO.

ROSA CORRIDOIO HELSINKI-VALLETTA: HELSINKI - TURKU - STOCOLMA - MALMO - COPENAGHEN - BREMA - HANNOVER - MONACO - BRENNERO - VERONA - VENEZIA - BOLOGNA - ROMA - NAPOLI - BARI - PALERMO - VALLETTA.

ARANCIONE CORRIDOIO GENOVA - ROTTERDAM: GENOVA - MILANO/NOVARA - SIMPLON/LÖTSCHBERG/GOTTHARD - BASILEA - MANNHEIM - COLONIA - LIEGI - BRUXELLES - ROTTERDAM/AMSTERDAM.

FONTI http://ec.europa.eu/transport/in-frastructure/connecting/revision-t_en.htm

Il Corridoio Adriatico - Baltico

- Come è già stato rilevato, il fatto nuovo della programmazione infrastrutturale comunitaria è rappresentato dal Corridoio Adriatico Baltico, che riveste notevole importanza per l'Italia, interessando mercati che rappresentano per la nostra industria e per la nostra logistica sbocchi naturali di primaria importanza
- Il Corridoio in questione congiunge la Polonia con l'Italia, attraversando l'Austria, e utilizzando nel Nord Est del nostro Paese, la direttrice Pontebbana, l'unica linea sottoutilizzata tra quelle che collegano il settentrione italiano con i mercati europei
- L'infrastruttura rappresenta un'opportunità di grande rilievo per la portualità nord-adriatica, essendo espressamente previsto che i terminali italiani del Corridoio siano gli scali di Trieste, Venezia e Ravenna
- L'Alto Adriatico diviene, in tal modo, in termini ufficiali, una delle porte di accesso meridionali per i mercati europei, in aggiunta, se non vogliamo dire in alternativa, ai consolidati sistemi portuali nord europei
- L'altra porta di accesso, ovviamente la più importante, è rappresentata dal sistema portuale del Nord Tirreno, quella dove il nostro Paese si gioca la sfida principale

La direttrice nord-sud: il Corridoio Baltico



La governance di Corridoio

- Un elemento da porre in evidenza riguarda il fatto che l'approccio di Corridoio va considerato, in termini prevalenti, come uno strumento di governance
- Risulta in tale ottica di estrema importanza l'istituzione, prevista dalla Commissione, delle Piattaforme di Corridoio, nelle quali debbono essere presenti tutti gli attori, pubblici e privati interessati, sotto la guida di un Coordinatore Europeo, cui vengono attribuiti effettivi poteri decisionali
- Quello che la Commissione intende garantire è un avanzamento coordinato e condiviso dei dieci Corridoi individuati, al fine di realizzare la migliore allocazione possibile delle risorse

I Project Bonds

- Per la realizzazione dell'ambizioso e articolato programma definito, la Commissione apre all'utilizzo di strumenti innovativi, quali i "Project Bonds"
- Il Project Bond, come proposto dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e dalla Commissione, si sviluppa in due direzioni:
 - la fornitura di garanzie, per cui BEI/EC si fanno garanti dell'investimento
 - il debito subordinato, per cui BEI ed EC finanziano sin dall'inizio l'opera, con la qualifica di subordinato al credito della BEI, che diviene l'ultimo soggetto ad essere rimborsato
- Si tratta di strumenti di indubbia utilità per progetti in cui il Business Plan garantisca un ritorno di breve e medio periodo (durata della prima concessione)
- Gli Stati membri interessati dovrebbero promuovere iniziative proprie, quali lo snellimento delle procedure burocratiche, il rilascio delle autorizzazioni in tempi certi, l'incentivazione per le società di scopo (ad esempio, la detassazione parziale/totale degli utili per periodo congruo)

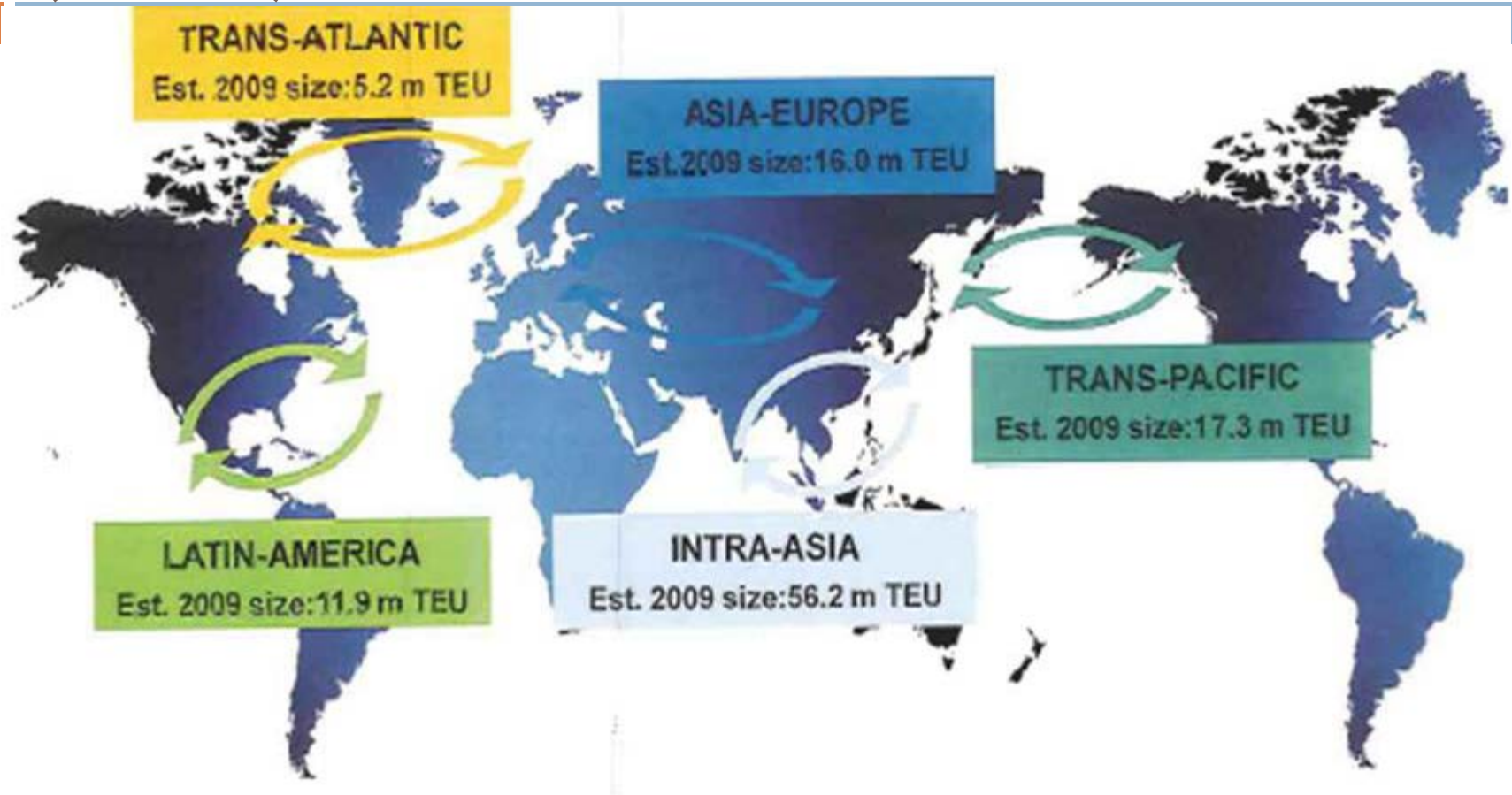
Finalità dei Project Bonds

- L'istituzione di Project Bonds implica il superamento di difficoltà rivelatesi, a tutt'oggi, insormontabili, ed è oggetto di valutazione da parte degli organi comunitari
- La svolta si avrebbe prevedendo l'ingresso della UE, sia nell'equity sia nel relativo finanziamento pro quota (30-50%) delle singole società di progetto di finanza (di scopo), al fine di rendere sostenibile il Business Plan delle varie iniziative
- La UE dovrebbe reperire le risorse direttamente sui mercati finanziari e le singole società di progetto, così strutturate e finanziate, interverrebbero esclusivamente sui progetti ritenuti prioritari dalla programmazione comunitaria
- L'UE diverrebbe, in tal modo, comproprietaria delle infrastrutture e, per effetto della loro realizzazione, garanzia per gli investitori pubblici e privati; si tratta di un'operazione in grado di rimettere in moto l'economia, restituendo fiducia agli operatori

Tendenze dei traffici internazionali

- Appare utile, a questo punto, evidenziare talune macro tendenze, emerse negli ultimi anni nell'ambito dei traffici marittimi internazionali, manifestatesi prima della crisi che ha avuto il suoi culmine nel 2009, e confermatesi all'avvio della lenta ripresa, nel 2010 e 2011
- Riferendosi al traffico dei container, si evidenziava, nel 2009, una netta prevalenza dei traffici intra-asiatici (56,2 milioni di TEU), dieci volte superiori a quelli tra Nord America ed Europa (5,2 milioni di TEU) e tre volte maggiori rispetto a quelli tra Asia ed Europa (16 milioni di TEU) e tra Nord America e Asia (17.3 milioni di TEU)
- Molto significativa appare la crescita dei traffici containerizzati dell'America Latina (11,9 milioni di TEU) che testimonia il forte dinamismo di taluni Paesi dell'area e, in particolare del Brasile
- Le previsioni per i prossimi anni riguardano il consolidamento delle tendenze in atto per Asia e Sud America e, in misura più contenuta, per l'Africa; tali aree si caratterizzano, rispetto al resto del mondo, per un forte differenziale dei tassi di incremento del PIL, nella fase successiva alla recessione

World container market estimation (2009)



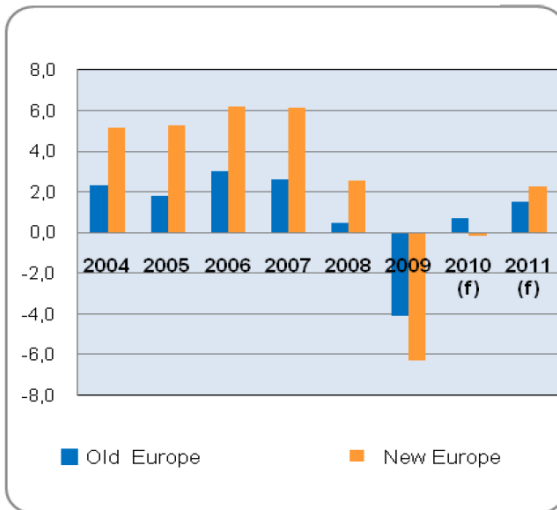
Sources Ronald WIDDOWS, CEO NOL, ITF
Advisory Board (2009)

Sviluppo economico di EU27

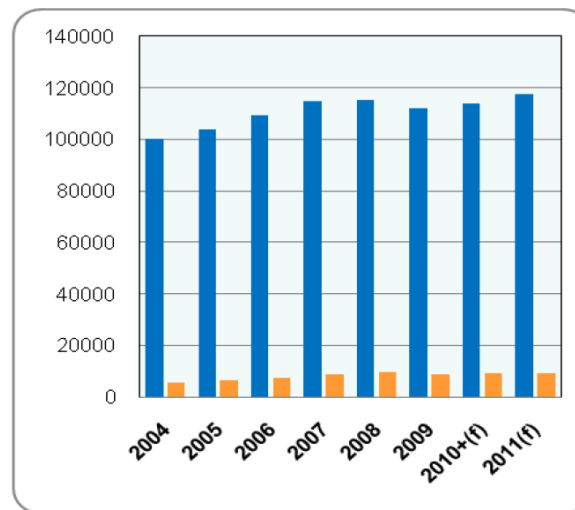
- Un aspetto di cui si deve tener conto ai fini della presente relazione, concerne lo spostamento ad Est del baricentro economico europeo
- Si può, infatti, rilevare che la Nuova Europa (EU 12) ha registrato tra il 2000 e il 2007 un tasso di incremento medio annuo del PIL del 5,30%, nettamente superiore a quello (2,85%) fatto segnare dalla Vecchia Europa (EU 15)
- La Nuova Europa sta divenendo, sempre più, l'origine e la destinazione di flussi di traffico continentali, in particolare con l'area del Sud Est europeo
- A tali flussi di traffico si debbono, anche, aggiungere quelli con le regioni contigue all'Europa Orientale, soprattutto la Russia, ma anche l'Ucraina e le economie caucasiche
- Vanno in direzione del consolidamento di tali flussi i grandi progetti russi e cinesi di collegare per ferrovia l'Europa e il Far East asiatico

Tasso di crescita del PIL in Europa

Graph 3 GNP growth rate (%)



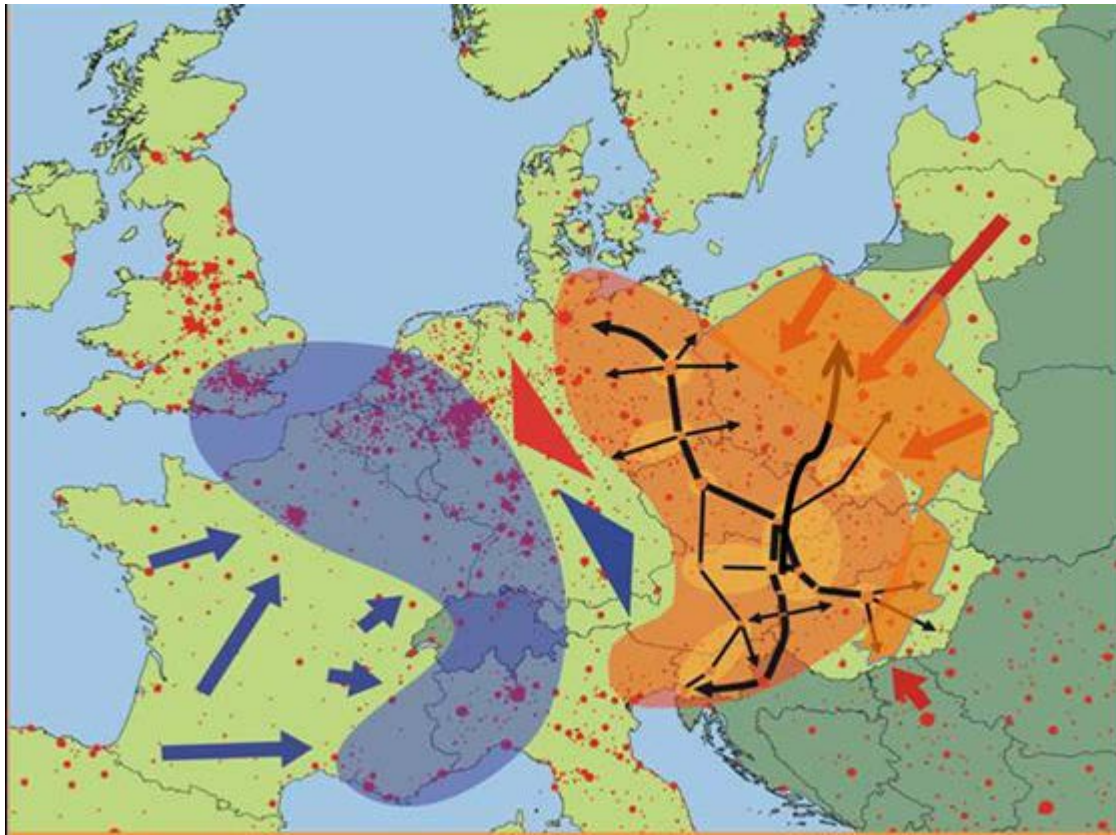
Graph 2 GNP level (100 million of Eur)



Banana Blu e Orange Pumpkin

- Tale situazione determina un assetto continentale fortemente diversificato rispetto ad un recente passato
- Fino alla fine del secolo scorso asse portante dell'economia continentale era la cosiddetta "Banana Blu", che dal Mar del Nord raggiunge la Pianura Padana, ricomprendendo le aree economicamente più avanzate d'Europa
- La caduta del Muro di Berlino, ha determinato una progressiva traslazione ad est del baricentro economico del continente e la creazione di una nuova area di sviluppo che, sostanzialmente, si attesta intorno al Corridoio Adriatico Baltico
- La fantasia di economisti e geografi ha individuato per tale area la denominazione di "Orange Pumpkin", Zucca Arancione
- La Commissione Europea dei Trasporti ha preso atto, e avvallato, tali opzioni di sviluppo, inserendo i due Corridoi in questione tra la 10 priorità infrastrutturali del continente

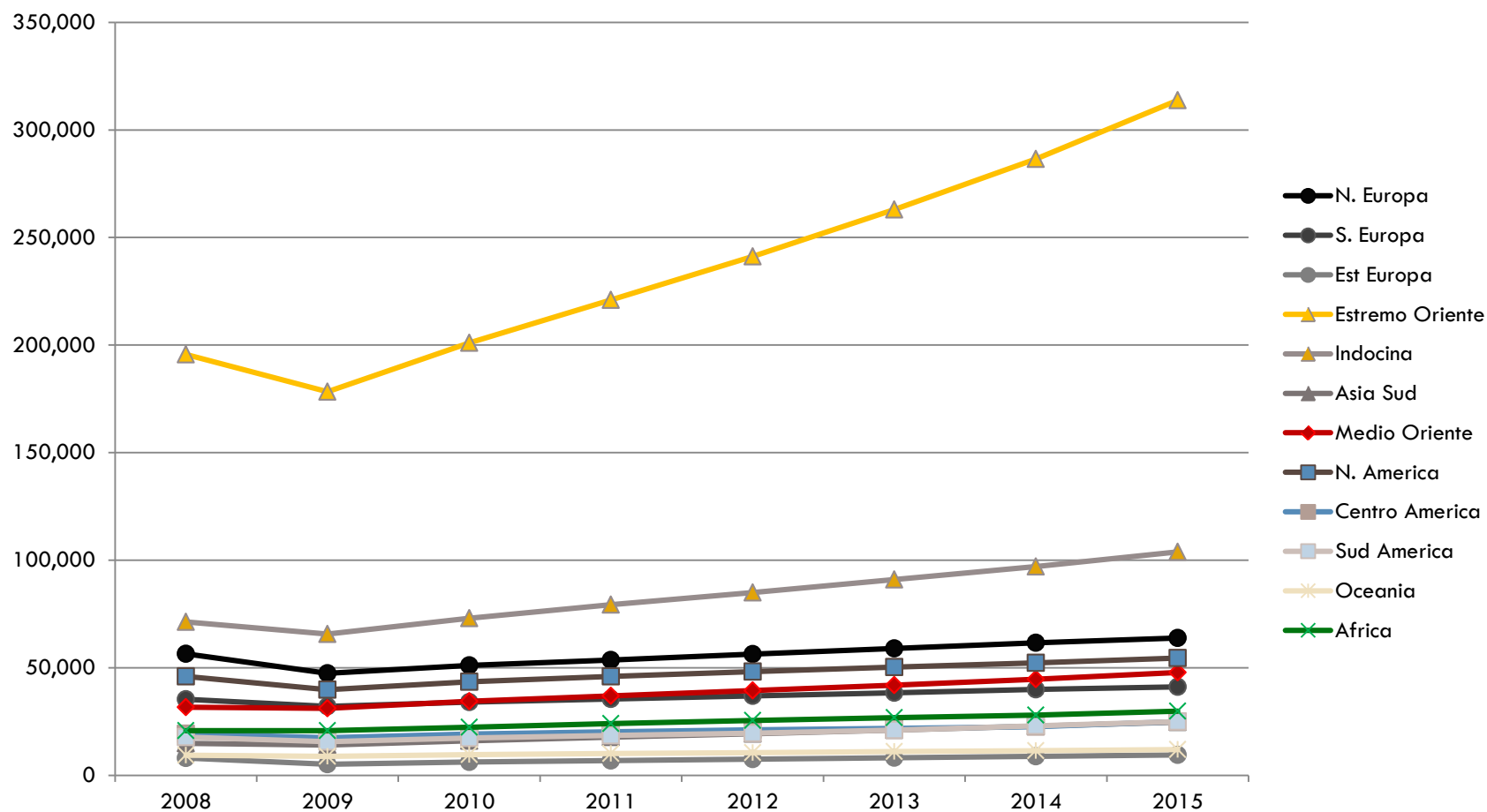
Dalla Banana Blu all'Orange Pumpkin



Previsioni sullo sviluppo dei traffici

- Accanto a dati di carattere consuntivo, può risultare utile acquisire anche qualche elemento previsivo sulle possibili evoluzioni dei traffici, a livello generale e macroeconomico
- In questi casi, ci si riferisce generalmente al traffico marittimo, essendo quello che, nei suoi processi evolutivi, induce le variazioni alle altre modalità di trasporto, in particolare a quelle terrestri
- Drewry Shipping Consultant ha elaborato alcune previsioni del traffico containerizzato (ricomprendendovi tare e vuoti, ed escluso il transhipment), che possono risultare interessanti, in considerazione del peso, non esclusivo, ma rilevante, che tale specifico comparto ha sulle attività della logistica
- Come si può rilevare, dal grafico che viene di seguito riportato, è previsto fino al 2015 uno straordinario sviluppo dei traffici riguardanti l'Estremo Oriente, che sovrasta nettamente gli indici relativi a tutte le altre aree considerate
- Buone performance evidenziano, anche i paesi dell'area Mediorientale, che dovrebbero prevalere, in termini di traffico globale, sull'Europa Meridionale
- Risultati positivi dovrebbe conseguire anche il Continente Africano, migliori di quelli di India, Centro e Sud America; incrementi dovrebbero registrare anche i traffici dell'Europa dell'Est, sia pure riferiti a quote ridotte di traffico

Grafico 4. Previsioni di sviluppo del traffico container (comprese tare e vuoti ed escluso il *transshipment*)

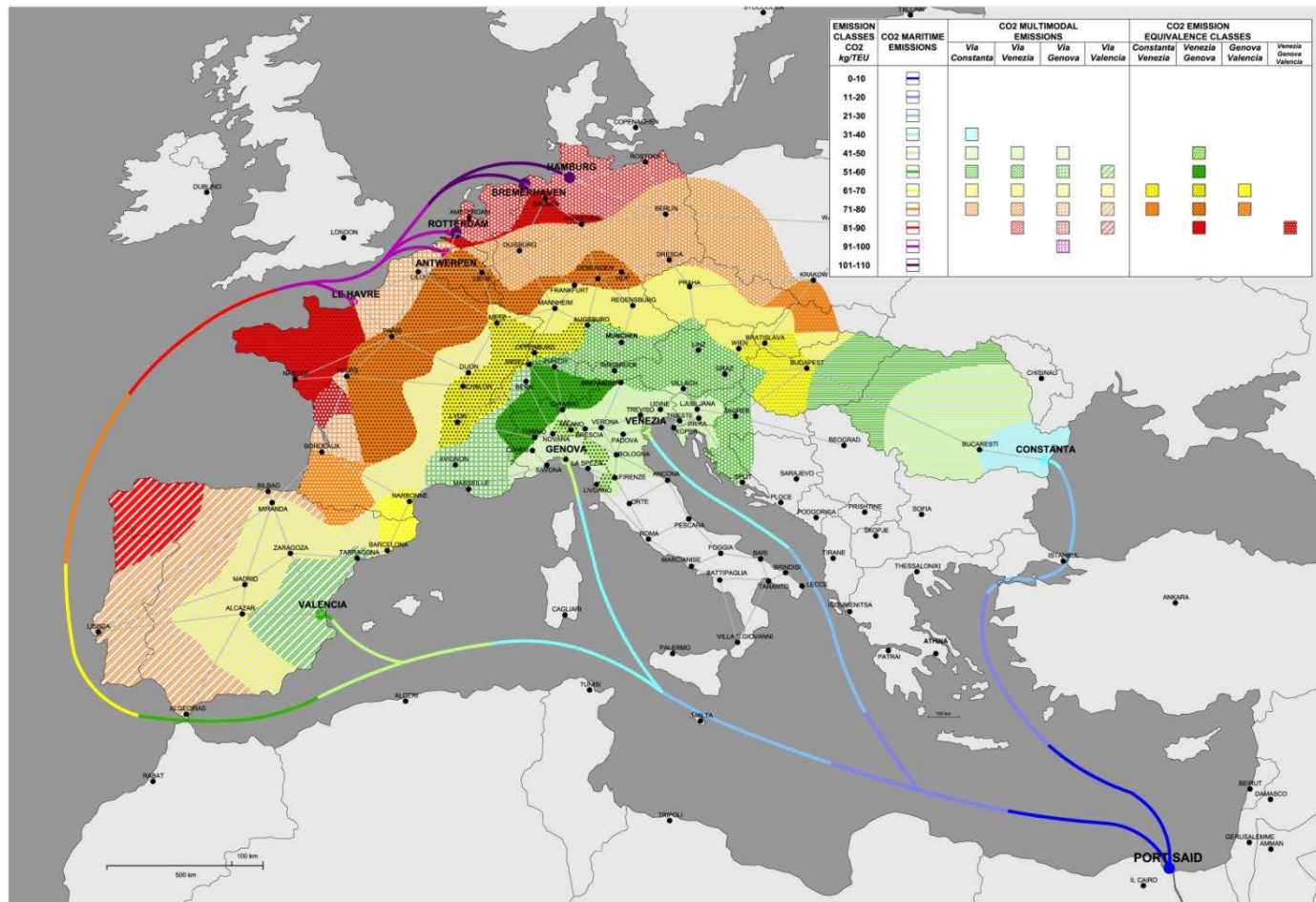


Fonte: Drewry shipping consulting

Prospettive dei traffici mediterranei

- L'attenzione nei confronti delle potenzialità logistiche italiane è espressione di una generale positiva valutazione della Commissione Trasporti nei confronti della valorizzazione della portualità e dei sistemi logistici mediterranei
- Le motivazioni di tale orientamento risiedono prioritariamente nelle scelte che la UE ha inteso fare nei confronti del contenimento dei costi di trasporto, attraverso la riduzione dei consumi energetici
- Il contenimento dei consumi energetici si traduce, anche, in un sensibile abbattimento delle emissioni di gas con effetto serra
- Far gravitare crescenti flussi di traffico sulla portualità mediterranea, piuttosto che su quella del Northern Range, va proprio nella direzione sopra indicata
- La tabella che segue evidenzia i vantaggi che il Nord Tirreno e il Nord Adriatico presentano nei confronti di due grandi scali della portualità nord europea, in termini di minori distanze da percorrere e di riduzione dell'emissione di CO₂

Isocarbon emissions for a 20 TEUs Container from Port Said to main destinations by truck through the different EU gateways regions



SoNorA Project (2009)

Transport and Environmental best intermodal choices to ship a Container from Port Said (Egypt) to Paris and Warsaw

From Port Said	To Paris				To Warsaw			
Via	Rotterdam	Hamburg	Genoa	North Adriatic ports	Rotterdam	Hamburg	Genoa	North Adriatic Ports
Distances								
Sea+road (km)	6514	7510	3710	3715	7477	7538	4102	3835
Sea+railway (km)	6503	7503	3638	3619	7625	7544	4162	3903
Transit Transit Time								
Sea+road (min)	111840	13040	5836	5538	12758	13372	6121	5576
Sea+railway (min)	1214	13907	6525	6416	13898	13968	7311	6841
Consumption [KOE/ teu, kg of oil equivalent / teu]								
Sea+road (kg/teu)	316	447	332	369	527	452	418	396
Sea+railway(kg/teu)	243	291	158	161	314	295	189	179
Emissions [CO₂, NO_x, SO₂, NMVOC, PC] [kg/teu]								
Sea+road (kg/teu)	146	209	157	175	247	212	198	188
Sea+railway(kg/teu)	112	135	73	75	145	136	89	84

Vantaggi competitivi del Southern Range

- In effetti, si evince da documenti comunitari che "lungo le coste è necessario prevedere una maggior quantità di sempre più efficienti punti di accesso ai mercati europei, eliminando in tal modo una congrua quota del traffico che attraversa inutilmente il continente" (in particolare, utilizzando la rete stradale)
- Deriva da questa constatazione la convinzione, maturata a livello comunitario, delle necessità di un mutamento significativo nella distribuzione del traffico tra i porti continentali
- Ulteriore elemento rafforzativo dell'esigenza di orientare in termini differenti i traffici europei, deriva dal rilievo che un container cinese, destinato a Monaco di Baviera, via Suez, risparmierebbe 280 km di percorso terrestre e 4.815 km di itinerario marittimo, transitando dai porti meridionali, anziché da quelli settentrionali
- A questo riguardo, va rilevato che un recente studio, predisposto dal NEA, per conto dei porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo, evidenzia che "una parte importante e crescente (43%) del traffico container europeo è legata ai flussi commerciali, via Suez, con Cina, Giappone, Corea e Paesi dell'ASEAN
- Questo traffico elude per lo più i porti mediterranei, facendo rotta verso Nord, mentre si potrebbero risparmiare tempi e costi, impiegando taluni scali meridionali

Il mercato eurasiatico

Le Nuove Vie della Seta

- Il grande mercato euro-asiatico tende, comunque, a ricercare alternative al trasporto marittimo, non utilizzabile in termini esclusivi ma, sempre, in integrazione con modalità terrestri
- L'alternativa è rappresentata da Corridoi terrestri (ferroviari e stradali), che rappresentano le «Nuove Vie della Seta», che si configurano come alternative, che risulteranno, in futuro, spesso, vincenti
- I principali Corridoi Euro-Asiatici sono:
 - Trans Siberian Railway
 - ITC North South
 - Pan-European International Transport Corridor N. 2
 - Pan-European International Transport Corridor N. 9
 - Baikal-Amur Main Line
- Si tratta di opere di grande impegno, non solo finanziario, che lasciano, comunque, intravedere una decisa volontà di consolidare sistemi economici già forti e competitivi, quali quello cinese e quello russo

Euro Asian transport corridors



Source: Russian Railways, November 2009

Ruolo del Nord-Est italiano nel Piano Nazionale della Logistica

- Il ruolo trasportistico e logistico del Friuli Venezia Giulia va considerato in termini specifici e prioritari nell'ambito della cosiddetta macroregione Adriatico-Ionica
- Tale macroregione, in particolare le sette regioni che si affacciano sulla sponda italiana, si sono fatte congiuntamente promotrici dell'inserimento tra le grandi direttrici comunitarie, del Corridoio Adriatico, naturale prosecuzione marittima del Corridoio Adriatico Baltico
- Il concetto di macroregione è stato recepito anche dal Piano Nazionale della Logistica, approvato nel 2011, che ha suddiviso il territorio nazionale in sette piattaforme logistiche
- Il Friuli Venezia Giulia è parte integrante della Piattaforma Logistica del Nord Est, che ricomprende anche il Veneto e il Trentino – Alto Adige

I Corridoi attestati sulla sponda orientale della Macroregione

- I Corridoi che si stanno consolidando sulla costa orientale della Macroregione, sono:
 - Il Corridoio VIII (non confermato tra le priorità assolute) che, partendo dalla portualità albanese (Durazzo), raggiunge quella del Mar Nero
 - Il Corridoio Bar-Belgrado-Timisoara che, prendendo avvio dal porto montenegrino, raggiunge due snodi di grande rilievo per l'economia dell'Europa Orientale
 - la bretella di collegamento tra il porto croato di Ploce e il Corridoio Mediterraneo
 - La bretella di collegamento tra il porto croato di Fiume e lo stesso Corridoio Mediterraneo
- Risulta evidente che, in proiezione futura, si consolideranno molteplici direttrici che, partendo dalla costa orientale della Macroregione, consentiranno di raggiungere agevolmente i mercati, dinamici e vitali, dell'area balcanica, nella quale si trovano Paesi connotati da elevati e costanti tassi di sviluppo

Principali direttrici sulla sponda orientale adriatica



Il Corridoio Adriatico

- Di evidente rilievo per la macroregione Adriatico-Ionica è il Corridoio Adriatico, sistema infrastrutturale fortemente voluto dalle sette regioni italiane che sui due mari hanno interessi, e proposto come Corridoio di interesse europeo all'UE
- Il Corridoio in questione si configura, oggi, a seguito delle decisioni assunte dalla Commissione Trasporti, come logica prosecuzione marittima dei Corridoi terrestri che interessano in Nord Est italiano
- Il Corridoio Adriatico si configura, comunque, come sistema infrastrutturale di rilevante interesse per l'intera Macroregione

Corridoio adriatico



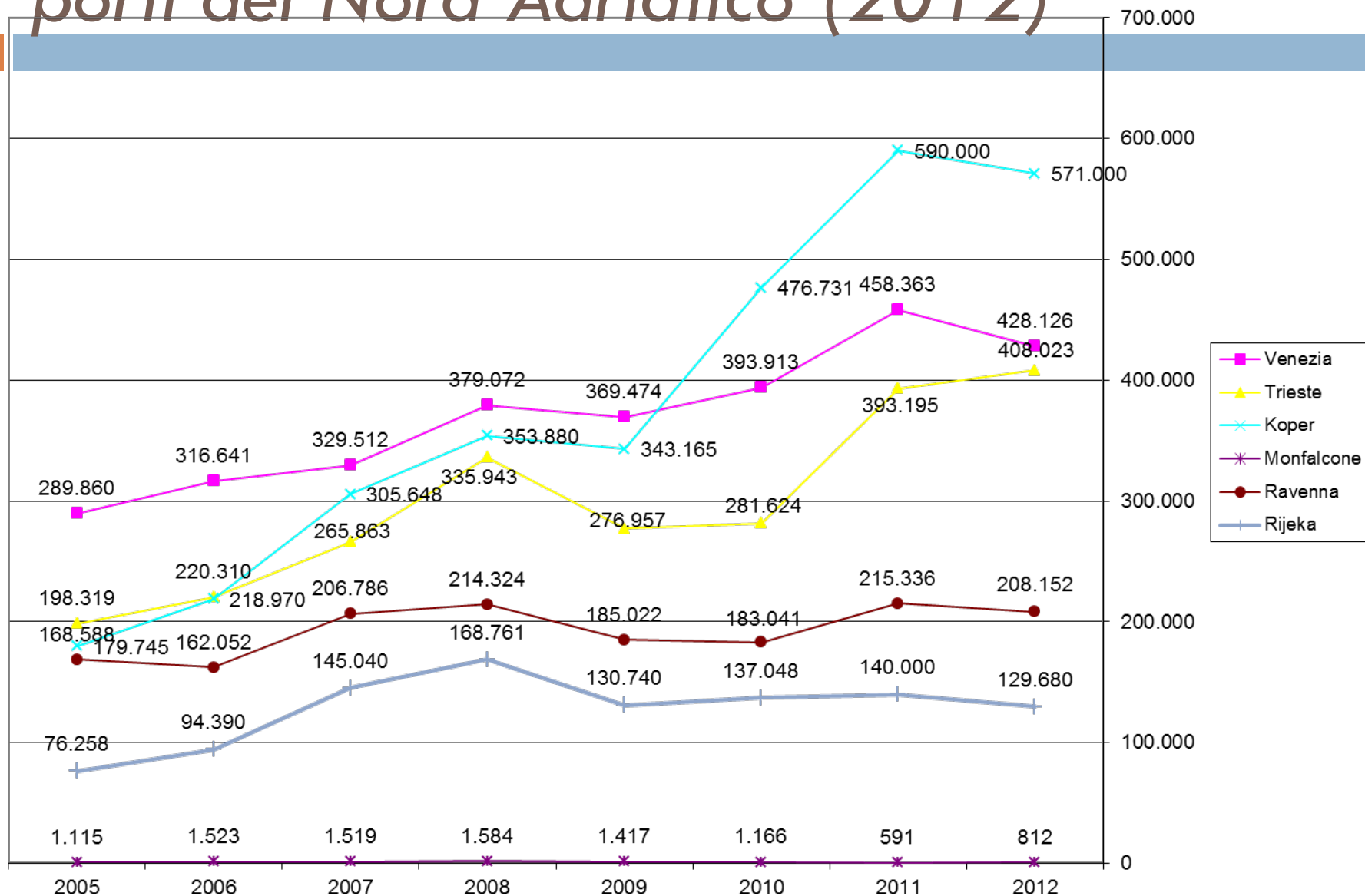
Prospettive del Corridoio Adriatico

- In effetti, su entrambe le sponde interessate al Corridoio, si stanno realizzando interessanti evoluzioni che, sull'esempio di quanto già avviato dai porti pugliesi, potrà portare ad evoluzioni sistemiche nella parte italiana
- La sponda orientale appare, per certi versi, connotata da maggior dinamismo, secondo direttrici che si stanno evidenziando e consolidando
- Tali evoluzioni riguardano, in particolare, la prospettazione e l'avvio alla realizzazione, di Corridoi che, partendo dai porti, avviano direttrici di penetrazione verso i mercati interni dell'Europa balcanica

La portualità triestina

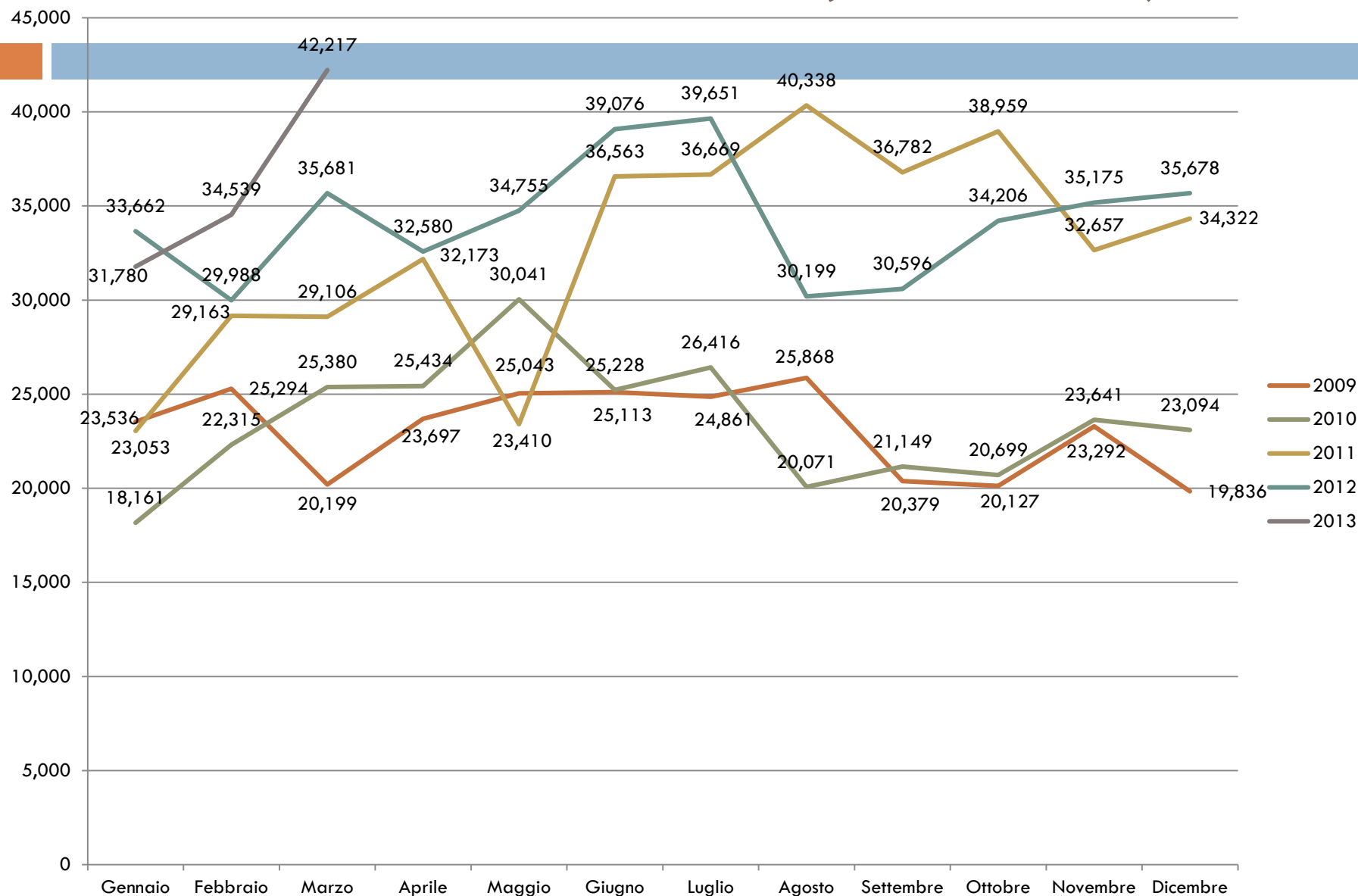
- La portualità triestina deve riconsiderare il suo itinerario di sviluppo, infrastrutturale e gestionale, per individuare e proporre credibili scenari di crescita, tenendo inevitabilmente conto della situazione globale dell'economia e dei traffici a livello internazionale.
- È necessario altresì tenere conto delle scelte di politica dei trasporti attuate dall'Unione Europea, nonché di quelle proposte nei documenti di politica nazionale.

Andamento movimentazioni Teus nei porti del Nord Adriatico (2012)





Movimentazione Teus (Molo VII)



Servizi containerizzati dal porto di Trieste

Elaborazione da dati TMT

Compagnie	Nome servizio	Capacità naviglio	Servizio	Porto HUB	altre origini/destinazioni	Frequenza
CMA-CGM; Maersk	Phoenician Express; AE 12	6200-6500	Trieste-Koper-Rijeka-Trieste-Port Said-Jeddah-Port Kelang-Singapore-Shanghai-Busan-Ciwan-Hong Kong-Tanjung Pelepas-Port Kelang-Port Said-Trieste	Servizio diretto	Mondo	Settimanale
Green Alliance; New World Alliance	UAM - ADM	5000-5500	Trieste-taranto-Colombo-Tanjung Pelepas-Kaoshiung-Hong Kong-Yantian-Shanghai-Ningbo- (USA WC) -Tokio-Osaka-Pusan-Quingdao-Shanghai-Ningbo-kaoshiung-Hong Kong-Yantian-Tanjung Pelepas-Colombo-Ashdod-Alexandria-taranto-Koper-Rijeka-Trieste.	Far East Servizio diretto	Mondo	Settimanale
MSC	Adriatic-Israel (Linea A)	1520-1750	Trieste - Venezia - Ravenna - Haifa - Ashdod - Koper - Trieste		Mediterraneo	Settimanale
	Adriatic-Turkey (Linea B)	1520-1750	Trieste - Koper - Ravenna - Venezia - Pireus - Izmir - Gebze - Gemlik - Istanbul - Pireus - Trieste		Mediterraneo	Settimanale
	Adriatic-Egypt (Linea C)	1520-1750	Trieste - Venezia - Koper - Gioia Tauro - Alexandria - Ravenna - Trieste	Gioia Tauro	Mondo	Settimanale
	Gioia Tauro-Adriatic-Mersin dedicated feeder (Linea F)	1500	Trieste-Ravenna - Venezia - Gioia Tauro - Mersin - Iskenderum - Gioia Tauro - Koper -Trieste	Gioia Tauro	Mondo	Settimanale
Evergreen	ADL	1300	Trieste-Koper-Ravenna-Ancona-Pireo-Alexandria-Beirut-Pireo-Taranto-Venezia-Trieste	Pireo	Mondo e Mediterraneo	Settimanale
Zim	ADX	1300-1500	Trieste - Venezia - Ravenna - (Alexandria) Haifa - Ashdod - Koper - Trieste	Haifa	Mondo	Settimanale
X-Press container line	IAX-FAS	1000	Trieste - Koper - Rijeka - Malta - Trieste - Ancona - Ravenna - Venezia - Trieste	Malta	Mondo	Settimanale
Adria Maritime	TMT Shuttle Service	300-500	Trieste-Ancona-Venezia-Trieste (altri porti 'su chiamata')	Trieste	Connessioni Nord Adriatiche	Bi-settimanale

Collegamenti ferroviari e intermodali (Società Alpe Adria)

Paese	Percorso	Frequenza
Austria	Villach Sud – Trieste	4 treni / settimana
	Graz Sud – Trieste	4 treni / settimana
	Salzburg Hbf CCT - Trieste	4 treni / settimana
	Salzburg Hauptbahnhof – Trieste(Ro/Mo)	4 treni / settimana
	Linz Stadthafen – Trieste	4 treni / settimana
	Wien N. W. Bahnhof – Trieste	4 treni / settimana
	(Collegamenti con Pragma, Brno, Bratislava)	
Germania	Munchen Riem – Trieste	5 treni / settimana
	(collegamenti con Ludwigshafen, Koln, Duisburg, Hamburg, Leipzig, Berlin, Rostok)	
	Ulm Beimerstetten - Trieste	1 treno / settimana
Ungheria	Budapest Bilk - Trieste	1 treno / settimana
Italia	Bari Giovinazzo - Trieste	1 treno / settimana
	Padova Interporto – Trieste	4 treni / settimana
	Milano Smistamento – Trieste	1 treno / settimana
	Bologna Interporto – Trieste	Al bisogno
	Rubiera Modena – Trieste	Al bisogno

Prospettive di sviluppo

- Evoluzione del sistema feeder-transshipment
 - ▣ Dall' 'hub&spoke' al 'pendulum'
 - ▣ Combinazione di servizi diretti e attività di transshipment
- Interventi per lo sviluppo della logistica dell'Alto Adriatico
 - ▣ Forme di aggregazione funzionale e sistemica
 - ▣ Interventi infrastrutturali (puntuali; lineari)
- Problemi di governance
 - ▣ Società di corridoio
 - ▣ La questione ambientale: nave + treno

Prospettive di sviluppo

Gli interventi prioritari

- ▣ Terminal cargo (molo V e VI)
- ▣ «Piattaforma logistica»
- ▣ Ampliamento del Molo VII
- ▣ Realizzazione del Molo VIII
- ▣ Nuovo terminal Ro-Ro nella parte a sud del porto
- ▣ Potenziamento del Terminal Passeggeri

Considerazioni conclusive

- La spinta del Piano Nazionale della Logistica:
- Rafforzare l'aggregazione territoriale nella 'Piattaforma del Nord Est', l'insieme infrastrutturale e logistico del triveneto
- Sviluppare il sistema portuale dell'Alto Adriatico (Trieste-Venezia-Ravenna), come terminali del Corridoio Adriatico-Baltico
- Il rafforzamento delle infrastrutture lineari (ferroviarie in primis):
 - ▣ Pontebbana
 - ▣ Verona-Trieste
- Rafforzamento delle infrastrutture puntuali
 - ▣ I terminali interni: interporti di Verona e Padova
 - ▣ Le infrastrutture retroportuali (FVG e Trentino)
- Individuazione di un Coordinatore di Corridoio per la gestione delle operazioni necessarie alla realizzazione degli interventi infrastrutturali e gestionali.
- Incentivare operazioni di *project financing* e di *partnership* pubblico-privata per la realizzazione degli interventi di sviluppo dei sistemi portuali.

- Quali sono, in conclusione, le cose da fare a Trieste, in questa fase della vita del nostro Paese, che vede a Roma un nuovo Governo, anomalo per la sua configurazione e carico di problemi, anche di sopravvivenza
- Sarà comunque necessario renderlo edotto delle vicende triestine, presentandole in termini corretti e coerenti, con progetti supportati dalla necessaria coesione istituzionale
- La stessa cosa si dovrà fare con la Presidente della Regione, da poco eletta, che ha riservato a se la delega sui trasporti, consapevole di una non superficiale preparazione specifica, maturata nelle aule del Parlamento europeo

- 
- Mettere sullo sfondo delle vicende triestine e regionali il problema di un nuovo assetto di governance per il sistema logistico e trasportistico del nostro territorio, partendo dalla costituzione di un'unica Autorità avente competenza sull'intera portualità regionale