

rapPORTO gennaio 2006

trieste

sarà vero che in porto

Il progetto si sta delineando in modo imbarazzante. Trieste dovrebbe diventare un porto "HUB" per le portacontainer dell'ultima generazione. Per raggiungere questo obiettivo andrà restituito il Porto Vecchio alla città, o meglio ai privati che avranno i soldi per farlo fruttare dal punto di vista immobiliare. Il Porto Nuovo a detta della



dirigenza dell'Autorità Portuale necessita di una razionalizzazione delle aree, ma sappiamo che non sarà poi così facile rivedere il sistema delle concessioni verificando se effettivamente i concessionari portano i traffici, le navi, che avevano dichiarato nella richiesta. Razionalizzare significa mettere in ordine secondo ragione ma non ci sono voci di spesa e di investimento al riguardo. L'unica vera novità è rappresentata dal progetto di costruzione della piattaforma logistica che dovrebbe preludere alla costruzione del molo VIII e quindi consegnare un porto adatto alle super portacontainer tra quindici o vent'anni. Riassumendo possiamo dire che l'intervento centrale per il porto è quello legato alla

piattaforma logistica e che questa è la priorità. Anche il previsto prolungamento del molo VII è posto come intervento successivo. Quali sono le rotte più battute dalle grandi navi portacontainer. Abbiamo preso alcuni esempi dalle rotte della Evergreen. Risponde al vero che il porto



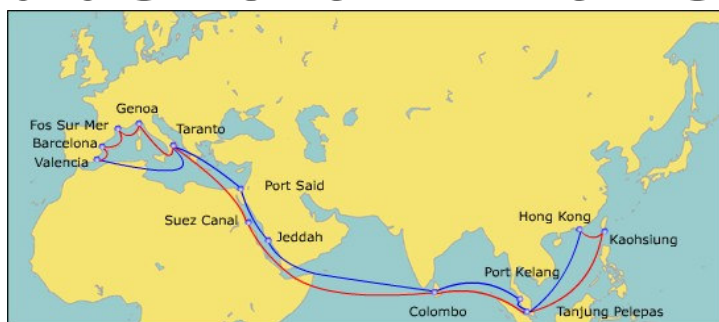
di Trieste per le navi che arrivano dall'Asia è a cinque giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa. Dobbiamo però tener presente che per ricollegarsi ad una rotta come quella illustrata nella seconda cartina la nave deve ridiscendere l'Adriatico per due giorni di circa. Ci sono porti come Taranto e Gioia Tauro, o la stessa Malta in posizione sicu-

dovrebbero arrivare

FINGIAMO DI CREDERE CHE TUTTO ANDRÀ COME LO RACCONTANO !

Le notizie che commentiamo in questo rapporto sono tratte dalla stampa quotidiana e specializzata, da ricerche in Internet e opinioni raccolte in varie occasioni di confronto. Abbiamo creduto a tutte le affermazioni dei protagonisti, nel senso che il nostro ragionamento critico dovrebbe convincere anche senza affrontare la reale possibilità di attuazione degli impegni presi.

Un esempio per tutti: "Se l'Autorità Portuale afferma che la piattaforma logistica sarà pronta a ricevere navi entro 7 anni e senza ulteriori aumenti dei costi di realizzazione noi diffidiamo della bontà del progetto e non ci esprimiamo sui tempi di realizzazione."



revole per le meganavi. Forse la vocazione del porto di Trieste potrebbe essere quella di un porto "gate" per navi un po' più piccole che inserite in un sistema logistico adeguato garantiscano una buona consegna delle merci. Il trasporto marittimo è da vari punti di vista il più competitivo nell'inoltro delle merci.

le super - portacontainers ?