

Analisi dei dati di traffico

In termini di merci movimentate e di importanza nello scacchiere regionale, il Porto Franco di Trieste rappresenta il principale scalo portuale del Nord Est. In quanto Porto Franco esso gode di una particolare normativa doganale che garantisce condizioni esclusive agli operatori.

Dopo qualche anno di difficoltà, segnato da una flessione costante dei traffici e da una generale situazione di incertezza, nel corso dell'ultimo biennio le attività dello scalo giuliano hanno ripreso un certo vigore. Il traffico complessivo, infatti, si è attestato intorno ai 47 milioni di tonnellate.

Di particolare rilievo è la performance conseguita nel settore dei container: la movimentazione ammonta a quasi 200 mila TEU, contro i 120 mila di soli due anni or sono.

Trieste, inoltre, conserva inalterato il proprio primato su scala nazionale per la movimentazione di prodotti petroliferi, che da soli costituiscono oltre i $\frac{3}{4}$ dell'intera merce trattata. Il settore petroli ha chiuso nel 2005 con un incremento del 3% su base annua e con una movimentazione prossima di oltre milioni di tonnellate, record assoluto nella storia recente dello scalo giuliano. Tuttavia, gli olii minerali costituiscono una componente di traffico assai poco redditizia, per cui una valutazione dello stato di salute del porto non può prescindere da un'analisi attenta delle altre categorie merceologiche.

Analizzando i singoli comparti si osserva la crescita del settore delle rinfuse. In particolare le rinfuse liquide riportano un incremento del 3% su base annua. Le rinfuse solide con poco meno di 2 milioni di tonnellate movimentate nel 2005 denotano una buona ripresa rispetto al 2004 (+17%) e ciò per l'aumento del traffico di minerali (+14) e prodotti cerealicoli (+40%).

In contrazione, per contro, il settore delle merci varie in colli che quest'anno ha raggiunto 7,7 milioni di tonnellate complessive, con una perdita del 7% rispetto all'anno precedente.

Il settore passeggeri ha chiuso il 2005 con un forte ridimensionamento, a causa dell'abbandono della linea diretta con la Grecia. Ciò nonostante, il comparto crociere si è chiuso con un incremento su base annua di 6 punti percentuali e l'Autorità Portuale sottolinea come, dopo molti anni, Trieste sia tornata ad essere utilizzata come scalo di partenza e/o arrivo per attività di tipo crocieristico.

Al di là del saldo positivo che ha caratterizzato la movimentazione complessiva, il porto di Trieste soffre di una sostanziale debolezza rispetto ad alcuni concorrenti vicini, quali Venezia e Capodistria, la cui crescita è stata pressoché inarrestabile nel corso dell'ultimo lustro. I rapporti con il vicino scalo sloveno, poi, rimangono piuttosto tesi. Il nodo del collegamento ferroviario tra Trieste e Capodistria continua a rimanere insoluto e la competizione tra i due nodi si fa sempre più accesa, anche in virtù dei piani di crescita e sviluppo che gli sloveni intendono perseguire da qui ai prossimi anni. E' invece auspicabile che emerga, da una parte e dall'altra, una crescente volontà di "fare sistema", utile a promuovere una maggiore sinergia tra i due soggetti e la creazione di una vera e propria rete tra i principali terminali dell'Alto Adriatico.

Fonti:

Autorità Portuale di Trieste

Glossario

Container: cassone metallico di misure standardizzate, utilizzato nel trasporto marittimo, aereo e ferroviario delle merci.

T.e.u.: acronimo di Twenty equality unity; unità di misura utilizzata per il traffico di container con dimensioni standard pari a 20 piedi.

Rinfuse: merci spedite senza imballo o non disposte in contenitori.

Collo: ognuna delle unità che compone un carico merci.

Ro-Ro: acronimo dell'inglese roll-on roll-off; le navi Ro-Ro consentono agli autisti di caricare e scaricare direttamente il proprio automezzo guidandolo sulla rampa di collegamento con la banchina. Grazie alle strutture di cui è dotata la nave Ro-Ro permette inoltre di caricare e scaricare direttamente la merce sulla banchina del porto o su chiatte.