

<b>Porto</b>	<b>Capodistria/Koper</b>
<b>Sede</b>	Luka Koper SI – 6501 Koper Slovenia Tel. +386 – 5 – 66 56 100 Fax +386 – 5 – 639 5020 Sito web: <a href="http://www.luka-kp.si">www.luka-kp.si</a>
<b>Ente di gestione</b>	La società di gestione del terminale sloveno è la Luka Koper d.d., una società per azioni che gestisce tutti gli 11 terminal, i servizi portuali di base e gran parte dei servizi aggiunti disponibili all'interno dell'area portuale. Gli assetti azionari di Luka Koper d.d., società che gestisce il porto di Capodistria e le annesse attività di logistica, sono in via di ridefinizione. Il 13 dicembre 2005 il Comune di Capodistria, secondo maggiore azionista della società con il 13% delle quote, ha bandito un'asta sul 4,98% del capitale. Il pacchetto in vendita, sulla base dei valori di Borsa convenuti, essendo la società quotata a Lubiana, è stimato attorno a 20 milioni di euro. Le offerte sono attese entro il 30 gennaio 2006.
<b>Presentazione</b>	Il porto di Capodistria, unico terminale sloveno di un certo rilievo, ha conosciuto nel corso degli ultimi anni una progressiva crescita della quantità di merce movimentata e trattata. Ciò è dovuto in buona parte allo status di zona franca di cui gode l'intera area portuale e che mette a disposizione degli operatori differenti possibilità di collaborazione ed insediamento. Il bacino di mercato del terminale sloveno è costituito da un'area che gode di un grosso potenziale di sviluppo economico e comprende paesi che, entro brevissimo tempo, entreranno a far parte dell'Unione Europea. Accanto alla Slovenia, infatti, fanno capo a Capodistria anche i traffici commerciali via mare di paesi dell'Europa centro-orientale privi di sbocchi sul mare (Austria, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia).
<b>Localizzazione e vie d'accesso</b>	Il porto di Capodistria è situato nella parte più settentrionale del Mare Adriatico. La sua collocazione geografica contribuisce a renderlo uno dei punti ideali di accesso per i traffici tra l'Europa e i paesi d'oltremare. In particolare, esso è in grado di servire in modo rapido ed efficiente da un lato, le direttrici di traffico dirette verso i paesi dell'Europa centrale ed orientale, dall'altro verso i paesi del Medio Oriente e della sponda meridionale del Mediterraneo. Tutti i terminal sono direttamente collegati alla rete ferroviaria nazionale ed internazionale. Riportiamo qui di seguito la distanza da percorrere per via stradale da alcune delle principali città dell'Europa centro-orientale per raggiungere il terminale sloveno: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lubiana: 109 km;</li> <li>- Zagabria: 240 km;</li> <li>- Vienna: 480 km;</li> <li>- Bratislava: 539 km;</li> <li>- Budapest: 678 km.</li> </ul> E' tutt'ora oggetto di divergenze tra Italia e Slovenia il progetto relativo alla realizzazione di un raccordo ferroviario diretto tra il terminale di Capodistria ed il vicino porto di Trieste. Sino ad ora, il governo sloveno ha apertamente osteggiato questo progetto, ma i contrasti tra i due Paesi potrebbero venire appianati in sede comunitaria grazie all'emendamento, approvato lo scorso 11 marzo 2004, dal Parlamento Europeo. Tale provvedimento, infatti, prevede che il nuovo collegamento ferroviario ad alta capacità e velocità Venezia-Lubiana debba essere realizzato senza soluzione di continuità, ivi compreso quindi anche il raccordo fra Trieste e Capodistria. Una soluzione di questo tipo è certamente auspicabile, non solo ai fini dell'implementazione del V Corridoio paneuropeo, ma anche per la creazione di crescenti livelli di sinergia tra i due scali.
<b>Linee di navigazione</b>	Sono disponibili collegamenti con le seguenti aree di destinazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Europa settentrionale ed occidentale;</li> <li>- America settentrionale;</li> <li>- America centrale e Caraibi;</li> <li>- America meridionale;</li> <li>- Mar Mediterraneo;</li> <li>- Mar Nero;</li> <li>- Africa occidentale;</li> <li>- Africa orientale e meridionale;</li> <li>- Medio Oriente;</li> <li>- Mar Rosso e Golfo di Aden;</li> <li>- Mare Arabico e Golfo Persico;</li> <li>- India e Pakistan;</li> </ul>

	<p>- Estremo Oriente, Australia e Nuova Zelanda.</p> <p>In taluni casi, tuttavia, tali destinazioni vengono raggiunte dopo che la merce è stata trattata in un porto di transhipment (v. terminale di Gioia Tauro in Calabria).</p>
<p><b>Strutture portuali</b> (canali, banchine, piazzali, magazzini, terminal, raccordi ferroviari)</p>	<p>Il porto di Capodistria dispone di strutture adatte alla movimentazione e allo stoccaggio di qualsiasi tipologia di merce. Alcuni dati statistici relativi alle strutture disponibili:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- area complessivamente disponibile: 16 milioni di mq;</li> <li>- area attualmente in uso: 4,7 milioni di mq;</li> <li>- magazzini coperti: 313.000 mq;</li> <li>- piazzali per lo stoccaggio delle merci: 966.000 mq;</li> <li>- silos: 81.000 tonnellate di capacità;</li> <li>- lunghezza della banchina: 2,5 km;</li> <li>- profondità massima dei fondali: 18 m;</li> <li>- numero di ormeggi: 23.</li> </ul> <p>Il più importante degli 11 terminali in cui si articola il porto di Capodistria è il cosiddetto <i>General Cargo Terminal</i>, specializzato nella movimentazione di merci quali zucchero, caffè, prodotti metallurgici e non, cotone, riso, carta e cellulosa. Dispone di una banchina lunga 1033 metri, con fondali profondi sino a 13 metri, 7 ormeggi e 121.000 mq di magazzini.</p> <p>Il <i>Car Terminal</i>, come suggerisce il nome, è specializzato nella movimentazione di automobili sia di importazione che dirette verso il mercato interno. Dispone di un magazzino deputato a parcheggio in grado di ospitare da solo 3.350 macchine, di una banchina lunga 500 metri, fondali fino a 12 metri, 5 ormeggi e 4 rampe per le operazioni di scarico.</p> <p>Esiste poi un terminale specificamente dedicato al bestiame, con moderne strutture ed edifici per la cura degli animali, con una capacità complessiva pari a circa 1.300 capi.</p> <p>Il <i>Terminale rinfuse solide</i> si occupa dello stoccaggio e della distribuzione di differenti tipologie di merce, quali soia, grano, zucchero, sale, fosfati. Le sue strutture sono in grado di fornire simultaneamente sia il servizio di scarico della merce dalla nave alle aree di stoccaggio, sia quello di trasferimento delle merci dai magazzini ai veicoli di trasporto, siano essi camion o vagoni ferroviari. I servizi aggiuntivi offerti comprendono, fra gli altri, insacchettamento, controllo e separazione della merce.</p> <p>Il silos, della capacità complessiva di 60.000 tonnellate, costituisce una struttura del tutto autonoma all'interno del porto di Capodistria. Esso, infatti, dispone di una propria banchina, di binari ferroviari, di un collegamento alla rete stradale e di una stazione per le operazioni di carico e scarico della merce dai vagoni. Le sue strutture sono in grado di movimentare sino a 5.000 tonnellate di merce al giorno.</p> <p>Il <i>Fruit Terminal</i> cura le attività relative allo stoccaggio e al successivo trasporto di merci deperibili, come frutta, verdura e cibi surgelati. I suoi magazzini sono dotati di sistemi computerizzati che ne regolano la temperatura, l'umidità e l'aerazione.</p> <p>Il <i>Terminal Alumina</i> è specializzato, invece, nella movimentazione e nello stoccaggio di alluminio. Ha una capacità complessiva di 20.000 tonnellate e dispone, oltre che di macchinari per le operazioni di carico e scarico, anche di un adeguato sistema per la pesatura delle merci.</p> <p>Il <i>Terminal container e Ro-Ro</i> si estende su un'area di 25 ettari, dispone di una banchina lunga 500 metri, 3 ormeggi per navi container e altrettanti per navi Ro-Ro, ed ha una capacità pari a 11.500 Teu. Accanto alla movimentazione, il terminale offre diversi servizi aggiuntivi, quali lo smontaggio e la riparazione dei container, la disinfezione ecc. L'area dedicata al traffico Ro-Ro dispone di 3 rampe per le operazioni di carico e scarico, di una superficie di 8 ettari nelle vicinanze delle rampe e di 200 posti per il parcheggio e la sosta dei veicoli.</p> <p>Il <i>Terminale legname</i> ha anch'esso un'estensione di 25 ettari, con magazzini coperti per complessivi 50.000 mq. Il clima garantisce favorevoli condizioni per lo stoccaggio e l'essiccazione del legname.</p> <p>Il <i>Terminale rinfuse liquide</i> si articola in differenti aree specializzate nella movimentazione e nello stoccaggio di differenti tipologie merceologiche, quali prodotti chimici, oli naturali, olio di palma, vino e succhi di frutta, prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, acido fosforico. La banchina ha una lunghezza complessiva pari a 570 metri, dispone di 3 ormeggi e l'intero terminale ha una capacità complessiva di circa 53.000 metri cubi.</p> <p>Il <i>Terminale carboni e minerali ferrosi</i>, infine, ha conosciuto nel corso degli ultimi anni un continuo e progressivo incremento delle quantità di merce trattata. E' in grado di accogliere fino a 700.000 tonnellate di merce.</p>

<p><b>Operatori e servizi offerti</b></p>	<p><i>Servizi portuali di base</i> Tali servizi comprendono la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, l'ormeggio, il traino delle imbarcazioni. Questi servizi sono disponibili all'interno di 11 terminali specializzati, che sono dotati delle strutture necessarie alla movimentazione e allo stoccaggio di differenti tipologie di merce (containers, merci liquide, automobili, rinfuse solide ecc.). All'interno degli 11 terminali sono disponibili anche strutture per la distribuzione delle merci.</p> <p><i>Servizi aggiuntivi per le merci</i> Tali servizi vanno a completare l'offerta delle strutture portuali e vengono erogati all'interno di terminali distinti da quelli deputati alla movimentazione e stoccaggio delle merci. Essi permettono di migliorare la qualità delle merci, predisporle alla successiva fase di vendita, garantire adeguate condizioni di sicurezza nel trasporto su camion o rotaia ecc. Questa tipologia di servizi comprende, fra gli altri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- etichettatura;</li> <li>- imballaggio;</li> <li>- carico e scarico;</li> <li>- pesa;</li> <li>- lavaggio;</li> <li>- riparazione;</li> <li>- disinfestazione;</li> <li>- insacchettamento.</li> </ul> <p><i>Servizi di supporto agli operatori</i> Per meglio soddisfare le richieste e le necessità degli operatori, il porto di Capodistria offre anche altre attività di supporto quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- logistica: vengono sostenuti e promossi servizi di consegna della merce just in time e door-to-door;</li> <li>- marketing: tali azioni di sostegno si concentrano soprattutto sui mercati dell'Europa centrale ed orientale;</li> <li>- assistenza finanziaria.</li> </ul>
<p><b>Piano di sviluppo</b></p>	<p>Per il 2004, che coincide con l'ingresso ufficiale della Slovenia nell'Unione Europea, la società di gestione dello scalo prevede un ulteriore crescita del traffico merci grazie alle nuove opportunità di sviluppo aperte dall'allargamento.</p> <p>La strategia di sviluppo del porto di Capodistria punta a sfruttare la favorevole posizione geografica per offrire agli operatori commerciali della Slovenia e degli altri paesi della regione la possibilità di instaurare rapide ed efficienti relazioni con i paesi d'oltremare. L'attività economica del porto punta, inoltre, ad avere effetti benefici sull'industria marittima, sul settore dei trasporti su strada e ferroviari, sul commercio, il turismo e lo sviluppo dei servizi finanziari.</p> <p>Uno dei fattori di scontro che attualmente dividono le autorità slovene da quelle del vicino Friuli-Venezia Giulia è dato dal progetto di realizzazione di un raccordo ferroviario diretto tra il terminale di Capodistria e il capoluogo giuliano, Trieste. Allo stato attuale, la Slovenia non sembra essere interessata al progetto, che invece permetterebbe di dare il via a forme crescenti di sinergia e collaborazione tra il terminale sloveno e il vicino porto di Trieste.</p> <p>L'azione della società Luka Koper si è estesa anche al di fuori dei confini nazionali, interessando direttamente il vicino scalo concorrente di Trieste. A partire dal 2000, infatti, l'Autorità Portuale slovena ha assunto la gestione del Molo VII, il terminal container dello scalo giuliano, mediante la costituzione di una società mista, la Tict, in origine partecipata al 49%. Nel gennaio 2004, grazie ad un incremento di capitale dell'ordine di 700 mila euro, Luka Koper era divenuta proprietaria al 100% di Tict. In febbraio, poi, l'Autorità Portuale di Trieste ha dato il via libera per l'acquisizione del 30% di Tict da parte della società TO Delta. Luka Koper rimane, quindi, ancora azionista di maggioranza e alla società slovena compete la definizione degli orientamenti strategici nella gestione del Molo VII. Tuttavia, l'accordo sottoscritto nel febbraio 2004 prevede che, entro due anni, TO Delta possa diventare primo azionista di Tict in virtù dell'acquisizione di un ulteriore 21% del suo capitale. Trascorsi altri quattro anni, poi, TO Delta potrà procedere all'acquisto anche delle rimanenti quote del capitale azionario. Al di là delle trasformazioni societarie, la vicenda relativa al Molo VII illustra molto bene l'atteggiamento delle autorità slovene, che stanno puntando con forza allo sviluppo e alla crescita del proprio terminale.</p>

