

Infrastrutture

Trieste più forte delle proteste:
è il primo porto ferroviario —p.21

Trieste più forte anche delle proteste: resta il primo porto ferroviario in Italia

Logistica/1

Nel 2021 movimentati
9.304 treni (+15%), superati
i 10mila con Monfalcone

D'Agostino: «Modello unico
in Europa, grazie a Pnrr
e fondo complementare»

Marco Morino

Il porto di Trieste non si è mai fermato, neppure nei mesi più duri della pandemia e delle proteste contro l'obbligo del green pass, confermando la sua centralità nel sistema logistico nazionale. E confermando soprattutto che la ferrovia è nel Dna del porto giuliano. Anche nel 2021 Trieste è risultato il primo porto ferroviario d'Italia, con 9.304 treni movimentati (+15,13% sul 2020). Se a questo dato aggiungiamo anche il traffico ferroviario del porto di Monfalcone, con cui Trieste fa sistema, i treni merci movimentati, cioè in ingresso e in uscita da entrambi i porti, superano quota 10mila (per la precisione sono 10.621). Dice Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale: «Si tratta di un dato unico in Italia e in Europa, che giustifica e sostiene l'importante politica di investimento ferroviario che l'Autorità portuale, Rfi, la Regione Friuli Vene-

zia Giulia e il ministero delle **Infrastrutture** stanno sviluppando in quest'area anche grazie ai finanziamenti del Pnrr e del fondo complementare». In particolare, il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), per il potenziamento e l'ammodernamento del sistema portuale Trieste-Monfalcone, ha stanziato 416,5 milioni di euro (409,5 milioni per Trieste e 7 milioni per Monfalcone).

Ieri l'Autorità portuale ha diffuso il bilancio dell'attività relativo all'anno 2021. I numeri dicono che il porto di Trieste lo scorso anno ha avviato un forte recupero sul primo anno della pandemia: + 2,23% i volumi totali, con più di 55 milioni di tonnellate movimentate. Inoltre, lo scalo giuliano è tra i leader in tema di sostenibilità su scala europea: già oggi, oltre il 50% dei container e il 41% dei semirimorchi prendono le vie dell'Europa Centro-Orientale attraverso i servizi intermodali che quotidianamente partono e arrivano da/a Trieste. Un andamento in totale controtendenza rispetto alla media italiana e di altri Paesi europei, se si pensa che la Ue stabilisce di raggiungere per il traffico cargo ferroviario la soglia del 30% entro il 2030, e del 50% entro il 2050. Osserva l'Autorità portuale: «Tutti risultati che rimarcano la forza dell'operatività dello scalo, nonostante i numerosi e pesanti ostacoli apparsi lo scorso anno. Tra di essi, non possono essere sottovalutati gli effetti della perdurante pandemia e le manifestazioni no green pass davanti al varco IV, che hanno limitato l'attività del porto nel

mezzo di ottobre. Nonostante queste difficoltà, l'esito finale rimane largamente positivo e promettente».

Tra i fatti salienti del 2021 si segnalano: l'arrivo della prima nave alla nuova piattaforma logistica gestita da Hhla, operatore terminalistico del porto di Amburgo (marzo); il rafforzamento del collegamento ferroviario con Norimberga (aprile); l'inaugurazione della prima sede di promozione all'estero a Budapest, in Ungheria e la riattivazione del collegamento ferroviario con le stazioni di Servola e Aquilina (settembre). Questi due scali sono sorti rispettivamente negli anni Trenta e negli anni Sessanta del secolo scorso per lo sviluppo dell'area industriale giuliana (aree dell'ex Aquila e dell'ex ferriera di Servola). Vennero dismessi negli anni Novanta e da qualche mese Rete ferroviaria italiana li ha riattivati non più per il trasporto di prodotti industriali e siderurgici, ma per quello delle merci che fanno capo al porto. Al momento il porto di Trieste risulta collegato, attraverso la ferrovia, con Austria, Germania, Belgio, Slovacchia, Repubblica Ceca, Ungheria e, in Italia, con Pordenone, Padova, Brescia, Milano. Per quanto attiene il settore container, il 2021 sconta una flessione del -2,42% pari a 757.243 teu movimentati. Calo che risale a molteplici fattori: pandemia, blocco di Suez, aumento dei noli, difficoltà nel reperimento di container vuoti e, a ottobre, le manifestazioni. Concause che hanno inevitabilmente portato a ripercussioni negative sul traffico containerizzato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rafforzate le linee ferroviarie con la Germania, rilancio per gli scali storici di Servola e Aquilinia



Porto di Trieste. L'intermodalità nave-treno è storicamente il punto di forza dello scalo marittimo giuliano

