

La trasformazione **intermodale** dello scalo triestino sempre più porta d'accesso privilegiata per gli scambi commerciali fra **Europa** e Asia

di SILVIO MARANZANA

Cardine del sistema europeo di trasporto intermodale, principale terminal energetico del Mediterraneo, primo scalo ferroviario italiano e in testa alla classifica anche per volumi complessivi di merci trasportate, gate privilegiato d'interscambio tra Europa e Turchia: il porto di Trieste si affaccia al 2018 non soltanto confermando tutti questi primati, ma rilanciando, grazie al rafforzato impegno del colosso Msc, anche nel settore dei container dove centra il suo primato storico e soprattutto preparandosi all'incasso di due scommesse che potrebbero farlo decollare definitivamente: la nuova Piattaforma logistica che è la più grande opera marittima in fase di realizzazione attualmente in Italia e la nuova Via della seta che dovrebbe sancire l'arrivo di investitori cinesi, e non solo, anche nel settore prettamente industriale. Quest'ultima caratteristica, come evidenzia lo stesso presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale Zeno D'Agostino nell'intervista pubblicata nella pagina a fianco, sta per fare dello scalo triestino quasi un unicum su scala mondiale. Il settore ferrovia-

# La sfida cinese del porto: Trieste sulla Via della Seta

La crescita degli scambi via ferrovia e la nuova piattaforma logistica sono alla base di uno sviluppo tumultuoso al centro delle nuove correnti di traffico nel Mediterraneo



Operazioni di scarico dei container nel porto di Trieste

rio, dopo che tutte le manovre interne al porto sono state affidate alla società Adriafer di cui l'Autorità portuale dell'Adriatico orientale è socio unico, sta conoscendo da un paio d'anni una crescita tumultuosa. Nel corso del 2017 i treni movimentati sono stati complessivamente 9.142 il che situa Trieste in vetta alla piramide nazionale a forte distanza da La Spezia che fino a non molto tempo fa era il porto leader in questo settore. Le migliaia di convogli da e per Trieste diretti a venti principali destinazioni diverse disegnano un

fitto reticolo sulla carta geografica dell'Europa, in particolare quella centrale e orientale collegando Germania, Lussemburgo, Austria, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia. Tanto che il Comitato di gestione della Torre del Lloyd, pur mantenendo in attività Adriafer, ha deciso di creare all'interno della stessa Authority una specifica Direzione ferroviaria con il compito di gestione e manutenzione della rete ferroviaria portuale.

Questa imponente forza di penetrazione all'interno dell'Europa fa

di Trieste un hub strategico sulla Via della seta a patto che il Governo italiano continui a sostenere l'opzione triestina. E il primo obiettivo cinese potrebbe essere la Piattaforma logistica compresa tra lo Scalo Legnami e la banchina della Ferreria di Servola dove si potranno movimentare sia merci varie che container, aprire nuove linee di traghetti ro-ro per l'Albania e per l'Iran. Per giugno 2019 è previsto l'arrivo della prima nave e il fatto che l'impresa Mantovani esclusa dall'appalto si sia vista dare ragione dalla Cassazione che

ha rinviato al Consiglio di Stato la decisione sul ricorso non ha fermato i lavori che sono in capo alla Icop costruzioni in cordata con Parisi, Interporto di Bologna e Cosmo Ambiente. Ma anche il comparto che negli ultimi due anni aveva segnato il passo e cioè quello dei container sta vivendo una nuova stagione felice, sebbene le performance anche della vicinissima slovena Capodistria siano ancora oggi a distanza abissale. Nel 2017 infatti al Molo Settimo gestito dalla To Delta di Pierluigi Maneschi, ma che è al 50% è proprietà della Msc di Gianluigi Aponte sono stati movimentati 546.660 teu, record assoluto del terminal triestino dove il mezzo milione di teu sembrava un muro psicologico oltre che fisico da abbattere. Se si considerano i container sbarcati anche ai Moli Quinto e Sesto, terminal dell'autostrada del mare Trieste-Turchia, la prima del Mediterraneo per quanto riguarda i traghetti ro-ro, si arriva a quota 600mila. Ma sono soprattutto i semirimorchi, anch'essi in crescita, a venir movimentati in questi due terminal ora a maggioranza turca dove le storiche famiglie triestine Parisi e Samer hanno mantenuto quote di minoranza.