



Il Porto di Trieste, l'intermodalità e la visione geopolitica

Cristian Melis

Con l'emergere di nuove aree produttive e con la crescente interdipendenza tra le varie regioni del globo, il tema dei sistemi territoriali locali, in quanto anello di connessione tra le risorse che si muovono nelle reti globali e il capitale territoriale dei vari luoghi, appare di notevole importanza. I trasporti e le telecomunicazioni rivestono un ruolo strategico per tutti i campi dell'economia in quanto rappresentano uno degli aspetti fondamentali dell'organizzazione del territorio a seguito di una forte intensificazione dell'intermodalità. La rivoluzione delle telecomunicazioni con le numerose innovazioni nel campo delle *Information and communications technologies* e con la crescita, in generale, dell'organizzazione territoriale *hub & spoke*, ha invece comportato la crescita di nuovi nodi strategici anche grazie alle varie piattaforme logistiche.

A tutto ciò ha contribuito anche la città che, la geografia economica, considera sia come luogo di forma e dimensioni particolari, sia come attore collettivo che ha un ruolo importante nei processi di concezione, produzione e distribuzione del valore.

Questi due aspetti interagiscono tra loro: lo spazio fisico urbano si dimensiona e si struttura per adattarsi alle esigenze dell'azione e questa sarà più o meno estesa ed efficace a seconda di come gli attori urbani abbiano saputo strutturare lo spazio della città e le sue connessioni con il territorio.

Un'analisi generale dei modi di trasporto rivela che ciascuno possiede vantaggi commerciali particolari. Da alcuni decenni però i singoli modi oltre a competere tra loro si completano a vicenda, dando vita a sistemi di trasporto integrati, costruiti grazie soprattutto a due grandi innovazioni organizzative, l'intermodalità e la logistica.

L'intermodalità viene intesa come un servizio reso attraverso l'integrazione fra diverse modalità, che induce a considerare il trasporto stesso non più come unione di attività distinte ed autonome da diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, capace di massimizzare le economie di scala e mini-

mizzare i costi.

Dal punto di vista delle modalità impiegate, si può asserire che il trasporto intermodale è un servizio dove la maggior parte del viaggio viene effettuato attraverso la modalità ferroviaria, marittima, e la rimanente parte finale del viaggio, tramite modalità stradale. Per fare ciò, vengono utilizzate due tipologie di piattaforme logistiche: quelle integrate, cioè strutture plurifunzionali altamente specializzate, dotate di un raccordo ferroviario funzionale al trasporto intermodale in grado di gestire un ingente volume di merci, e quelle semplici, specializzate sulle esigenze di particolari catene logistiche situate vicino a bacini di traffico e finalizzate all'ottimizzazione dei flussi di merce nell'intera catena logistica "produttore-consumatore", operando sia come centri di stoccaggio, sia come centri di *cross-docking*.

Prendendo in considerazione quanto testé evidenziato e facendo un *focus* sulla nostra realtà regionale e allo stesso tempo portuale, possiamo notare che negli ultimi anni si stanno studiando varie strategie e azioni, per rendere sempre più competitiva la nostra area, attraverso l'analisi di quelli che risultano essere gli scenari di sviluppo sostenibili per il territorio di competenza. Più nello specifico, si stanno attenzionando determinati fenomeni per poter prevedere un futuro sempre più roseo al nostro tessuto economico-produttivo e sociale. Considerando quelle che potrebbero essere le prospettive di sviluppo futuro per il porto di Trieste, a seguito di autorevoli analisi geopolitiche ed economiche, possiamo evidenziare che vi sia la possibilità di poter contare su molteplici punti di forza in quanto il nostro porto è il primo in Italia per movimentazione di merci, oltre a vantare un ecosistema della scienza e dell'innovazione molto sviluppato. Ricordiamo, altresì, l'iscrizione geografica di Trieste, incuneata nel cuore d'Europa, e il ruolo strategico che possiede essendo uno sbocco naturale delle rotte passanti per il Canale di Suez.

Il progetto integrato "Porti d'Italia" prevede, infatti, grandi investimenti nel nostro capoluogo, tenendo sempre in grande considerazione l'intermodalità, per poter adeguare lo

scalo alle navi ancora più capienti.

Infatti, ai Porti di Trieste e Monfalcone, il Pnr e il Pnc, destinano 416 milioni di euro, da ripartire in interventi infrastrutturali in ambito portuale, che garantiranno ai due scali di rafforzare il loro ruolo di snodo logistico strategico per l'Europa centro-orientale, potenziando il sistema logistico sia per quanto riguarda la parte terminalistica, sia per i collegamenti, senza dimenticare il discorso *green* finalizzato, tra l'altro, all'elettrificazione delle banchine.

Questa visione, incentrata sulle potenzialità geo-strategiche e geo-economiche, risulta presente, in maniera incisiva, anche in alcune zone del nostro territorio, non solo per quanto riguarda le opere a servizio del porto di Trieste, ma anche per quelle in grado di far viaggiare i treni lungo i tratti regionali dei Corridoi europei e per poter garantire un'evoluzione che si attesterà fino a 25.000 treni l'anno. Nel 2022 sono stati poco meno di 10.000. Quanto detto risulta essere la prosecuzione degli *input* già accordati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, che vede nei collegamenti ferroviari uno dei maggiori punti di forza dello scalo, triestino e monfalconese, e del sistema logistico regionale del Friuli Venezia Giulia. A tal proposito emerge, in maniera inequivocabile, che nel prossimo biennio vi sarà una vera rivoluzione che, per quanto riguarda la competitività del porto di Trieste nei confronti dei porti sloveni e croati, si baserà anche sui collegamenti ferroviari al servizio dei *terminal* portuali.

Ricordando le ingenti risorse dedicate al porto, appare opportuno evidenziare anche i 180 milioni di euro destinati alla Stazione di Campo Marzio, i 180 milioni destinati alla Stazione di Servola, con aree dedicate al futuro Molo VIII, i 20 milioni per la nuova Stazione di Aquilinia e gli altri 15 milioni per i raccordi con le aree limitrofe.

Questi ultimi interventi saranno capaci di ridurre i tempi di manovra del 57% e i costi del 20% e, quindi, sostenere un traffico annuo ipotetico fino a 25.000 treni nello scalo triestino mentre, nel porto di Monfalcone, fino a 3.000 treni.