



Via Karl Ludwig von Bruck, 3
34143 TRIESTE
www.porto.trieste.it

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

Precisazioni in merito allo studio di traffico

Luglio 2014

Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott.

Martino Conticelli

Segreteria Tecnica Operativa

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

Elaborazione

TECHNITAL S.p.A.

Ing. Enrico Cantoni

Ing. Francesco Mattarolo

Ing. Alessio Rosin

Ing. Maria Sarah Delugas

AQUATECNO S.r.l.

Arch. Vittoria Biego

Dott.ssa Sara Scrimieri

Aggiornamenti:

Delibera n.36 dd.27.04.2009 Intesa tra Comune di Trieste e Autorità Portuale, Delibera n.35 dd.30.04.2009 Intesa tra Comune di Muggia e Autorità Portuale, Deliberazione di Comitato Portuale n.7/2009 dd.19.05.2009, Voto n.150 dd.21.05.10 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] Piano regolatore portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni

STUDIO DI TRAFFICO – FORMULAZIONE DEL QUADRO PREVISIONALE

La formulazione del quadro previsionale dei traffici portuali è un'attività complessa e delicata, in quanto fornisce la base su cui poggia l'intero impianto del Piano Regolatore Portuale.

Il quadro previsionale, già elaborato una prima volta nell'ambito degli studi preparatori al Piano Regolatore (1998- 2000) e successivamente nel corso dell'elaborazione del Piano stesso (2005 – 2009) è stato sottoposto ad aggiornamento durante il corrente anno (2014).

La metodologia adottata e il complesso e articolato insieme delle interconnesse attività che hanno consentito l'aggiornamento dello studio previsionale sono illustrate in figura 1.

L'aggiornamento si è reso necessario stante il significativo intervallo di tempo trascorso dall'edizione del Piano (2009), le mutate condizioni al contorno, in particolare per quanto riguarda il contesto macro economico di riferimento.

Lo studio è suddiviso in due sezioni: l'aggiornamento dello stato attuale; la formulazione del quadro previsionale, articolato su due orizzonti temporali: breve periodo (2020); lungo periodo – orizzonte di Piano (scenario che prevede l'implementazione della configurazione di Piano in conformità agli Indirizzi di Pianificazione approvati dall'Autorità Portuale, con il coinvolgimento dei maggiori portatori di interesse presenti nel porto, enti pubblici e soggetti privati).

L'analisi è stata sviluppata, di volta in volta, alle diverse scale territoriali – dalla movimentazione marittima a livello mondiale, al contesto europeo (a partire dalle elaborazioni svolte con un modello di traffico plurimodale implementato ad hoc per gli studi preparatori al Piano), fino al cluster dei porti del Nord Adriatico e al porto di Trieste in particolare.

Per quanto riguarda il contesto mondiale ed europeo, sono stati analizzati numerosi studi specialistici, come ad esempio il recente Adriatic Gateway, co-finanziato dalla UE.

Per quanto riguarda invece il contesto più locale, si sono presi in considerazione dati, statistiche e trend forniti da Autorità Portuale, e riferiti alla movimentazione delle navi (toccate), alle merci (tonnellate e TEU) e al conseguente traffico inland (carri ferroviari e veicoli commerciali pesanti). Il traffico portuale all'interno del porto è stato disaggregato distinguendo la movimentazione riferita al porto commerciale da quello industriale, quindi per origine e destinazione, individuando il bacino di utenza del porto e le principali aree di scambio, infine per categoria di handling. Tale analisi è stata svolta esaminando le serie storiche i cui dati si riferiscono al ventennio 1990 – 2011.

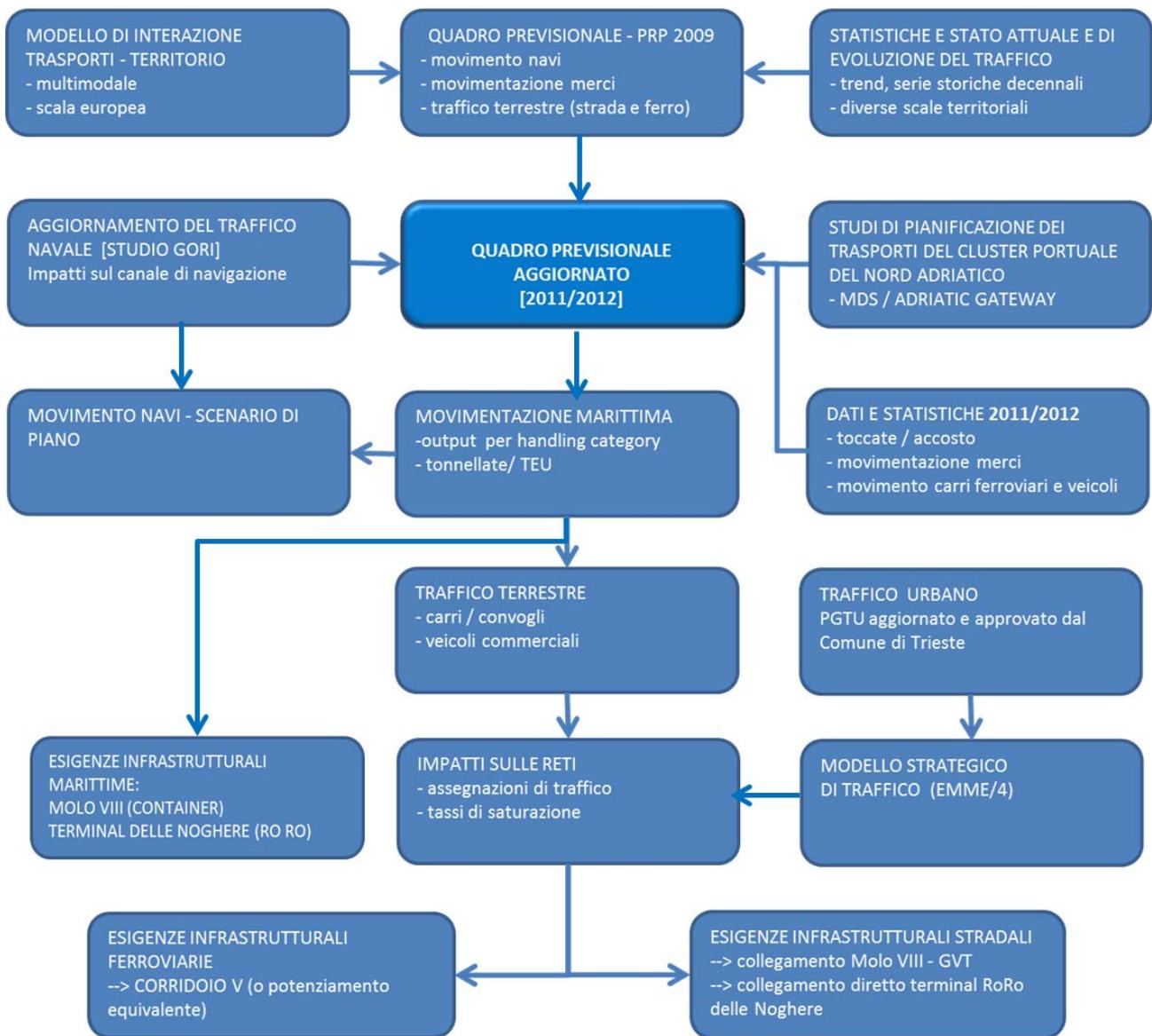


FIGURA 1– SCHEMA CONCETTUALE METODOLOGICO DELLO STUDIO DI TRAFFICO

Lo studio, con una movimentazione di circa 67 milioni di tonnellate (di cui circa 7 milioni in container - 700.000 TEU) nel breve periodo, e circa 93 milioni (di cui circa 3 milioni in container - 2.5 milioni di TEU) nel lungo periodo, conferma sostanzialmente le previsioni precedenti. In particolare si può sottolineare:

- Per quanto riguarda la tipologia *Container*, la più importante per volumi, indotto economico e conseguenti esigenze infrastrutturali, come si può osservare nella sottostante figura 2, il trend ipotizzato nel modello previsionale già adottato sottostima lievemente¹ la movimentazione dei container effettivamente registrata nell'anno più recente (disponibile), ciò nonostante la nota flessione indotta dalla crisi economica mondiale.

¹ A riprova che le “mere previsioni” possono talvolta non concretizzarsi anche per difetto.

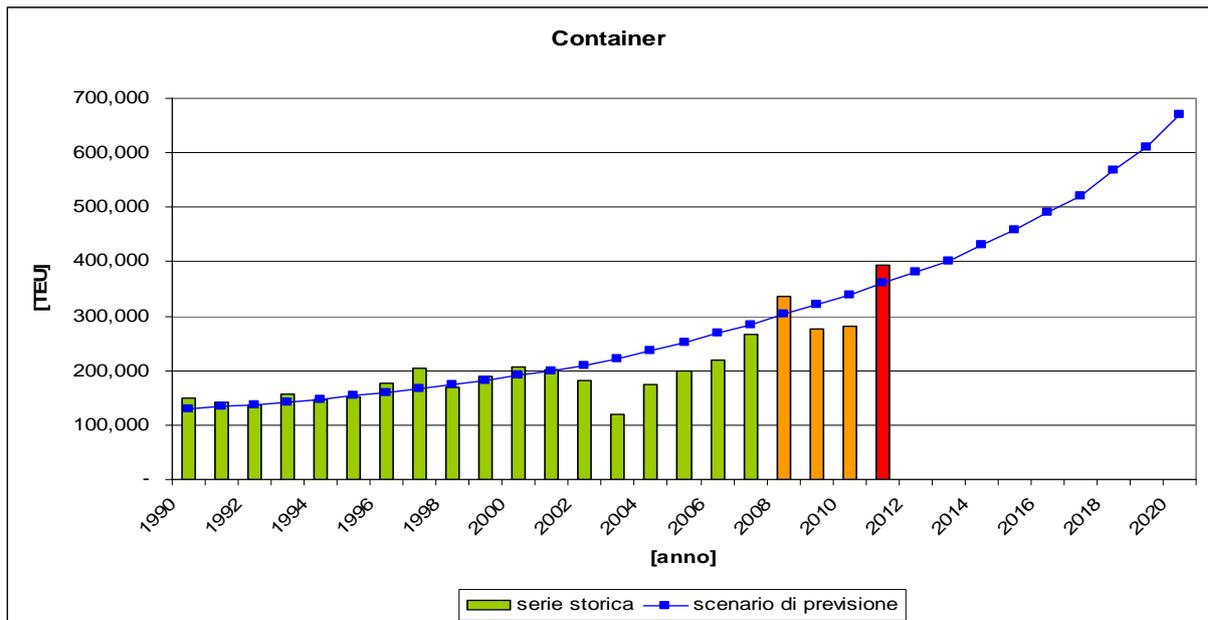


FIGURA 2 – TRAFFICO CONTAINER – SERIE STORICA 1990 – 2011 E SCENARIO DI PREVISIONE

- Per quanto riguarda la tipologia *Ro Ro e Ferry*, di particolare interesse per lo Scalo Giuliano, leader nel settore all'interno del cluster del Nord Adriatico, come si può osservare nella sottostante figura 3: al 2008 il dato registrato e quello di previsione coincidono perfettamente; a partire dal 2009 viene segnata una battuta d'arresto contestuale alla congiuntura economica negativa; nel 2010 si è però verificata un'importante ripresa, che conferma il potenziale di crescita del settore (del resto sostenuto sia a livello nazionale, sia a livello comunitario), non solo nel porto di Trieste, ma in generale in Italia e nel Mediterraneo.

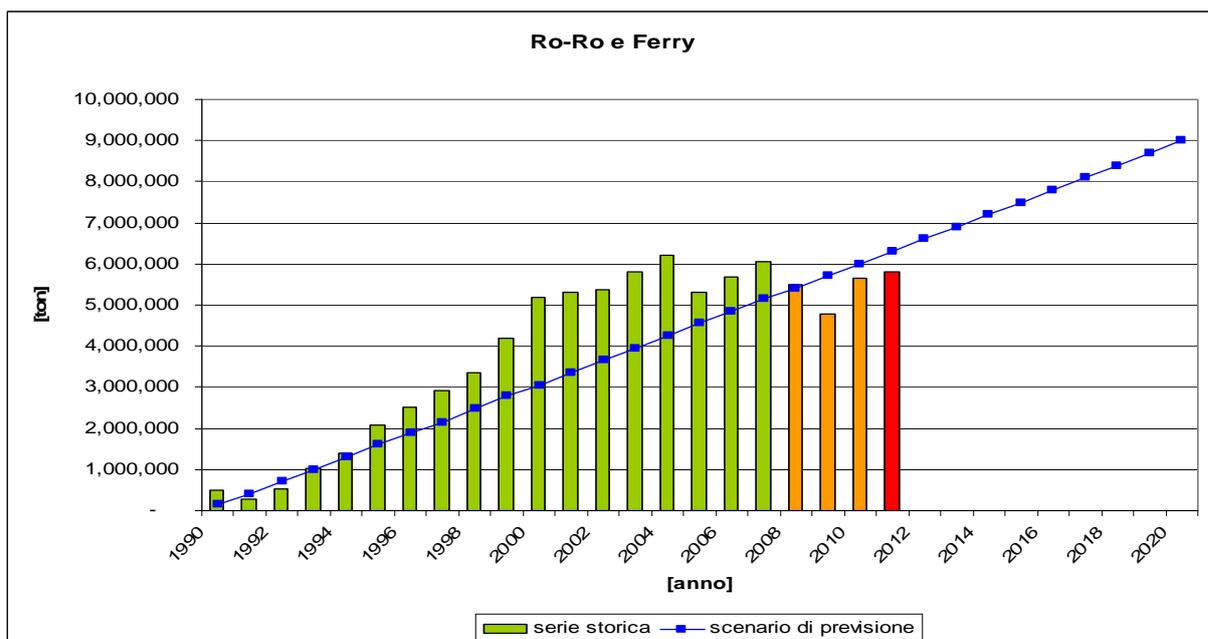


FIGURA 3 TRAFFICO RO-RO E FERRY – SERIE STORICA 1990 – 2011 E SCENARIO DI PREVISIONE