

TRIESTE-MONFALCONE UN PORTO SUPERSTAR

Il comprensorio portuale nordestino punta a divenire il primo scalo dell'Europa Centro Orientale. Con appoggio e soldi di Unicredit.

di Paolo Nassimbeni

Unicredit, il colosso bancario italo-tedesco, si trasforma in sviluppatore logistico scegliendo l'ambizioso obiettivo di rendere il comprensorio portuale di Trieste - Monfalcone il primo porto d'Italia, o meglio il primo porto del proprio naturale mercato d'influenza economica e geopolitica: l'Europa Centro Orientale. Lo fa rivoluzionando, da privato, lo schema tipico degli investimenti infrastrutturali in Italia ovvero concentrando il proprio massimo sforzo su un unico obiettivo, un unico sito (Trieste e Monfalcone distano poco più di 20 chilometri tra loro).

Promotore di questo ambizioso progetto il vulcanico vicepresidente di Unicredit (e non solo) Fabrizio Palenzona, il quale già a partire dalla scorsa primavera ha iniziato a tessere con grande riservatezza una fitta tela con le istituzioni e alcuni grandi operatori locali e internazionali tanto da ricevere, in occasione della presentazione ufficiale del progetto avvenuta lo scorso 5 febbraio, la benedizione ufficiale del Governo tramite il ministro Franco Frattini e il sottosegretario Gianni Letta.

L'obiettivo è dunque quello di trasformare due porti, localmente importanti ma irrilevanti sullo scacchiere continentale, nel gateway primario delle

merci provenienti dal bacino mediterraneo, dal Medio Oriente e parte dei flussi dal Far East e destinate verso nord est Italia, Germania meridionale e Paesi centro europei. Infatti, le stime elaborate da Unicredit indicano, secondo uno scenario prudenziale, che il mercato potenziale al 2020 del futuro porto si attesta su circa 4 milioni di teu/anno.

L'investimento complessivo è stimato in oltre 1 miliardo di euro, di cui circa il 70% di fonte privata (288 milioni di euro per il raddoppio del molo VII di Trieste e 424 per il nuovo terminal contenitori di

Monfalcone) e il restante 30% proveniente da fonte pubblica (240 milioni e 50 milioni di euro per gli interventi sulla rete ferroviaria e stradale). A sua volta la componente privata sarà costituita per il 30% da equity e per il 70% da debito ventennale.

Lo sviluppo del progetto Trieste-Monfalcone è stato affidato a Unicredit Logistics, società di scopo di recentissima costituzione e ora interamente controllata da Unicredit Corporate Banking, che con ogni probabilità aprirà il proprio capitale ad alcuni dei maggiori gruppi finanziari e industriali italiani e internazionali: Generali, Abertis, Argo Finanziaria, Sintonia (Benetton) e Ferrovie dello Stato quelli più probabili. I ristrettissimi tempi di realizzazione del progetto (3/4 anni) dettati da Unicredit e la dimensione insolita del progetto ri-



LA POSIZIONE STRATEGICA DEL GOLFO DI TRIESTE



DISTANZE MEDIE (Km)

	Vienna	Monaco	Stoccarda	Praga	Kiev
Trieste	500	500	700	800	1.700
Rotterdam	1.200	800	600	900	2.000
Amburgo	650	800	700	650	1.700

Fonte: Elaborazioni ISTIE su dati operatori

chiedono l'adozione di soluzioni formali e operative differenti da quelle tipicamente previste per i progetti di sviluppo portuale. L'impostazione di progetto prevede infatti che la Regione e il Governo assumano, attraverso lo strumento dell'intesa Stato-Regione e la nomina di un commissario straordinario, un ruolo di cabina di regia, indispensabile per la coesione del progetto, e che coordinino l'attività di pianificazione e accelerino il processo di permitting, consentendo l'ottimale inserimento dei privati e dei loro capitali nel progetto.

Il progetto, ormai ribattezzato dagli addetti ai lavori "superporto", prevede lo sviluppo delle principali infrastrutture portuali di Trieste e Monfalcone; in par-

FASE 1

- Raddoppio del molo VII (terminal contenitori) di Trieste
- Realizzazione della piattaforma logistica di Trieste
- Realizzazione del nuovo container terminal di Monfalcone
- Opere ferroviarie e stradali relative al miglioramento e potenziamento degli attuali raccordi di sbocco

Capacità effettiva post Fase 1

- Molo VII: 1,2 M TEU
- Monfalcone: 2,0 M TEU

Totale: 3,2 M TEU

icolare il graduale potenziamento del terminal contenitori di Trieste (attualmente gestito da Trieste Marine Terminal del Gruppo Maneschi) e la realizzazione di un nuovo terminal container a Monfalcone. Il programma di esecuzione prevede due fasi successive, in fun-

grano con la realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A4, gli interventi sulla rete ferroviaria sono necessariamente più ambiziosi prevedendo il miglioramento delle linee di raccordo attorno a Monfalcone e della linea Monfalcone - Udine (verso il valico di Tarvi- >

zione dello sviluppo dei flussi attratti al nuovo complesso portuale.

Una parte fondamentale del progetto è rappresentata dal programma di potenziamento della capacità di trasporto stradale e ferroviaria installata nell'area interessata dal progetto. Attualmente il numero di teu che la rete stradale e ferroviaria che serve Trieste e Monfalcone è in grado di recepire è pari rispettivamente a 800.000 e 660.000 teu per la modalità stradale e 600.000 e 140.000 teu per quella ferroviaria. Questi numeri evidenziano come, senza un adeguato sviluppo delle reti trasportistiche, il grande progetto portuale rischierebbe di nascere strozzato dai colli di bottiglia stradale e ferroviario.

Se gli interventi previsti per la rete stradale sono contenuti (potenziamento degli svincoli porto-autostrada a Monfalcone e Trieste; eliminazione del casello autostradale del Lisert) e si inte-

FASE 2

- Realizzazione del molo VIII di Trieste
- Collegamento ferroviario Trieste – Ronchi dei Legionari (Gorizia) e potenziamento della viabilità stradale

Capacità effettiva post Fase 2

- Molo VII: 1,2 M TEU
- Molo VIII: 2,3 M TEU
- Monfalcone: 2,0 M TEU

sio); la realizzazione di un vero terminal ferroviario presso il porto di Monfalcone; il raddoppio della linea presso lo svincolo Udine – Venezia; il raddoppio della circonvallazione di Udine. L'insieme di questi interventi permetterebbe di accrescere quindi la capacità di afflusso/deflusso dagli attuali 2,2 milioni di teu a un massimo di teu 7,2 milioni.

Unicredit appare dunque come un “Deus ex machina” capace di dare un positivo scossone a un complesso portuale e a una città, Trieste, da troppo tempo cristallizzata da interessi locali in continuo conflitto e da una forte concorrenza internazionale. Le ricadute positive del progetto potrebbero essere rilevanti sia in termini di indotto (il moltiplicatore del reddito legato agli investimenti in logistica è di 2,7 mentre quello relativo all'occupazione è circa 2) sia di ulteriori investimenti e/o migliore sfruttamento di quelli già realizzati (in particolare le piattaforme logistiche di Trieste, Gorizia, Cervignano e Pordenone).

Come era lecito attendersi, un progetto così ambizioso ha immediatamente sollevato forti interessi e acceso il dibattito. In particolare, il soggetto più direttamente coinvolto, ovvero Claudio Boniccioli, presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, pur sinceramente interessato e favorevole allo sviluppo del mega progetto, ha infatti messo in guardia i promotori dal sottovalutare le difficoltà tipiche di ogni grande progetto infrastrutturale in Italia (soprattutto vista la minima durata prevista del progetto) e dal sovrastimare la capacità di attrarre volumi di traffico sufficienti a generare il cash flow necessario a sostenere un progetto così ambizioso.

Starà ora alle capacità dei promotori saper conciliare gli interessi locali e persuadere con argomenti concreti i grandi gestori dei traffici internazionali (le compagnie dello shipping in primis) a sposare il progetto e a scegliere la via adriatica per le loro merci. Certo è che se non riuscirà a sbloccare la situazione Unicredit (a partire dai finanziamenti bloccati a Roma per la piattaforma logistica), non si sa chi riuscirà mai a farlo. ■