

PORTO DI TRIESTE - MOVIMENTO MARITTIMO

SBARCHI + IMBARCHI

- tonn./000 -

	CONSUNTIVO 1 9 8 9	CONSUNTIVO 1 9 9 0	CONSUNTIVO 1 9 9 1
<u>PORTO COMMERCIALE</u>	5.255	4.948	5.463
<u>FERRIERA DI SERVOLA</u>	856	851	753
<u>OLEODOTTO S.I.O.T.</u>	15.514	26.414	27.390
<u>P.F. OLI MINERALI</u>	221 0	593	659
<u>PORTO INDUSTRIALE</u>	473	1.367	1.079
<u>ALTRI SETTORI</u>	12	1	150
<u>A S S I E M E</u>	22.331	34.175	35.494

MOVIMENTO MARITTIMO DELLE MERCI SECONDO SETTORI PORTUALI

Periodo: ANNI 1990 - 1991

- in tonn. -

SETTORI PORTUALI	S B A R C H I		I M B A R C H I		C O M P L E S S I V O		differenza	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	tonnellate	%
PORTO COMMERCIALE	2.487.649	2.798.346	2.460.813	2.664.443	4.948.462	5.462.789	514.327	10,4%
FERRIERA DI SERVOLA ...	825.845	726.090	25.345	27.280	851.190	753.370	-97.820	-11,5%
OLEODOTTO S.I.O.T.	26.413.969	27.390.283	0	0	26.413.969	27.390.283	976.314	3,7%
P.F. OLI MINERALI	238.141	283.449	354.722	375.558	592.863	659.007	66.144	11,2%
PORTO INDUSTRIALE	1.306.800	1.079.183	60.645	0	1.367.445	1.079.183	-288.262	-21,1%
ALTRI SETTORI	381	305	510	149.264	891	149.569	148.678	16686,6%
A S S I E M E	31.272.785	32.277.656	2.902.035	3.216.545	34.174.820	35.494.201	1.319.381	3,9%

PORTO COMMERCIALE - MOVIMENTO MARITTIMO

- in tonn. -

	1 9 8 8		1 9 8 9		1 9 9 0		1 9 9 1	
	SBARCHI	IMBARCHI	SBARCHI	IMBARCHI	SBARCHI	IMBARCHI	SBARCHI	IMBARCHI
Cereali	26.320	1.066	860	784	290	940	79	352
Farine di granaglie	58	47.789	9	11.463	0	10.570	0	6.121
Carbone fossile	1.343.222	1.343.222	1.405.222	1.405.222	1.435.665	1.435.665	1.603.210	1.603.210
Minerale di cromo	47.962	3.650	49.759	2.000	39.628	60	37.634	58
Minerale di magnesite	9.692	48.135	33.027	14.484	7.799	22.465	22.481	16.924
Minerali lavorati e semilav.	16.950	17.629	31.118	33.168	21.883	40.334	19.958	43.212
Altri minerali	4.026	326	1.079	629	272	1.118	9.526	125
Fertilizzanti	1.385	27.383	1.630	2.456	1.025	2.412	1.011	2.244
Agrumi e frutta fresca	98.030	3.604	57.944	340	74.368	33	92.827	134
Caffè	79.523	1.428	83.151	1.181	46.894	1.625	91.373	1.209
Cotone greggio	52.020	3.170	56.446	685	43.433	444	77.074	2.250
Lana greggia	12.972	293	14.655	77	2.989	67	6.720	325
Filati e tessuti	63.134	45.507	59.311	34.502	79.128	21.437	66.389	23.054
Cellulosa	64.352	8.729	78.220	4.174	99.586	3.267	122.623	369
Carta e cartone	2.359	72.799	2.826	56.961	2.911	42.403	3.012	64.245
Legname	74.703	46.066	54.090	46.087	52.514	34.036	48.931	51.060
Prodotti chimici	16.293	122.358	15.577	98.080	15.953	83.049	19.381	72.319
Animali vivi	0	22.251	0	29.262	943	19.945	230	49.439
Altre merci	719.644	806.549	595.415	778.736	562.368	740.943	575.887	727.793
T O T A L E	2.632.645	2.621.954	2.540.339	2.520.291	2.487.649	2.460.813	2.798.346	2.664.443

PORTO COMMERCIALE - MOVIMENTO MARITTIMO

SBARCHI + IMBARCHI

- tonn./000 -

Cereali	
Carbone fossile	
Minerali	
Agrumi e altra frutta	
Caffè	
Cotone greggio	
Cellulosa	
Carta e cartone	
Legname	
Carico generale	

T O T A L E

di cui:

Traffici convenzionali	-	tonn./1000
Traffici specializzati	-	tonn./1000 *

UNITA':

Contentori	-	n° T.E.U.
RO-RO	-	metri l.
Ferry	-	n° veicoli

CONSUNTIVO 1 9 8 9	CONSUNTIVO 1 9 9 0	CONSUNTIVO 1 9 9 1
2	1	0
2.810	2.871	3.206
148	195	150
58	74	93
84	49	93
57	44	79
82	103	123
60	45	67
100	87	100
1.658	1.479	1.551
5.061	4.948	5.463
3.444	3.377	3.789
1.617	1.571	1.674
131.602	142.380	136.121
95.500	86.751	96.347
3.044	5.326	7.193

*) Compresa la tara dei contenitori.

1 - TRAFFICI CONVENZIONALI

1990 : 3,377 Mil/tonn.

1991 : 3,789 Mil/tonn. + 12 %

Nei traffici convenzionali la variazione in aumento è imputabile, in modo prevalente, ai seguenti gruppi merceologici :

- carbone	+ 11,7 %
- minerale di magnesite	+ 30,2 %
- agrumi e frutta	+ 24,9 %
- caffè	+ 90,8 %
- carta e cartone	+ 48,4 %
- legname	+ 15,5 %
- cotone greggio	+ 80,8 %
- cellulosa	+ 19,6 %

Categorie merceologiche che registrano una flessione dovuta a fattori congiunturali di mercato sono essenzialmente le seguenti:

- minerale di cromo	- 5%
- filati e tessuti	- 11,1 %
- prodotti chimici	- 7,4 %

La politica acquisitiva adottata dall'Ente e dalle imprese nel corso del 1991 ha incontrato spazi considerevoli anche per effetto della mutata situazione politica ed economica nei vicini paesi dell'Est ed in parte, anche per effetto della crisi jugoslava; apprezzabili segnali di incremento dei volumi del traffico sono stati riscontrati sia sul mercato ungherese che su quello cecoslovacco (rispettivamente + 7% e + 27%). E' peraltro aumentato anche l'apporto di forme contributive di sostegno, in quanto la scarsa remuneratività del livello tariffario medio applicabile non ha consentito grossi salti di qualità nel rapporto costi ricavi, nè i quantitativi di carico sono ancora tali da ipotizzare economie di scala, vuoi per il forte divario con le condizioni offerte dalla concorrenza dei porti esteri, vuoi per il permanere delle tradizionali rigidità tipiche del lavoro portuale anche nell'organizzazione del lavoro delle singole imprese che operano su licenza.

2 - TRAFFICI SPECIALIZZATI

Nel settore dei traffici specializzati complessivamente inteso, l'incremento in termini di quantitativi di merce trasportata ha raggiunto il 9,4 %, con le seguenti articolazioni per tipologia di vettore:

	<u>1990</u>	<u>1991</u>	
Contenitori/Teu	142.380	136.121	- 4,4 %
Contenitori/tonn.	1.087.526	1.137.293	+ 4,6 %
Ro-Ro m/l	86.751	96.347	+11,1 %
Ferry/veicoli	5.326	7.193	+35,1 %

Le seguenti categorie merceologiche hanno registrato una netta inversione di tendenza :

- agrumi + 187,9 %;
- caffè + 90,6 %;
- cotone + 35,9 %;
- carta e cartone + 21,9 %.

con un aumento complessivo di 71.501 tonn. di carico trasportato.

L'analisi del traffico dei contenitori per aree geografiche d'oltremare consente una valorizzazione delle linee di tendenza generali di tale comparto, in relazione all'apporto dei singoli servizi di linea:

AREA DEL FAR EAST - ASIA DI SUD EST

Servizi operanti: Mafecs (Lloyd Tr./N.Y.K./Mitsui) conference

Blasco, Zefal, Norasia, outsiders

Traffico: 1990 teu 67.274

1991 " 77.653 + 15,43 %

Quest'area rappresenta il mercato strategico per l'incremento del traffico del porto di Trieste, nel settore dei carichi containerizzati, in particolare per gli sviluppi che si potranno avere anche in relazione alla crescita della containerizzazione sui mercati dell'Est. Interessante osservare il progressivo bilanciamento realizzatosi all'interno dei servizi di linea, sia conferenziati che outsiders, tra carico in esportazione e carico in importazione, fattore quest'ultimo determinante per il consolidamento dei flussi del traffico e, soprattutto per l'equilibrio economico di gestione dei vettori interessati; i dati di flusso presentano il seguente trend:

- 1990, import 47,53 %, export 52,47 %;
- 1991, " 51 % " 49 %.

Nel corso del 91 le importazioni hanno superato le esportazioni, ma questo dato è determinato in gran parte dal calo di carichi in uscita di provenienza nazionale, fatto che si è verificato in tutti i porti del Mediterraneo nelle relazioni con l'Estremo Oriente.

Le quote di mercato tra servizi conferenziati ed outsiders presentano inoltre il seguente andamento:

- 1990, conference 60,47 %, outsiders 39,53 %
- 1991, " 51,93 %, " 48,07 %:

Gli outsiders sono riusciti a conquistare una consistente quota di mercato, in particolare la BLASCO ha realizzato un incremento del 53,81% passando da 14064 a 21632 TEU, mentre nei servizi conferenziati emerge il calo determinato dall'uscita dal consorzio del socio OOCL/NOL avvenuta tra la fine del 90 e l'inizio del 91

AREA DEL MEDITERRANEO - MAR NERO - MAR ROSSO - GOLFO ARABICO

Servizi operanti: Zems, Borchard, Atlantica/Grimaldi, Soviet Danube, Servizio comb. Jugolinija /Lloyd.

Traffico: 1990 teu 44.447

1991 " 29.929 - 32,67

Il traffico si è stabilizzato sul livello del 1989. L'anno 1990 è stato anomalo in quanto più di 10.000 TEU contenevano masserizie degli emigrati israeliani provenienti dall'Unione Sovietica, pertanto il decremento non è significativo in quanto dovuto a fattore congiunturale.

SUD AFRICA

Servizi operanti: Lloyd Triestino, Safmarine (SAECS)

Traffico: 1990 teu 10.305

1991 teu 8.350 - 18,97%

E' questo un settore che risente di notevoli fattori inibitori, la concorrenza dei porti tirrenici per quanto concerne il mercato nazionale, la concorrenza dei porti del Nord per il mercato centro-europeo (Austria e Sud Germania) dove sono presenti anche servizi outsider fortemente competitivi e la ancora scarsa influenza dei mercati dell'Est su tale settore d'oltremare. Si può sicuramente ritenere che tale servizio stia attraversando uno dei periodi più difficili, in particolare per quanto riferito al mercato adriatico.

NORD AMERICA

Servizi operanti: Jugolinija, East Coast

Jadranska, Grandi Laghi.

Traffico : 1990 TEU 10.079

1991 " 6.917 - 31,38%

Il traffico per questo settore si è ulteriormente ridotto, in conseguenza della scarsa competitività dei vettori operanti sul versante Adriatico rispetto a quelli del Tirreno e Nord Europa e per effetto della crisi jugoslava, paese cui appartenevano i vettori operanti direttamente su Trieste e per il quale l'interscambio con il Nord America è praticamente crollato nel corso del 1991 causa i noti eventi bellici.

SUD AMERICA

Servizi operanti: Samecs, joint fra LLOYD Brasileiro e Comp.Paulista

Traffico: 1990 Teu 664

1991 Teu 1.737

Il 1990 aveva visto la cessazione del servizio Medsacs, nel 1991, le sole due compagnie Sudamericane hanno ritenuto di riprendere il servizio diretto su Trieste istituendo il joint Samecs, iniziato a luglio 91, con buoni risultati vista anche la scarsa periodicità (28 gg.) assicurata dalle due navi. Nei primi mesi del 92 è stato deciso di allargare nuovamente la collaborazione anche agli altri vettori tirrenici, il gruppo Medecs, istituendo a partire dal prossimo mese di maggio il servizio combinato Samecs/Medecs, con il probabile inserimento di una terza nave.

Su questo settore geografico opera anche la linea della Baltamerica, la quale ha iniziato verso la fine del 1991 ed è presente in qualità di outsider, scalando però anche altri vicini porti esteri concorrenti. Il settore dà in ogni caso segni di vitalità e se rafforzato consentirà di incrementare ulteriormente uno dei traffici tradizionali del nostro scalo, il caffè.

WEST AFRICA

Servizi operanti: serv.comb. LLOYD Triestino/Transmare

Traffico: 1990 Teu 498

1991 Teu 554

Dopo numerosi anni di inattività, è ripreso il collegamento marittimo per questo importante settore geografico, dapprima per iniziativa della sola Transmare, con navi multipurpose, successivamente con la partecipazione del LLOYD Triestino, il quale ha inserito in linea le due full-container precedentemente impiegate solo nel Tirreno. L'importanza strategica di questa linea è legata anch'essa essenzialmente ai traffici del caffè, però, recentemente si è sviluppato anche un traffico di transhipment di contenitori provenienti dall'Estremo Oriente con merci destinate ai paesi dell'Africa Occidentale.

Su questa direttrice, molto importante per il nostro scalo, come su altre si dovrà valutare quali nuove imputazioni di traffico, soprattutto in uscita, riconducibili ad una più ampia politica di marketing verso i paesi dell'Est e del Centro Europa, possano concorrere alla implementazione ed al consolidamento delle basi di carico utili all'acquisizione di nuovi servizi di linea da e per il nostro scalo ed al rafforzamento di quelli attualmente operanti.

GLI IMPIANTI E LA MANUTENZIONE

GRANDI OPERE

Con l'impegno finanziario da parte dello Stato e della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia, sono proseguite nel corso dell'anno 1991 le opere di rinnovo e ampliamento di alcuni settori portuali e più precisamente:

Ampliamento Molo VII: Sono note le vicissitudini che hanno portato alla sospensione temporanea del completamento dell'opera di costruzione dell'impalcato, pavimentazione e relativi servizi.

L'attuale opera marittima è costruita all'80%, mentre la pavimentazione e gli impianti ferroviari al 70%.

Queste opere potrebbero essere completate entro il 1992, se il II lotto venisse affidato in tempi brevi.

Nel corso dell'anno in questione, è stato firmato il contratto per la costruzione delle 3 gru portainers del tipo "Post Panamax" e delle 5 transtainers che dovrebbero entrare nel ciclo operativo del terminal contenitori agli inizi del 1994.

L'importo finora speso ammonta ad oltre 60 miliardi di lire.

Adria Terminal: L'opera è destinata a rivitalizzare il Punto Franco Vecchio con il banchinamento dei bacini 1 e 2.

Attualmente è stata completata la copertura ed il banchinamento del bacino n° 2 per una superficie complessiva di 60.000 mq. con relativa banchina d'accosto di 480 metri lineari. Questi lavori saranno completati entro il 1992.

Sono in fase di completamento la pavimentazione, gli impianti elettrici, l'illuminazione, gli impianti ferroviari e le vie di corsa delle gru.

Inoltre nell'anno in corso si è provveduto a redigere un progetto per il trasferimento, via mare, delle 3 gru De Bartolomeis (8/16 t) dallo Scalo Legnami all'impalcato dell'Adria Terminal.

Fermo restando, che dovranno essere attuati nell'anno successivo, finanziamenti permettendo, i lavori di adattamento dello scartamento e indispensabili revisioni elettromeccaniche.

Grande Viabilità Portuale: Nell'arco dell'anno in esame, sono iniziati i lavori di realizzazione dell'impianto di fondazione dell'infrastruttura, il cui scopo è quello di razionalizzare il traffico interportuale.

L'ultimazione dei succitati lavori è prevista entro l'anno 1993.

La costruzione dell'opera è stata preceduta dai lavori di spostamento di tutti i servizi (idrici, elettrici e telefonici) che gravitavano nelle aree interessate alla suddetta opera, realizzati nell'anno 1991 al 50%.

Banchinamento Riva Traiana: Il completamento del primo lotto, ha reso operativa la banchina con relativa rampa per una lunghezza totale di 230 metri ed un piazzale a tergo di 36.000 mq.

Le opere relative al II° lotto sono già state affidate e la relativa consegna dei lavori è prevista per l'inizio del mese di aprile 1992 e potranno essere completati entro il 1993.

Manutenzione: Le linee programmatiche prefissate nel settore manutentivo per l'esercizio 1991, non sono state del tutto rispettate, per la mancanza di fondi causata da riduzioni dei finanziamenti regionali.

In particolare, la mancanza di un adeguato finanziamento ha costretto l'Ente ad annullare e rinviare a successivi esercizi, determinati programmi di manutenzione straordinaria su alcune infrastrutture portuali.

Il settore manutentivo, ciò nonostante, per far fronte alle diverse

esigenze, vista anche la riduzione del proprio organico ha concentrato il proprio personale su mezzi, attrezzature ed impianti strettamente connessi all'attività operativa portuale, demandando determinati servizi e/o riparazioni a ditte esterne, soprattutto in quei settori non di preminente interesse operativo ma comunque di vitale importanza per le molteplici attività portuali.

Nel corso dell'anno 1991, alla scadenza del contratto di manutenzione del "service" portuale si è provveduto ad indire una gara fra ditte specializzate il cui risultato sia in termini economici che tecnici è stato molto soddisfacente. .

In termini di bilancio, le spese sostenute per lavori affidati a terzi e acquisti di ricambistica con fondi dell'Ente risultano impegnate per complessivi 5.643 milioni.