

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	CONSUNTIVO 1 9 9 2
2	1	0	0
2.810	2.871	3.206	3.184
165	138	150	143
58	149	93	67
84	94	93	107
57	87	79	120
82	199	123	170
60	45	67	72
100	87	100	104
1.641	1.277	1.551	1.804
5.061	4.948	5.463	5.773
3.444	3.377	3.767	3.927
1.617	1.571	1.696	1.846
131.602	142.380	136.121	134.426
95.500	86.751	96.347	125.562
3.044	5.326	7.193	14.746

1 - TRAFFICI CONVENZIONALI

1991 : 3,767 Mil/tonn.
1992 : 3,927 Mil/tonn. + 4,25 %

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

- cotone greggio	+137,9 %;
- filati e tessuti	+ 66,0 %;
- prodotti chimici	+ 53,5 %;
- cellulosa	+ 23,2 %;
- minerali diversi	+ 21,4 %;
- legname	+ 9,2 % (*);
- minerali lav. e semilavorati	+ 8,7 %.

(*) Degno di nota il fatto che l'aumento del traffico di legname (positivo anche in termini assoluti, qualora vengano considerati anche sbarchi ed imbarchi di merce containerizzata al T.O.P. 3) sia strettamente collegato al significativo incremento dell'esportazione di legname austriaco dal Punto Franco Vecchio (+15,6 %), atta a controbilanciare la sensibile contrazione dell'importazione di legname esotico presso lo Scalo Legnami (-44 %).

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

- animali vivi - 34,8 %;
- agrumi e altra frutta - 17,1 %;
- carta e cartone - 15,0 %.

La politica acquisitiva adottata dall'Ente e dalle imprese nel corso del 1992 non ha registrato molti dati positivi, per un'ampia gamma di variabili che abbracciano, tra l'altro, l'endemica crisi nell'area geopolitica dei paesi dell'ex-Jugoslavia, le tendenze recessive che investono non solo i paesi dell'Est ma anche le economie occidentali più progredite, gli enormi problemi amministrativi e valutari che penalizzano l'espansione del nostro mercato.

L'unico significativo segnale di incremento dei volumi di traffico riguarda il mercato cecoslovacco: dalle analisi statistiche del movimento ferroviario nel biennio 1991/92 è infatti possibile evincere, per questo tipo di traffico, uno scarto percentuale positivo pari al 54,66%. Dagli stessi dati statistici è comunque rilevabile una certa analogia dei volumi di traffico del 1992 confrontati con quelli dell'annata precedente (valutazione sostanzialmente corretta se ad esempio consideriamo il traffico con l'Austria, l'Ungheria e la Svizzera ed escludiamo i rapporti commerciali con i paesi dell'ex Jugoslavia).

2 - TRAFFICI SPECIALIZZATI

Nel settore dei traffici specializzati complessivamente inteso, l'incremento in termini di quantitativi di merce trasportata, pur in presenza di una lieve contrazione dell'unità TEU, ha raggiunto l' 8,84 %, con le seguenti articolazioni per tipologia di vettore:

	<u>1991</u>	<u>1992</u>	
Contenitori/TEU	136.121	134.426	- 1,2 %;
Contenitori/tonn.	1.137.293	1.167.553	+ 2,7 %;
Navi Ro-Ro/metri lineari	96.347	125.562(**)	+ 30,3 %;
Navi Ro-Ro/tonn.	82.478	63.900	- 22,5 %;
Navi Ferry/tonn.	204.407	476.122	+ 132,9 %;
Navi Ferr/n° veicoli	7.193	14.746	+ 105 %.

(**) Totale inclusivo di n° 10.056 TEU. (Com'è del resto facile evincere dal dato in tonnellate, qualora vengano esclusi i contenitori movimentati con il sistema Ro-Ro, detto traffico risulta aver subito una sensibile contrazione).

Alcune categorie merceologiche hanno registrato una netta inversione di tendenza; tra queste le più importanti sono :

- agrumi e altra frutta - 59,4 %;
- cotone greggio - 11,3 %(***)).

(***) Vale comunque la pena di sottolineare come la flessione di questo traffico (al T.O.P. 3) sia per buona parte collegabile al suo parziale trasferimento al settore convenzionale (v. l'utilizzo di traghetti con merce "a nudo" sui ponti).

Risulta sempre positivo l'incremento del traffico di caffè (+35,7%), della carta/cartone (+17,6%) e di numerose altre merci (filati e tessuti, legname, prodotti refrattari, semilavorati, prodotti chimici, ecc.), con un aumento complessivo di carico trasportato di ben 178.496 tonnellate.

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 - SUD EST ASIATICO

Servizi operanti : MAFECS (LLOYD TR./N.Y.K./MITSUI) conference

BLASCO, ZEFAL, NORASIA, SEALAND, UASC, outsiders

Traffico : 1991 TEU 77.754

1992 " 80.919 + 4,07 %

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 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:

- 1991, import 51,02 %, export 48,98 %;
- 1992, " 50,75 %, " 49,25 %.

Il che conferma l'esistenza di una progressiva e sostanziale tendenza all'equilibrio nel rapporto tra importazione ed esportazione delle merci attraverso il nostro scalo. Le quote di mercato tra servizi conferenziati ed outsiders presentano

invece il seguente andamento:

- 1991, conference 51,91 %, outsiders 48,09 %;
- 1992, " 47,33 %, " 52,67 %.

In questo caso la situazione risulta completamente rovesciata rispetto all'andamento del rapporto nelle precedenti annate: per la prima volta infatti la quota di mercato degli outsiders supera di misura la quota appartenente al blocco di conferenziati (la qual cosa può essere spiegabile anche con la recente acquisizione, nel gruppo degli outsiders, di due nuovi servizi, la SEALAND e la UASC, con un apporto complessivo di ben 4.376 TEU). In cifre la "conference" perde il 5,11% della quota di mercato, mentre gli outsiders ne guadagnano un'ampia porzione, pari a quasi il 14 %; in particolare la BLASCO ha realizzato un incremento del 10,98 %, passando da 21.669 a 24.048 TEU, mentre nei servizi conferenziati i due partners giapponesi del Lloyd Triestino hanno registrato un calo complessivo del 9,1 %, quasi impercettibilmente compensato da un modesto incremento (+ 2,21 %) dei volumi di traffico della compagnia di bandiera. Va comunque sottolineato che quest'ultimo sensibile scostamento dai valori del 1991 può essere stato determinato dal fatto che nel '92 il nostro porto è stato penalizzato dalla sottrazione di n° 2 approdi del servizio, per ragioni in buona parte imputabili alla situazione del porto di Genova (essendo Trieste l'ultimo scalo nazionale, per una questione di regolazione di itinerario abbiamo avuto n° 2 "toccate" in meno).

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

Servizi operanti : ZEMS, BORCHARD, ATLANTICA/GRIMALDI, UKRAINTIAN DANUBE SHIPPING CO.,
Servizio comb. JUGOLINIJA/LLOYD, GIL-BLASCO.

Traffico : 1991 TEU 30.806

1992 " 28.995 - 5,88 %

Eccezione fatta per il forte decremento del traffico della ZEMS da e per Israele (-35,37 %), che connota in maniera negativa il traffico nel suo complesso, quest'ultimo risulta altresì non discostarsi troppo dai livelli del del 1991.

SUD AFRICA

Servizi operanti : SAECS

Traffico : 1991 TEU 8.350

1992 " 7.392 - 11,47 %

Continuano a sussistere molteplici fattori congiunturali che virtualmente inibiscono ogni possibilità di sviluppo di quest'importante servizio; tra questi fattori varrà la pena di enfatizzare la concorrenza dei porti tirrenici (per quanto concerne il mercato interno) e quella dei porti del Nord (per il mercato

centro-europeo dove, com'è risaputo, sono presenti servizi outsiders fortemente competitivi; inoltre la penetrazione nei mercati dell'Est per tale settore è ancora molto limitata). Si può ragionevolmente affermare che tale servizio stia attraversando una fase fortemente negativa, in particolare per i traffici tradizionalmente destinati ai porti dell'Adriatico.

NORD AMERICA

Servizi operanti : CROATIA LINE (East Coast),
JADRANSKA (Grandi Laghi).

Traffico : 1991 TEU 6.917
1992 " 5.874 - 15,08 %

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, per i quali l'interscambio con il Nord America è praticamente crollato già nel 1991 a causa della guerra, tuttora in corso tra i paesi appartenenti a quell'area geografica.

SUD AMERICA

Servizi operanti : SAMECS (joint fra Lloyd Brasileiro e Comp. Paulista)
BALTAMERICA (outsider)

Traffico : 1991 TEU 3.364
1992 " 5 950 + 76,87 %

Il settore, grazie al notevole incremento del traffico SAMECS (joint-service fra le due compagnie sudamericane: Lloyd Brasileiro e Comp. Paulista) in percentuale su base annua superiore al 106 %, malgrado la scarsa frequenza (28 gg.) assicurata dalle navi di questo servizio, mostra segnali di vitalità, confortanti nella misura in cui detto comparto, opportunamente rafforzato può consentire di consolidare ulteriormente uno dei traffici tradizionali del nostro scalo, il caffè.

WEST AFRICA

Servizi operanti : serv. comb. LLOYD TRIESTINO/TRANSMARE

Traffico : 1991 TEU 561
1992 " 3.636 + 584,13 %

Il settore ha attraversato una fase di forte espansione, com'è

infatti facile dedurre dai dati in nostro possesso. Largamente confermate quindi le aspettative della Transmare cui va il merito d'aver ripristinato questo collegamento marittimo (con navi multipurpose) e del Lloyd Triestino che è riuscito ad inserire (seppure per un breve periodo) in questa importante linea, essenzialmente legata ai traffici del caffè, le due full-container precedentemente impiegate nel Tirreno. Confermate anche le previsioni circa un ampio sviluppo del traffico di transhipment di contenitori provenienti dall'Estremo Oriente con merci destinate ai paesi dell'Africa Occidentale. La qual cosa consente di guardare con ottimismo all'implementazione di questo traffico nel corso del corrente anno. Infatti, nonostante la fine del sodalizio Transmare-Lloyd Triestino (decaduto il 31/12/1992), la Transmare continuerà a mantenere il servizio multipurpose, di notevole importanza per l'incremento del traffico convenzionale del nostro scalo, mentre il Lloyd Triestino aderirà ad altre interessanti iniziative (v. collegamento con il SAECS) che interessano specificatamente quest'area geografica.

IMPIANTI E MANUTENZIONE

L'attività della Direzione Tecnica, nel corso dell'anno 1992, è stata parzialmente condizionata nelle proprie scelte tecnico-gestionali dalla situazione economica-finanziaria dell'Ente.

Il settore maggiormente penalizzato, a seguito della mancanza di finanziamenti specifici, è stato quello relativo agli interventi di manutenzione straordinaria alle strutture ed alle infrastrutture portuali.

Nel campo della progettazione invece, il settore tecnico ha continuato a mantenere la sua ampia e precisa politica d'intervento finalizzata sia alla realizzazione e al completamento delle grandi opere che al rinnovo di alcuni impianti portuali, nei limiti dei finanziamenti disponibili da parte dello Stato.

GRANDI OPERE

Con i finanziamenti dello Stato e della Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia, nel corso del 1992, sono proseguite le opere di rinnovo e ampliamento di alcuni settori portuali.

AMPLIAMENTO MOLO VII°

Nel corso dell'anno in questione sono stati ultimati i lavori relativi al II° stralcio del I° lotto con i quali sono state completate la pavimentazione del molo, le vie di corsa delle gru e degli impianti ferroviari.

Si rimane invece in attesa di ottenere il benestare dagli organi competenti per dar corso ai lavori previsti nel II° lotto a suo tempo sospesi per le ben note vicissitudini della ditta Micoperi.

Nel contempo si sta procedendo alla realizzazione delle tre portainers e delle cinque transtainers, i cui lavori di assemblaggio dovrebbero iniziare sul Molo entro il 1993.

Nel corso del 1992, si è proceduto a predisporre una perizia di variante suppletiva (già prevista dalla Commissione Ministeriale aggiudicatrice) che prevedeva l'acquisizione di una serie di optional, atti a migliorare tecnologicamente le succitate attrezzature e nel contempo a garantire un maggior rendimento all'operatività del terminal contenitori.

ADRIA TERMINAL

Nel corso del 1992, sono stati ultimati i lavori dei lotti finanziati, relativi alla realizzazione dell'Adria Terminal (impalcato, binari ferroviari, vie di corsa, impianti elettrici e di illuminazione).

L'area viene già utilizzata dai settori operativi ed è in attesa di essere dotata delle tre gru De Bartolomeis da 8/16 t. che saranno trasferite via mare dallo Scalo Legnami.

I progetti per il loro trasferimento, l'installazione e revisione generale, predisposti nel corso dell'anno 1992 dal settore tecnico, sono attualmente in gara e si prevede l'assegnazione dei lavori entro il primo semestre dell'anno 1993.

BANCHINAMENTO RIVA TRAIANA

Nel 1992 sono iniziati i lavori per il completamento dell'opera di banchinamento della Riva Traiana.

Attualmente la parte di banchina già realizzata (36.400 mq) è operante.

STRADA INTERPORTUALE DI COLLEGAMENTO RIVA TRAIANA - MOLO VII°

I lavori per la realizzazione dell'opera sono proceduti a ritmo sostenuto nel corso del 1992 e si prevede la loro ultimazione entro l'anno 1993.

POTENZIAMENTO DELLA RIVA NORD DEL MOLO VII°

I lavori della costruzione della gru portainer, commissionata alla Società Reggiane, sono stati ultimati nell'anno 1992, con l'entrata in funzione di detta attrezzatura, la gru portainer n° 1, ormai obsoleta, è stata posta definitivamente fuori servizio.

PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI

L'attività svolta dalla Direzione Tecnica nel campo della progettazione e della Direzione Lavori, nel corso dell'esercizio 1992, per la realizzazione di nuovi impianti e l'acquisizione di mezzi ed attrezzature utilizzando i fondi stanziati dagli Enti finanziatori, viene riassunta come di seguito descritta:

Nel periodo 1989-92 la Regione Autonoma del Friuli-Venezia Giulia ha assegnato all'EAPT 20 miliardi di Lire (escluso Adria Terminal) e di questi risultano investiti al 31.12.92 Lire 19.963 milioni con una disponibilità residua di 37 milioni.

Situazione al	01.01.1992	31.12.1992
- lavori in progettazione	376	---
- in corso d'opera	5.852	1.957
- lavori/forniture ultimate	13.772	18.006
- somme a disposizione		37
- contributo 1992	---	---
	20.000	20.000

Il Commissario Generale del Governo ha finanziato nel periodo 1989-92 Lire 17 miliardi di lire tutti investiti alla data del 31.12.1992.