

ATTIVITA' PROMOZIONALE ED OPERATIVA DEL PORTO

- Il traffico.

Il movimento marittimo delle merci del porto di Trieste nel corso del 1996 ha registrato un sensibile incremento rispetto al 1995, con **41.460.241** tonnellate movimentate rispetto ai **37.732.144** di tonnellate transitate nel 1995, pari al **+ 9,88%**.

Significativa la tendenza già in parte riscontrata nel 1995 e che dai dati 1996 trova conferma, circa il mix dei traffici portuali tra comparto industriale e comparto commerciale; il primo presenta una crescita pari al **8,39%**, dovuta in gran parte all'aumento dei volumi di petrolio (**+6,33%**) ed al riavvio dell'attività della Ferriera di Servola (**+163,63%**); il **porto commerciale** registra invece un tasso di incremento del **14,57%**, con **9.187.070** tonnellate, rispetto a **8.018.471** tonn. del 1995.

Da rilevare che il 1996 rappresenta un anno di picco per i traffici portuali nel loro insieme; la precedente punta si era avuta nel 1979, con **41.737.236** tonnellate, ma con ben **39.168.713** tonn. di traffico industriale e solamente **2.568.523** tonn. di commerciale.

Nel comparto dei traffici commerciali l'incremento che si riscontra nel dato complessivo del 1996 (**+ 14,57%**) è determinato dalla crescita del traffico ferry (**+21,87%**) , dall'aumento del carbone in trasbordo (**+11,41%**), e da significativi se pur meno rilevanti incrementi di altri comparti merceologici, il traffico del carico generale in convenzionale ed in contenitori (**+23,57%** nel convenzionale, **+14,92%** nei carichi containerizzati), tra cui la cellulosa e la carta (**+18 %**), i filati ed i tessuti (**+12,09%**), il legname (**+3,15%**), i macchinari (**+44,78%**), i metalli (**+53,57%**). Ancora in fase di avvio il nuovo traffico di cereali alla rinfusa, conseguente alla ristrutturazione del Silo, che nel 1996 registra un incremento del **59,85%** con **156.825** tonnellate

Il traffico dei contenitori nel 1996 è stato caratterizzato da due variabili determinanti: il consolidamento dell'attività dei vettori sulle direttrici del Medio ed Estremo Oriente (in particolare del Medway) con un incremento del **25,8%**, l'acquisizione di quattro nuovi servizi (Medipag, Maersk/Sea-Land, CMA ed M.S.C.).

Si è inoltre ulteriormente accentuato un fenomeno già avviato nel 1995: l'incremento di quota di traffico nazionale rispetto alla quota di traffico estero (in particolare da Austria ed Ungheria); nell'ultimo trimestre dell'anno, per quanto riferito in particolare all'Austria, a seguito di iniziative mirate (treno multicliente

Dati sul TRAFFICO PORTUALE

periodo gennaio - dicembre

PORTO COMMERCIALE		1996	1995	Variazione %
NAVI TRADIZIONALI:				
Cereali		156.175	97.810	59,67 %
Minerali		4.475	19.945	- 77,56 %
Carboni		4.478.596	4.019.972	11,41 %
Legname		60.036	65.701	- 8,62 %
Olii Minerali		0	8	- 100,00 %
Altre merci		593.729	474.521	25,12 %
TOTALE NAVI TRADIZIONALI		5.293.011	4.677.957	13,15 %
NAVI SPECIALIZZATE:				
Navi PORTA CONTENITORI (*)		1.622.628	1.400.251	15,88 %
Navi FERRY (*)		2.193.660	1.841.563	19,12 %
Navi RO-RO (*)		77.771	98.700	- 21,20 %
TOTALE NAVI SPECIALIZZATE		3.894.059	3.340.514	16,57 %
TOTALE PORTO COMMERCIALE		9.187.070	8.018.471	14,57 %
PORTO DOGANALE				
STAZIONE MARITTIMA		231.436	151.222	53,04 %
PORTO INDUSTRIALE				
TERMINALE FERRIERA		1.480.332	561.511	163,63 %
TERMINALE S.I.O.T.		29.670.279	27.903.729	6,33 %
P.F. OLI MINERALI		233.930	307.019	- 23,81 %
PORTO INDUSTRIALE (Zaule)		657.194	790.192	- 16,83 %
TOTALE PORTO INDUSTRIALE		32.041.735	29.562.451	8,39 %
TOTALE GENERALE		41.460.241	37.732.144	9,88 %
MOVIMENTO CONTENITORI (TEU)		176.939	151.680	16,65 %
MOVIMENTO CAMION (n°)		91.770	73.762	24,41 %
MOVIMENTO PASSEGGERI (n°)		142.995	117.461	21,74 %
MOVIMENTO NAVI (n°)		3.773	3.312	13,92 %

(*) Compresa la fiera

Alpe Adria) si è potuta riscontrare una netta inversione di tendenza di tale fenomeno, soprattutto nei contenitori in esportazione.

Significativo l'andamento del transito dei passeggeri con auto a seguito da/per Grecia, Albania e Turchia, che ha raggiunto nel 1995 il quantitativo di 132.706 unità con un incremento sul solo mercato greco del 29,70%

Tra i fattori negativi che hanno caratterizzato il traffico commerciale, vanno segnalate alcune contrazioni nei traffici di animali vivi (-35,68%), dei tessili greggi (-18,24%), dei minerali metallici (- 55,37%) e dell'ortofrutta (-12,9%).

2 - Le attività dei singoli terminali e delle imprese

L'insieme delle attività di sbarco imbarco ripartite sul tessuto complessivo delle imprese terminaliste localizzate, allo stato attuale dei fatti e considerato il solo movimento marittimo, vede il risultato dei traffici distribuito con la seguente articolazione:

a - comparto industriale:

		1996	1995	incr. %
	totale tonn.	32.041.735	29.562.451	+ 10,8%
Siot	tonn.	29.670.279	27.903.729	+ 6,3%
Ferriera di Servola	"	1.480.332	561.511	+163,6%
Aquilinia e can.di Zaule	"	650.039	785.929	- 17,3%
S.Sabba oli minerali	"	233.930	307.019	- 23,8%
Frigomar	"	7.155	4.263	+ 67,8%

b - comparto commerciale **totale tonn. 9.187.070 8.018.471 + 14,6%**

Molo VII (Somocar)	tonn.	4.478.596	4.019.972	+ 11,4%
Riva Traiana (Samer Sh.)	"	2.089.301	1.727.229	+ 20,9%
Molo VII (A.P.)	"	1.691.955	1.474.916	+ 14,7%
Molo V° /III/Sc.L.(Pacorini)	"	249.256	199.999	+ 24,8%
Molo VI° (Parisi)	"	147.037	125.948	+ 16,7%
Silo (T.C.T.)	"	214.471	106.543	+ 101,3%
Cap.24/25 (T.P.Services)	"	49.684	76.628	- 35,2%
Cap.51/53 (T.F.T.)	"	34.871	26.744	+ 30,4%
Cap.58 (Tergeste)	"	7.066	19.683	- 64,1%
Altre banchine	"	224.833	240.809	- 6,6%

c - porto doganale (Staz.Marittima) **tonn. 241.436 151.222 + 59,7%**

Da un'analisi dei dati sopra riportati, detratto il dato riferito all'attività di trasbordo del carbone che rappresenta in termini di peso il 48,7%, si rileva che, nel dato complessivo di carico generale di tonn. 4.708.474, l'attività dei due terminali specializzati, il Molo VII con container e Ro-Ro e la Riva Traiana, con i camion turchi, rappresenta l'80,3%.

In particolare, nel campo dell'attività dei neo costituiti terminali privati, si riscontra una crescita generale dei traffici consolidati, senza rilevanti modificazioni strutturali; ciò fa ritenere che, essendosi modificata la nota situazione di difficoltà in materia di norme sull'impiego della forza lavoro e relativi costi solamente in parte, nel secondo semestre dell'anno 1996, l'attività dei terminalisti convenzionali si è di massima rivolta al mercato specifico, cercando di ottimizzare il rendimento di impresa sulle attività consolidate; ciò in particolare per quanto riferito alle operazioni di sbarco imbarco.

Nelle attività di magazzino, un ulteriore impulso è stato dato alle operazioni di manipolazione intermedia (riempimento e vuotatura dei contenitori, da e per il Molo VII°). In diretta sincronia con lo sviluppo del traffico contenitori, influenzando in termini concorrenziali nei confronti della Stazione di riempimenti/vuotature gestita dall'A.P. al Terminal del Molo VII°.

In sostanza, nel contesto dei traffici convenzionali, gli elementi di novità sono ancora esigui.

La politica tariffaria adottata dagli uffici dell'A.P., se pur limitata alle misure delle quote ormeggio e dei diritti di deposito, è stata mantenuta su parametri uniformi e paritetici, seguiti già dal 1995, seguendo le linee stabilite a suo tempo con i criteri quadro adottati in sede di deliberazione dell'ultima variazione alla Tariffa Generale dell'Organizzazione portuale.

Quanto sopra al fine di dare adeguati spunti alle diverse forme di utilizzo delle strutture portuali, la cui privatizzazione è ancora in corso e, al tempo stesso, assicurare forme di ritorno economico in quei settori dove maggiore è l'onere per l'organizzazione portuale pubblica ancora esistente e gestita dalla A.P.

3 - I terminali specializzati.

Nel settore dei traffici specializzati notevole incremento ha registrato anche nel 1996 il transito degli automezzi turchi, 77.131 veicoli, con un incremento del 24,54% in termini di unità transitate rispetto al 1995, con otto navi in esercizio. Lo sviluppo di tale traffico, che ha già saturato la capacità operativa del I° lotto funzionale del nuovo terminale di Riva Traiana richiede di accelerare i lavori per il completamento della seconda parte del terminale, soprattutto per consentire l'attracco delle navi la cui frequenza ha superato la capacità giornaliera.

Nel settore dei traffici Ro-Ro, in termini complessivi il 1996 registra ancora una contrazione rispetto al 1995 dovuta alla perdita di parte dei carichi di

Traffico marittimo del Porto di Trieste

LINEE REGOLARI - FULL CONTAINER
Principali Servizi di Linea

	1992	1993	1994	1995	1996
MEDWAY - BREITENBURG - TRIESTE	38.333	49.329	52.044	79.862	100.539
ALYSEA - TRIESTE	10.047	12.457	12.000	12.516	13.208
ALYSEA - MEDWAY	0	0	0	0	12.981
ALYSEA - CROSTAVARE	4.437	5.407	3.395	14.740	11.223
ALYSEA - DENLAND	7.906	8.292	10.126	12.126	8.884
ALYSEA - DISC	0	0	0	0	7.646
ALYSEA - SEATLAND	0	0	0	0	5.894
ALYSEA - ZEVAL	8.370	7.350	8.642	8.372	4.973
ALYSEA - CRY	0	0	0	0	3.437
ALYSEA - TRIESTE - CROATIA	4.027	6.411	10.273	4.458	3.097
ALYSEA - BORGARO	3.054	2.410	1.977	2.086	363
UKRAINIAN DANUBE SHIPPING CO.	7.306	8.985	2.995	777	104
BLACK SEA SHIPPING	26.894	33.149	24.198	1.126	89
ALYSEA - TRIESTE - SUD AFRICA	7.395	6.770	6.239	6.174	0
ALYSEA - ALTRE	16.670	9.885	11.348	7.776	1.976
TOTALE (escluso i trasbordi)	134.439	150.445	143.168	150.013	174.232

SETTORI GEOGRAFICI

	1995		1996	
	tonnellate in contenitore	TEU	tonnellate in contenitore	TEU
EUROPA	19.290	2.173	46.661	5.961
LEVANTE	200.029	25.224	245.659	29.862
MEDIO ORIENTE	38.790	4.570	63.218	7.543
GOLFO PERSICO	15.420	1.672	46.470	4.700
ASIA MERIDIONALE	248.073	38.329	332.265	47.198
ESTREMO ORIENTE	369.888	49.231	411.858	57.444
AFRICA MEDITERRANEA	0	0	1.962	182
AFRICA ORIENTALE	7.987	792	10.652	1.082
SUD AFRICA	80.001	7.236	53.503	5.181
AFRICA OCCIDENTALE	72.360	5.012	44.529	3.629
AMERICA SETTENTRIONALE	60.998	11.830	44.220	8.659
AMERICA CENTRALE	1.225	149	1.201	142
AMERICA MERIDIONALE	38.276	3.487	21.734	2.384
OCEANIA	1.883	308	2.540	265
TOTALE	1.154.220	150.013	1.326.472	174.232

autovetture estere in esportazione per il mercato Mediterraneo; anche se buona parte di detto traffico sarà riacquisibile in quanto convertito in contenitori.

Nel comparto dei contenitori, il 1996 rappresenta in pratica il primo anno in cui il Terminal del Molo VII è riuscito a valicare la soglia media di traffico degli ultimi 10 anni 130.000/150.000); assorbiti completamente i riflessi negativi venutisi a determinare tra la fine del 1994 e l'inizio del 1995, dovuti al calo del mercato estero (soprattutto Austriaco) e superato il momento congiunturale determinato dalle nuove alleanze in campo marittimo internazionale, a seguito di una intensa e costante azione di marketing nei confronti delle compagnie marittime, si è ricreato interesse al bacino Adriatico, in una sua funzione primaria di via di accesso al mercato, parte nazionale (Nord-Est), parte internazionale (Centro-Est Europa).

L'acquisizione dei servizi di linea è stata perseguita con due obiettivi fondamentali:

- rafforzare i collegamenti oceanici diretti;
- acquisire quote di controllo sul traffico dei servizi feeder partecipati dalle compagnie di navigazione facenti scalo nei porti Mediterranei di Malta, Gioia Tauro, Damietta e Pireo.

Il recupero delle quote di traffico estero è stato conseguito in primo luogo sul mercato nazionale, settore nel quale il nuovo servizio Medway ha puntato per il consolidamento della linea settimanale su Trieste, supportato dalla nuova offerta logistica messa a punto da Alpe Adria, successivamente anche su quello estero (Austria) finalizzando tale offerta logistica con un servizio sperimentale dedicato all'area di Vienna, con future estensioni in programma su Salisburgo, Monaco di Baviera, Budapest.

Le aree geografiche dell'oltremare su cui il traffico di contenitori ha registrato significativi incrementi sono le seguenti:

- Estremo Oriente	nr. 57.444 TEU	+ 16,62%	rispetto al 1995
- Asia Meridionale	" 47.198 "	+ 23,13%	"
- Levante	" 29.862 "	+ 18,38%	"

Le compagnie che hanno maggiormente incrementato la propria attività sono:

- Medway (LLoyd Triestino e Evergreen)	100.539 TEU	+25,8%
- Medipag (LLoyd Triestino e Evergreen)	12.981 "	+22,4%
- Norasia	8.884 "	+10,5%
- Zim Lines	13.208 "	+ 5,5%

Anche nel corso del 1996 sono stati rinnovati tutti i contratti di terminal per i servizi esistenti (Medway, Croatia Lines, Zim, Norasia, Grimaldi, Borchard) inoltre sono state acquisite le seguenti nuove compagnie, obiettivo che era stato posto nella relazione redatta per il 1995 (pag.10)

- MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY, con due servizi diretti per il Mediterraneo Orientale, Israele-Egitto, Turchia e Mar Nero;
- MAERSK, in collaborazione con SEA-LAND (precedentemente associata a Norasia), con servizio feeder settimanale in transhipment via Gioia Tauro, per Estremo Oriente e Americhe;
- COMPAGNIE MARITIME D'AFRETEMENT, con spazi stiva utilizzati da Senator Lines;

Come già precisato nella precedente relazione relativamente al 1995, anche nel 1996 è perseguita l'azione di abbattimento dei prezzi medi contrattuali per le operazioni di ciclo terminal da parte dei maggiori terminalisti del Mediterraneo, nazionali ed esteri.

Nel 1995 la riduzione media si era attestata sulla misura del -8% (con un prezzo medio a ciclo attorno alle 175.000 lire per un box pieno), a seguito dell'agguerrita concorrenza scatenatasi in Tirreno e della lotta dei feeder in Adriatico (in particolare tra Ravenna, Venezia e Capodistria) la riduzione attuata nel corso del 1996 è valutata nella media generale attorno al 5,7% (prezzo ciclo/pieno 165.000), con una ulteriore caduta di redditività per unità di prodotto, in parte giustificata (ma solamente per alcuni) da maggiori volumi e non sufficientemente sostenuta da abbattimenti proporzionali nei costi (in particolare del lavoro portuale).

Relativamente a Trieste, il ricavo netto/medio per ciclo nel 1996 si è attestato sul valore di 174.811 lire, rispetto alle 184.060 del 1995 (-5,02%), con un parziale recupero sugli esborsi per giornate lavoro della Compagnia, il cui costo base ha avuto, com'è noto la seguente dinamica:

1.1.1996 - lire 356.772 giornata/uomo
1.6.1996 - lire 334.127 " "
1.1.1997 - lire 323.779

In termini complessivi, il monte delle giornate lavoro in operazioni/contenitori acquistate dalla Compagnia è incrementato del 14,42% (incremento del traffico in cicli +15,77%), mentre il relativo costo è incrementato del 12,24% (rispettivamente del 9,95% per quanto riferito ai costi fissi - base salariale - e del 27,45% per i variabili - incentivi). Nei ricavi specifici, l'incremento del fatturato per operazioni di ciclo contenitori è aumentato del 9,95% rispetto ad una crescita dei volumi di movimentazione come detto sopra, del 15,77%.

Come già fatto nel corso del 1995, la politica promozionale e di marketing adottata nei confronti delle compagnie e dei grandi operatori ha perseguito l'obiettivo strategico di affermare il ruolo del terminale contenitori di Trieste nella sua duplice valenza, scalo capolinea per servizi oceanici capace di accogliere navi a grande capacità e di dare ad esse prestazioni in linea con gli standard richiesti, punto di consolidamento dei servizi feeder che operano in particolare sul quadrante orientale del Mediterraneo, da e per i mercati della Grecia, del Levante, della Turchia, di Israele, del Mar Nero.

A complemento di tali iniziative, sul versante delle attività dirette al mercato, l'A.P. ha continuato le azioni sul fronte delle tariffe ferroviarie internazionali, rivolte in special modo alla Germania ed all'Austria, ma coinvolgenti anche relazioni di transito attraverso questi due paesi verso altri mercati del Centro Europa al fine di riequilibrare l'influenza di Trieste sul bacino centro europeo ed adeguare i prodotti del trasporto ferroviario, in termini di resa e prezzo, alla concorrenza praticata dai porti del Nord, in particolare modo dai tedeschi che drenano ingenti quantitativi di traffico sia in Austria che nel Nord Italia.

L'azione, iniziata nel 1995 è stata riaffermata nel 1996 includendo la materia nell'ambito delle problematiche trattate dal Governo Italiano nel Gruppo Misto Italo Tedesco, riunitosi a Berlino dal 30.9 al 1.10.1996 - (Verbale MAE 073/3962 del 18.3.1997).

Un ulteriore lavoro è ancora da compiere su questa materia, peraltro l'ingresso dell'Austria nella U.E. a partire dal 1995 consente finalmente di poter aggredire questa problematica in termini strategicamente rispondenti agli obiettivi ed alle direttive emesse dalla stessa U.E. in materia di concorrenza.

Per una visione armonica dell'evoluzione dell'Organizzazione Portuale, a conclusione di questo capitolo, merita confrontare alcuni dati essenziali del presente anno con quelli, più lontani, dell'anno 1979 in cui fu conseguito il massimo storico di traffico nel porto.

Anno 1979

Traffico marittimo complessivo	tonn. 41.737.236
Olii minerali	tonn. 37.662.901
Carichi secchi	tonn. 4.114.335
Disavanzo Generale d'Amministrazione	Lire 30.717.771.222
Personale E.A.P.T.	N° 1.650
Soci CULPT	N° 1.700 - Tot. 3.350

Anno 1996

Traffico marittimo complessivo	tonn.	41.460.241
Olii minerali	tonn	30.386.729
Carichi secchi	tonn	11.073.512
Avanzo Generale d'Amministrazione	Lire	84.885.540
Personale A.P.T.	N°	447
Personale ex CULPT	N°	323 - Tot. 770

Per rendere più apprezzabile una valutazione sulla profonda trasformazione avvenuta nell'attività portuale, si propongono i seguenti indici, riferiti ai soli carichi secchi in quanto più significativi:

Anno 1979

- 1) carichi secchi = tonn. 4.114.335 = 1.228 tonn./persona/anno
 Personale n° 3.350
- 2) Dis. G. d'Amm. = L. 30.717.771.222 = 7.467 Lire/tonn.
 carichi secchi tonn. 4.114.335

Anno 1996

- 1) Carichi secchi = tonn. 11.073.512 = 14.381 tonn./persona/anno
 Personale n° 770
- 2) Avanzo G. d'Amm. = L. 84.885.540 = + 8 Lire/tonn.
 Carichi secchi tonn. 11.073.512

Il che sta a significare che nel 1979 ad ogni persona dell'Organizzazione Portuale potevano venir attribuite 1.228 tonn. di merce, contro le 14.381 del 1996, quando nel 1979 ogni tonnellata di merce causava un **disavanzo finanziario** di 7.467 lire o più significativamente, secondo criteri economico-patrominali, causava un indebitamento netto di circa 9 Lire, mentre le stesse considerazioni effettuate per l'anno 1996 portano a nessun disavanzo e ad un indebitamento netto di circa 3 lire.

Dati occupazionali:	1979	1996
EAPT/AP	1.650	447
CULP	1.704	311
IMPRESE	0	513
COOPERATIVE	...(*)	384
(*) dati non censiti		

Il raffronto sopra esposto indica chiaramente che vi è stata una profonda trasformazione strutturale dell'occupazione in porto. In particolare, la situazione del 1979 dimostra che le due realtà allora preposte alle attività portuali -Ente pubblico economico e Compagnia Portuale - erano fortemente sovradimensionate; in pratica, nel porto allora organizzato come un'unica grande impresa sotto la gestione pubblica, veniva assicurata una larga quota di occupazione assistita mediante il ripiano dei disavanzi che l'ente pubblico gestore assorbiva nel proprio bilancio.

La legge di riforma, anche in virtù del progresso tecnologico intervenuto, vuol ricondurre la situazione alla sua reale dimensione economica; la redistribuzione di un tessuto occupazionale articolato in diverse imprese, prelude ad una dinamica dei livelli occupazionali strettamente in linea con la capacità economica ed imprenditoriale del porto stesso.

Quella attuale è ancora una fase di transizione, ma nulla esclude che, con gradualità, il bacino occupazionale possa ritornare ai numeri di un tempo, anche se con una diversa e necessaria ripartizione e tra pubblico e privato, certamente con una sensibile rivalutazione delle professionalità specifiche.

Il dato che dà conferma di questa dinamica è quello riferito alle giornate lavorative :

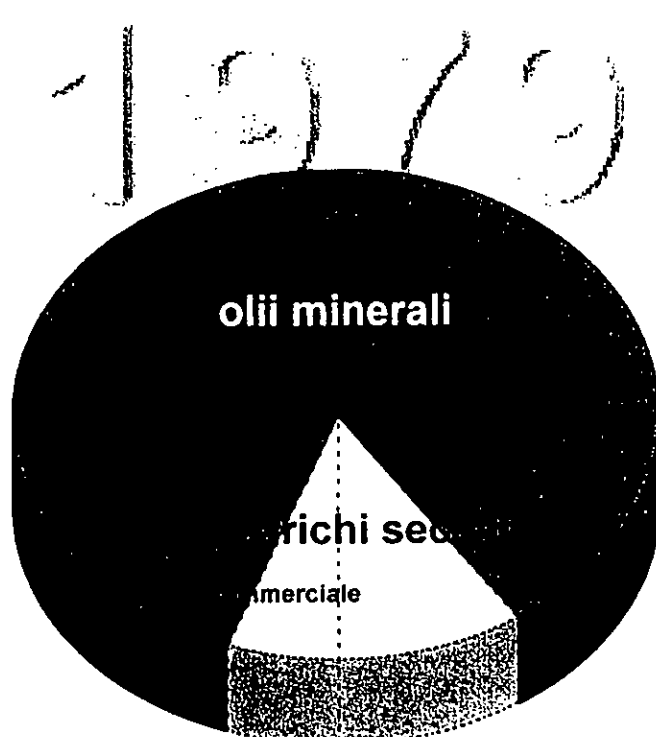
Compagnia Portuale	1995	1996	
organico	446(*)	323(*)	-27,07%
(*) inclusi addetti	20	12	
giornate	64.974	68.522	+ 5,46%
media lorda annua:	152,52	220,32	+44,40%

All'atto pratico la nuova articolazione del lavoro portuale consente un innalzamento delle produttività e delle giornate di impiego per occupato, con conseguente diminuzione dei costi fissi generali.

Ciò significa maggior competitività e possibilità di abbattere il livello medio dei prezzi.

Traffico marittimo del Porto di Trieste

ANNI DI PICCO COMPARAZIONE CATEGORIE MERCEOLOGICHE



TOTALE

41.737.236 tonn.

OLII MINERALI

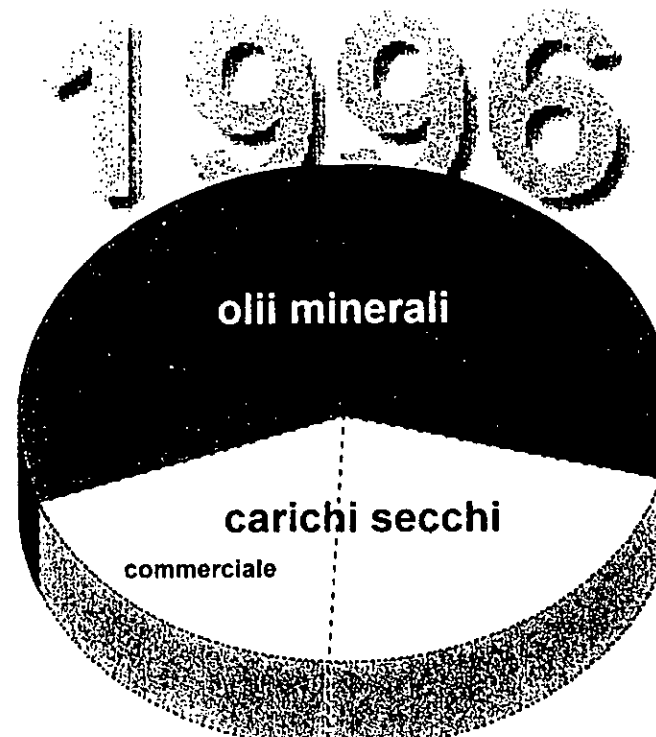
37.622.901 tonn.

CARCHI SECCHI

4.114.335 tonn.

commerciale

2.468.523 tonn.



TOTALE

41.460.241 tonn.

OLII MINERALI

30.386.729 tonn.

CARCHI SECCHI

11.073.512 tonn.

commerciale

9.418.506 tonn.

5 - L'attività promozionale sui media.

Nel corso del 1996 è stato continuato il programma di promozione pubblicitaria indirizzato a rilanciare l'immagine del porto sul mercato, sia dal punto di vista delle strutture e delle potenzialità operative, sia dal punto istituzionale, con l'obiettivo di valorizzare la funzione dei punti franchi, dei depositi, del patrimonio strutturale.

Le risorse

L'attività promozionale viene attuata mediante iscrizione di spesa al cap.142 delle spese del bilancio di previsione; per gli anni 1995 e 1996 la situazione era la seguente:

a) - a bilancio dell' A.P.:

1995	prev/iniziale Lire 100 milioni -	previsione finale Lire 250 milioni
1996	prev/iniziale Lire 100 milioni -	previsione finale Lire 100 milioni.

per il 1995 è stato ottenuto un contributo da parte della Regione per lire 130 milioni, che è stato utilizzato nel corso del 1996; per il 1996 la Regione non ha assegnato alcunchè, nonostante fosse stato presentato un programma di 400 milioni.

Va precisato che i contributi erogati a valere sulla legge regionale nr.22, possono essere utilizzati anche nell'anno successivo a quello di competenza.

b) - di terzi:

1996/97 - Lire 50 milioni stanziati dalla BNL per sponsorizzare iniziative promozionali sul porto di Trieste, sui media televisivi regionali e del Nord-Est.

I prodotti.

Con le risorse finanziarie sopra specificate, sono stati realizzati i seguenti prodotti promozionali:

a - inserzioni sulla stampa specializzata (advertising):

- stampa nazionale:

- Il Sole 24h, quotidiano economico;
- Trasporti news, mensile specializzato del settore trasporti;

- Tuveri trasporti, annuario delle categorie dei trasportatori e dei terminalisti;
- Milano Finanza;
- Avvisatore Marittimo;
- Guida Monaci;
- Lombard;
- Tecnologie e Trasporti per il mare;
- Via-Vai, annuario trasporti/logistica.

- stampa internazionale:

- LLOYD's List, quotidiano specializzato del trasporto marittimo;
- The Journal of Commerce;
- Containerisation International, specializzato nel settore container;
- Seatrade, specializzato nel commercio internazionale marittimo;
- Ports of the World, annuario dei porti a diffusione mondiale;
- Containerisation Int. Yearbook;
- International Container Review;
- Naftiliaky, mensile greco;
- Cargo News Asia.

b) convegni:

nr. 2 convegni nazionali, nel corso del 1996, rispettivamente presso le Associazioni Industriali di Padova ed Udine;

nr. 1 convegno internazionale, presso il Consolato Generale di Amburgo (effettuato a febbraio 1997);

c) nuovo materiale promozionale divulgativo realizzato:

- rapporto annuale 1995-96, stampato in nr. 2000 esemplari, di cui 1000 in lingua inglese;
- rifacimento video aziendale, in lingua italiana ed inglese, nr. 2000 esemplari;
- realizzazione di una "vetrinetta" promozionale del porto sul circuito Internet e su nr.2000 floppy-disk dimostrativi;

d) Sailing List:

tale pubblicazione, che fino al 1995 è stata sostenuta dal contributo commissariale (F.I.T.), per il 1996 è stata posta a carico del bilancio A.P. per Lire 50 milioni; è in preparazione un lavoro di acquisizione di inserti promozionali da parte degli operatori, dei terminalisti e delle compagnie marittime, attraverso il quale riorganizzare la rivista e recuperare parte del costo di pubblicazione.

e) Nuovo marchio Autorità Portuale e studio progetti di grafica pubblicitaria:

" O.K. Trieste" - "Si lavora 24h su 24"

f) Manifestazioni e fiere:

Partecipazione a Fiera di Trieste, ediz. 1996;

Partecipazione a Transrussia 1996, con il concorso degli operatori.

I prodotti sui media (BNL)

Con lettera prot.6111 di data 15.10.1996, è stata comunicata alla BNL di Trieste l'acquisizione di nr. 3 preventivi per la realizzazione di programmi sui seguenti nr. 3 circuiti TV:

- **Tele 4 - 10 trasmissioni per Lire 12 milioni;**
- **Telefriuli - 10 rubriche + 1 trasmissione quadro + 10 spot;**
- **Mediabrokers/Tele PD - 10 trasmissioni, con passaggio su rete nazionale.**

L'individuazione delle emittenti suindicate è stata effettuata tenendo in considerazione i dati di "audience" e le rispettive aree di copertura:

- **Tele 4, per Trieste, Regione e parte di Slovenia e Croazia, audience 168.000/18'57"**
di permanenza media;
- **Tele Friuli, per Udine, Regione e Veneto Orientale, audience 373.176/19'59"**
di permanenza media;
- **Tele Padova/Italia 7, per il Nord-Est (Lombardia-Veneto-Emilia R.), audience giornaliero complessivo 1.946.000.**

Tale ricerca di mercato era stata effettuata su invito della stessa BNL, la quale aveva preannunciato la disponibilità a sponsorizzare trasmissioni informative a carattere portuale, per complessive Lire 50 milioni, da effettuarsi tra la fine del 1996 e l'inizio del 1997.

Con lettera di data 20.11.1996, prot.12255, BNL comunicava l'assenso e l'autorizzazione a procedere.

Iniziavano immediatamente le riprese a cura di Tele 4, effettuate dal novembre 1996 a gennaio 1997, con la realizzazione di nr. 10 puntate del programma "Porto

senza frontiere", messe in onda a cadenza settimanale (il martedì sera) con repliche il mercoledì pomeriggio ed il giovedì sera, sulle seguenti tematiche: —

- presentazione Autorità Portuale ed intervista al Presidente;
- Molo VII - terminal contenitori;
- Pacorini Silocaf;
- Riva Traiana - Ro-Ro - Adria Terminal;
- Parisi Molo VI°;
- Scalo Legnami - Terminal frutta;
- Terminal Cereali;
- Molo IV° - Staz. marittima - Passeggeri;
- Siot;
- Conclusioni/bilancio annuale (Presidente).

Restano da realizzare i programmi con le altre due reti, nel periodo I° semestre 1997.

ATTIVITA' ORGANIZZATIVA

A) Progettazione e manutenzione delle opere portuali.

L'Autorità Portuale di Trieste, in applicazione all'art. 8, comma 3 della L. 84/94 e successive integrazioni, ha predisposto, alla fine dell'anno 1995, il Piano Operativo Triennale (POT) 1996/7/8 - approvato dal Comitato Portuale con la deliberazione n. 7/95 del 20 dicembre 1995 - e successivamente, in osservanza all'art. 9, comma 3 della richiamata L. 84/94, ha provveduto alla sua revisione annuale, approvata quest'ultima con la deliberazione n. 1/97 del 18 marzo 1997.

Dal confronto tra i documenti programmatici è dunque possibile valutare l'andamento complessivo dei lavori realizzati dall'Amministrazione Portuale nel corso dell'anno 1996, ed in ultima analisi, il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati nella prima stesura del POT. I risultati devono essere apprezzati, tenendo in riferimento il quadro normativo in cui sono stati raggiunti, ed in particolare:

- a) il periodo di transizione nell'applicazione integrale della norma di riordino della legislazione in materia portuale, dato che la gestione operativa del terminal contenitori è svolta ancora dall'Autorità Portuale;
- b) il blocco degli impegni di spesa previsto dal D.L. 20 giugno 1996 n. 323, convertito nella L. 425/96, che ha impedito l'avvio di alcuni lavori già programmati per mancanza della relativa copertura finanziaria.

In specifico, i lavori complessivi in corso di realizzazione o avviati nell'anno 1996 dall'Amministrazione Portuale, possono essere riassunti come segue.

Opere di grande infrastrutturazione

Terminal contenitori del Molo VII: I lavori di realizzazione del 2° lotto dell'ampliamento del Molo VII sono stati previsti con tre appalti distinti e rispettivamente quello per l'ultimazione dell'impalcato, per la successiva predisposizione degli impianti primari di alimentazione elettrica, idrica e telefonica ed infine quello per la fornitura in opera delle gru Portainers e Transtainers. In particolare i lavori strutturali della banchina, che richiedono un tempo per l'esecuzione di 12 mesi, sono stati affidati all'Impresa Gambogi e sono stati avviati nel dicembre del 1996. Per quanto concerne gli impianti primari, le opere sono state appaltate nel 1996 alla Società Ansaldo e saranno avviate nel primo semestre del 1997, compatibilmente all'approvazione del contratto d'appalto da parte del Ministero LL.PP., e da ultimo la fase di realizzazione delle gru Reggiane ha raggiunto alla fine del 1996 il 95% dell'appalto complessivo.