

Il Sole
24 ORE

Edilizia e

Territorio



www.edilziaterritorio.ilsole24ore.com

DOSSIER
URBANPROMO 2011

CITTÀ
TRASFORMAZIONI
INVESTIMENTI

PROVINCIA DI GORIZIA - MINISTERO INFRASTRUTTURE

Monfalcone terminal container può essere leader in Europa

Uno studio su costi-opportunità

Elaborati tecnici per immaginare costi e benefici di uno sviluppo del sistema portuale del Friuli Venezia Giulia. Un maxi-porto a Monfalcone potrebbe competere con i big del Nord Europa, ma le carenze del sistema Italia rendono l'iniziativa ad alto rischio.

La Provincia di Gorizia si è fatta promotore di uno studio di fattibilità, quale parte del programma "Progetti di Territorio - Progetti Snodo 2" promosso da Mit per la riqualificazione funzionale del territorio e di linee guida strategiche per il rafforzamento della Piattaforma/Distretto logistico territoriale (già definito dai precedenti programmi Progetto Sistema e Progetti di territorio 1), con lo scopo di analizzare le ricadute sul suo territorio indotte dallo sviluppo del sistema portuale che comprende il porto di Monfalcone, il porto di Trieste e Porto Nogaro.

Nel contesto della piattaforma territoriale nordorientale che insiste sul cosiddetto corridoio V, lo studio di fattibilità approfondisce gli aspetti di natura socio-economica, ambientale e progettuale in relazione e in continuità con gli interventi, i progetti, i programmi e le iniziative già in corso, programmate, o da prevedere, di natura sia istituzionale sia privatistica.

Particolare attenzione è stata rivolta all'ambito portuale di Monfalcone, giustificata dall'obiettivo primario di verificare e dare forma alla propo-

sta avanzata da Apm terminals (Unicredit-Maersk) di realizzare a Monfalcone un terminal container di rilevanza europea e in grado di competere con i grandi porti del Nord.

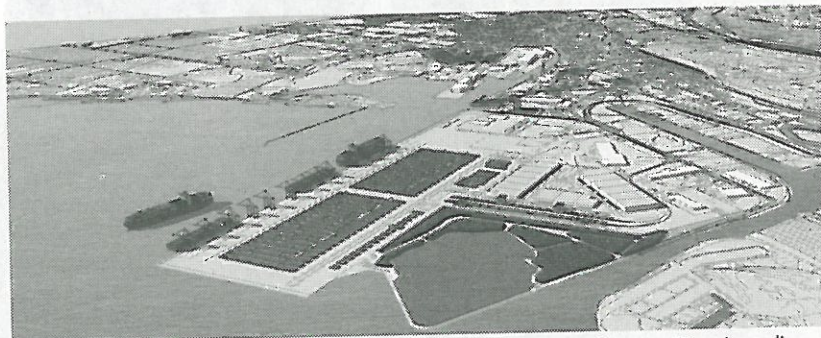
Lo studio ha approfondito le possibilità di sviluppo del porto e dell'insieme di strutture legate all'attività portuale (ambiti retro-portuali, industriali e per la logistica) mettendo in evidenza, attraverso un'analisi accurata dei flussi potenziali di traffico e della futura domanda, le azioni prioritarie per il potenziamento del sistema infrastrutturale di riferimento.

Durante la redazione dello studio, il dibattito sul "superporto" di

Monfalcone è rimasto aperto e ha manifestato, oltre alle potenzialità, anche le carenze del sistema Italia che si mostra incapace di offrire un quadro strategico di coerenze in grado di accogliere iniziative di sviluppo significative.

Oggi i tempi medi per la realizzazione di infrastrutture pubbliche risultano essere di circa quindici anni.

Si tratta di tempi troppo lunghi per assicurare una programmazione di opere che permettano investimenti della finanza privata, la quale necessita notoriamente di un quadro di regole precise, di stabilità politica e di una sistematizzazione degli inter-



■ La nuova banchina del terminal container e l'area di compensazione e mitigazione di pertinenza (Sic esistente + nuovo parco urbano)

LA SCHEDA:

Data consegna studio di fattibilità: agosto 2011

Progettisti: Oneworks Spa con la collaborazione dell' Università di Trieste e del Politecnico di Milano

Riferimenti:

Provincia di Gorizia, Corso Italia, 55 - 34170 Gorizia
Dott. ing. Flavio Gabrielcig, responsabile del procedimento
Tel. 0481385302 - Fiorenza.fedele@provincia.gorizia.it

venti territoriali. Questo è ancora più evidente in ambiti come il trasporto aeroportuale o marittimo dove qualsiasi variazione delle condizioni di mercato si ripercuote in tempo reale sulla produttività delle infrastrutture. Il rischio è quindi che il mercato trovi altri sbocchi posizionandosi dove le condizioni sono più favorevoli e i tempi più certi. Questa condizione finisce per orientare diversamente anche le scelte strategiche a livello europeo sui corridoi (nel nostro caso, il corridoio V e il corridoio Adriatico-Baltico).

La fase conoscitiva dello studio ha permesso di definire diverse opzioni e fasi di sviluppo attraverso una proiezione di scenari (2016-2020-2025-2030), e di calibra-

re, basandosi su una ipotesi di masterplan generale, le modalità da seguire per ottimizzare le ricadute positive sul territorio (creazione di valore aggiunto e occupazione sul territorio) e compensare quelle negative.

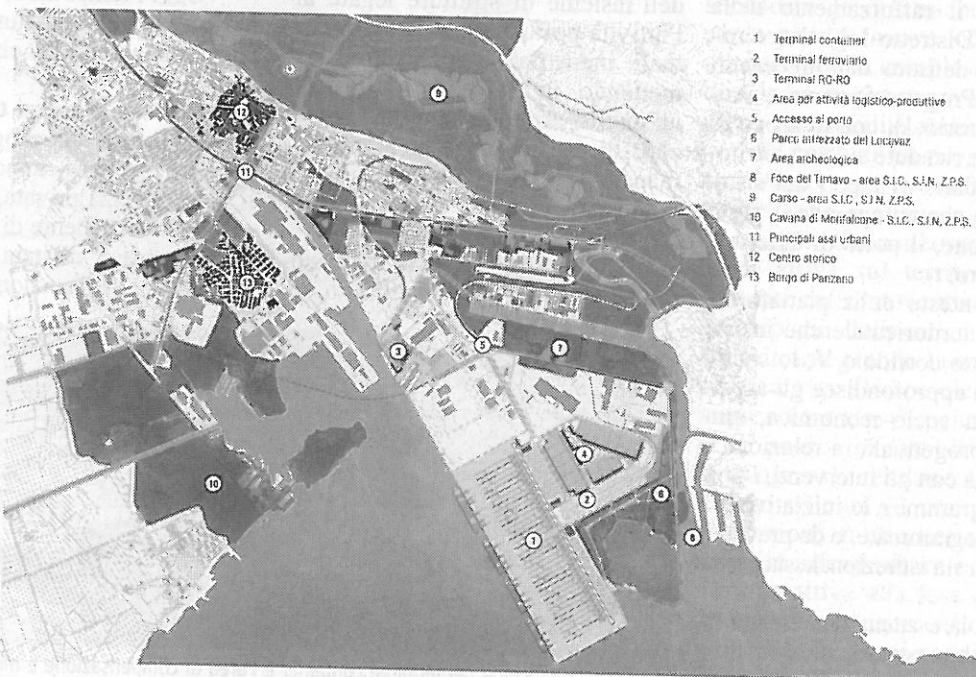
La fase conoscitiva ha inoltre messo in luce gli aspetti di debolezza presenti nel sistema logistico territoriale legati soprattutto all'accessibilità dei nodi intermodali locali e al loro collegamento con le reti ferroviarie nazionali ed europee.

Il carattere fortemente progettuale, o forse meglio pre-progettuale dello studio, ha permesso di dare figura all'ipotesi di costruzione di quello che potrebbe essere uno dei sistemi portuali più efficienti della nazione e strategicamente posizionati rispetto ai merca-

ti nord e centro europei. Il superporto sarebbe in grado di movimentare 3,2 milioni di Teu/anno e di legittimare così l'ingente impegno economico necessario alla realizzazione delle opere sia pubbliche che a carico dei privati indispensabili al funzionamento indiretto del terminal.

Il rapporto finale dello studio ha infine dato risposta alle problematiche rilevate nella fase conoscitiva focalizzando l'attenzione sui temi relativi agli impatti sull'ambiente derivanti dalle previsioni di progetto e valutando i possibili modelli di "governance" del sistema portuale attraverso la predisposizione di uno scenario di interventi su cui porre le basi per tessere legami partenariali più solidi tra i soggetti che verranno coinvolti.

L'obiettivo generale dello studio è dunque quello di far convergere in un disegno unitario di sviluppo territoriale l'insieme delle tendenze e delle strategie di ciascuno dei soggetti interessati e che queste si armonizzino con l'immagine di un territorio che sembra capace di accogliere progressivamente una grande trasformazione. ■



■ Il masterplan, un nuovo sistema portuale che include il terminal container, il terminal ferroviario e la darsena Ro-Ro