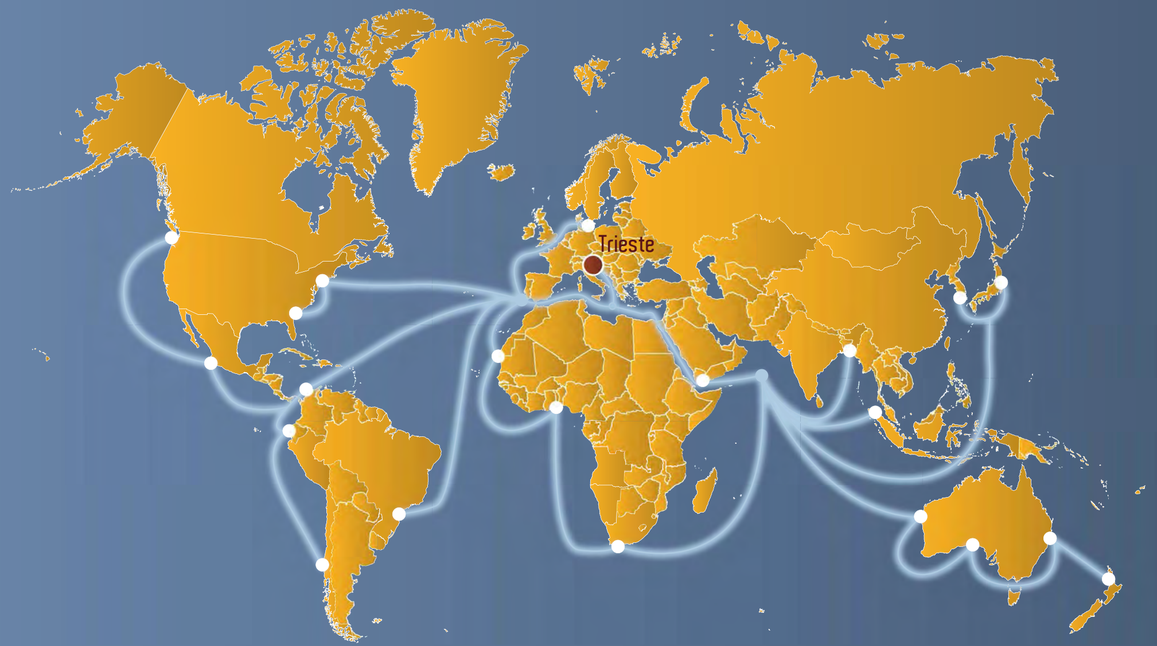
IL PORTO DI TRIESTE

AUTORITÀ PORTUALE TRIESTE

IL PORTO DI TRIESTE

AUTORITÀ PORTUALE TRIESTE



01 Inquadramento pag 9

02 Autorità Portuale, Società partecipate e Teminalisti pag 19

03 Porto Franco pag 47

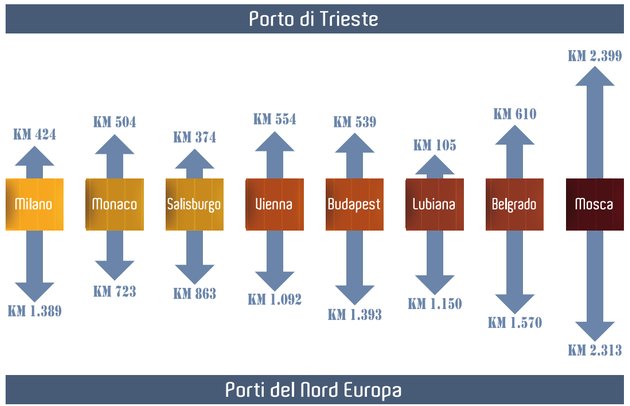
04 Collegamenti marittimi pag 51

05 Collegamenti ferrouiari e servizi intermodali pag 57

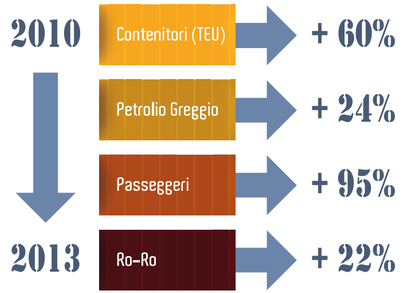
06 Dati statistici pag 59

07 Suiluppo e possibilità d'inuestimento pag 63

Raffronto distanze ferroviarie



Movimento marittimo I semestre

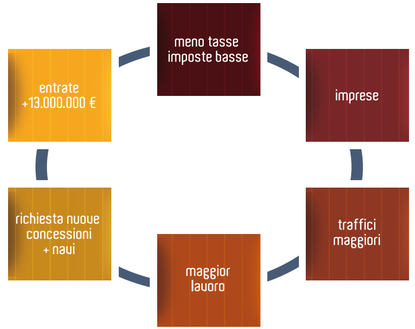


Fattori di successo

Il Porto di Trieste, hub internazionale di snodo per gli interscambi con il Centro ed Est Europa, è pronto a cogliere le opportunità di crescita e sviluppo economico con:

- uno speciale regime di zone franche
- fondali naturali con una profondità di 18 metri
- eccellente accessibilità nautica
- ottimi raccordi ferroviari e stradali
- collegamenti oceanici regolari con Cina, India, Estremo Oriente effettuati dalle principali Compagnie di Navigazione mondiali
- servizi portuali efficienti e sostenibili (pilotaggio, ancoraggio, cargo handling)

Per le imprese



Vantaggio competitivo nel servire i mercati dell'Europa Centro-Orientale

Via Trieste si risparmiano:
più di 2.200 miglia
più di 4 giorni di navigazione*

Suez – Trieste
distanza 1.300 miglia
meno di 3 giorni di navigazione*

Suez – Porti del Nord Europa
distanza 3.500 miglia
più di 7 giorni di navigazione*

* Velocità Media 20 nodi

01 Inquadramento

Situato nel cuore dell'Europa, nel punto d'incontro fra le rotte marittime e i corridoi europei, Adriatico-Baltico e Mediterraneo, il Porto di Trieste è un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa.
L'intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l'Europa, nonché l'allargamento ad Est dell'Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell'Alto Adriatico e hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo. In questo quadro Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee. L'incontro tra gli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo determina la crescita dell'intermodalità e lo sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti.
Trieste è capolinea di collegamenti oceanici regolari e diretti con Cina, Estremo Oriente, Singapore, Malesia, con scali anche in numerosi porti del bacino mediterraneo (Albania, Slovenia, Croazia, Grecia, Turchia, Egitto, Libano, Israele, ecc.) effettuati dalle principali Compagnie di navigazione mondiali.
Oltre 160 treni al mese collegano Trieste con le aree produttive ed industriali del Nord-Est italiano e del Centro Europa, con diverse destinazioni, quali Germania, Austria, Repubblica Ceca, Ungheria, Svizzera e Lussemburgo, servendo un hinterland economico in crescente sviluppo ed estremamente articolato. Per raggiungere i mercati di riferimento nel Centro-Est Europa sono stati sviluppati servizi intermodali ad alta specializzazione con treni diretti organizzati dalla Società Alpe Adria S.p.a., operatore neutrale multicliente, che offre pacchetti "all-in" con resa e frequenza garantite.
Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna (70 km di binari) integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali; l'efficienza della rete viaria è garantita, invece, da un raccordo diretto e da una strada sopraelevata (interni al Porto) che si immettono nel sistema stradale esterno, in collegamento diretto con la rete autostradale.
Fondali profondi fino a 18 metri, eccellente accessibilità nautica, ottimi raccordi ferroviari e stradali, vicinanza ai mercati di sbocco, fanno del Porto di Trieste uno scalo efficiente e competitivo. Trieste, crocevia naturale tra Oriente e Occidente, si propone quale porta d'accesso preferenziale dell'Europa verso i mercati del Far East. In questo senso il Porto di Trieste può offrire un risparmio di cinque giorni di navigazione sulle rotte tra Europa ed Asia orientale, rispetto agli scali del Nord Europa. Per una linea di navi portacontenitori da 6.000 TEU ciò si traduce in un risparmio economico sui costi di nolo e di carburante di oltre 25 milioni di dollari all'anno.

Dati tecnici

- Aree portuali → circa **2,3** milioni di metri quadrati di cui circa **1,8** milioni di metri quadrati di zone franche.
- Aree di stoccaggio → circa **925.000** metri quadrati di cui coperte circa **500.000** metri quadrati.
- Lunghezza banchine → **12** Km.
- Ormeggi operativi → **58** (per navi convenzionali, polifunzionali, portacontainer, Ro-Ro/ferry, petroliere, chimichiere, passeggeri, ecc.).
- Fondali massimi → **18** m.
- Lunghezza binari ferroviari → **70** km.

Ancoraggio

La rada di Trieste è suddivisa in tre zone di ancoraggio:

- **Rada A**: riservata alle navi cisterna.
- **Rada B**: riservata alle navi cisterna e alle navi con merci pericolose.
- **Rada C**: riservata alle altre navi.

Avvicinamento

Nell'ambito della rada vi sono due canali di entrata/uscita:

- **Canale Nord**: per navi dirette o provenienti da Punto Franco Vecchio, Stazione Marittima, Punto Franco Nuovo, Arsenale, Scalo Legnami e Ferriera.
- **Canale Sud**: per navi cisterna, navi dirette o provenienti dal canale industriale e navi che non possono utilizzare il canale nord per motivi di traffico.

Le diverse aree del Porto sono protette da un insieme di 4 dighe foranee.
Il monitoraggio del traffico marittimo viene effettuato da parte della Capitaneria di Porto di Trieste con sistema VTS (Vessel Traffic System).

Pilotaggio

È obbligatorio per l'entrata e l'uscita delle navi e per i movimenti entro il Porto, esclusi quelli lungo la stessa banchina e senza uso di macchine e rimorchiatori.
Sono esentate le navi fino a 500 GRT e i mezzi di servizio portuale.
I comandanti delle navi dirette al Porto devono contattare un'ora prima la Stazione Piloti sul canale 14 VHF.
La corporazione piloti del Porto può contare su nove elementi e dispone di tre pilotine e di un sistema computerizzato per il controllo del movimento navale.

Rimorchio

Il servizio è svolto dalla società Tripmare S.r.l., che si avvale di 6 rimorchiatori, con potenza di 5.000 BHP.

Bunkeraggio

Il Porto dispone di depositi costieri di carburanti con capacità di 145.000 mc.
Il servizio è svolto primariamente dalla società Giuliana Bunkeraggi S.p.a., che dispone di una flotta di chiatte.

Forniture di bordo

Sono disponibili contattando ogni agenzia marittima.

Acqua

È fornita dalla società Porto di Trieste Servizi S.p.a.

Pulizia specchi acquei e parti comuni del Porto

Il servizio è svolto dalla società Porto di Trieste Servizi S.p.a.

Smaltimento rifiuti da navi

Il servizio è svolto da società private.

Riparazioni navali

Sono disponibili quattro bacini di carenaggio: le dimensioni massime sono 295 x 56 x 12 m.

Dimensioni massime navi

Nessun limite per lunghezza e larghezza. Il pescaggio massimo è di 18 m.

Radio

Il Porto di Trieste opera sui seguenti canali VHF: 14 (piloti e ormeggiatori) 11 (traffico di routine) 10 (rimorchiatori) 71 (servizi) 74 (guardie ai fuochi) 16 (soccorso)

Meteo

Il vento di Bora (ENE) è il vento predominante nel quadrante di Trieste nel periodo dell'anno in cui le temperature sono più rigide. Il libeccio (SW) soffia raramente in estate. Si contano in media 20 giorni di nebbia all'anno, soprattutto nei mesi invernali.

Maree

Il massimo dislivello è di circa 0,85 m.

Orario lavorativo

Il Porto di Trieste è aperto 24 ore su 24, 365 giorni l'anno.

Aeroporto

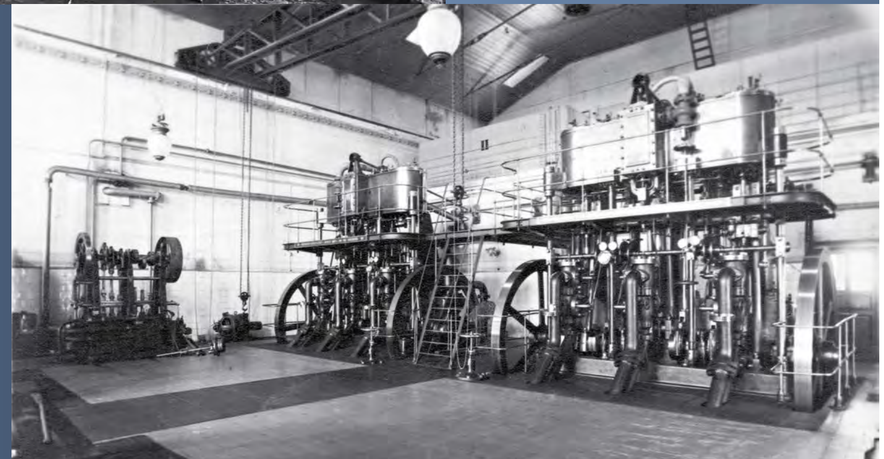
L'Aeroporto Friuli Venezia Giulia (Ronchi dei Legionari) dista 34 km da Trieste.

Corridoio Adriatico-Baltico

La Commissione Europea ha inserito il progetto per la realizzazione di un corridoio che colleghi la zona adriatica con quella baltica all'interno delle priorità strategiche dell'intera Unione Europea.
Il Corridoio Adriatico-Baltico attraverserà 19 regioni in 5 Paesi membri (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia) e connetterà più di 40 milioni di abitanti in Europa collegando i due porti di Danzica e Gdynia, terminali Nord del Corridoio, allo scalo di Trieste, innescando così nuove crescite economiche in tutto il territorio attraversato dalla direttrice.
Il Corridoio Adriatico-Baltico è un progetto chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico perché agevolerà lo smistamento delle merci in arrivo dalla Cina attraverso il Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Per Trieste, terminal logistico privilegiato, rappresenterà un'opportunità di grande crescita grazie ad una lunga e importante via di comunicazione che collegherà Trieste con il Nord Europa.
Una parte della merce trasportata potrà essere lavorata durante il transito avviandosi così un flusso "pilotato" di materiale a cui assicurare un substrato di aziende che possano provvedere alla trasformazione delle stesse.
La Regione Friuli Venezia Giulia, di cui Trieste è capoluogo, è oggi una delle poche aree dell'Unione Europea ad essere interessate da due grandi direttrici ferroviarie europee.

Corridoio Mediterraneo

Il Corridoio Mediterraneo è un progetto per il trasporto ferroviario di merci che si snoda, per circa 3000 Km, attraverso cinque paesi dell'Unione Europea: Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria.
In particolare il Corridoio ha origine dal sud della Spagna, percorre la Francia meridionale e attraversa il nord dell'Italia lungo il tracciato ad alta velocità ed a alta capacità (AV/AC) Torino-Trieste per poi sfociare in Slovenia e proseguire verso l'Ungheria attestandosi al confine con l'Ucraina. Il tracciato è il risultato del prolungamento a sud del progetto prioritario europeo 6 (asse ferroviario Lione-frontiera Ucraina).
Questa nuova linea (AV/AC) permetterà all'Italia di accedere alla Francia ed alla Slovenia e nel tracciato italiano sarà raccordata con altri corridoi europei. In particolare consentirà di raccordare Trieste con il Corridoio Adriatico-Baltico.



La storia

Il Porto di Trieste, nell'immaginario collettivo, è legato alla fama internazionale raggiunta nel primo decennio del XIX secolo in qualità di primo Porto dell'impero Austro-Ungarico, quando giunse ad essere il 7° Porto del mondo ed il 2° Porto del Mediterraneo dopo Marsiglia, per movimentazione di merci. Questa favorevole circostanza trovò origine agli inizi del XVIII secolo in seguito all'emanazione della "Patente di Porto Franco" da parte dell'imperatore Carlo VI d'Austria. Da allora e fino ad oggi il regime di Porto franco è rimasto prerogativa e caratteristica peculiare del Porto di Trieste.

Nella seconda metà del XIX secolo lo scalo triestino, grazie al collegamento ferroviario con Vienna, assunse una prevalente funzione di transito, che spinse le autorità asburgiche a dare il via al primo grande piano di ampliamento delle strutture portuali: tra il 1868 e il 1883, su progetto di Paul Talabot, venne quindi realizzato il complesso oggi noto come Porto Vecchio.

Come risposta al fiorire dei traffici con il Medio ed Estremo Oriente, favorito dall'apertura nel 1869 del canale di Suez, si rese presto necessaria un'ulteriore espansione degli impianti del Porto. Avviato agli albori del '900, questo progetto venne completato in gran parte solo negli anni '20 e '30 del XIX secolo dopo il ritorno di Trieste all'Italia: nacque così il Porto Nuovo.

Superate le distruzioni della seconda Guerra mondiale, che ne aveva dimezzato la capacità operativa, il Porto riemerse nel suo sviluppo adattandosi alle mutate condizioni geopolitiche.

Un salto di qualità nel volume dei traffici venne compiuto alla fine degli anni '60, con l'apertura dell'oleodotto transalpino, e agli inizi degli anni '70, con il completamento del terminal contenitori.

In seguito il Porto si arricchì di nuove infrastrutture funzionali alle esigenze della moderna logistica, quali il terminal multifunzionale nel Porto Vecchio e il terminal per navi Ro-Ro/ferry di Riva Traiana.

L'inizio del nuovo secolo registrò, anno dopo anno, un forte sviluppo dei servizi ferroviari intermodali, da una parte, e dei traffici passeggeri e del turismo legato al mare (diporto e crociere) dall'altra. Questo profilo complesso, fatto di sedimentazione storica, competenze tecniche e risorse materiali, rappresenta il punto di forza su cui oggi il Porto di Trieste può contare per recuperare pienamente il suo ruolo tradizionale di centralità nello spazio economico europeo e mediterraneo.

Autorità Portuale, Società partecipate e Terminalisti

02

Autorità Portuale di Trieste

Indirizzo: Via K. L. von Bruck 3, 34144 Trieste
Telefono: (+39) 040-6731 – Fax: (+39) 040-6732406
Email: protocollo@porto.trieste.it
Sito internet: www.porto.trieste.it

Il Porto di Trieste rientra tra i 23 porti italiani sedi di Autorità Portuale.
Le Autorità Portuali sono enti pubblici non economici, dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, istituiti dalla legge di riordino della legislazione in materia portuale, L. 28 gennaio 1994, n. 84. Sono dotati di personalità giuridica pubblica e sottoposti alla vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Organi di tali Enti sono il Presidente, il Comitato portuale, il Collegio dei revisori dei conti ed il Segretariato generale, il quale si avvale di una Segreteria tecnico-operativa che nello scalo triestino attualmente prevede 94 unità.
La circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Trieste – così come individuata dal Decreto 6 aprile 1994 del Ministro dei Trasporti e della navigazione, in attuazione dell'art. 6, comma 7, L. 84/94 – è costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei, compresi nel tratto di costa che va da Punta Ronco (Muggia) al torrente Bovedo (Barcola). La circoscrizione comprende anche cinque Punti Franchi: Punto Franco Vecchio, Punto Franco Nuovo, Punto Franco Scalo Legnami, Punto Franco Olii Minerali e Punto Franco Industriale. L'area del Porto di Trieste soggetta allo *status* di Porto Franco (da intendersi come sommatoria dei Punti Franchi) è particolarmente estesa (1.765.000 mq su un territorio portuale complessivo di 2.304.000 mq).

L'Autorità Portuale ha il compito preminente di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel Porto; è inoltre competente per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale e per l'affidamento e controllo delle attività di fornitura agli utenti portuali di servizi di interesse generale.
La riforma del 1994 ha precluso alle Autorità Portuali lo svolgimento di funzioni operative che sono state trasferite a soggetti privati, mentre alle Autorità Portuali competono la pianificazione ed il coordinamento delle aree e dei servizi portuali. Queste funzioni vengono svolte attraverso la predisposizione di un Piano Operativo Triennale, che determina le strategie di sviluppo delle attività portuali, e di un Piano Regolatore Portuale, che determina la destinazione d'uso delle aree portuali.
Le Autorità Portuali rilasciano inoltre le autorizzazioni per lo svolgimento delle operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nell'ambito portuale) e le concessioni di aree e banchine alle imprese portuali cosiddette terminaliste, sulla base di piani d'impresa e a fronte del pagamento di un canone. Le Amministrazioni portuali rilasciano altresì le concessioni ex artt. 36 ss del Codice della Navigazione (licenze, atti formali, autorizzazioni, etc.); l'Autorità Portuale di Trieste gestisce attualmente circa 400 licenze di concessione e 30 atti formali pluriennali.
Le risorse finanziarie delle Autorità Portuali sono costituite dai proventi derivanti dai canoni di concessione demaniale di aree e banchine, dai canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali, dai proventi derivanti dalla cessione di impianti, dal gettito delle tasse sulle merci sbarcate ed imbarcate nel Porto, dalle tasse erariali e di ancoraggio, dai contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici, nonché da entrate diverse. Il conto finanziario dell'Autorità Portuale di Trieste ha registrato al 31 dicembre 2012 un avanzo di amministrazione di oltre 13 milioni di Euro mentre il conto economico si è chiuso con un utile netto dell'esercizio pari a 10,5 milioni di Euro, incrementato di circa il 60% rispetto all'esercizio precedente.

Società partecipate

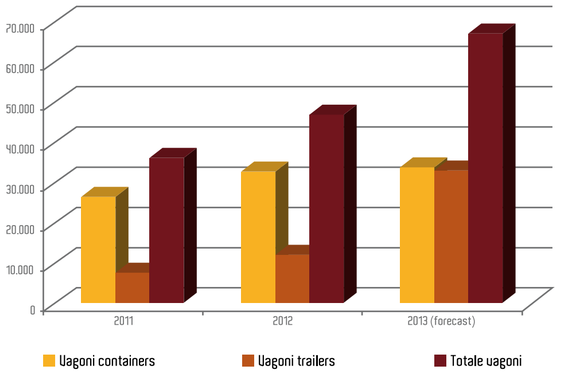
Adriafer S.r.l.

Sito internet: www.adriafer.com

Adriafer S.r.l. è una Società costituita dall'Autorità Portuale di Trieste e di proprietà al 100% della stessa; ha iniziato la propria attività nel 2004 e su concessione dell'Autorità Portuale di Trieste esegue in esclusiva la manovra ferroviaria cosiddetta "secondaria" all'interno dell'intero comprensorio portuale di Trieste, attraverso una organizzazione "sinergica" con i vettori ferroviari e con la totalità dei terminal operators presenti all'interno del Porto medesimo.
La Società per l'espletamento delle varie operazioni di movimentazione si avvale di propria manodopera specializzata (ad oggi l'organico è composto da 30 unità) e dispone di adeguata attrezzatura e parco mezzi, in particolare 3 locomotori diesel Henschel mod. DGH 700 e 2 locotrattori diesel Zephir Lok 10170.
Il servizio viene realizzato per 365 giorni l'anno, al fine di rispondere operativamente a tutte le necessità logistiche dell'utenza portuale.
Adriafer S.r.l. movimenta traffici ferroviari e specializzati, nel rispetto dei tempi di programmazione per l'inoltro e il ritiro dei convogli ferroviari, dal punto di consegna esterno e da e per tutti gli operatori e terminalisti operanti all'interno dell'ambito portuale.
In questo particolare frangente che mostra forti e positivi segnali di una continua crescita dei volumi e del traffico ferroviario all'interno dello scalo triestino (frutto questo di una attenta politica di sviluppo perseguita dall' Autorità Portuale in questi anni), la funzione di Adriafer S.r.l. appare quanto mai strategica e fortemente mirata a fornire un valido e continuo supporto allo sviluppo del settore ferroviario nei collegamenti nazionali ed internazionali, oltre che l'implementazione dei servizi di trasporto intermodale e combinato delle merci da e per il comprensorio portuale di Trieste.
Uno degli obiettivi primari è quindi rappresentato dal rispetto del *"lead time"* ed il continuo adeguamento ai programmi ed esigenze operative dei vari terminalisti, ottenuto fornendo un modello flessibile ed organico per quanto riguarda i posizionamenti dei convogli in funzione delle necessità dei terminal, delle necessità legate agli imbarchi e sbarchi delle navi ed in funzione delle richieste di magazzinaggio delle merci trasportate.

Movimentazione ferroviaria all'interno del Punto Franco Nuovo

	2011	2012	2013 (forecast)	Var. % 2012/2011	Var. % 2013/2012
Vagoni trasporto containers	26.396	32.856	34.000	24,47%	3,48%
Vagoni trasporto rotabili (trailers)	7.698	11.968	33.000	55,47%	175,74%
Totale	**34.094**	**44.824**	**77.000**	**31,47%**	**49,47%**



Porto di Trieste Seruizi S.p.a.

Sito internet: www.portoditriesteseruizi.it

Porto di Trieste Servizi è la multiutility a cui è stata affidata la gestione di alcuni servizi definiti come "Servizi di interesse generale" legati all'ambito portuale e all'innovazione.
La Società si rivolge all'utenza portuale, all'Autorità Portuale stessa, agli Enti Istituzionali siti all'interno del Porto di Trieste.

I seruizi in particolare riguardano:

- gestione rete idrica che garantisce la fornitura di acqua potabile ai concessionari ed alle navi ormeggiate;
- gestione ambientale che comprende la pulizia delle aree portuali comuni e conferimento dei rifiuti nonche la pulizia degli specchi acquei;
- gestione dell'illuminazione pubblica e della rete locale di distribuzione di energia elettrica;
- gestione delle manutenzioni degli impianti di sistemi tecnologici portuali comprensivo del servizio di pronto intervento;
- gestione delle infrastrutture informatiche (telefonia e rete dati) e degli applicativi per l'utenza portuale.

Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.

Sito internet: www.triesteterminalpasseggeri.it

La Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. è stata costituita nel 2007 dall'Autorità Portuale di Trieste con la sottoscrizione dell'intero capitale sociale di € 750.000,00. Attualmente è detenuta al 60% da Trieste Adriatic Maritime Initiatives (TAMI) ed al 40% dall'Autorità Portuale di Trieste.
La Società nasce ai sensi dell'articolo 23, comma 5°, della L. n. 84 del 28 gennaio 1994 che prevede la facoltà delle Autorità Portuali di promuovere la costituzione di società per lo svolgimento di servizi di interesse generale, così come individuati dal Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 14 novembre 1994, art. 1, lettera E "Gestione delle Stazioni Marittime e servizi di supporto ai passeggeri".
TTP fornisce e sviluppa, a titolo oneroso, il servizio di interesse generale relativo alla gestione delle stazioni marittime ed i servizi di supporto ai passeggeri (gestione delle operazioni di sbarco e imbarco da/su navi da crociera, mega yacht ed imbarcazioni da diporto e servizi accessori, quali ad esempio ISPS-International Ships and Port Facilities Security Code, controllo bagagli stive, controllo bagagli a mano, allestimento banchina, movimentazione bagagli, utilizzo degli spazi disponibili ad uso commerciale direttamente e con affidamento a terzi quali servizio di ristorazione, bar, negozio, deposito bagagli, ecc.).
La Società gestisce, con concessione della durata venticinquennale a decorrere dal 1° gennaio 2008, il Terminal crociere localizzato sul Molo Bersaglieri, in prossimità della centralissima piazza dell'Unità d'Italia, il Terminal Passeggeri al Molo IV e il Terminal Traghetti Ormeggio 57 in Porto Nuovo. Inoltre ha in concessione i parcheggi al Molo IV e lungo le Rive, il *waterfront* di Trieste.
La Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. è impegnata nello sviluppo delle attività relative al traffico passeggeri del Porto di Trieste e in particolare:

- Crociere
- Super yacht / navi da diporto
- Traghetti e aliscafi
- Convegni, congressi ed eventi
- Trasporto pubblico
- Parcheggi Rive e Molo IV

Alpe Adria S.p.a.

Sito internet: www.alpeadria.com

Alpe Adria S.p.a. è una società di logistica (M.T.O.) che attraverso la gestione coordinata del vettore ferroviario, stradale e marittimo organizza e gestisce servizi di trasporto intermodale e combinato delle merci e delle unità di carico. Partecipata in egual misura da Autorità Portuale di Trieste, Friulia S.p.a. (finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia) e Trenitalia S.p.a. (Gruppo Ferrovie dello Stato), è associata alla U.I.R.R., il pool degli operatori europei della logistica con sede a Bruxelles.
Alpe Adria S.p.a. è impegnata da anni nello sviluppo delle relazioni nazionali e internazionali dei tre porti del Friuli Venezia Giulia – Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro – nonché degli altri centri intermodali della piattaforma logistica regionale. La Società opera mediante una rete integrata di collegamenti da e per il Nord-Est

Italia e il Centro-Est Europa ed ha fortemente sviluppato l'attività nel settore del trasporto intermodale container, del trasporto combinato strada-rotaia (Ro-La) e oggi è in grado di estendere l'ambito d'integrazione trasferendo il proprio *know-how* anche nel comparto dei trasporti convenzionali.

Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste (ICMP)

Sito internet: **www.icmp.porto.trieste.it**

La Fondazione Istituto di cultura marittimo portuale di Trieste (ICMP) è un ente strumentale dell'Autorità Portuale di Trieste, istituito nel 2009 con le finalità di:

- valorizzare i beni culturali nella disponibilità dell'Autorità Portuale di Trieste e consentirne la pubblica fruizione;
- svolgere iniziative di cultura e formazione professionale nel settore marittimo-portuale, con particolare riferimento al personale operante nel Porto di Trieste;
- musealizzare il sommergibile "Fecia di Cossato" della classe "Nazario Sauro" secondo gli accordi tra l'Autorità Portuale di Trieste e lo Stato Maggiore della Marina, assicurandone la conservazione e la valorizzazione, con particolare riguardo alla fruibilità da parte del pubblico.

Per realizzare le suddette finalità la Fondazione si propone, tra l'altro, di:

- realizzare un programma coordinato di interventi per la conservazione, il restauro e la valorizzazione del demanio culturale e dei siti di archeologia industriale del Porto Vecchio di Trieste, aventi rilevanza internazionale;
- diffondere la conoscenza del patrimonio culturale del Porto di Trieste attraverso iniziative compatibili con la natura e la destinazione dell'area;
- valorizzare specificatamente la centrale idrodinamica e la sottostazione elettrica del Porto Vecchio destinandole a polo didattico-museale di interesse nazionale dedicato alla diffusione dei saperi e delle competenze tecnico-scientifiche, specialmente inerenti l'ambito marinaro;
- ideare, progettare e realizzare attività di formazione continua del personale portuale e marittimo, nonchè iniziative di orientamento professionale, aggiornamento e riqualificazione dei lavoratori del settore portuale-marittimo;
- promuovere, organizzare ed ospitare incontri, dibattiti, conferenze, convegni, seminari di studio, proiezioni audiovisive, mostre, esposizioni ed altri eventi e manifestazioni culturali.

Terminalisti

I terminali del Porto di Trieste, gestiti da operatori privati ai sensi della legge n. 84/94, sono collocati sulle banchine del comprensorio portuale e sono dotati di moderne tecnologie di manipolazione, trasporto e magazzinaggio per servire tutte le tipologie di traffico: merci containerizzate, prodotti ortofrutticoli (patate, cipolle, arance, noci, ecc.), caffè, cereali, metalli, motori, prodotti siderurgici e chimici, legname, rinfuse solide e liquide, petrolio greggio e prodotti derivati, ecc. Oltre ai terminalisti, nel Porto di Trieste operano numerose imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni e servizi portuali ex art. 16, L. n. 84/94 nonché l'impresa deputata alla fornitura del lavoro temporaneo ex art. 17, L. n. 84/94.

Il terminale petrolifero dell'oleodotto transalpino TAL, che alimenta le principali raffinerie dell'Europa Centrale, è il maggior generatore di traffico portuale a Trieste e nel 2012 ha movimentato oltre 35 milioni di tonnellate di petrolio greggio, scaricate da ben 400 petroliere (nel 2013 è previsto un incremento del 20%). Anche il terminal contenitori del Molo VII è uno dei principali protagonisti nello sviluppo del traffico container (+60% negli ultimi due anni). Il terminale offre una gamma completa di servizi di movimentazione, magazzinaggio e trasporto intermodale per i clienti del Nord Italia e del Centro-Est Europa e vanta il pescaggio naturale lungo banchina più profondo del Mediterraneo (ben 18 metri).

Terminal merci varie, Adria Terminal

1. Saipem S.p.a.
   (http://www.saipem.com)
2. C. Steinweg - G.M.T. S.r.l.
   (http://www.genoametalterminal.com - http://www.steinweg.com)

Terminal passeggeri, Molo IV e Stazione Marittima

3. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.
   (www.triesteterminalpasseggeri.it)
4. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.
   (www.triesteterminalpasseggeri.it)

Terminal Ro-Ro, Riva Traiana

5. Samer Seaports & Terminals S.r.l.
   (http://www.samer.com)

Terminal frutta, Molo V

6. Terminal Frutta Trieste S.p.a.
   (http://www.tft.it)

Terminal merci varie, magazzini 58-66

7. Tergestea S.r.l.
   (http://www.tergestea.net)
8. Romani & C. S.p.a.

Terminal Multipurpose, Molo VI

9. Europa Multipurpose Terminals (EMT) S.r.l.
   (http://www.emterminals.com)

Terminal Cereali, radice Molo VI

10. Grandi Molini Italiani S.p.a.
    (http://www.grandimolini.it)

Terminal Polo Caffè, radice Molo VII

11. Pacorini Silocaf S.r.l.
(http://www.pacorini.it)

Terminal Ro-Ro, ormeggio 47-48

12. Trieste Intermodal Maritime Terminal (T.I.M.T.) S.r.l.

Terminal Contenitori, Molo VII

13. Trieste Marine Terminal (T.M.T.) S.p.a.
(http://www.trieste-marine-terminal.com)

Terminal Ferry, ormeggio 57

14. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.
(www.triesteterminalpasseggeri.it)

Terminal Multipurpose, Scalo Legnami

15. General Cargo Terminal S.p.a.
(http://www.gcterminal.com)

Terminal Siderurgico, Ferriera

16. Servola S.p.a.
(http://www.lucchini.com)

Terminal Petrolifero

17. S.I.O.T. S.p.a.
(http://www.tal-oil.com)

Terminal Prodotti Petroliferi

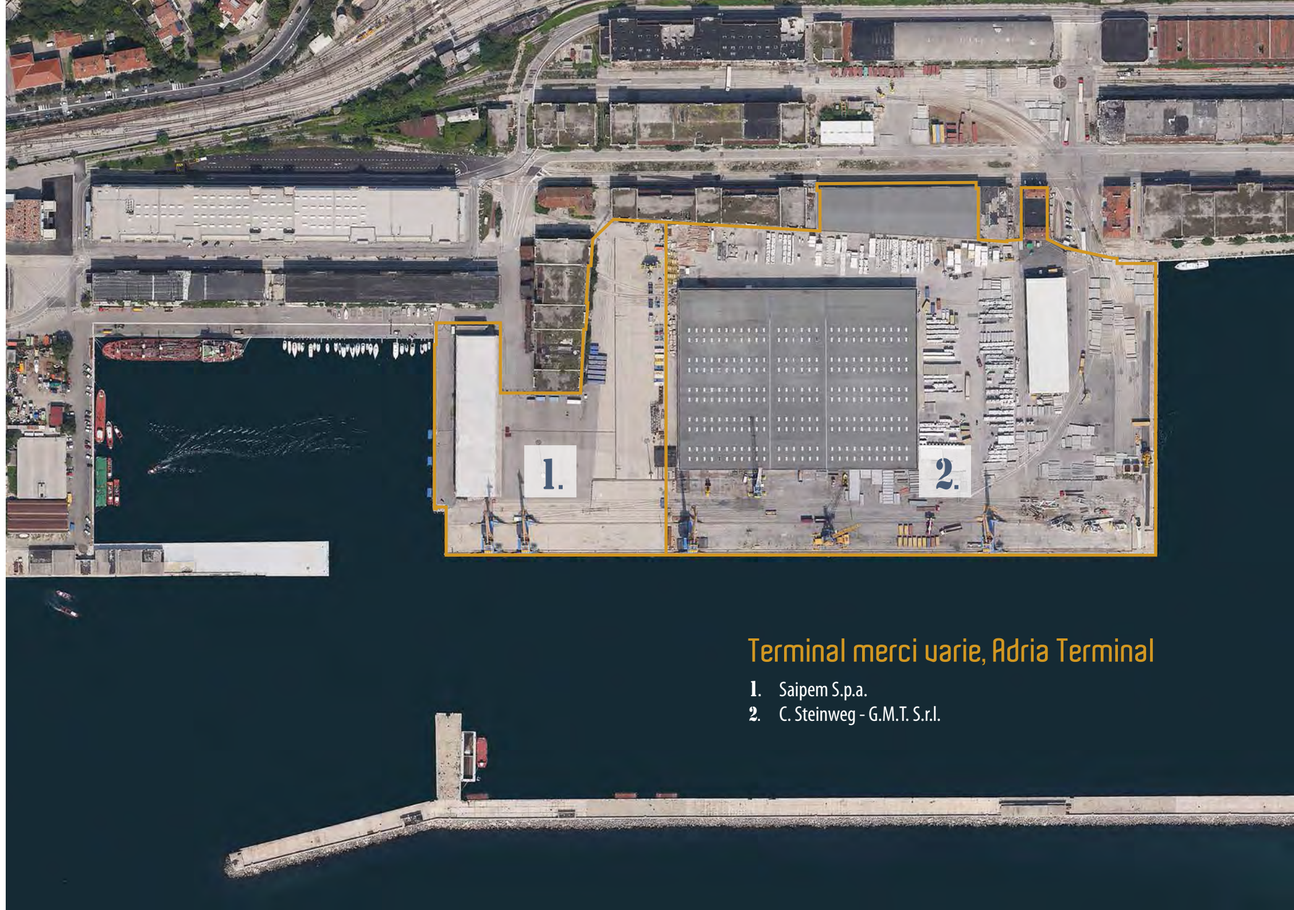
18. Depositi Costieri S.p.a.

Terminal Canale Navigabile
(cementi, prodotti industriali, chimici, congelati)

19. Italcementi S.p.a.
(http://www.italcementi.it)
20. Ortolan Mare S.r.l.
(http://www.ortolancostruzioni.it)
21. Alder S.p.a.
(http://www.alder.it)
22. Cimsa Adriatico S.r.l.
(http://www.cimsa.com.tr/en-US/default.aspx)
23. Frigomar S.r.l.
(http://www.frigomartrieste.com)

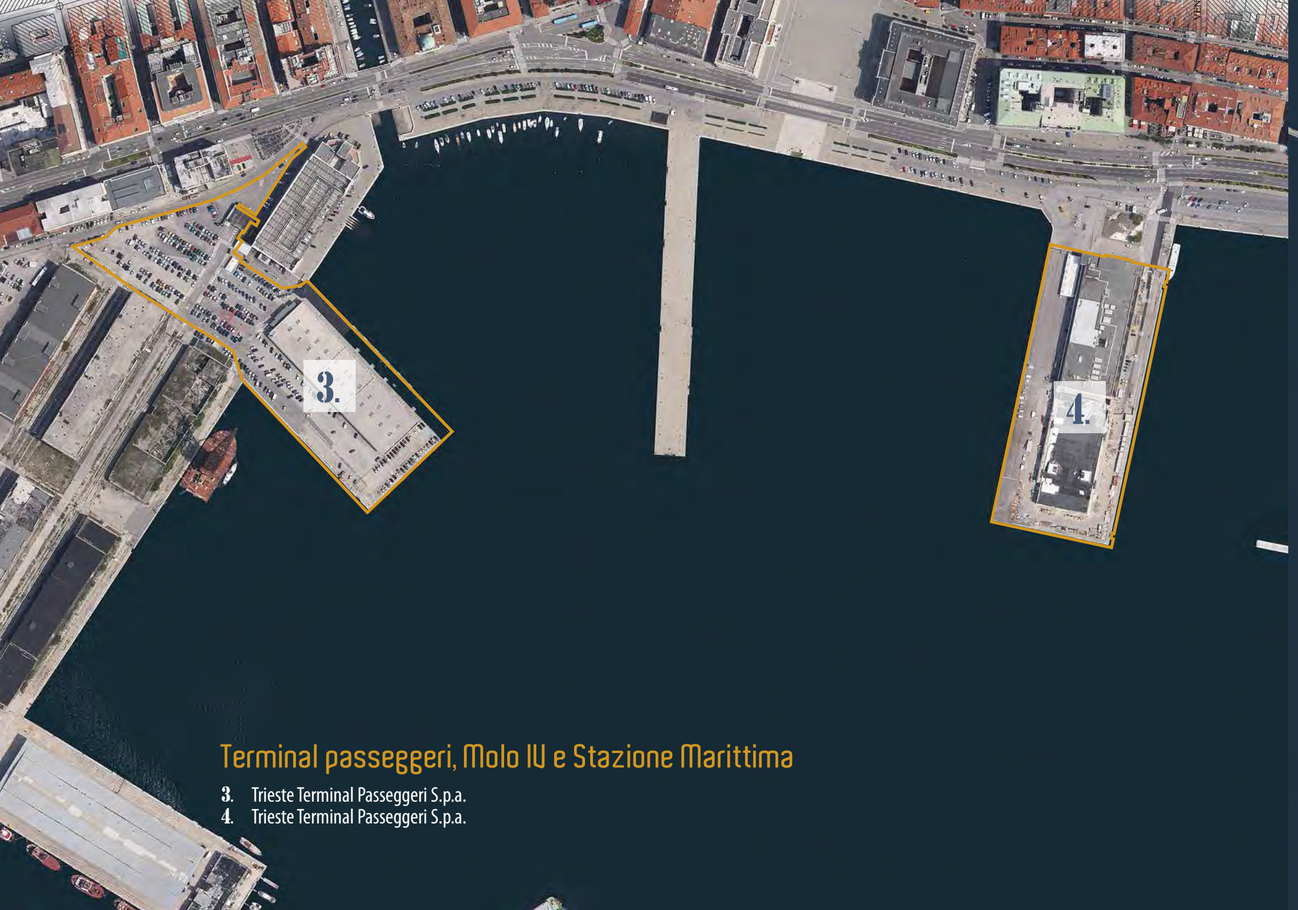
Terminal Prodotti Petroliferi, Aquilinia

24. Shell Italia S.p.a.
(http://www.shell.it)



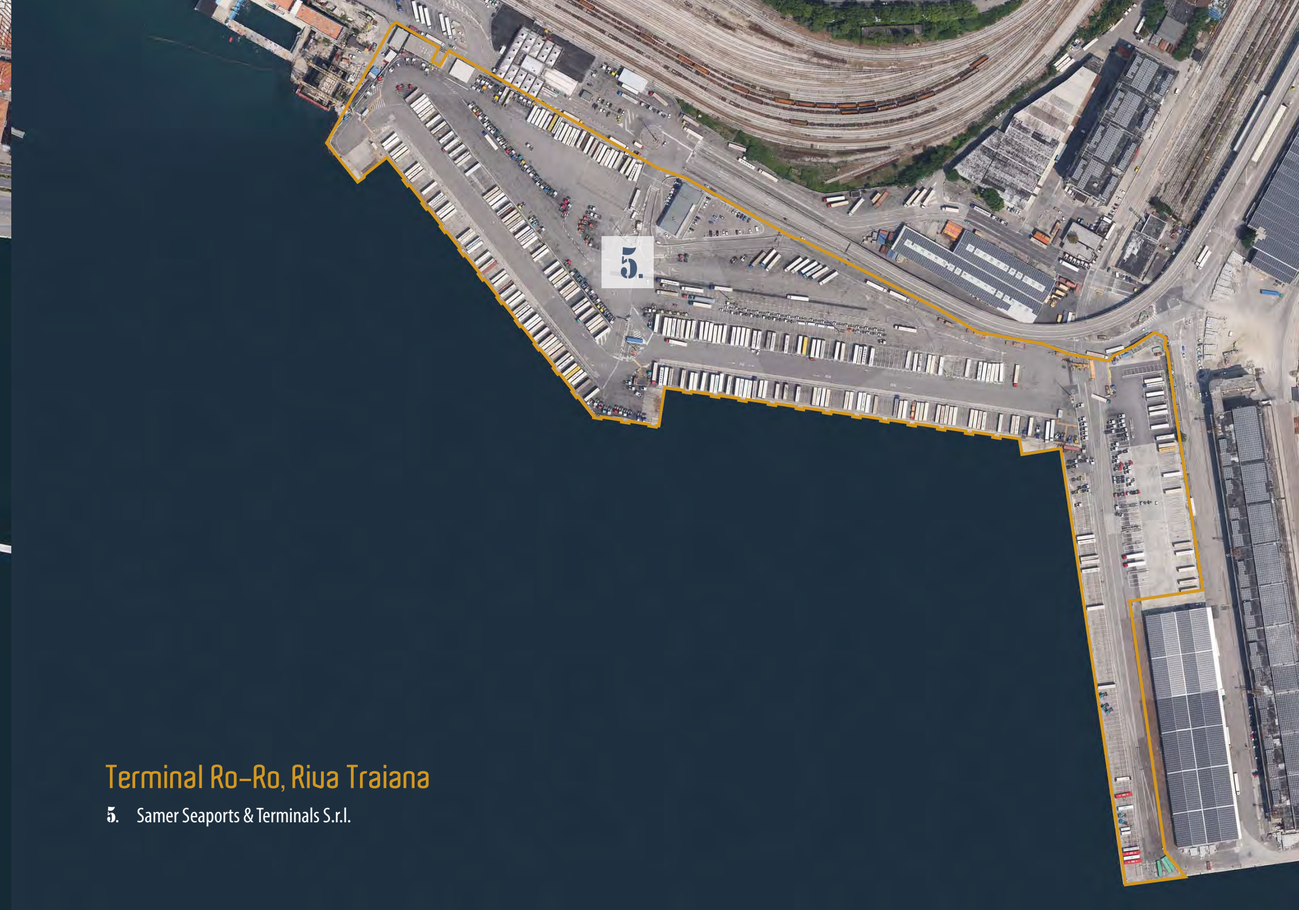
Terminal merci varie, Adria Terminal

1. Saipem S.p.a.
2. C. Steinweg - G.M.T. S.r.l.



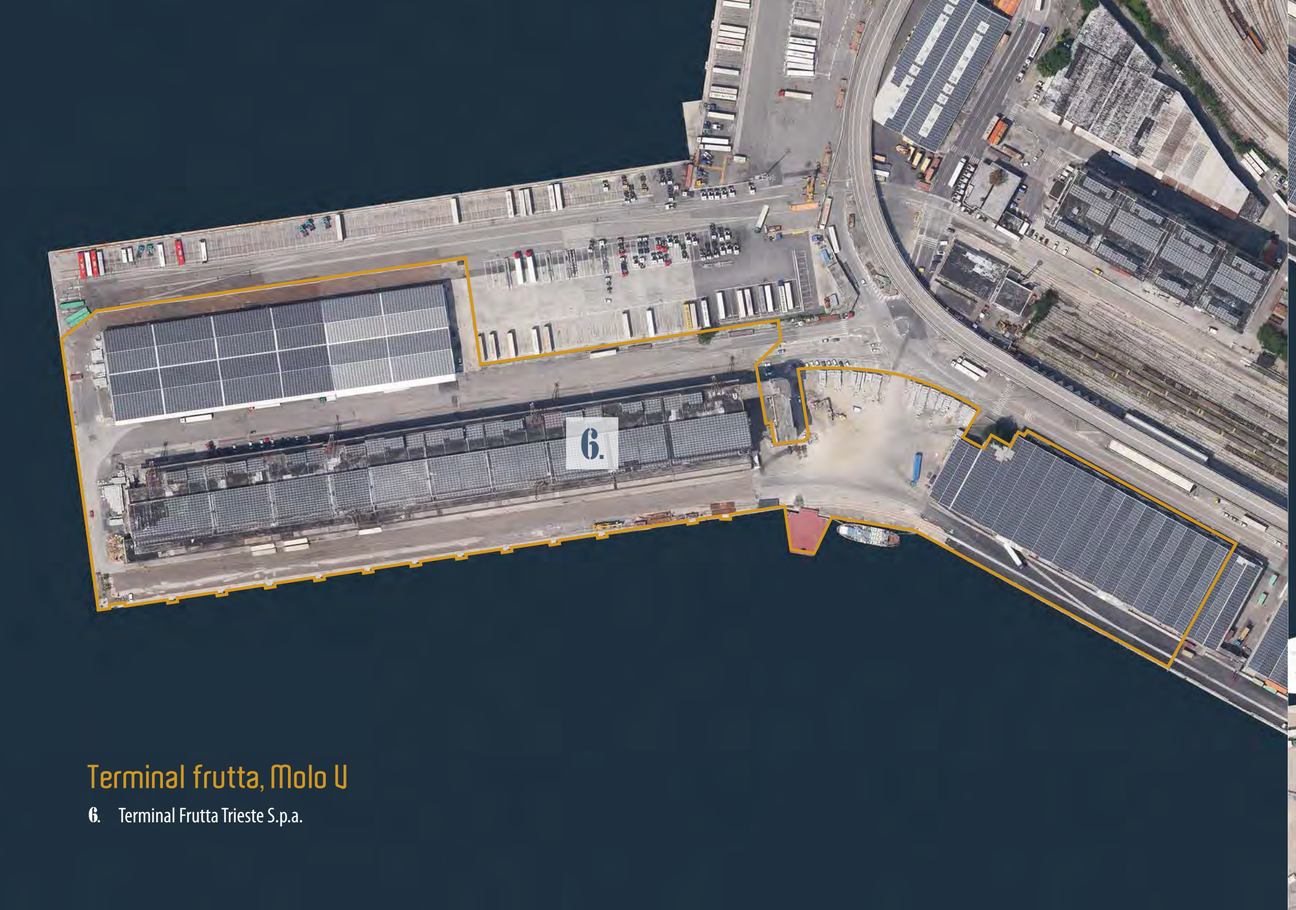
Terminal passeggeri, Molo IV e Stazione Marittima

3. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.
4. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.



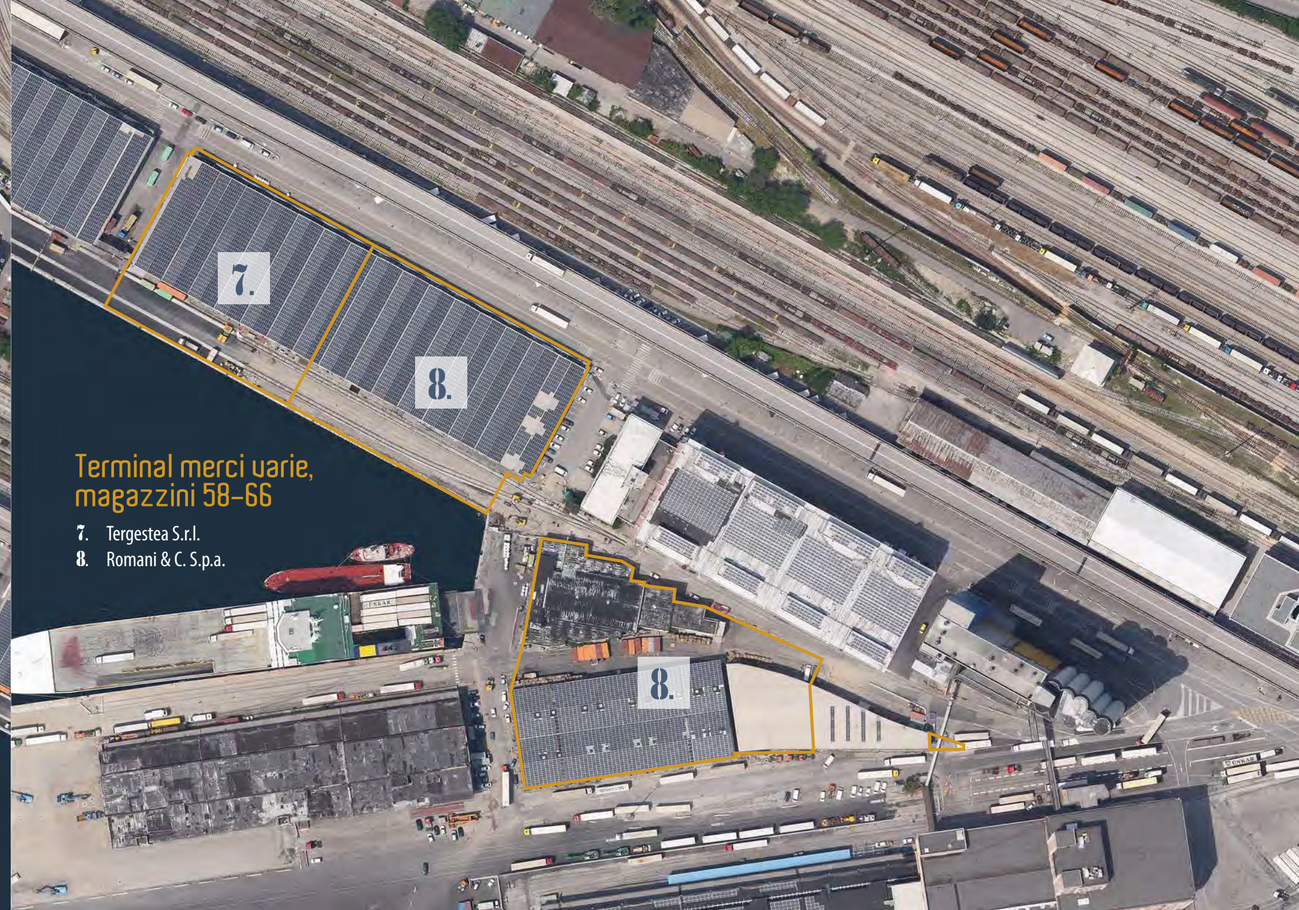
Terminal Ro-Ro, Riva Traiana

5. Samer Seaports & Terminals S.r.l.



Terminal frutta, Molo U

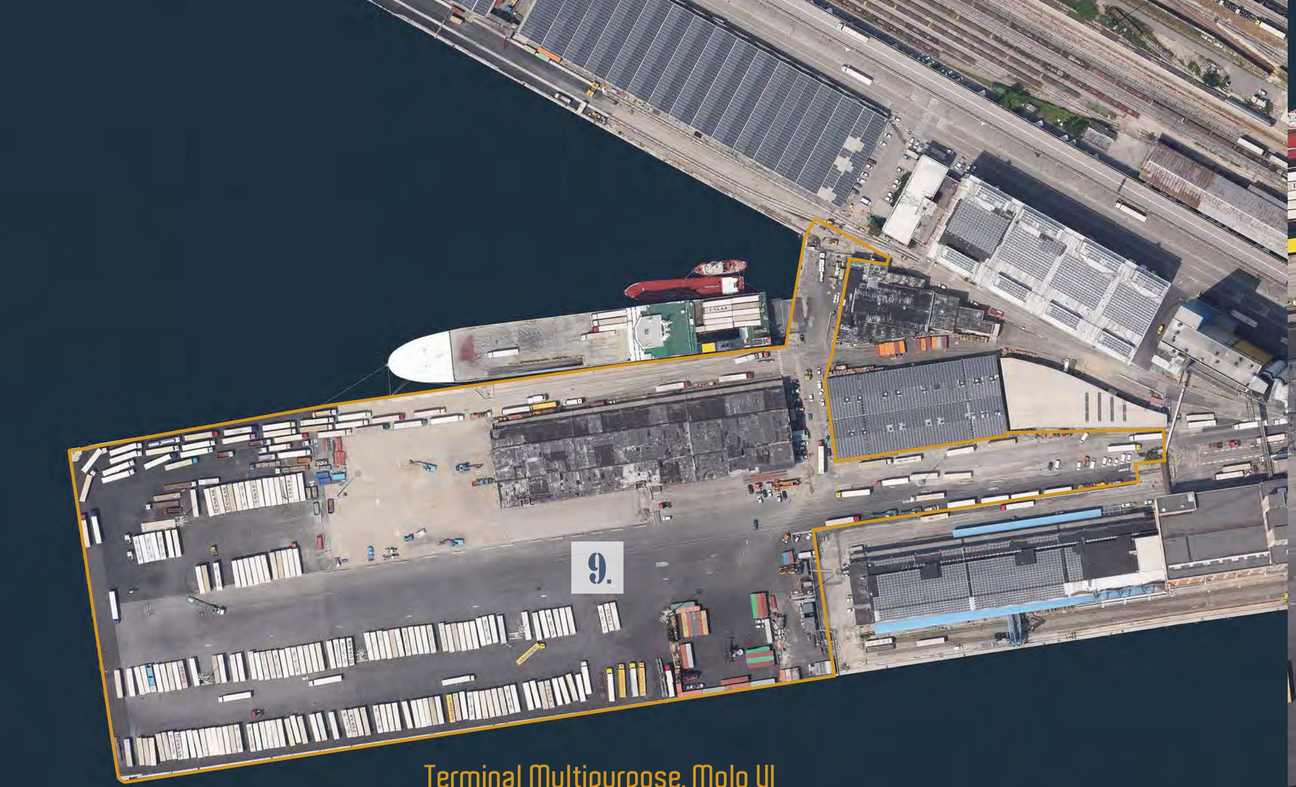
6. Terminal Frutta Trieste S.p.a.



Terminal merci varie, magazzini 58–66

7. Tergestea S.r.l.

8. Romani & C. S.p.a.

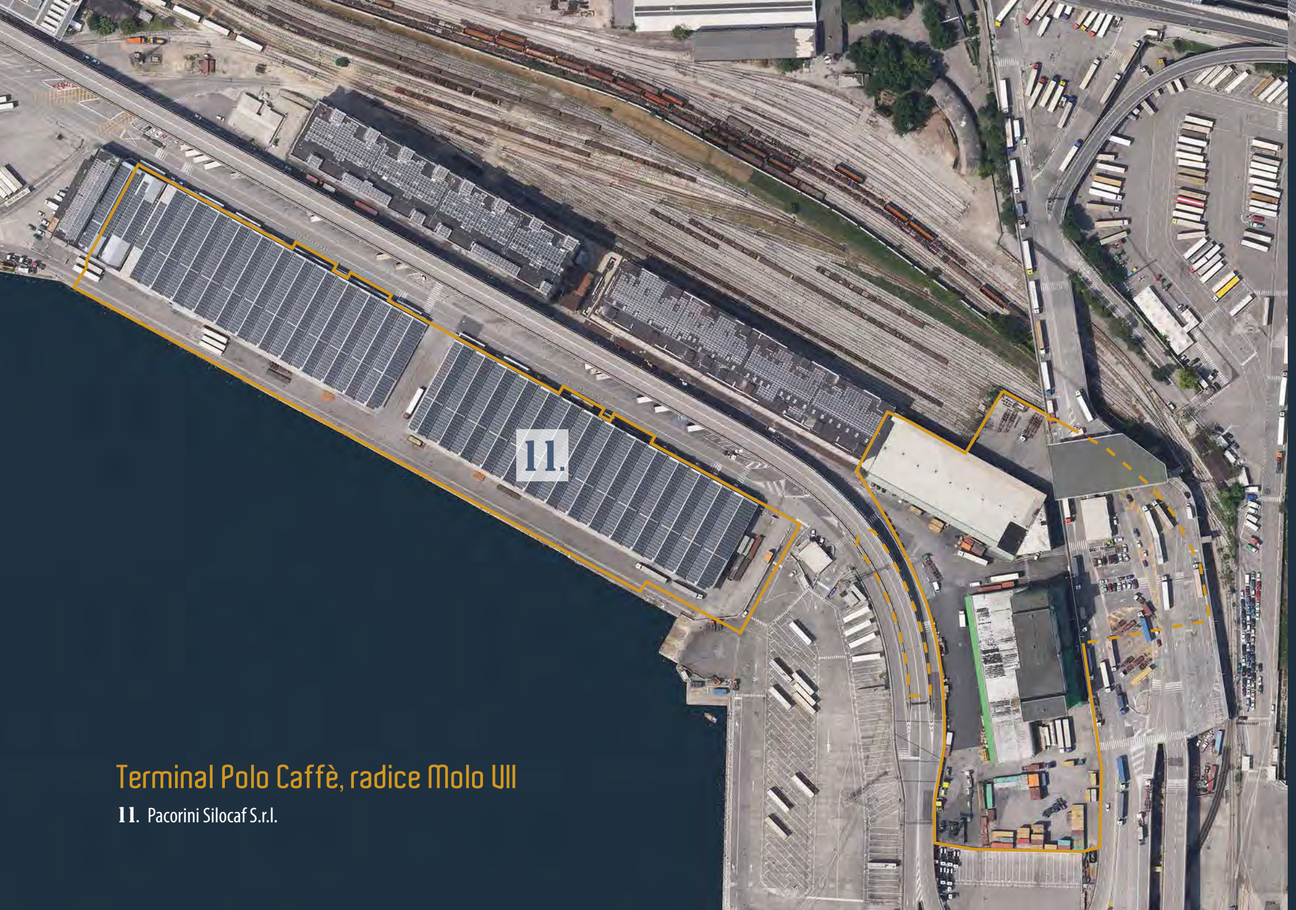


Terminal Multipurpose, Molo UI

9. Europa Multipurpose Terminals (EMT) S.r.l.

Terminal Cereali, radice Molo UI

10. Grandi Molini Italiani S.p.a.

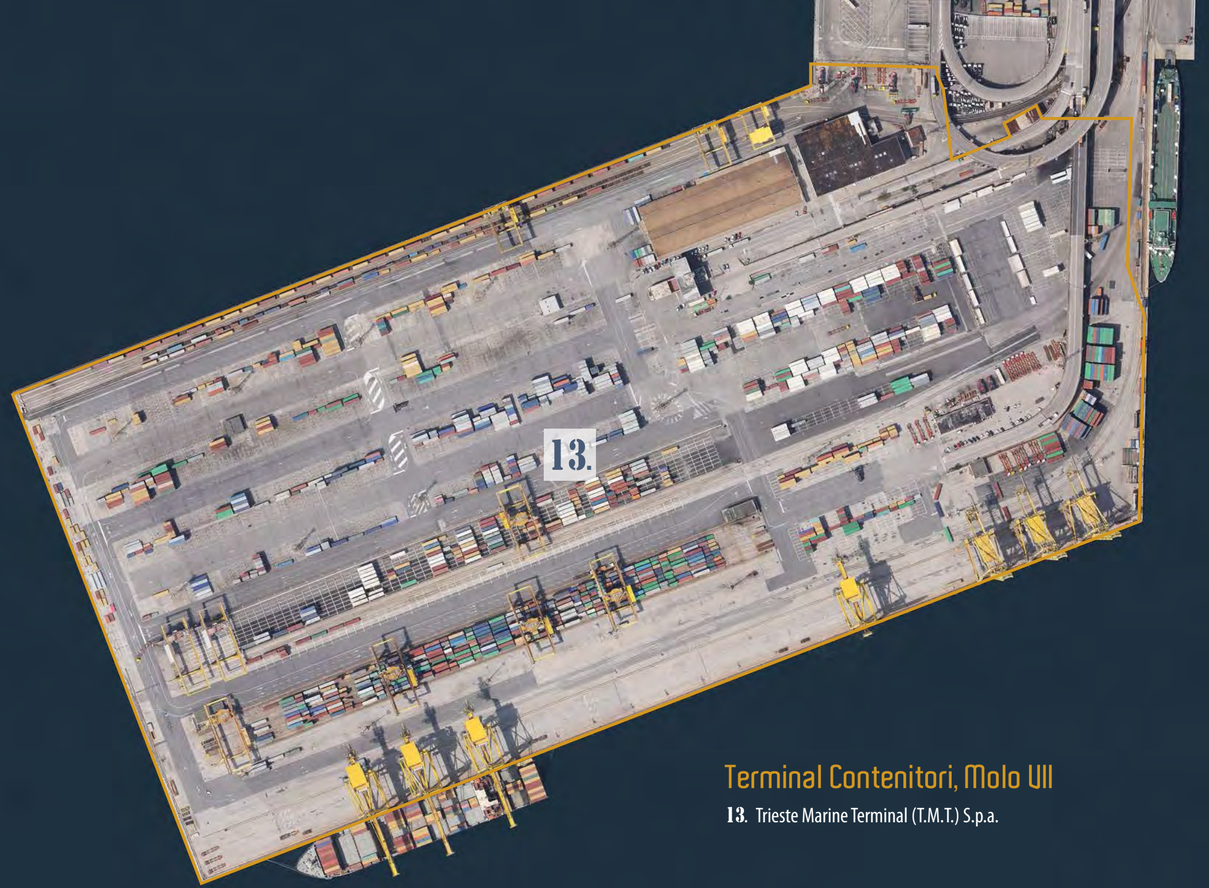


Terminal Polo Caffè, radice Molo VII

11. Pacorini Silocaf S.r.l.

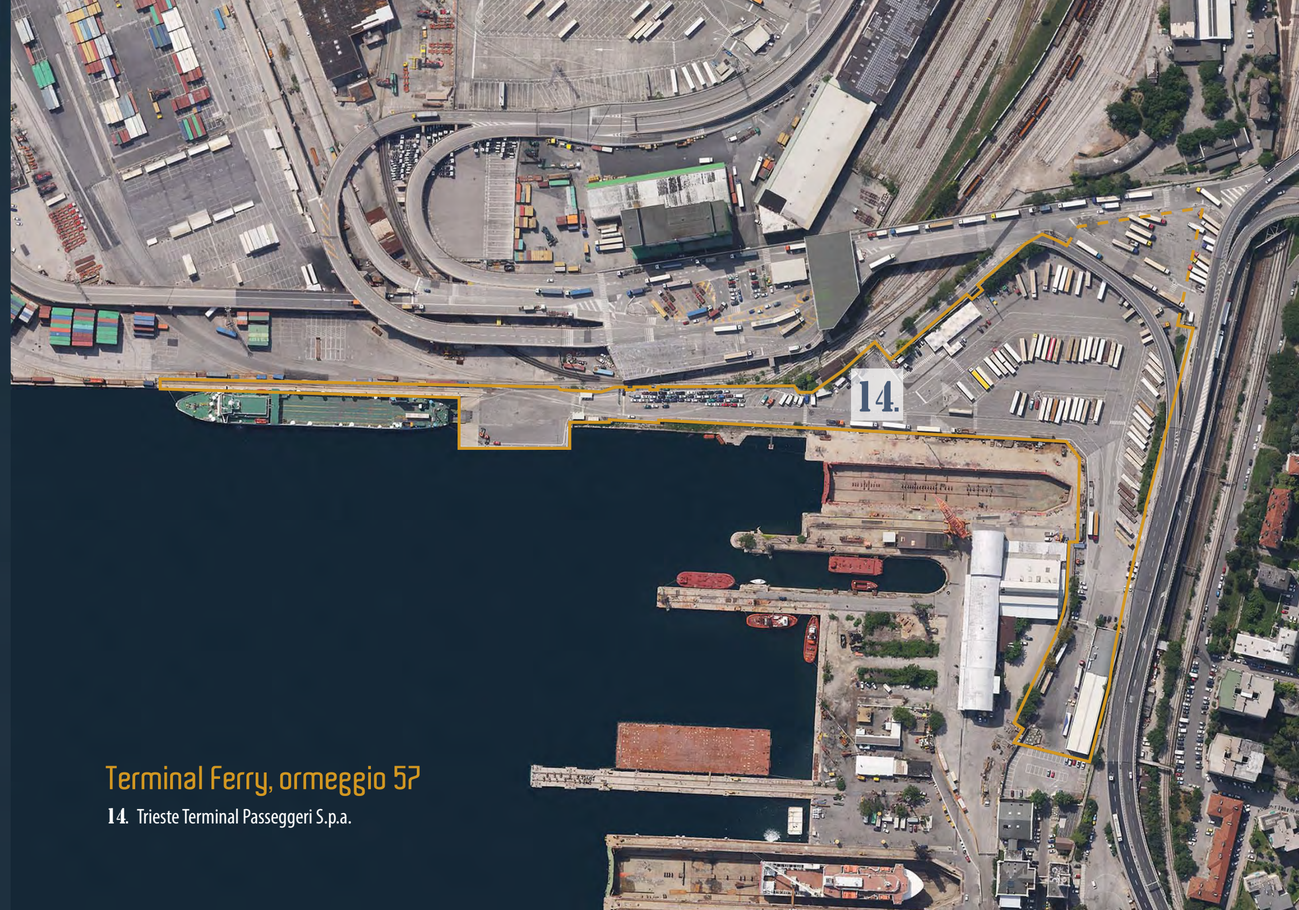
Terminal Ro-Ro, ormeggio 47-48

12. Trieste Intermodal Maritime Terminal (T.I.M.T.) S.r.l.



Terminal Contenitori, Molo VII

13. Trieste Marine Terminal (T.M.T.) S.p.a.



Terminal Ferry, ormeggio 57

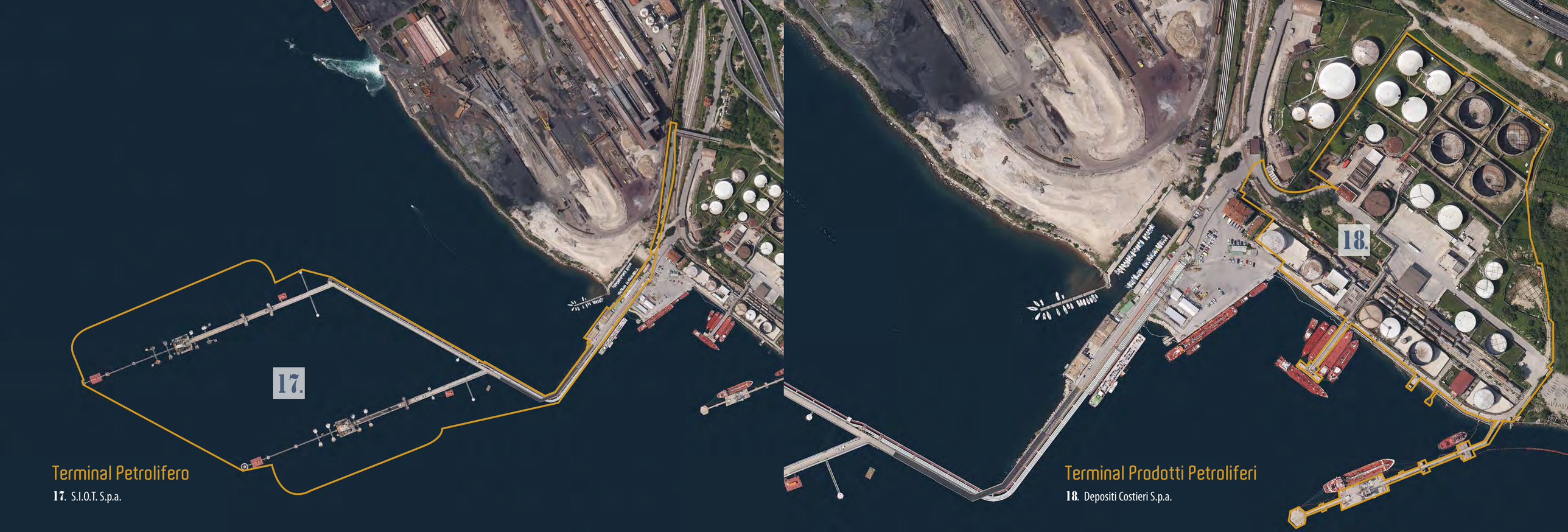
14. Trieste Terminal Passeggeri S.p.a.

Terminal Multipurpose, Scalo Legnami

15. General Cargo Terminal S.p.a.

Terminal Siderurgico, Ferriera

16. Servola S.p.a.



Terminal Petrolifero

17. S.I.O.T. S.p.a.

Terminal Prodotti Petroliferi

18. Depositi Costieri S.p.a.

Terminal Canale Navigabile

(cementi, prodotti industriali, chimici, congelati)

19. Italcementi S.p.a.
20. Ortolan Mare S.r.l.
21. Alder S.p.a.
22. Cimsa Adriatico S.r.l.
23. Frigomar S.r.l.

Terminal Prodotti Petroliferi, Aquilinia

24. Shell Italia S.p.a.

Cantieri e nautica

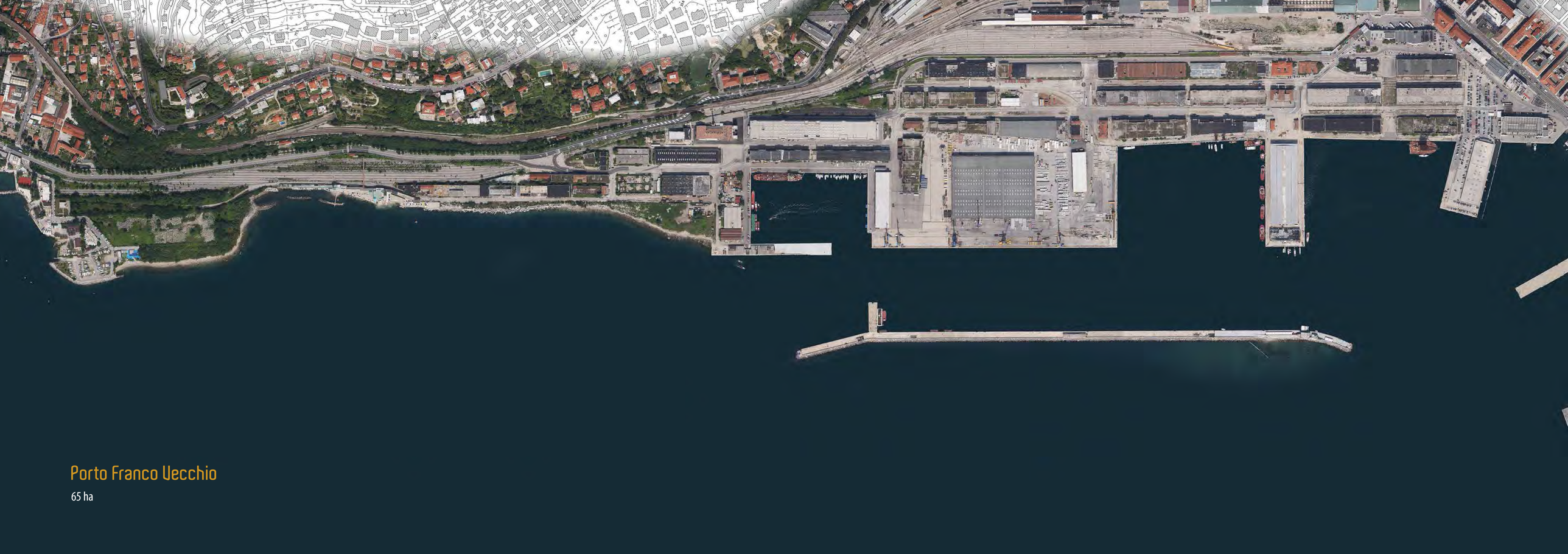
La storia della cantieristica triestina si identifica con quella dell'Arsenale San Marco – sorto nel 1853 – e si sviluppa con continuità dall'epoca del Lloyd Austriaco fino a tempi recenti. Dopo una fase di transizione, oggi l'attività è nuovamente in pieno sviluppo nei settori della riparazione e manutenzione di navi. Accanto a strutture cantieristiche minori, che servono in particolare la nautica da diporto, esistono nel Porto di Trieste quattro grandi bacini di carenaggio di cui due di proprietà della Ocean S.r.l. e due in concessione alla Fincantieri S.p.a., che ha a Trieste anche il Centro direzionale dove vengono progettate le navi da crociera costruite nei cantieri di Monfalcone.

La riuitalizzazione del Punto Franco Uecchio e delle Riue

Trieste, per la sua storia, è una città dalla chiara vocazione cosmopolita, che si pone come luogo d'incontro privilegiato tra Oriente e Occidente non solo sul piano dei commerci, ma anche per la politica, la cultura e la scienza.
La città, già sede di prestigiosi istituti di livello internazionale, mira a potenziare le sue funzioni terziarie, direzionali e finanziarie, nonché le attività di ricerca e sviluppo di tecnologie innovative e aspira a una crescita turistica, particolarmente nei segmenti più legati al mare. Porto e turismo rappresentano a Trieste un binomio inscindibile: da un lato la nautica da diporto, che vanta una lunga tradizione con la classica regata della Barcolana e l'ampia dotazione di strutture (più di 3.000 posti barca), dall'altro il settore crocieristico, che sta conoscendo una fase decisiva di sviluppo. In questo contesto si inserisce il piano di sviluppo del più antico dei punti franchi, il Punto Franco Vecchio, che ha ottenuto l'iscrizione nella lista UNESCO del Patrimonio dell'Umanità in quanto esempio unico di archeologia industriale. Si estende su una superficie di oltre 65 ettari sulla quale coesistono un moderno terminal per merci varie (Adria Terminal), due bacini da sviluppare per la nautica da diporto, una centrale idrodinamica che per cento anni ha azionato gru e montacarichi del Porto Vecchio, nonché numerosi magazzini storici a vocazione direzionale, museale, turistico-ricreativa e ricettiva.

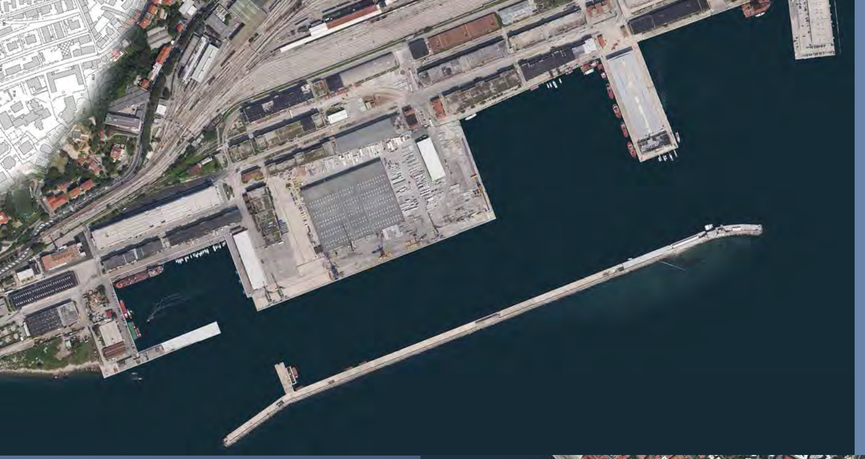
Il Magazzino 26

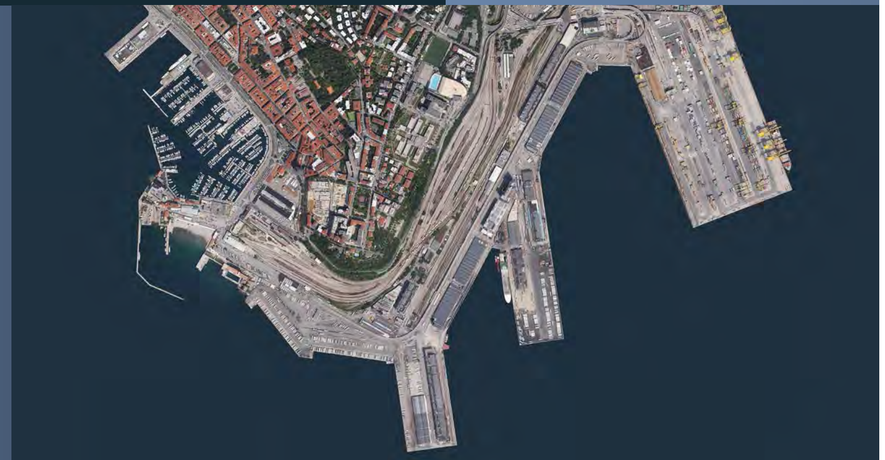
Con 30.000 metri quadrati di superficie ed una lunghezza di 244 metri, il Magazzino 26 è il più grande di tutti gli edifici del Porto Vecchio. Ha uno straordinario valore storico e architettonico, testimonianza sia della Trieste asburgica sia della Trieste culturalmente ed architettonicamente proiettata verso il futuro.
In occasione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia, il Magazzino 26 ha ospitato il Padiglione Friuli Venezia Giulia della 54.a Esposizione Internazionale d'Arte della Biennale di Venezia.
L'edificio è diviso in dodici settori principali e si articola su cinque livelli: un piano sotterraneo ad uso cantina, un pianterreno e tre piani superiori. La pianta è rettangolare ed è composta da autonomi corpi di fabbrica intercalati da balconate coperte (gallerie).



Porto Franco Vecchio

65 ha





03 Porto Franco

Il Porto Franco di Trieste rappresenta un *unicum* nell'ordinamento giuridico italiano e comunitario, soprattutto in considerazione delle vicende storico-politiche che ne segnarono l'istituzione e, più in generale, che interessarono il territorio di Trieste. Storicamente, prima sotto l'Impero Austro Ungarico sino al 1918, e poi sotto il Regno d'Italia, il Porto di Trieste ha sempre goduto di prerogative particolari dal punto di vista giuridico ed organizzativo, che ne hanno valorizzato la natura di luogo deputato all'attuazione del commercio internazionale in una zona geografica strategica.

Dopo la seconda Guerra mondiale, il Porto Franco di Trieste è stato "internazionalizzato" dal Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze alleate ed associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947 e, in particolare, dagli artt. 1-20 dell'Allegato VIII "Strumento relativo al Porto Franco di Trieste" e dagli artt. 34 e 35 dell'Allegato VI "Statuto Permanente del Territorio Libero di Trieste".

Premesso che il referente normativo primario del regime giuridico del Porto Franco di Trieste è l'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947, va preliminarmente osservato che le sue norme, laddove fanno riferimento alla figura del Territorio Libero e dei suoi organi legislativi e di governo, vanno interpretate alla luce dei mutamenti storico-politici intervenuti dopo la stipula del Trattato del 1947, segnatamente la rinuncia alla costituzione dell'ordinamento del Territorio Libero e la conseguente assunzione di responsabilità internazionale dell'Italia per la città ed il Porto di Trieste ai sensi del Memorandum di Londra del 1954. Del resto, proprio in virtù delle mutate circostanze, lo stesso Memorandum ha sancito il mantenimento del Porto Franco di Trieste "*in general accordance*" con le norme di cui agli artt. 1-20 dell'Allegato VIII, riconoscendo così caducate, per sopravvenuta impossibilità di attuazione, le norme degli artt. 21-26 dell'Allegato medesimo, cioè quelle norme intese a costituire organi internazionali di consultazione, controllo e arbitrato per la garanzia dell'attuazione del regime giuridico del Porto Franco. Negli artt. 1-20 sono contenuti i principi fondamentali della disciplina del Porto Franco, i parametri generali di riferimento per lo Stato italiano, competente a darvi attuazione con propri atti. I decreti commissariali n. 29/1955 e n. 53/1959 contengono elementi significativi a tal fine, intervenendo appunto come disciplina speciale in rapporto all'obbligo internazionale.

In generale, i principi dell'Allegato VIII possono trovare concreta attuazione in accordi internazionali (ad esempio quelli con l'Austria nel 1955 e nel 1985, e con l'Ungheria nel 1988 per l'utilizzo del Porto Franco di Trieste), in atti normativi ed altresì a mezzo di fonti inferiori o atti amministrativi concernenti le modalità di funzionamento e le procedure amministrative di applicazione della disciplina del Porto Franco che, anzi, devono essere riviste e migliorate nel tempo in relazione all'evoluzione dei traffici e delle esigenze del commercio. Parimenti, anche la perimetrazione dei Punti Franchi deve poter essere modificata in ragione dell'evoluzione dei traffici, mediante ridefinizione delle aree soggette al regime di Porto Franco, ferma la funzionalità complessiva dell'istituto. L'attività di attuazione incontra l'unico limite della presunzione di corrispondenza al sostrato del regime internazionalmente garantito; in altre parole la portata derogatoria del regime del Porto Franco di Trieste, soprattutto per essere opponibile a livello comunitario, è intimamente collegata all'ottemperanza dell'obbligo internazionale.

La funzione internazionale del Porto Franco di Trieste che, attualmente, comprende cinque distinti Punti Franchi, di cui tre destinati alle attività commerciali (il Punto Franco Vecchio, il Punto Franco Nuovo, lo Scalo Legnami) e due destinati ad attività di tipo industriale (Punto Franco Olii Minerali, Punto Franco del Canale di Zaule) è quella di "assicurare che il Porto ed i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo" (art. 1, All. VIII).

Il Porto Franco di Trieste è territorio politico dello Stato italiano. Le norme statuali o comunitarie non possono, tuttavia, restringere le libertà doganali ed operative garantite dal Trattato di pace e dai suoi provvedimenti di attuazione. Sotto il profilo dei contenuti, la situazione giuridica del Porto Franco di Trieste si sostanzia essenzialmente in due regimi: la *massima libertà di accesso e transito* e l'*extradoganalità* (o "*extraterritorialità doganale*").

LE ZONE FRANCHE NEL MONDO

Free Zones, Free Trade Zones, Foreign Trade Zone, Free Ports, Industrial Free Zones, Export Processing Zones, Export Free Zones, Special Economic Zones, Duty Free Zones, Enterprise Zones, Maquiladoras, Science Parks & Technological Free Zones: sono numerose le terminolgie utilizzate nei vari paesi del mondo per indicare un istituto, risalente addirittura ai tempi dei Fenici, dei Caldei, dei Cartaginesi, delle città della Lega anseatica, che ha avuto negli ultimi 60 anni un incredibile sviluppo. Da una manciata di zone franche del secondo Dopoguerra a 300 negli anni '80, 600 negli anni '90 fino ad arrivare alle migliaia dei giorni nostri, dislocate in tutti i continenti, nei paesi in via di sviluppo e non. Secondo una stima dell'Organizzazione Mondiale del Lavoro, esistono oggi oltre 3.500 zone franche in 130 paesi che generano 66 milioni di posti di lavoro.

Ad eccezione delle zone franche comunitarie, il cui regime legale uniforme è posto dal Codice Doganale Comunitario, la disciplina giuridica delle zone franche nel mondo è caratterizzata dalla mancanza di uniformità a livello internazionale, la quale si riscontra non solo nella terminologia ma anche nella disciplina normativa. Mancano convenzioni e trattati internazionali – salvo proprio l'Allegato VIII al Trattato di Pace di Parigi del 1947 sul Porto Franco di Trieste – e meccanismi globali di approvazione delle zone franche, che non godono parimenti di rappresentanza in seno alle organizzazioni internazionali che tuttavia le supervisionano (es. Organizzazione Mondiale del Lavoro, Organizzazione mondiale del commercio, ecc.).

Tra gli incentivi più frequenti offerti dalle zone franche vanno annoverati, accanto a quelli tipicamente "doganali" (esenzione da formalità e controlli doganali, da dazi doganali anche sulle materie prime utilizzate nella produzione industriale, ecc.), anche quelli fiscali (esenzione da tasse e imposte o riduzione sostanziale delle aliquote), quelli attinenti alla regolamentazione del lavoro (es. flessibilità delle regole in tema di reclutamento del personale e concessione di permessi temporanei di lavoro e di residenza per gli stranieri impiegati nella zona franca), allo snellimento delle procedure amministrative (es. concessioni e licenze), ai servizi, anche offshore, ecc.

Molti degli incentivi sopra citati non sono presenti nelle zone franche dell'Unione Europea in quanto in contrasto con la normativa comunitaria sugli aiuti di stato che limita fortemente la creazione di zone economiche speciali in grado di contrastare la concorrenza di zone franche vicine, per es. del Nord Africa.

In virtù della cosiddetta clausola di salvaguardia di cui all'art. 307, Trattato UE, il Porto Franco di Trieste, inteso come sommatoria dei suoi "Punti Franchi", è l'unica zona franca situata nella UE ma che gode di un regime speciale, più favorevole rispetto a quello più restrittivo posto dal Codice Doganale Comunitario per le zone e depositi franchi.

Per quanto riguarda la massima libertà di accesso al Porto, l'Allegato VIII configura un regime di libera circolazione di merci e servizi, nonché di libertà di accesso e di transito a condizioni non discriminatorie e senza oneri se non a fronte di servizi effettivamente prestati (si vedano gli artt. 1, 5, 10, 16 dell'All. VIII; artt. 2, 3, 6, 7 del Decreto Commissariale 29/1955; artt. 6 e 7 del Decreto Commissariale n. 53/1959). Le norme dirette alla promozione del commercio internazionale attraverso la rimozione di ogni barriera od ostacolo alla libera prestazione di servizi ed alla circolazione delle merci e dei mezzi di transito costituiscono un elemento di assoluta rilevanza dal momento che il regime internazionale anticipa quello di liberalizzazione comunitaria.

Per quanto concerne, invece, il regime strettamente doganale, i Punti Franchi dello scalo giuliano godono dello *status* giuridico dell'extradoganalità, che comporta tutta una serie di condizioni di operatività di maggior favore nel Porto Franco di Trieste. È senz'altro questo l'elemento di maggiore difformità della disciplina del Porto Franco di Trieste da quella nazionale e comunitaria.

La black box

È un sistema informatico utilizzabile via WEB realizzato dall'Autorità Portuale nel 2009 – ed in seguito arricchito di nuove funzionalità – per consentire la tracciabilità delle merci introdotte, via mare e via terra, nei Punti Franchi del Porto di Trieste in ossequio alle sopravvenute normative comunitarie sulla sicurezza ma nel rispetto della disciplina speciale dei Punti Franchi triestini e, pertanto, garantendo il mantenimento delle prerogative relative al regime di extradoganalità.

L'applicazione *sic et simpliciter* al Porto di Trieste delle procedure previste dalle norme di sicurezza previste dai Regolamenti (CE) n. 648/2005 e n. 1875/2006 avrebbe infatti comportato un appesantimento degli adempimenti doganali e dei controlli, penalizzando il Porto di Trieste.

La Black Box acquisisce le informazioni relative all'introduzione delle merci nei Punti Franchi e ne segue i passaggi tra i vari operatori, concessionari e non, fino alla loro uscita per via mare o per via terra. Consente pertanto, in qualsiasi momento, l'identificazione del soggetto che detiene le merci e che, pertanto, ne è il responsabile a tutti gli effetti.

Le linee guida dell'iniziativa sono state condivise dall'Amministrazione doganale e dalle Associazioni di categoria del Porto di Trieste, con le quali sono costantemente attivi tavoli tecnici di lavoro.

I vantaggi del Porto Franco di Trieste

- diritto d'ingresso senza discriminazioni di naui e merci, qualunque sia la loro destinazione, provenienza e natura, con la possibilità di sostarvi per un tempo indeterminato, in esenzione da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo di servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito e senza l'obbligo alcuno di dare una destinazione doganale alle merci medesime, potendo questa essere scelta dall'operatore in un secondo momento
- diuieto di ingerenza doganale (e quindi di controllo doganale sulle merci in entrata ed in uscita dai Punti Franchi, che si svolge solo ai varchi) nelle operazioni di sbarco ed imbarco delle merci, salvo specifiche eccezioni previste da norme di carattere economico, sanitario e di pubblica sicurezza (alcune merci quali generi di monopolio, armi, stupefacenti, articoli tascabili, devono essere immesse in appositi magazzini vigilati dalla Dogana). L'uscita delle merci comunitarie dal territorio doganale si deve considerare avvenuta al momento del passaggio dei varchi doganali e l'introduzione di merci comunitarie nei Punti Franchi di Trieste costituisce operazione di esportazione non imponibile IVA
- nessun limite di tempo allo stoccaggio delle merci
- nessuna formalità doganale da espletare fino a che le merci restano nei Punti Franchi
- nessun diritto doganale da pagare o garantire fino a che le merci sono nei Punti Franchi
- tasse portuali ridotte rispetto agli altri porti nazionali
- transito semplificato per i mezzi commerciali in transito da/per il Porto di Trieste e destinati all'estero
- sistema doganale semplificato (RDF) per il transito di merci su ferrovia
- possibilità di manipolazione (es. imballaggi, reimballaggi, etichettature, campionature, eliminazione marche, ecc.) e trasformazione anche di carattere industriale delle merci in completa libertà da ogni vincolo doganale
- applicazione dell'istituto del cosiddetto "credito doganale", che comporta il diritto, per le merci importate nel mercato comunitario attraverso i Punti Franchi, di pagamento dei relativi dazi e imposte doganali con dilazione fino a 6 mesi dopo la data dello sdoganamento ad un tasso di interesse annuo particolarmente ridotto (50% dell'EURIBOR a 6 mesi)
- possibilità di effettuare miscelazioni di ogni genere allo stato estero per i prodotti soggetti ad accise
- possibilità di modificare lo status doganale della merce (stato estero, libera pratica UE senza pagamento IVA, importata, esportata, in transito), senza la necessità di spostamento fisico della merce
- possibilità dell'operatore di usufruire, alternatiuamente, degli istituti preuisti dalla legislazione comunitaria e/o nazionale (es. depositi fiscali, depositi IVA), se più favorevoli, con il conseguente rispetto delle condizioni previste per tali istituti
- possibilità di estensione dei Punti Franchi
- applicazione delle consuetudini uigenti negli altri porti franchi del mondo

Collegamenti marittimi

Linee marittime regolari 2013

NOME DEL SERVIZIO	ITINERARIO	TIPO DI NAVE	LINEE DI NAVIGAZIONE	AGENZIE MARITTIME	FREQUENZA
Trieste - Pendik	Trieste > Pendik (Istanbul - Asian side)	Ro/Ro	U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.	Samer & Co. Shipping	Giornaliero
Trieste - Cesme	Trieste > Cesme		Ulusoy Denizyollari Isletmeciligi Istanbul A.s.		Tre volte a settimana
Trieste - Mersin	Trieste > Mersin		U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.		Due volte a settimana
Trieste - Tekirdag	Trieste > Tekirdag		U.N. Ro/Ro Isletmeleri Istanbul A.s.		Due volte a settimana
Trieste - Hydarpasa	Trieste > Hydarpasa	Ro/Ro	Alternative Tasimacilik A.s.	F.lli Cosulich	Tre volte a settimana
Minoan	Trieste > Ancona > Igoumenitsa > Patrasso > Igoumenitsa > Ancona > Trieste	Ro/Pax	Grimaldi Napoli / Minoan Lines	Agemar	Tre volte a settimana
Trieste - Durres	Trieste > Durres > Trieste	Ro/Pax	Adria Ferris / Ancona	Agemar	Due volte a settimana
New Phoex	Trieste > Koper > Rijeka > Trieste > Port Said > Jeddah > Port Kelang > Singapore > Shanghai > Pusan > Chiwan > Hong Kong > Tanjung Pelepas > Port Said > Beirut > Trieste	Containers	CMA Cgm	Scamar	Settimanale
Ae 12	Trieste > Koper > Rijeka > Trieste > Port Said > Jeddah > Port Kelang > Singapore > Shanghai > Pusan > Chiwan > Hong Kong > Tanjung Pelepas > Port Said > Beirut > Trieste	Containers	Maersk Line	A.M.A.A.	Settimanale
Adn	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Hanjing Shipping	Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	Settimanale
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Evergreen - Italia Marittima	Evergreen - Italia Marittima	Settimanale

NOME DEL SERVIZIO	ITINERARIO	TIPO DI NAVE	LINEE DI NAVIGAZIONE	AGENZIE MARITTIME	FREQUENZA
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Yang Ming Line	Yang Ming Line c/o Tarabochia	Settimanale
Uam	Trieste > Taranto > Colombo > Tanjung Pelepas > Kaohsiung > Hong Kong > Yantian > Shanghai > Ningbo > (USA WC) > Tokio > Osaka > Pusan > Qingdao > Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Sheku > Yantian > Tanjung Pelepas > Colombo > Ashdod > Alexandria > Taranto > Koper > Rijeka > Trieste	Containers	Mitsui O.S.K. Lines	MOL (Europe) B.v.	Settimanale
Adriatic - Israel	Trieste > Venice > Ravenna > Haifa > Ashdod > Koper > Trieste	Containers	MSC	MSC le Navi Trieste	Settimanale
				Zim Line c/o Martinoli Trieste	
				Seago Line	
Adriatic - Turkey	Trieste > Koper > Ravenna > Venice > Piraeus > Izmir > Gemlik > Gebze > Istanbul > Gioia Tauro > Trieste	Containers	MSC	MSC le Navi Trieste	Settimanale
				Seago Line	
Gioia Tauro - Adriatic - Mersin Line	Trieste > Venice > Koper > Gioia Tauro > Mersin > Iskenderum > Alexandria > Ravenna > Trieste	Containers	MSC	MSC le Navi Trieste	Settimanale
				Seago Line	
Adl	Trieste > Koper > Ravenna > Ancona > Piraeus > Alexandria > Beirut > Piraeus > Taranto > Venice > Trieste	Containers	Evergreen - Italia Marittima	Evergreen - Italia Marittima	Settimanale
				Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	
				Nyk Line (Italy)	
Adx	Trieste > Venice > Ravenna > Alexandria > Haifa > Ashdod > Koper > Durres > Trieste	Containers	Zim	Zim Line c/o Martinoli Trieste	Settimanale
				MSC le Navi Trieste	
Jax / Fas	Trieste > Koper > Rijeka > Malta > Ploce > Split > Ancona > Ravenna > Venice > Trieste	Containers	X-Press Container Line	X-Press Container Line	Settimanale
				China Shipping (Italy)	
				Cma Cgm (Italy)	
				K Line c/o Martinoli	
				Hapag Lloyd	
				Csav - Norasia - Libra	
Tmt Shuttle	Trieste > Ancona > Venice > Trieste (adjustable in case of need and other possible calls on demand)	Containers	Adria Maritime	Adria Maritime - Trieste	Due volte a settimana
				CMA Cgm (Italy)	
				A.M.A.A.	
				Hanjing Shipping c/o Gastaldi Adriatica	
				Yang Ming Line c/o Tarabochia	
				MOL (Europe) B.v.	
				Hapag Lloyd	

Autostrade del mare

Le Autostrade del mare rappresentano una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale delle merci e sono finalizzate a far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi, valorizzando il trasporto marittimo.
Questa tipologia di trasporto, oltre a ridurre il traffico su strade e autostrade, permette anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico, di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci e, in molti casi, anche un risparmio in termini di tempi di viaggio, grazie alle sempre più moderne flotte e veloci navi Ro-Ro.
L'Autostrada del mare si basa, inoltre, su un concetto di intermodalità, dove le merci vengono velocemente scaricate e trasbordate tra vari mezzi di trasporto.
Come descritto dalla decisione 884/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 *"la rete transeuropea delle Autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le Autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti".*

Obiettivi delle Autostrade del mare

Gli obiettivi delle Autostrade del mare sono:

- migliorare i collegamenti marittimi esistenti tra gli Stati;
- istituire nuovi, comodi, regolari e frequenti collegamenti;
- ridurre la congestione stradale;
- migliorare l'accessibilità di isole, regioni e Stati periferici;
- ridurre l'inquinamento ambientale.

Europa del Sud-Ouest
Europa del Sud-Est
Europa dell'Ouest
Europa del Mar Baltico

Green corridor

Il Corridoio Verde è un'iniziativa volta a rafforzare e razionalizzare la collaborazione tra Italia ed Egitto nel settore agro-alimentare. L'obiettivo è di aumentare le esportazioni di prodotti ortofrutticoli egiziani verso l'Italia e, attraverso quest'ultima, verso l'Europa, nonché di aprire i mercati egiziani ad alcuni prodotti ortofrutticoli italiani. L'idea di creare un "Corridoio" tra l'Egitto e l'Europa attraverso l'Italia nasce dall'esigenza di soddisfare la crescente domanda europea di prodotti ortofrutticoli freschi nel periodo in cui il mercato ortofrutticolo europeo non dispone di una propria produzione a causa delle diverse stagioni.
Le patate e le cipolle sono i principali prodotti che giungono a Trieste dopo aver attraversato il Corridoio Verde (Alexandria-Trieste), nonché prodotti più deperibili quali melograni e peperoni per poi essere distribuiti in Italia e nel resto d'Europa.

Autostrada dell'informazione

Per quanto attiene alle infrastrutture informatiche, il Porto di Trieste si sta rendendo competitivo in un'epoca in cui quasi tutti i documenti di carico viaggiano anticipatamente sulla rete. Infatti per permettere agli impianti portuali di ricevere le moderne tipologie di traffico si ricorre a una più spinta automazione e meccanizzazione del lavoro sulle banchine, si ricerca una sincronia crescente delle attività marittimo-portuali con il trasporto stradale e quello ferroviario, grazie all'introduzione di moderne innovazioni tecnologiche applicate alla gestione ed al coordinamento dei prodotti di trasporto (*tracking & tracing*), mediante strumenti telematici di facile accesso ed uso. Lo scalo è stato quindi dotato di un'infrastruttura di connettività in banda larga (fibra ottica) che è stata recentemente integrata con una rete di connessione WI-FI ad alta velocità.

I partner consolidati

L'Austria, la Germania e la Turchia sono paesi estremamente importanti per l'economia portuale della città giuliana. Studi condotti dall'Università di Trieste hanno dimostrato che circa il 60% dei carichi commerciali trattati dal Porto ha origine o destinazione in Austria. Un'altra ricerca ha stimato in 3.500 TEU a settimana il potenziale traffico aggiuntivo di matrice austriaca che potrebbe essere deviato dagli scali del Nord Europa e indirizzato sul Porto di Trieste.
Per quanto riguarda la Turchia, nell'ultimo decennio si è stabilito con il Porto di Trieste un legame strategico, grazie al quale è nata e si è consolidata la più affollata "Autostrada del mare" oggi esistente nell'ambito del Mediterraneo.
Diverse società di navigazione turche hanno avviato servizi di traghetti Ro-Ro che collegano Trieste a porti quali Istanbul, Mersin, Cesme e Ambarli, producendo un volume di traffico che, con i suoi 5,5 milioni di tonnellate annue, costituisce una fonte di reddito preziosa per il Porto in termini di movimentazione commerciale.
Attraverso il Porto di Trieste passa, così, circa un terzo dell'interscambio commerciale complessivo tra Europa e Turchia, inclusi i flussi regolari di trasporto dei componenti dell'industria automobilistica che da Germania, Francia e Gran Bretagna sono spediti verso gli stabilimenti di assemblaggio situati in Turchia.

Collegamenti ferroviari e seruizi intermodali

05

Un ruolo vitale nella catena logistica incentrata sul Porto hanno i collegamenti e i servizi ferroviari. Trieste infatti è il più importante Porto ferroviario del Sud Europa, dotato di **70** km di binari che servono tutte le banchine e rendono possibile la composizione dei treni direttamente nei terminali.

Oltre al trasporto contenitori via treno, un'importante fonte di servizi intermodali nel Porto è oggi rappresentata dallo sviluppo del trasporto combinato non accompagnato, che permette di caricare sul treno solo il semirimorchio.

I **seruizi ferrouiari** disponibili raggiungono con frequenze diverse Austria, Germania, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Svizzera; per quanto riguarda i collegamenti nazionali le destinazioni sono Milano Certosa e Padova/Bologna.

La gestione dei **seruizi intermodali** è curata dalla società Adriafer S.r.l., che organizza il trasporto intermodale, combinato e delle merci varie nel cosiddetto ultimo miglio in ambito portuale, nonchè dalla società Alpe Adria S.p.a., che cura l'integrazione di diversi segmenti tradizionali in un ciclo logistico unitario.

Una prospettiva di estremo interesse per Trieste è quella legata all'incontro degli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e quello Mediterraneo.

I terminali trasportistici esistenti nel Friuli-Venezia Giulia (porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, autoporti di Gorizia e Fernetti e interporto di Cervignano) o in programma (piattaforma logistica di Trieste) si troveranno perfettamente inquadrati in questo asse strategico dello sviluppo europeo. In più Trieste è destinata a diventare il punto di snodo del corridoio Mediterraneo ed Adriatico-Baltico, che raggiungerà il Porto polacco di Danzica attraverso l'Austria e la Repubblica Ceca. A questi assi intermodali terrestri si aggiunge, sul fronte mare, l'integrazione con il Progetto n. 21 "Autostrada del mare dell'Europa Sud Orientale" che prevede lo sviluppo dei collegamenti Ro-Ro e Ferry con Albania, Grecia, Turchia ed altri paesi rivieraschi del Mediterraneo, collegando il Mare Adriatico al Mar Ionio ed al Mediterraneo Orientale.

Coppie di treni mensili per area geografica

Area geografica di destinazione	Coppie di treni al mese
Germania	94
Italia	24
Austria	16
Lussemburgo	14
Repubblica ceca	8

Treni in arriuo e partenza

Tipologia	Destinazione	Nazione	Treni al mese	
Containers	Padova	I	40	20 arrivi 20 partenze
Containers	Milano	I	8	4 arrivi 4 partenze
Containers	Villach	A	32	16 arrivi 16 partenze
Containers	Regesbourg	D	20	10 arrivi 10 partenze
Containers	Monaco	D	40	20 arrivi 20 partenze
Containers	Gingen	D	8	4 arrivi 4 partenze
Trailers o containers	Bettembourg	L	28	14 arrivi 14 partenze
Trailers o containers	Ludwigshafen	D	56	28 arrivi 28 partenze
Trailers o containers	Colonia	D	64	32 arrivi 32 partenze
Trailers o containers	Ostrawa	CZ	16	8 arrivi 8 partenze
Totale			164	

06 Dati statistici

I traffici

TIPOLOGIA TRAFFICO	2008	2009	2010	2011	2012
Container [t]	3.119.293	2.865.660	3.093.692	4.644.396	**5.374.226**
Rinfuse solide [t]	1.805.533	1.541.324	1.634.998	1.720.095	**1.778.471**
Rinfuse liquide [t]	37.268.454	35.025.452	36.208.303	35.229.638	**35.967.976**
Traffico Ro-Ro [t]	5.487.951	4.783.957	5.648.502	5.817.998	**5.362.349**
Altro (t)	597.876	176.929	1.048.693	825.850	**723.848**
TOTALI	**48.279.107**	**44.393.322**	**47.634.188**	**48.237.977**	**49.206.870**
container (TEU)	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023
passeggeri	153.212	71.964	67.035	56.973	98.647
passeggeri crociere	87.740	6.433	15.332	28.183	69.652

ARRIVO/PARTENZA	2008	2009	2010	2011	2012
Merci in arrivo via mare (t)	43.376.533	39.977.196	42.287.676	42.071.737	**42.726.965**
Merci in partenza via mare	4.902.574	4.416.126	5.346.512	6.166.240	**6.479.905**
TOTALE	**48.279.107**	**44.393.322**	**47.634.188**	**48.237.977**	**49.206.870**

Associazione dei Porti del Nord-Adriatico (NAPA)

Il 1° marzo 2010, i Presidenti dei Porti di Trieste, Venezia, Ravenna, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia) hanno sottoscritto l'atto costitutivo del NAPA (North Adriatic Ports Association). Con quella firma gli scali dell'Alto Adriatico si sono impegnati formalmente a cooperare per la creazione di opportune sinergie nello svolgimento di azioni promozionali ai più diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario, internazionale) al fine di:

a) far assumere ai porti del Nord Adriatico il ruolo di piattaforma logistica europea per i traffici, in particolare dell'Estremo Oriente verso l'Europa e da e per l'Europa Centro Orientale;
b) promuovere una pianificazione coordinata dello sviluppo delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime informatiche e di telecomunicazione a servizio del Nord Adriatico;
c) ottenere la rimozione dei vincoli e delle criticità infrastrutturali che rallentano lo sviluppo della portualità nord-adriatica;
d) sviluppare iniziative comuni indirizzate ai governi nazionali e ad altri enti pubblici per semplificare e armonizzare regolamenti, tempi e procedure che regolano le operazioni nei porti incluse le procedure doganali, sanitarie, nonché tutte le altre procedure relative alle navi e alle merci coinvolte nel trasporto attraverso i porti, tenendo conto della specifica legislazione internazionale e nazionale relativa ai porti franchi ed alle zone franche.

In particolare l'Associazione promuove iniziative ed azioni atte a sviluppare i seguenti settori:
a) collegamenti materiali ed immateriali, marittimi e terrestri, rispettivamente con il foreland e l'hinterland dei porti, allo scopo di ampliare i rispettivi bacini di riferimento; specifica attenzione viene posta al settore ferroviario individuato come strumento indispensabile per il miglioramento della competitività tra i cluster portuali nonché come elemento chiave per lo sviluppo sostenibile del trasporto terrestre a scala nazionale ed europea;
b) servizi crocieristici e passeggeri;
c) protezione dell'ambiente e qualità;
d) sicurezza (safety e security);
e) formazione;
f) servizi di ITC (Tecnologie della comunicazione e dell'informazione applicate al settore dei Porti).

L'Associazione promuove inoltre la cooperazione con i centri logistici del proprio retroterra.
Fin dall'inizio dell'attività l'Associazione NAPA ha dimostrato la bontà delle scelte strategiche effettuate, basate principalmente sulla competizione dei porti, ma anche su uno spirito di cooperazione sviluppato a livello nazionale, europeo ed internazionale. Tra i vari successi si segnalano le linee di servizio container che collegano i porti NAPA con il Far East, il riconoscimento a livello europeo del Corridoio Adriatico-Baltico e l'accreditamento dell'Associazione a livello europeo.
I porti dell'Associazione si presentano insieme sul mercato internazionale come un unico grande scalo organizzando, gestendo e partecipando ad eventi fieristici, convegni e manifestazioni dedicati ai mercati del Far East, del Mediterraneo Orientale e dell'Europa Centrale e Centro-orientale, realizzando materiale informativo e promozionale ed articoli giornalistici.
Dal gennaio 2013 l'Autorità Portuale di Ravenna non fa più parte del NAPA.

Movimento marittimo Nord Adriatico 2010-2012

Porti	TEU 2010	TEU 2012	Variazione % 2012-2010	Variazione % 2012-2011
Ravenna	183.577	207.500	+1,30%	-3,64%
Trieste	**281.643**	**408.023**	**+44,87%**	**+3,77%**
Venezia	393.913	429.893	+9,1%	-6,21%
Koper	476.731	572.263	+20,03%	-2,89%
Rijeka	137.048	178.837	+30,49%	+18,69%

Suiluppo e possibilità d'inuestimento

07

Il Piano Operatiuo Triennale (POT)

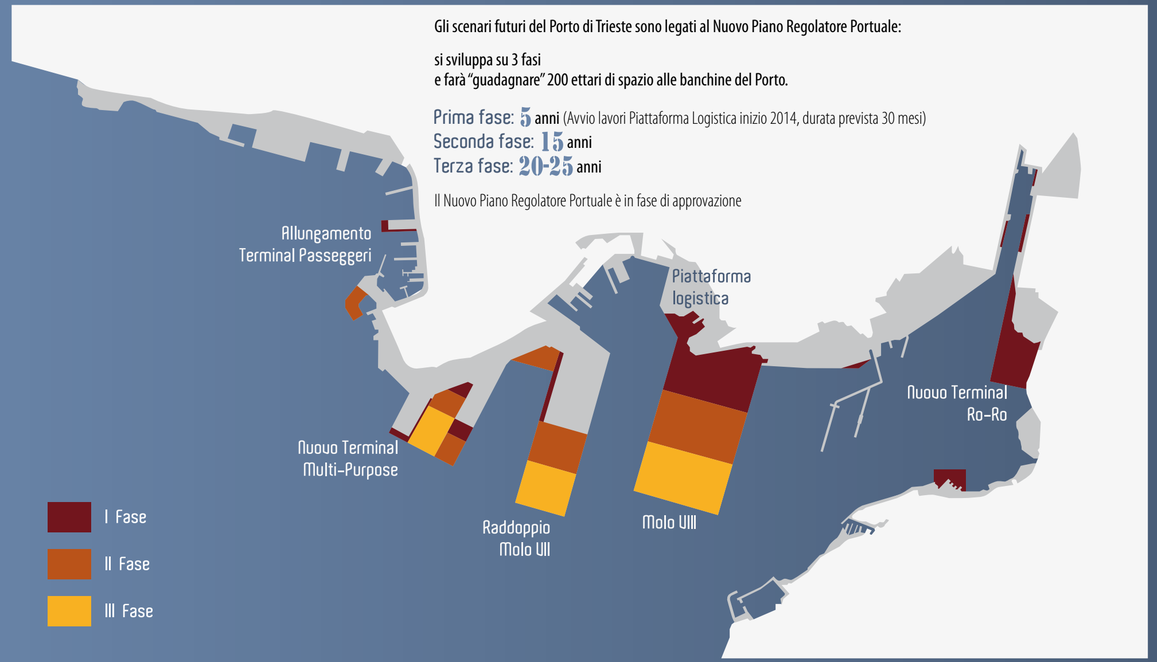
I principali interventi di infrastrutturazione contenuti nel POT sono di seguito elencati

OPERE	IMPORTO
Piattaforma Logistica – 1° lotto – realizzazione di un nuovo terminal collegato alla Grande Viabilità Triestina (GVT) e alla rete ferroviaria extra portuale, con una banchina di circa 600 m e fondali di 14 m.	132 milioni €
Piattaforma Logistica – 2° lotto prosecuzione dell'intervento precedente con creazione di piazzali attrezzati e di nuove banchine, strutture dalle quali si svilupperà il futuro Molo VIII.	184,5 milioni €
Terminal Ferroviario di Campo Marzio, un nuovo scalo a ridosso del confine demaniale, costituito da una rampa ferroviaria esterna composta da n. 4 binari serviti da gru RMGC, con razionalizzazione delle attuali esigenze del trasporto ferroviario dello scalo.	10 milioni €
Totale interventi previsti	**326,5 milioni €**

Inuestimenti

Situazione anno 2013 (al 30 giugno)	
Il Servizio programmazione ha gestito, **nel solo primo semestre del 2013**, le seguenti pratiche:	
- Affidamenti lavori pubblici:	Euro 3.734.660,34
- Servizi di ingegneria:	Euro 739.059,69
Altri servizi:	
- Progetti europei:	Euro 23.046,76
- Servizi vari:	Euro 3.041.497,14
- Interventi ambientali:	Euro 345.393,39
Totale:	**Euro 3.409.937,39**
Piattaforma logistica:	Euro 132.430.000,00
Complessiuamente:	Euro 140.283.657,42

Nuovo Piano Regolatore Portuale



Gli scenari futuri del Porto di Trieste sono legati al Nuovo Piano Regolatore Portuale:

si sviluppa su 3 fasi
e farà "guadagnare" 200 ettari di spazio alle banchine del Porto.

Prima fase: **5** anni (Avvio lavori Piattaforma Logistica inizio 2014, durata prevista 30 mesi)
Seconda fase: **15** anni
Terza fase: **20-25** anni

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale è in fase di approvazione

Il Piano Regolatore Portuale (PRP)

Il Piano Regolatore vigente del Porto di Trieste è stato approvato nel 1957; successivamente sono state redatte 24 varianti. Attualmente è in corso l'iter per l'approvazione del nuovo Piano.
La redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, in sostituzione/aggiornamento del precedente Piano, è risultata opportuna e necessaria al fine di avere un aggiornato e condiviso strumento pianificatorio dello sviluppo del Porto.
Il Piano è stato approvato dal Comitato Portuale il 19 maggio 2009 dopo aver ottenuto le necessarie intese con i Comuni interessati, ovvero il Comune di Trieste ed il Comune di Muggia.
Una volta adottato, il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per l'ottenimento del parere previsto dalla Legge 84/94 (art. 5, comma 3). Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole il 21 maggio 2010 dopo una serie di richieste di integrazioni e chiarimenti effettuate all'Autorità Portuale.
Attualmente è in corso la procedura di VIA integrata alla VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3 ter del D. Lgs. 152/2006.

In sintesi le principali opere pianificate sono le seguenti:

OPERE	FINANZIAMENTO	PREVISIONE DI REALIZZAZIONE
PROLUNGAMENTO MOLO VII	NO	2015
TERMINAL RO-RO NOGHERE	NO	2015
NUOVO MOLO VIII	NO	2020
PIATTAFORMA LOGISTICA I STRALCIO	132 M€	2016

PIATTAFORMA LOGISTICA

Il progetto prevede il **banchinamento** dello spazio incluso tra lo **Scalo Legnami** e la **Ferriera di Servola** per un'area complessiva di **247.000 m2** di cui **140.000 m2** attualmente occupati da specchi d'acqua.

L'opera è suddiuisa in due stralci.

Valore progetto del I stralcio: **132 mln di Euro**
copertura dell'intervento:
70 mln di fondi nelle disponibilità di APT;
32 mln Legge Finanziaria delibera CIPE 32/2006;
30 mln a carico del privato.

Dati tecnici del I stralcio:

Superficie complessiva	(ha) 12,27
Lunghezza banchine	(m) 480,0
Area banchina pensile	(ha) 6,52
Volumi bonifiche a terra	(m3) 24.884,0
Volumi bonifiche a mare	(m3) 10.456,0

A seguito dell'approvazione dell'opera da parte del CIPE, l'Autorità Portuale ha dato avvio alle procedure di gara per la costruzione e gestione dell'opera.
Sono pervenute 9 domande da parte dei soggetti privati interessati.

L'APT ha inoltre programmato il II stralcio funzionale dell'intervento, consistente nella realizzazione di una banchina in prosecuzione per circa 600 m verso quella attualmente utilizzata dalla Ferriera di Servola. Il valore complessivo dell'investimento ammonta a 184,5 mln di Euro, attualmente in attesa di copertura finanziaria.

SICUREZZA E AMBIENTE

- 14 maggio 2012: Protocollo d'Intesa tra la Regione, la Provincia, il Comune, l'Autorità Portuale, l'EZIT, le Rappresentanze Sindacali e le Associazioni di Categoria con la finalità di giungere ad un Programma di riconversione dell'area industriale della Ferriera di Servola.
- 25 maggio 2012: Accordo di Programma "Interventi di riqualificazione ambientale funzionali alla reindustrializzazione e infrastrutturazione delle aree comprese nel SIN di Trieste", tra MATTM, la Regione, la Provincia, i Comuni di Trieste e Muggia, l'Autorità Portuale e l'EZIT.
- Finanziamenti del programma:
  - "Programma Nazionale di Bonifica e ripristino ambientale" (D.M. 468/2001) – risorse assegnate alla Regione FVG: € 10.832.000,00
  - Risorse MATTM per APT (mare) – € 2.600.000,00
- 6 agosto 2012: approvazione in Conferenza di Servizi del nuovo Piano di Caratterizzazione ambientale dell'area marino costiera e sua esecuzione.
- 23 maggio 2013: Accordo di Partenariato con la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile per la realizzazione di un sistema avanzato e certificato di gestione ambientale delle attività portuali.
- 14 giugno 2013: finanziamento europeo per il progetto definitivo di bonifica con misure di messa in sicurezza permanente ai sensi del D.Lgs 152/06 dei terreni di parte dell'area «Ex Esso» € 2.899.236,34
- Definizione degli aspetti economici per consentire il distacco a tempo pieno dei RLSS (rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza di sito produttivo) in Porto, in attuazione del Protocollo sulla sicurezza sottoscritto nel 2008 presso l'UTG-Prefettura.
- Attuazione Piano di Security del Porto
- Progetto di controllo degli accessi Regione / Insiel (€ 1.000.000)

Tutela dell'ambiente

In materia di bonifica dei siti inquinati, l'Autorità Portuale di Trieste è stata individuata quale soggetto attuatore, nell'ambito dell'Accordo di Programma sul Sito Inquinato di Interesse Nazionale di Trieste, per la caratterizzazione della parte a mare del Sito su una superficie pari a mq. 15.000.000. A questo scopo sono state assegnate all'Autorità risorse finanziarie per € 3.200.000,00. La caratterizzazione è in corso.
Per quanto attiene ai siti inquinati a terra, l'Autorità Portuale è assegnataria di un finanziamento di € 2.900.000,00 di fondi europei per la bonifica dell'ex raffineria Esso, sulla base di un progetto definitivo già approvato dal Ministero dell'Ambiente.

Certificazione ambientale EMAS (eco-management and audit scheme)

L'Autorità Portuale ha avviato, con la collaborazione della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile presieduta da Edo Ronchi, le procedure per aderire al sistema comunitario di certificazione ambientale EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) che le consentiranno in tempi brevi di valutare e migliorare le proprie prestazioni ambientali. La realizzazione di un sistema avanzato e certificato di gestione ambientale delle proprie attività consentirà di garantire la migliore sostenibilità allo sviluppo dei traffici portuali, in linea con la propria missione istituzionale.