Le somme chieste a rimborso sono contabilizzate nel capitolo 161/9 delle entrate "Rimborso personale in distacco"

CONSUNTIVO 2001

CAPITOLI DI SPESA (in milioni)					
111		- Competenze fisse			18.361
112		- Competenze variabili			4.694
113		- Personale non dipendente			0
114		- Missioni			327
115		- Altri oneri			100
	/1	- *Mensa*	*7*		
	/2	- *Rimborsi*	*40*		
	/3	- *Contributo tempo libero*	*53*		
116		- Formazione professionale			204
146		- Spese diverse			0
161		- Interessi passivi			56
	/8	- *Interessi*	*56*		
				Totale:	**23.742**
117		- Oneri Previdenziali e Assistenziali			6.516
	/1	- *INPS/INPDAI/INPDAP*	*5091*		
	/2	- *INAIL*	*1.035*		
	/3	- *F. PREV.INT./PREVINDAI*	*390*		
				Totale:	**30.258**
241		- T.F.R.			2.640
		TOTALE SPESA :			**32.898**

CAPITOLI DI ENTRATA (in milioni)			
161	/5	- Rimborsi INAIL	183
161	/9	- Rimborso personale distaccato	10.822
		TOTALE ENTRATE :	**11.005**

IL TRAFFICO

Il 2001 si chiude con un nuovo record storico per il porto di Trieste per quanto riguarda i traffici; infatti il movimento marittimo complessivo ha raggiunto 49.138.575 tonnellate che rappresentano una quota mai raggiunta sino ad oggi.

Tale risultato è stato possibile grazie alla buona attività complessiva in quasi tutti i settori e per la caratteristica di eterogeneità che contraddistingue il porto di Trieste in termini di tipologie merceologiche e di traffico diversificate.

Gli aumenti più significativi si registrano nel traffico convenzionale nell'ordine del + 33% con 729.348 tonnellate. In buona evidenza i metalli non ferrosi, la cellulosa e la carta.

Anche il traffico specializzato Ro-Ro/Ferry, dopo gli eccellenti risultati del 2000, consolida il consuntivo del 2001 con oltre 5.300.000 tonnellate trasportate da quasi 192.000 tra autotreni e trailers. Le direttrici marittime hanno interessato il Mediterraneo Orientale (Turchia, Grecia e Albania), mentre quelle terrestri in particolare l'Europa Centrale e l'Italia.

Ottimi risultati per quanto riguarda il movimento dei passeggeri transitati in porto: 283.220 sono stati infatti i turisti che sono arrivati e partiti dal Porto di Trieste sulle linee ferry con un aumento del +38% in confronto all'anno 2000.

Il movimento marittimo dei contenitori, tra sbarchi ed imbarchi, registra un -1,95% nel numero dei *teus* che sono stati 198.389 rispetto ai 202.336 dell'anno 2000 con 3.947 *teus* movimentati in meno.

I settori geografici marittimi in lieve aumento sono stati le Americhe, l'Australia ed il Levante; in flessione il Medio Oriente, il Golfo Persico ed il Far East.

Il Porto Industriale chiude il 2001 con indici positivi pari ad un +5,4%: le importazioni di petrolio greggio hanno toccato un +3,9%, con 35.852.015 tonnellate sbarcate mentre l'industria siderurgica di Servola ha movimentato 2.007.057 tonnellate di minerali, carboni, ghisa e semilavorati di acciaio con un incremento del +53%. Anche l'attività nel canale di Zaule registra un aumento nell'ordine del +4% con quasi 800.000 tonnellate sbarcate di prodotti petroliferi raffinati.

L'analisi dell'andamento del traffico nel porto commerciale consente di evidenziarne gli aspetti esaminando le caratteristiche dei diversi comparti merceologici.

1 – Traffici convenzionali

2000:	3,420 mil/tonn
2001:	2,942 mil/tonn (- 14 %)

Nei traffici convenzionali le categorie merceologiche hanno avuto il seguente andamento:

(tonn)	2000	*2001*	
Legname	9.310	7.384	- 20,7 %
Carbone/trasb.	2.611.987	2.044.836	- 21,7 %
Cereali e s.o.	273.746	234.569	- 14,3 %
Altre merci	524.683	654.765	+ 24,8 %

2 - Traffici specializzati

Nel settore dei traffici specializzati, nel corso del 2001 si è registrato un andamento, articolato come segue:

Contenitori: TEU *2000* : 206.134
2001 : 200.623 (- 2,7%)

Merce in cont.: tonn *2000* : 1.754.899
2001 : 1.655.492 (- 5,7 %)

Navi ro-ro/ferry: camion *2000* : 189.173
2001 : 191.985 (+ 1,5 %)

Traffico ro-ro/ferry: tonn *2000* : 5.174.319
2001 : 5.302.443 (+ 2,5 %)

I gruppi merceologici che hanno registrato significativi incrementi nei traffici specializzati sono i seguenti:

(tonn)	2000	*2001*	
Cellulosa, carta, cartone	210.746	238.645	+ 13,2%
Prodotti chimici	199.782	230.813	+ 15,5%
Metalli comuni	196 437	203.491	+ 3,6%
Materie plastiche	92.665	98.217	+ 6,0%
Ortofrutticoli	68.193	78.241	+ 14,7%
Minerali metallici	26.499	35.361	+ 33,4%

La tabella che segue, rappresenta una valutazione dell'andamento del traffico dei contenitori suddiviso per aree geografiche.

Area geografica	(numero TEU)		
	2000	*2001*	
Europa	9.841	11.389	+ 15,7%
Levante	30.926	33.978	+ 9,9%
Medio Oriente	12.963	8.704	- 32,8%
Golfo Persico	6.168	5.219	- 15,4%

Asia Mer. e di Sud Est	46.561	42.728	- 8,2%
Estremo Oriente	73.984	74.150	+ 0,2%
Africa Mediterranea	164	345	+110,4%
Africa Orientale	397	1.044	+162,9%
Sud Africa	4.988	4.340	- 13,2%
Africa Occ.	7.167	4.493	- 37,3%
America Sett. e Messico	5.358	7.131	+ 33,1%
America Centrale	151	197	+ 30,5%
America Meridionale	1.948	2.419	+ 24,2%
Australia e Oceania	1.730	2.252	+ 30,2%

3 - Attività marittima – suddivisione per singole aree

a - comparto commerciale

Porto Nuovo	2000	2001		
- Cap. 51	tonn.	9.597	31.577	+ 229,1%
- Cap. 53	"	6.937	21.952	+ 216,4%
- Cap. 61	"	152.429	46.595	- 69,4%
- Cap. 62	"	23.646	14.561	- 38,4%
- Cap 63	"	2.974	3.735	+ 25,6%
- Cap. 64	"	873.453	765.019	- 12,4%
- Cap. 65	"	73.722	93.258	+ 26,5%
- Cap. 69	"	6.211	0	- 100,0%

- Cap. 71	"	539.060	511.556	-	5,1%
- Molo V°	"	116.130	78.621	-	32,3%
- Molo VII° (Carbone)	"	2.611.987	2.044.836	-	21,7%
- Molo VII° (Contenitori)	"	2.163.204	2.052.270	-	5,1%
- Silos	"	273.637	234.442	-	14,3%
- Area Riva Traiana	"	2.627.199	2.640.227	+	0,5%
- Area 57	"	226.127	928.509	+	310,6%
TOTALE PORTO NUOVO	tonn	**9.701.899**	**9.467.158**	-	**2,4%**
Porto Vecchio					
- Mag.3	tonn.	122.677	130.096	+	6,1%
- Cap. 9	"	86.071	88.631	+	2,3%
- Cap. 24	"	8.955	10.931	+	22,1%
- Cap. 25	"	13.500	7.614	-	43,6%
- Molo II°- Adria Terminal	"	141.275	289.201	+	104,7%
- Molo III°	"	15.151	26.451	+	74,6%
TOTALE PORTO VECCHIO	**tonn**	**387.629**	**552.924**	+	**42,6%**
Scalo Legnami	**tonn**	**107.234**	**87.740**	-	**18,2%**
TOT. COMP.COMMERCIALE		**10.200.510**	**10.107.822**	-	**0,9%**
b - porto doganale	tonn.	556.321	186.453	-	66,5%

c - comparto industriale

SIOT	tonn.	34.516.824	35.852.015	+ 3,9%
FERRIERA DI SERVOLA	"	1.312.992	2.007.057	+ 52,9%
AQUILINIA e Can. ZAULE	"	746.249	775.223	+ 3,9%
S.SABBA oli minerali	"	276.545	200.617	- 27,5%
TOT.COMP.INDUSTRIALE	**tonn.**	**36.855.057**	**38.844.300**	**+ 5,4 %**

TOTALE MARITTIMO		**2000**	**2001**	
COMPLESSIVO	**Tonn.**	**47.611.888**	**49.138.575**	**+ 3,2%**

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

Con i finanziamenti erogati dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, dal Fondo Trieste (Commissariato del Governo), dalla Camera del Commercio I.A.A. e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, L'Autorità Portuale ha proseguito nella realizzazione delle grandi opere di infrastrutturazione portuale, così come identificate dall'art. 5, commi 8 e 9, della L. 84/94.

Tali interventi, avviati ed eseguiti in armonia con quanto previsto dal Piano Operativo Triennale vigente, possono essere così riassunti:

Lavori di allungamento della diga foranea antistante il nuovo Terminal della Riva Traiana in PFN.
(Finanziamento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

I lavori complessivi di allargamento e banchinamento della Riva Traiana al PFN - rientranti nei piani di attuazione delle leggi n.ri 366/74 e 492/75 e previsti nel programma a favore dei porti della Regione FVG - sono stati ultimati. E' ora in fase di avvio l'intervento relativo all'allungamento della diga foranea antistante il nuovo Terminal. Dopo aver ottenuto tutte le pratiche autorizzative, è stata avviata - nel corso dell'anno 2001 - la fase di gara, che ha portato all'aggiudicazione dell'intervento. I lavori di allungamento della diga foranea sono ora preceduti dalla costruzione di un idoneo bacino di colmata, localizzato nei pressi dello

Scalo Legnami, per il deposito dei fanghi provenienti dallo scavo dei fondali.

Allargamento lato Nord del Molo 5° nel PFN.
(Finanziamento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Dopo la revoca dell'aggiudicazione al primo aggiudicatario, l'Autorità Portuale ha provveduto ad esperire una seconda gara d'appalto, riaffidando la realizzazione dei lavori ad una nuova Impresa, che ha già avviato l'esecuzione delle opere. I lavori - in avanzata fase di esecuzione - comportano un allargamento della banchina di 16 m e, una volta completati, permetteranno l'inserimento di un ulteriore linea ferroviaria, nonché il posizionamento di binari per nuove gru da riva della portata massima di 32 t ed uno sbraccio di 25 m, già previste nelle strategie di sviluppo dell'Autorità Portuale.

Bacino 4° nel PFV.
(Finanziamento Regione FVG e Commissariato del Governo)

L'Autorità Portuale, dopo l'avvio dei lavori relativi al riadeguamento funzionale del Magazzino n. 1, la successiva risoluzione del contratto con l'Impresa aggiudicataria per inadempienza della stessa e la conseguente "unificazione" degli elaborati esecutivi di 1° e 2° stralcio di 1° lotto, ha sospeso ogni attività in attesa degli indirizzi di recupero degli ambiti portuali del PFV. Relativamente al solo intervento di 1° stralcio di 2° lotto, riguardante il ripristino delle banchine del bacino 4°,

l'Amministrazione ha comunque inteso proseguire la fase progettuale delle opere limitatamente alle parti più danneggiate, dato il carattere di "messa in sicurezza" dei lavori in argomento. Nel corso del 2001 è stato ultimato il progetto esecutivo dell'intervento e la gara per l'aggiudicazione dei lavori verrà avviata nei primi mesi del 2002.

Ampliamento banchina Lato Nord dello Scalo Legnami
(Contributo Comunitario - Obiettivo 2)

I lavori di allargamento del lato Nord dello Scalo Legnami - conformemente ai progetti di sviluppo e potenziamento adottati dall'Amministrazione - sono stati conclusi, ottenendo un aumento della superficie di banchina di circa 4.750 mq ed il posizionamento di un ulteriore binario ferroviario. Relativamente alle vie di corsa presenti sulla banchina stessa, l'Autorità Portuale ha previsto la futura installazione di n. 3 gru da riva della portata massima di 32 t ed uno sbraccio di 25 m, di cui bisogna ancora reperire il finanziamento.

Seconda fase della realizzazione dell'Adria Terminal
(Finanziamento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Dopo aver concluso il 1° lotto dei lavori dell'Adria Terminal, l'Autorità Portuale ha provveduto - sulla base del finanziamento previsto dalla L. 413/98 - ad aggiornare il programma complessivo degli interventi rientranti nella seconda fase dell'intervento, per un investimento complessivo di Euro 98.126.810,83. Per motivi di carattere finanziario, tale

programma di 2° lotto è stato quindi suddiviso in stralci funzionali e sono state avviate le procedure relative al 1° stralcio (Risanamento rive e primo banchinamento della riva n. 1) ed al 2° stralcio (Recupero funzionale del capannone n. 26), per un importo complessivo finanziato di Euro 23.893.303,62. Nel corso del 2001, è stato aggiudicato l'intervento riguardante le banchine e la riva n. 1 mentre, per quanto riguarda l'intervento di recupero funzionale del capannone n. 26, la fase di aggiudicazione si concluderà nei primi mesi del 2002.

Adeguamento funzionale dell'ormeggio n. 57 al PFN.
(Finanziamento Regione FVG)

In relazione all'utilizzo dell'ormeggio n. 57 al Molo 7° da parte della linea traghetti Anek Lines ed al fine di consentire uno sviluppo del traffico traghetti e Ro-Ro in detta area, sono state previste delle opere di adeguamento e potenziamento strutturale dell'ormeggio stesso e delle aree adiacenti. Dopo aver reperito i necessari finanziamenti, è stata avviata la fase di progettazione delle opere.

Adeguamento interno della Torre del Lloyd
(Finanziamenti vari)

Durante il 2001, sono stati avviati alcuni interventi di adeguamento interno dell'edificio della Torre del Lloyd, al fine di realizzare un numero opportuno di uffici, dotati dei necessari impianti tecnologici, atti a permettere la concentrazione presso detta sede di parte del personale

dell'Autorità Portuale. I lavori, che procedono a fasi, riguardano - per il momento - l'edificio retrostante la Torre, dove si stanno completando i lavori al primo piano.

Banchinamenti nel settore Sud dell'ambito portuale
(Finanziamento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Con i contributi del Ministero dei Lavori Pubblici - di cui al rifinanziamento del programma di opere ex Legge 413/98 Art. 9, stimati in Euro 59.000.000 - l'Autorità Portuale, in attesa dei risultati del redigendo Piano Regolatore Portuale, ha avviato una serie di valutazioni tecniche finalizzate alla realizzazione di banchinamenti nel settore Sud dell'ambito portuale. Gli interventi - in fase di studio con la collaborazione dell'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime - dei quali si sta valutando la fattibilità al fine di individuare le opere più convenienti e di immediata realizzazione, sono i seguenti:

Interramento fra lo Scalo Legnami, l'ex-Sidemar e l'ex Italsider

Le opere previste - già parzialmente avviate con la realizzazione della cassa di colmata per contenere i fanghi provenienti dalle operazioni di prolungamento della diga foranea - consentiranno di completare il banchinamento entro la linea approvata dal Piano Regolatore Portuale vigente. In particolare si tratterà di costruire il raccordo tra la banchina della cassa di colmata e la nuova fascia Nord dello Scalo Legnami, il raccordo tra la medesima ed il nuovo profilo del lato Sud previsto dallo stesso Piano Regolatore, nonché il relativo banchinamento fino al

congiungimento con l'esistente struttura. Con un eventuale *"adeguamento funzionale"* sarà inoltre possibile allineare quest'ultima opera con quella già esistente. Ciò consentirà di incrementare il tirante d'acqua della banchina, riducendo l'escavazione del relativo fondale.

Interramento di uno specchio acqueo di fronte alla zona ex-Esso

Le opere prevedono la realizzazione di un banchinamento compreso tra la radice del Molo San Sabba ed il vertice Nord d'entrata del canale navigabile di Muggia, sempre nella linea approvata del vigente Piano Regolatore. Per quanto concerne questa ipotesi d'intervento, deve essere attentamente esaminata la necessità di una puntuale procedura di bonifica ambientale e di una verifica statica complessiva (interventi geotecnici atti a garantire la stabilità dell'area).

Interramento di uno specchio acqueo di fronte alla ex-raffineria Aquila ed alle Noghere.

Trattasi di un banchinamento da realizzare tra il vertice Sud dell'entrata del canale navigabile di Muggia e la foce del Rio Ospo - non avviato in precedenza per l'assenza di un'adeguata rete viaria e ferroviaria dedicata - che rappresenterà un primo lotto funzionale dei futuri utilizzi portuali di questa area. L'opera consentirà la realizzazione di un piazzale, con relativa banchina dotata di tre ormeggi.

Realizzazione di attracchi per navi traghetto nel canale navigabile di Zaule.

E' intenzione dell'Autorità Portuale di Trieste procedere alla realizzazione di attracchi per navi traghetto di piccole dimensioni lungo le sponde del canale navigabile di Zaule. Si stanno analizzando gli aspetti legati al tirante d'acqua attualmente disponibile ed alla necessità di eventuali lavori di dragaggio. La creazione di nuovi ormeggi per traghetti lungo le banchine del canale navigabile di Zaule permetterà di incrementare i traffici già esistenti e di liberare alcuni attracchi del Porto Vecchio attualmente usati a tale scopo.

Sistemazione delle Rive demaniali in ambito cittadino.
(Finanziamenti vari)

L'Autorità Portuale ha avviato uno studio per la sistemazione delle aree e delle Rive demaniali site in ambito cittadino. Nella fattispecie, lo studio riguarda il tratto di *"fronte mare"* compreso fra la l'edificio sede della Capitaneria di Porto (canale del Ponterosso) e la radice del Molo Fratelli Bandiera (Lanterna). La documentazione tecnica elaborata prevede la definizione di nuove destinazioni d'uso per le aree demaniali, l'adeguamento tecnico/funzionale di alcuni profili di banchina, il posizionamento di un certo numero di posteggi interrati e la creazione di una viabilità interrata (sia su gomma che su rotaia) che segue il profilo delle Rive stesse. Lo studio è stato completato nel mese di novembre 2001 e quindi approvato dal Comitato Portuale in data 29 gennaio 2002. Usufruendo dei finanziamenti disponibili, si passerà alla fase progettuale di

alcuni primi interventi riguardanti le aree di competenza dell'Autorità Portuale, in un'ottica di lotti funzionali.

Adeguamento strutturale del Molo Bersaglieri e del capannone n. 42. (Finanziamento Programma Stato/Regione)

Con riferimento al potenziale trend di crescita delle linee marittime turistiche che potrebbero fare capo alla Stazione Marittima del Porto di Trieste e vista la recente approvazione dello studio per la sistemazione delle aree e delle Rive demaniali site in ambito cittadino, è stata valutata l'opportunità di adeguare le infrastrutture del molo Bersaglieri. Detto molo, infatti, risulta di lunghezza insufficiente per l'attracco delle navi di crociera di maggior tonnellaggio (del tipo Crown Princess), anche per la presenza di una rientranza (dente) in testata dello stesso, che impedisce di usufruire dell'intero sviluppo dell'attuale banchinamento.

Si prevede quindi:

- l'allungamento della testata del molo Bersaglieri;
- l'eliminazione del dente sulla fiancata Nord del molo;
- il rinforzo delle opere a mare (fiancate) del Molo Bersaglieri e della Riva Mandracchio;
- il rifacimento del capannone n. 42, adiacente alla Stazione Marittima, allineandolo in altezza con quest'ultima costruzione e ristrutturandolo per i servizi a supporto dell'attività portuale;

La realizzazione di detti interventi conferirà all'intero complesso del Molo Bersaglieri e della Stazione Marittima una maggiore funzionalità,