



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

Deliberazione n. 7/2022

Oggetto: rendiconto generale dell'anno 2021.

II COMITATO DI GESTIONE,

VISTO il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 572 di data 15 dicembre 2020, relativo alla nomina del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;

VISTI gli articoli 8, 9, 10 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche ed integrazioni, ed in particolare l'art. 9, comma 5, lettera c), che dispone l'approvazione da parte del Comitato di Gestione del conto consuntivo;

VISTI gli articoli del capo VI del titolo II rubricati "le risultanze della gestione economico-finanziaria" del vigente regolamento di amministrazione e contabilità;

VISTO lo schema del rendiconto generale per l'anno 2021, composto dal conto di bilancio, dal conto economico, dallo stato patrimoniale e dalla nota integrativa;

VISTA la relazione istruttoria del responsabile del procedimento;

Visto il parere dell'Organismo di partenariato della risorsa mare di data 27 aprile 2022, ai sensi dell'art. 11-bis, comma 3, lettera d) della legge 84/94 e successive modifiche;

SENTITO il Segretario Generale;

SU PROPOSTA del Presidente,

d e l i b e r a :

di approvare il rendiconto generale per l'anno 2021, i cui dati sintetici, espressi in Euro, sono così riassunti:

Deliberazione n. 7/2022

CONTO FINANZIARIO

| | | | |
|--|----------------|---|---------------------|
| Avanzo di amministrazione al 31.12.2020: | | + | 6.464.368,49 |
| Gestione dei residui: | | | |
| - <i>minori residui attivi</i> | 1.333.508,46 | | |
| - <i>minori residui passivi</i> | 1.102.929,93 | - | 230.578,53 |
| Risultato di competenza: | | | |
| - <i>accertamenti</i> | 139.092.843,68 | | |
| - <i>impegni</i> | 140.431.557,72 | - | 1.338.714,04 |
| | | | <u>1.338.714,04</u> |
| Avanzo di Amministrazione al 31.12.2021: | | + | 4.895.075,92 |

CONTO ECONOMICO

Disavanzo economico -335.668

STATO PATRIMONIALE

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| - Totale attività | 299.594.906 |
| - Totale passività | 174.700.276 |
| Patrimonio netto al 31.12.2021 | 124.894.630 |
| Così suddiviso: | |
| Altre riserve distintamente indicate | 5.000 |
| Avanzo economico esercizi precedenti | 125.225.298 |
| Disavanzo economico esercizio 2021 | -335.668 |

La presente deliberazione è sottoposta all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi dell'art. 12, comma 2, lett. a) e comma 3, della Legge 28 gennaio 1994 n° 84 e sue modifiche e integrazioni.

Trieste, 27 Aprile 2022

Il Presidente
(Zeno D'Agostino)

NOTIZIE SULL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE

Il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 203 del 31 agosto 2016 ed in vigore con decorrenza 15 settembre c.a. ha innovato il sistema di amministrazione dei porti di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i., sostituendo innanzi tutto le Autorità Portuali con le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Per quanto riguarda il porto di Trieste, ai sensi dell'art. 7 del summenzionato decreto legislativo – che modifica l'art. 6 della legge n. 84/1994 – è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

L'art. 22, comma 1° del decreto in parola prevede che *“gli organi delle sopresse Autorità portuali restano in carica sino all'insediamento dei nuovi organi delle AdSP”*.

Di tale norma è stata fornita più puntuale interpretazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che per legge vigila sull'attività degli Enti portuali, con nota prot. U.0025755 del 23.9.2016. Vi si legge, più precisamente che *«le AdSP non possono essere operative fino a che la loro costituzione non sarà perfezionata, momento individuato dal legislatore nell'insediamento dei nuovi organi»*.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è ente pubblico non economico (art. 3, comma 993 Legge 269/2006), dotato di

autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria¹ (art. 6, comma 5 legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificato dal d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169).

All’Autorità di Sistema Portuale, il d.lgs. 169/2016 affida i seguenti compiti²:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali, delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All’Autorità di Sistema Portuale sono altresì conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell’ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell’ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- f) promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e

¹ Art. 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, “Riordino della legislazione in materia portuale” così come successivamente modificata ed integrata.

² Art. 6, comma quarto, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

interportuali.

L’Autorità di Sistema Portuale è assoggettata alla vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, oggi Ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, al quale sono sottoposte le delibere relative all’approvazione del bilancio di previsione, delle eventuali note di variazione, del conto consuntivo nonché quelle relative alla determinazione dell’organico della segreteria tecnico-operativa³. La vigilanza sulle delibere riguardanti il bilancio, sia preventivo che consuntivo, è esercitata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze⁴. Il rendiconto della gestione finanziaria è inoltre soggetto al controllo della Corte dei Conti⁵.

Con la dismissione delle attività portuali precedentemente svolte dall’Ente Autonomo del Porto di Trieste, è stata realizzata la netta separazione tra il ruolo operativo, affidato a soggetti privati, ed il ruolo autoritativo, affidato all’Autorità Portuale. Infatti, successivamente alla completa privatizzazione delle operazioni portuali, non è più consentito all’Ente esercitare, né direttamente né tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Identica separazione viene ora mantenuta con le Autorità di Sistema Portuale⁶.

L’Autorità di Sistema Portuale comunque *“può assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali,*

³ Art. 12, comma secondo, legge 84/94, così come parzialmente modificato dal d.lgs. 169/16.

⁴ Art. 12, comma terzo, legge 84/94, così come parzialmente modificato dal d.lgs. 169/16.

⁵ Art. 6, comma nono, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

⁶ Art. 6, comma undicesimo, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

*funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*⁷. Marginalmente e in via residuale l'AdSP continua inoltre a fornire⁸ a titolo oneroso servizi di interesse generale ed in tale settore, con la finalità di migliorare l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha costituito società nelle quali manterrà una quota non maggioritaria. Partecipa inoltre a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali che le sono stati affidati dalla legge⁹. Sono state così costituite le seguenti società:

- Adriafer s.r.l. società incaricata dell'esecuzione della movimentazione ferroviaria e servizi accessori nell'ambito del sistema Portuale; da novembre 2018 nominata gestore unico della Manovra nel Compensorio ferroviario del porto di Trieste ai sensi della delibera ART n. 18/2017;
- Porto di Trieste Servizi s.r.l. per la gestione dei servizi di interesse generale di cui all'1, lett. A, B, C, D, F e G del DM 14 novembre 1994, successivamente trasformata in società in house con deliberazione del Comitato Portuale n. 15/2015, previa acquisizione del parere favorevole del Ministero vigilante (nota prot. U.0813314 del 17.7.2015).

E' stata costituita nel 2007 la Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. per

⁷ Art. 6, comma undicesimo L. 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

⁸ Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.

⁹ Art. 6, comma sesto, legge 84/94, nella versione precedente alla riforma di cui al d.lgs. 169/16.

la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri¹⁰; nel corso del 2011, a seguito della conclusione della procedura ad evidenza pubblica, è stata alienata la quota azionaria corrispondente al 60% del capitale sociale;

Inoltre partecipa ad altre società in posizione di minoranza, tra le quali Alpe Adria S.p.A. che – anche ai sensi delle nuove norme intervenute con il d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, art. 7 – adempie ad un ruolo strategico di “driver” logistico essenziale per lo sviluppo dei traffici ferroviari ed intermodali asserviti al sistema portuale nel suo complesso, garantendo la piena neutralità nei rapporti con il mercato.

Il 24 maggio 2016 è stata inoltre costituita la ALPT – Agenzia per il Lavoro Portuale del porto di Trieste s.r.l., cui l’Autorità Portuale partecipa al 35% del capitale sociale. La predetta Agenzia si propone l’obiettivo di una più efficace organizzazione del lavoro portuale nello scalo giuliano. Essa è operativa dal 1° ottobre 2016, a seguito dell’acquisizione dei rami d’azienda dei soggetti privati che in passato fornivano la manodopera in ambito portuale ai sensi dell’art. 17 della legge 84/94.

L’Autorità di Sistema Portuale detiene una partecipazione minoritaria della Interporto di Trieste S.p.A., società dall’alto contenuto strategico, che ha come oggetto sociale le seguenti attività: gestione di infrastrutture autoportuali, retroportuali, intermodali, doganali, magazzini generali e fiscali, movimentazione, logistica, deposito ed trasporto delle merci, attività di completamento industriale anche in regime di Punto Franco; fornitura di tutti i servizi attinenti e collaterali all’oggetto sociale, compresi quelli relativi a telefonia, trasmissione di dati, assistenza amministrativa e/o comunque collegati,

¹⁰ Di cui all’Art. 1 lettera E) del D.M. 14/11/1994.

nonché la realizzazione, la gestione e manutenzione di aree attrezzate e di strutture ausiliarie.

Sono Organi dell’Autorità di Sistema Portuale: il Presidente, il Comitato di gestione (CG), il Collegio dei revisori dei conti¹¹.

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell’Autorità, il Segretario Generale si avvale di una Segreteria tecnico-operativa, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata in relazione alle specifiche esigenze dello scalo¹². Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile¹³. Il decreto di riforma ha tuttavia precisato che, per il personale delle Autorità di Sistema Portuale, si osservano i principi di cui al titolo I del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165 e che le AdSP adeguano i propri ordinamenti ai predetti principi e adottano, con propri provvedimenti, criteri e modalità per il reclutamento del nuovo personale dirigenziale e non dirigenziale nel rispetto dei principi di cui all’articolo 35, comma 3 del medesimo d.lgs. 165/2001¹⁴, ferma restando la natura privatistica dei rapporti di lavoro del personale dipendente.

La legge, nell’attribuire all’AdSP autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie¹⁵:

a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e

¹¹ Art. 7, comma primo, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

¹² Art. 10, comma quinto, legge 84/94.

¹³ Art. 10, comma sesto, legge 84/94.

¹⁴ Art. 6, comma quinto, legge 84/94, così come modificato dal d.lgs. 169/16.

¹⁵ Art. 13, comma primo, legge 84/94, invariato rispetto alla riforma di cui al d.lgs. 169/16.

banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale dell'Autorità medesima, nonché da canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;

- b) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- c) gettito della tassa portuale e della tassa di ancoraggio¹⁶;
- d) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- e) entrate diverse.

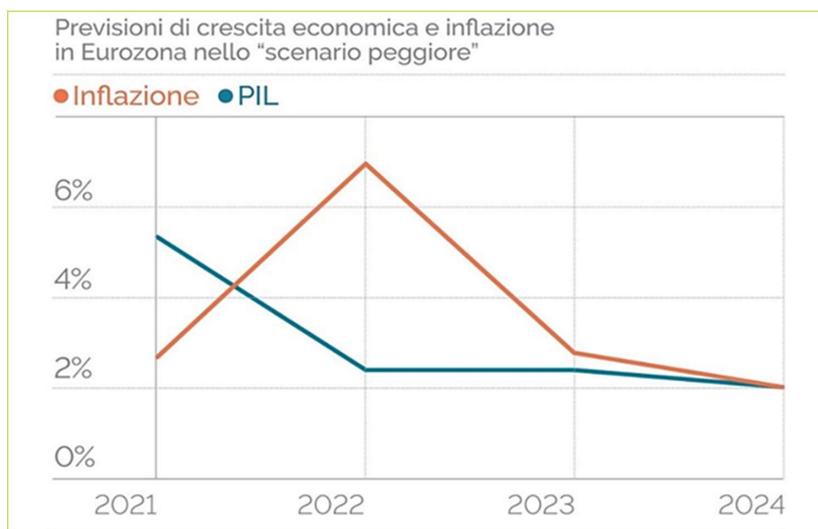
¹⁶ DPR 28/05/2009 n. 107.

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

L'anno 2021 ha rappresentato per la portualità e per l'andamento generale delle economie a livello globale il primo anno di ripresa dopo la crisi generale prodotta dalla nota pandemia purtroppo ancora in corso, con un alterno andamento delle attività del trasporto marittimo e terrestre sulle principali direttrici del commercio internazionale; sulla base degli ultimi dati diffusi dal F.M.I. lo scorso gennaio l'interscambio commerciale di merci e servizi, dopo aver subito nel 2020 una contrazione complessiva pari al -8,2% e, rispettivamente pari al -9,2% per le economie avanzate e al -6,7% per quelle emergenti, nel 2021 ha registrato dei chiari segnali di ampio recupero, come indicato nella tavola sottostante, fermo restando peraltro che le proiezioni 2022-2023 sono state elaborate prima della improvvisa crescita dei costi delle materie prime e dei prodotti energetici, del repentino rimbalzo dell'inflazione nell' Euro area nonché dei recenti eventi bellici in Ucraina e delle conseguenti sanzioni economico-finanziarie nei confronti della Russia, per cui si può immaginare che nella prossima elaborazione di aprile le proiezioni indicate siano passibili di revisione:

| International Monetary Fund | % change | | | | | Projections | |
|--|----------|------|------|------|------|-------------|------|
| World Economic Outlook - January 2022 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| World Trade Volume (goods and services) | 5,5 | 3,7 | 1,0 | -8,2 | 9,3 | 6,0 | 4,9 |
| Advanced Economies | 4,7 | 3,1 | 1,4 | -9,2 | 8,3 | 6,2 | 4,6 |
| Emerging Market and Developing Economies | 7,4 | 4,5 | 1,0 | -6,7 | 11,1 | 5,7 | 5,4 |

Una serie di eventi hanno prodotto un effetto domino, soprattutto nella crescita dei prezzi delle materie prime, con stime non incoraggianti sull'andamento dell'inflazione, come indicato nella seguente tavola previsionale recentemente elaborata dall'ISPI sulla scorta dei dati diffusi recentemente dalla Banca Centrale Europea:



Fonte: I.S.P.I.

La BCE infatti nel suo ultimo bollettino di marzo ha tracciato tre possibili scenari evolutivi del PIL e del tasso di inflazione dell'Euro area, il primo sulla scorta dell'andamento del primo trimestre 2022, gli altri due con un peggioramento lieve o severo della congiuntura in atto:

| | March 2022 projections | | | | Adverse scenario | | | | Severe scenario | | | |
|-----------------------|------------------------|------|------|------|------------------|------|------|------|-----------------|------|------|------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Real GDP | 5.4 | 3.7 | 2.8 | 1.6 | 5.4 | 2.5 | 2.7 | 2.1 | 5.4 | 2.3 | 2.3 | 1.9 |
| HICP inflation | 2.6 | 5.1 | 2.1 | 1.9 | 2.6 | 5.9 | 2.0 | 1.6 | 2.6 | 7.1 | 2.7 | 1.9 |

Fonte: B.C.E.

Si attendono ora le previsioni aggiornate del F.M.I., che ovviamente modificheranno le ultime proiezioni elaborate a gennaio, tenuto conto degli eventi maturati nel primo trimestre del 2022 e che hanno rivoluzionato lo scenario economico europeo e mondiale.

Sul versante dei traffici portuali, la quasi totalità dei porti italiani nel 2021 ha almeno in parte recuperato le perdite di traffico del 2020, di seguito una tabella che riassume i dati dei porti nazionali nel triennio 2019-2021:

| TRAFFICO PORTI ITALIANI | | | | | |
|-------------------------|-------------|-------------|---------|-------------|--------|
| ANNO | 2019 | 2020 | % | 2021 | % |
| COMPLESSIVO - TON | 479.201.522 | 441.893.239 | -7,79% | 481.525.123 | 8,97% |
| CONTENITORI - TEU | 10.770.017 | 10.687.148 | -0,77% | 11.296.767 | 5,70% |
| DI CUI IN TRANSHIP.-TEU | 3.572.042 | 4.072.842 | 14,02% | 4.101.294 | 0,70% |
| DI CUI HINTERLAND-TEU | 7.197.975 | 6.614.306 | -8,11% | 7.195.413 | 8,79% |
| RINF.LIQUIDE - TON | 179.551.064 | 154.869.105 | -13,75% | 163.807.537 | 5,77% |
| RINF.SOLIDE - TON | 58.758.769 | 49.247.989 | -16,19% | 56.800.474 | 15,34% |
| CARICO GENERALE-TON | 240.891.699 | 235.776.145 | -2,12% | 260.917.112 | 10,66% |
| DI CUI RO.RO TON | 106.382.996 | 105.008.892 | -1,29% | 123.484.496 | 17,59% |
| DI CUI IN CONTAINER-TON | 111.137.640 | 114.304.778 | 2,85% | 117.612.853 | 2,89% |
| ESCLUSO TRANSHIP.-TON | 74.277.130 | 70.743.549 | -4,76% | 74.913.478 | 5,89% |

fonte Assoport

Nel complesso il dato del 2021 si riporta su valori positivi anche rispetto al 2019, grazie all'impulso del carico generale dove sono particolarmente cresciuti i comparti del Ro-Ro e del carico containerizzato; ancora in negativo le rinfuse liquide e solide.

Anche nei dati complessivi dei tre porti dell'Adriatico Orientale, che nel 2020 avevano registrato delle contrazioni meno rilevanti, sono ancora in sofferenza i comparti delle rinfuse liquide e solide, mentre nel settore container che aveva tenuto sui valori del 2019, nel periodo 2020-2021 si registra un netto calo del traffico di transhipment:

| TOTALE EST ADRIATICO - TRIESTE - KOPER - RIJEKA | | | | | |
|---|------------|------------|---------|------------|---------|
| ANNO | 2019 | 2020 | % | 2021 | % |
| COMPLESSIVO - TON | 96.279.510 | 87.260.804 | -9,37% | 88.545.792 | 1,47% |
| CONTENITORI - TEU | 2.054.045 | 2.065.923 | 0,58% | 2.110.885 | 2,18% |
| DI CUI IN TRANSHIP.-TEU | 304.366 | 281.693 | -7,45% | 227.503 | -19,24% |
| DI CUI HINTERLAND-TEU | 1.749.679 | 1.784.227 | 1,97% | 1.883.382 | 5,56% |
| RINF.LIQUIDE - TON | 54.294.537 | 48.994.015 | -9,76% | 47.591.494 | -2,86% |
| RINF.SOLIDE - TON | 9.577.126 | 7.293.819 | -23,84% | 7.644.116 | 4,80% |
| CARICO GENERALE-TON | 32.407.848 | 30.972.951 | -4,43% | 33.330.326 | 7,61% |
| DI CUI IN RO-RO-TON | 7.615.794 | 7.645.580 | 0,39% | 9.260.251 | 21,12% |
| DI CUI IN CONTAINER-TON | 21.550.807 | 21.058.872 | -2,28% | 21.041.468 | -0,08% |
| ESCLUSO TRANSHIP.-TON | 17.994.810 | 17.917.383 | -0,43% | 18.609.964 | 3,87% |

Analizzando i dati disaggregati dei tre porti, infatti, si rileva che le maggiori contrazioni di traffico si sono verificate nel comparto delle rinfuse liquide, che non ha ancora recuperato i valori pre-pandemia, ed in parte anche in quello delle rinfuse solide, dove ha pesato la cessazione delle attività della Ferriera di Servola nel 2020 e il calo dei volumi del carbone per la centrale di Monfalcone; altro dato in forte contrazione è quello dei contenitori in trasbordo, fatto dovuto alla ri-modulazione dei servizi da parte delle compagnie a seguito degli effetti prodotti dalla pandemia, congestione nei porti di origine, carenza di equipment. Il porto di Fiume che in controtendenza nel 2020 aveva registrato dati positivi, nel 2021 presenta anch'esso dei notevoli cali nei due comparti delle rinfuse, ma nel comparto del carico generale e del container continua a crescere; Koper sostanzialmente recupera in tutti i settori.

| ANNO | TRIESTE | | | KOPER | | | RIJEKA | | |
|-------------------------|------------|------------|--------|------------|------------|--------|------------|------------|---------|
| | 2020 | 2021 | % | 2020 | 2021 | % | 2020 | 2021 | % |
| COMPLESSIVO - TON | 54.148.767 | 55.351.694 | 2,2% | 19.523.133 | 20.821.166 | 6,65% | 13.588.904 | 12.372.932 | -8,95% |
| CONTENITORI - TEU | 776.025 | 757.243 | -2,4% | 945.807 | 997.574 | 5,47% | 344.091 | 356.068 | 3,48% |
| DI CUI IN TRANSHIP.-TEU | 281.693 | 227.503 | -19,2% | - | - | - | - | - | - |
| DI CUI HINTERLAND-TEU | 494.329 | 529.740 | 7,2% | 945.807 | 997.574 | 5,47% | 344.091 | 356.068 | 3,48% |
| RINF.LIQUIDE - TON | 37.564.667 | 37.426.452 | -0,4% | 3.323.068 | 3.331.065 | 0,24% | 8.106.280 | 6.833.977 | -15,70% |
| RINF.SOLIDE - TON | 540.827 | 571.971 | 5,8% | 4.987.215 | 5.565.585 | 11,60% | 1.765.777 | 1.506.560 | -14,68% |
| CARICO GENERALE-TON | 16.043.253 | 17.383.415 | 8,4% | 11.212.851 | 11.914.516 | 6,26% | 3.716.847 | 4.032.395 | 8,49% |
| DI CUI IN RO-RO-TON | 6.647.379 | 8.175.925 | 23,0% | 998.201 | 1.084.326 | 8,63% | 0 | 0 | - |
| DI CUI IN CONTAINER-TON | 8.654.364 | 8.093.254 | -6,5% | 9.268.843 | 9.703.404 | 4,69% | 3.135.665 | 3.244.810 | 3,48% |
| ESCLUSO TRANSHIP.-TON | 5.512.875 | 5.661.750 | 2,7% | 9.268.843 | 9.703.404 | 4,69% | 3.135.665 | 3.244.810 | 3,48% |

Con 55.351.694 tonnellate di merci complessivamente movimentate nel 2021, il Porto di Trieste registra un lieve recupero del +2,2% rispetto al 2020, mantenendo nel periodo 2010-2021 un CAGR ancora positivo, +1,38%, che conferma la ripresa se pur ancora graduale del trend di crescita dopo la crisi congiunturale pandemica, riaffermando sul piano internazionale la propria leadership quale “gate” di accesso preferenziale al mercato del Centro-Est Europa.

Esaminando i dati delle singole categorie merceologiche si nota nel

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone

Rendiconto generale 2021

complesso una tenuta dei comparti ad alto valore aggiunto, quali i traffici intermodali e del carico generale, mentre il comparto energetico-industriale, con 37,5 Milioni di tonnellate di petrolio e derivati e 0,571 Milioni di tonnellate di rinfuse solide, ancora risente del calo delle attività industriali nei paesi del Centro Europa, in specie Germania, Austria e Repubblica Ceca, serviti dall'oleodotto transalpino; per quanto attiene alle rinfuse solide, il dato, ovviamente crollato nel 2020 causa la chiusura dell'area a caldo della Ferriera di Servola, ha ripreso una lieve crescita dovuta alle nuove produzioni di laminati.

| PORTO DI TRIESTE - EVOLUZIONE TRAFFICO PERIODO 2010-2020-2021 - MACRO CATEGORIE | | | | | | | | |
|---|-----|-------------------|----------------|-------------------|-------------------|-----------------|----------------|--------------------|
| Descrizione | | 2010 | INCID.% | 2020 | 2021 | incr/decr % | INCID.% | C.A.G.R. 2010-2021 |
| Traffico complessivo | | 47.634.188 | 100,00% | 54.155.220 | 55.361.694 | 2,23% | 100,00% | 1,38% |
| rinfuse liquide | | 36.208.303 | 76,01% | 37.564.687 | 37.426.452 | -0,37% | 67,60% | 0,30% |
| petrolio greggio | | 35.118.794 | 73,73% | 36.813.699 | 36.599.282 | -0,58% | 66,11% | 0,38% |
| altre rinfuse liquide | | 1.089.509 | 2,29% | 750.988 | 827.170 | 10,14% | 1,49% | -2,47% |
| rinfuse solide | ton | 1.634.998 | 3,43% | 540.827 | 571.791 | 5,73% | 1,03% | -9,11% |
| carico generale | | 9.790.887 | 20,55% | 16.049.706 | 17.363.451 | 8,19% | 31,36% | 5,35% |
| (*) traffico in contenitori | | 3.093.692 | 6,49% | 8.660.817 | 8.093.254 | -6,55% | 14,62% | 9,14% |
| (*) traffico Ro-ro/Ferry | | 5.648.502 | 11,86% | 6.647.379 | 8.175.925 | 22,99% | 14,77% | 3,42% |
| traffico convenzionale | | 1.048.693 | 2,20% | 741.510 | 1.094.272 | 47,57% | 1,98% | 0,39% |
| Contenitori, TEU | teu | 281.643 | - | 776.025 | 757.243 | -2,42% | - | 9,41% |
| Veicoli su navi Ro-Ro | | 213.334 | - | 245.667 | 309.126 | 25,83% | - | 3,43% |
| Passeggeri | nr | 67.035 | - | 10.516 | 134.823 | 1182,07% | - | 6,56% |
| n.ro navi (**) | | 1.878 | - | 1.874 | 2.125 | 13,39% | - | 1,13% |

(*) tare incluse

Nella tabella sopra riportata viene rappresentato un quadro di sintesi della struttura del traffico del Porto di Trieste, suddiviso per macro-categorie merceologiche e relative modalità di trasporto, raffrontando i dati 2021 con i rispettivi dati del 2020 e del 2010 (primo anno post-crisi 2008-2009); si evidenziano alcuni parametri di valutazione chiaramente significativi:

1. Il CAGR (incremento % medio annuo nel periodo 2010-2021) nel complesso mantiene una crescita media annua dell'1,38%; nei singoli comparti appaiono rilevanti, la tenuta del traffico contenitori, che rispetto al 2021 nel dato complessivo dei Teu cede del -2,42%, calo dovuto ai volumi

in trasbordo (-19,2%) mentre il dato dei Teu da/per l'hinterland segna un aumento del 7,2% e la media dei contenitori vuoti salita nel 2020 al 20% tende a rientrare verso i valori storici intorno all'11%; il CAGR del traffico contenitori nel periodo 2010-2021 mantiene un valore alto pari al 9,41%; il traffico Ro-Ro che nel biennio 2019-2020 aveva registrato un rilevante rallentamento, nel 2021 segna +22,9% nel carico e un +25,83% nel numero dei veicoli, con un CAGR periodico positivo del 3,43%. Da rilevare che l'andamento di tale corrente di traffico negli ultimi anni è stato caratterizzato da più fattori concomitanti, in parte dall'avvicendamento gestionale tra la compagnia turca U.N. Ro-Ro e la DFDS che ne ha rilevato le attività e in larga misura dalla situazione politico-economica turca, dalla crisi medio orientale di Siria e Iraq e dal calo congiunturale nel 2020 delle importazioni da parte della Germania. Il dato complessivo nel comparto del carico generale segna un incremento del 5,35% rispetto al 2020, che compensa il calo del -5,25% rispetto al dato 2019, risultato dovuto in gran parte alla sostanziale tenuta del carico intermodale, i container da e per l'hinterland e i veicoli del trasporto Ro-Ro.

2. La composizione strutturale del traffico portuale, dato dal quale si possono trarre utili indicazioni in merito alla tendenza:
 - Il petrolio che continua a rappresentare la componente più importante in termini di volumi, nel 2010 costituiva il 76,01% del totale, nel 2021, per effetto anche del calo produttivo causato dalla pandemia, come incidenza scende al 66,11%;
 - Il carico generale, che include le merci trasportate in container, Ro-Ro e convenzionali, nel 2010 rappresentava il 20,55%, nel 2021 sale al 31,36%. All'interno di tale dato, i traffici intermodali passano dal

18,35% al 27,65% e il traffico convenzionale, che registra anche una rilevante crescita del 47,57% dovuta all'avvio del nuovo terminal della PLT, e ritorna su valori paritetici rispetto al 2010 con un CAGR nel periodo dello 0,39%.

Nel contesto delle nuove forme di “governance” scaturite dalla riforma delle gestioni portuali, che ha portato alla costituzione delle Autorità di Sistema, la posizione del sistema Trieste-Monfalcone nel contesto dell'arco orientale del Nord Adriatico tende gradualmente a rafforzarsi, sia in termini territoriali nelle relazioni con gli altri nodi logistici regionali, sia in termini di capacità integrata. Nelle tabelle che seguono, si forniscono i dati sintetici del traffico portuale di Monfalcone e, quindi, i dati complessivi per macro categorie dei due porti aggregati nell'AdSP del M.A.O.

| PORTO DI MONFALCONE - EVOLUZIONE TRAFFICO PERIODO 2010-2020-2021 - MACRO CATEGORIE | | | | | | | | |
|--|---------|-----------|---------|-----------|-----------|-------------|---------|--------------------|
| Descrizione | | 2010 | INCID.% | 2020 | 2021 | incr/decr % | INCID.% | C.A.G.R. 2010-2021 |
| Traffico complessivo | | 3.087.560 | 100% | 2.944.582 | 3.279.833 | 11,39% | 100,00% | 0,6% |
| rinfuse liquide | | - | - | - | - | | | |
| rinfuse solide | ton | 983.646 | 32% | 165.844 | 158.312 | -4,54% | 5,63% | -15,3% |
| prodotti metallurgici | | 1.081.247 | 35% | 1.862.447 | 2.294.170 | 23,18% | 63,25% | 7,1% |
| carico generale | | 1.022.667 | 33% | 916.251 | 827.351 | -9,70% | 31,12% | -1,9% |
| Ro-Ro/Ferry | ton | - | - | 159.541 | 143.611 | -9,98% | 5,42% | - |
| | veicoli | 66.411 | | 86.235 | 70.764 | -17,94% | | 0,6% |
| Contentori | teu | 1.166 | | 694 | 1.493 | 115,13% | | 2,3% |
| | ton | 13.992 | | 8.328 | 17.916 | 115,13% | | 2,3% |
| Passeggeri | nr | - | | 24 | 104.157 | | | |
| navi | nr | 514 | | 443 | 433 | -2,26% | | -1,5% |

Il porto di Monfalcone, dopo la rilevante contrazione dei dati 2020 rispetto al 2019, -28,07%, dovuta in grossa parte al calo delle rinfuse solide, il carbone per la centrale termoelettrica (-71,45%) in corso di riconversione a gas e dei prodotti metallurgici da e per le aziende produttive regionali (-21,36%), nel 2021 registra nel dato complessivo un recupero del +11,39%, dovuta essenzialmente alla ripresa dei prodotti metallurgici (+20,91%) mentre sono