

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il petrolio tiene il porto di Trieste in pandemia anche nel 2021

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 25th, 2022

Per i porti che come Trieste movimentano principalmente rinfuse liquide prendere commiato dagli effetti della pandemia di Covid-19 scoppiata nel febbraio 2020 è più difficile che per quelli caratterizzati da altre tipologie merceologiche.

Lo dimostrano i numeri appena diffusi dall'Autorità di Sistema Portuale, che mostrano segnali di ripresa rispetto al 2020 (55,4 milioni di tonnellate, pari al +2,2%) ma valori ancora significativamente distanti dal 2019 (61,99 milioni di tonnellate, -10,5%). Pesante il risultato, come detto, delle rinfuse liquide, che con 37,4 milioni di tonnellate restano sotto di oltre il 13% rispetto al prepandemia. E se i container segnano il passo, complici secondo l'Adsp anche le manifestazioni no green pass di ottobre (757mila Teu, pari al -4%), ottimo è il risultato dei ro-ro, che, dopo il valore già in crescita del 2020, con 8,17 milioni di tonnellate esplodono (+25,6%) anche rispetto al 2019.

“Nel 2021, il comparto Ro-Ro ha confermato un andamento di crescita sostenuta (+25,57%), con 305.804 unità transitate, che indica il record storico assoluto: l'Autostrada del Mare con la Turchia ha raggiunto 763 toccate (+34%), rispetto alle 569 dell'anno precedente” ha spiegato una nota dell'Adsp. “Per quanto attiene il settore container, il 2021 sconta una flessione del 2,42% pari a 757.243 Teu movimentati. Calo che, come anticipato, risale a molteplici fattori: pandemia, blocco di Suez, aumento dei noli, difficoltà nel reperimento di Teu vuoti e, ad ottobre, le manifestazioni. Occorre considerare che la sottocategoria Teu pieni ha registrato un -0,03% (600.911 Teu) a fronte di un -10,62% (156.332 Teu) di Teu vuoti. Appare evidente quindi, che il ruolo gateway di Trieste è in continua crescita sul bacino di mercato europeo”.

Un risultato che secondo l'ente beneficia “dell'espansione dell'utilizzo della ferrovia di questi anni, compreso il 2021. Basti vedere che i servizi intermodali sviluppati da una decina di imprese ferroviarie attive nel porto e da svariati operatori logistici, aumentano in frequenza e in origine/destinazione quasi completamente su scala internazionale, sia per i container che per i semirimorchi. Incoraggianti i dati del traffico via ferro: Trieste si conferma primo scalo ferroviario d'Italia con 9.304 treni manovrati nel 2021 (+15,13%)”.

Positivi per Adsp anche i risultati di Monfalcone, che con 3,3 milioni di tonnellate segna un +11,39% sul 2020, anche se il 2019 anche qui resta lontano (4,1 milioni di tonnellate, -19,8%): “Nello specifico, il settore rinfuse solide con una movimentazione pari a 2.452.482 tonnellate, ha

segnato una crescita del +20,91%. Continua il buon andamento delle sottocategorie prodotti metallurgici (+23,18%) e “minerali” con un +25,29% rispetto al 2020. Numeri che sono il riflesso e l’evidenza della relazione strategica tra l’infrastruttura portuale di Monfalcone e l’industria metallurgica italiana e regionale, tra i settori con migliore tenuta nella manifattura nazionale e del Nordest. Come per lo scalo giuliano, anche per le banchine monfalconesi l’impulso dato al traffico ferroviario manifesta risultati davvero importanti: sommando i dati ferroviari dei due porti del sistema si arriva al dato considerevole di 10.621 treni, con Monfalcone che pesa per il 12,4% complessivo del Sistema Portuale dell’Adriatico Orientale”.

“Già oggi oltre il 50% dei container e il 41 % dei semirimorchi prendono le vie dell’Europa Centro-Orientale attraverso i servizi intermodali che quotidianamente partono e arrivano da/a Trieste. Si tratta di un dato unico in Italia ed in Europa – ha commentato il presidente dell’Adsp Zeno D’Agostino – che giustifica e sostiene l’importante politica di investimento ferroviario che l’Autorità di Sistema Portuale, RFI, la Regione FVG e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili stanno concretamente sviluppando in quest’area anche grazie ai finanziamenti del PNRR e del Fondo Complementare”

commerciali del terminal che, in una fase di congestione e rivoluzione delle rotte nel Mediterraneo, non può restare in stand by nell’attesa di qualche nave Cma Cgm che non sa dove operare Da Yilport e dal co-ceo Sartini noi attendiamo la sottoscrizione di contratti commerciali per il traffico container che resta la destinazione d’uso preminente del terminal di Taranto e per il cui rilancio e sviluppo è stata rilasciata la concessione” concludono i sindacati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 25th, 2022 at 3:50 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.