

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Torbianelli: “La rotaia come cifra è la garanzia per il futuro di Trieste”

Nicola Capuzzo · Friday, July 5th, 2024

“Il momento è senz’altro delicato. Ma in fondo quale non lo è? È il destino dei porti doversi confrontare con ogni sommovimento della realtà, non solo economica”.

Che si tratti di Houthi e Mar Rosso, impellenze Pnrr, stagnazione dei traffici e relativa sovracapacità, la voce di Vittorio Torbianelli, da poco subentrato (come commissario straordinario) a Zeno D’Agostino al vertice dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste e Monfalcone) non tradisce mai ansie o incertezze.

“Dimessomi da professore associato sono entrato in Adsp nel 2017. La macchina era in quel momento avviata e condotta da due grandi professionisti come Zeno e Mario Sommariva (ex segretario generale, *ndr*), per me si è trattato in sostanza di conoscerla a fondo, senza dover apportare correttivi sostanziali. Dopodiché sono arrivati Covid e Pnrr. Anche in questo caso, però, il lavoro fatto con il Piano regolatore portuale ci ha indirizzato sugli investimenti da promuovere, che oggi sono in pieno sviluppo”.

È il caso della bonifica delle ex aree della ferriera e della realizzazione della stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola, progetto Pnrr-Pnc che ha [appena incassato](#) l’ok alla Valutazione di impatto ambientale: “Siamo in attesa dell’ultimo atto, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Puntiamo a pubblicare i bandi ad agosto”.

L’intervento rappresenta il fronte terra di un’altra opera simbolo per lo scalo, il nuovo Molo VIII, anch’esso finanziato in parte dallo Stato, anche se attraverso un diverso [provvedimento, annunciato ma ad oggi non pubblicato](#): “Noi stiamo predisponendo il Pef e il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, *ndr*) sta completando l’istruttoria, credo sia questione di settimane”.

Al di là del fatto che la [procedura autorizzativa](#) è ai primi passi, scontata la domanda sulla necessità di un nuovo terminal container, stante la situazione di mercato globale: “La crisi di Suez certo ha avuto un impatto, ma non ha comportato un tracollo, i flussi anzi a maggio si sono un po’ ripresi. Chi fa investimenti come quello ha un’ottica che riguarda episodi anche seri ma congiunturali. E non a caso anche a Koper e Rijeka si stanno attrezzando per aumentare la capacità ricettiva e, soprattutto, potenziare l’infrastrutturazione ferroviaria”.

Per Torbianelli la chiave del presente e del futuro di Trieste: “Il rilancio della ferrovia, già atout delle fortune asburgiche del porto, è stata la più importante intuizione di D’Agostino, in grado di garantire allo scalo un’attrattività solida basata sulla possibilità di guardare a mercati distanti. Per questo ribadisco che la crescita degli scali limitrofi – Koper, Rijeka appunto, ma anche Venezia e Chioggia col suo [progetto sui ro-ro turchi](#) – è in realtà un bene per Trieste: i volumi aumentano e si consolidano laddove ci sia un sistema in grado di attrarne e gestirne molti. Per questo la ferrovia è indispensabile, per Trieste e per la via adriatica al centro-nord Europa”.

Naturalmente non ci sono solo container e ro-ro (“dopo l’estate ci sarà il [primo colpo di ruspa](#) al terminal ‘ungherese’ delle Noghere, per il quale il terminalista ha avviato la procedura ambientale a suo carico”). È notizia di questi giorni l’istanza di Seadock per subentrare a Wartsila nella sua concessione sul canale industriale: “Per le attività del nuovo corso della fabbrica le banchine non saranno indispensabili, mentre Seadock potrebbe valorizzare una vocazione al project cargo e al traffico industriale per cui la domanda è crescente”.

Forte, a proposito di diversificazione, anche l’attenzione di Torbianelli per Monfalcone: “Si stanno realizzando i lavori per la cassa di colmata e il prossimo anno si procederà ai dragaggi. Con 12,5 metri di fondale le prospettive di crescita di Monfalcone sono ampie e crediamo di poterle ampliare con un progetto di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria interna”.

Se la rotaia ritorna spesso, non meno importante per il commissario è il richiamo a un milieu portuale che, rispetto ad altri scali, appare decisamente meno riottoso: tanto sul fronte del lavoro portuale, “su cui i miei predecessori hanno fatto un grande lavoro di riordino e normalizzazione dei rapporti industriali e con l’amministrazione”, quanto su quello delle relazioni fra operatori e fra operatori e Adsp, “come dimostra il fruttuoso percorso dialettico che ha portato [alla recente revisione](#) del sistema di tasse portuali”.

Pragmatico il flash di Torbianelli sui passeggeri: “Il trend esplosivo degli ultimi anni non continuerà, anzi è possibile che una ripartenza di Venezia porti a un lieve abbassamento dei nostri numeri. Ma è importante che Trieste abbia dimostrato di poter puntare e poter gestire un bacino di circa mezzo milione di passeggeri, cosa che fino a 3-4 anni fa non si pensava possibile”.

Conclusione ovviamente dedicata al futuro e all’eventuale conferma al vertice, questa volta da presidente: “Non dipende da me, posso solo attenermi ai fatti. Il mio contratto da segretario scadeva lo scorso aprile, quando terminerà il commissariamento tornerò ad essere un funzionario dell’Adsp”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 5th, 2024 at 5:00 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.

