

Politecnico di Milano - Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni
Corso di laurea magistrale in Architettura – Progettazione Architettonica

TRIESTE INCOMPIUTA: PROGETTI E STRATEGIE PER UNA VECCHIA E NUOVA PORTUALITA'

Relatore: Prof. F. Acuto
Allievo: Farioli Giacomo – 822718
Consulente: Arch. M. Martinelli
Anno Accademico 2016/2017

Indice

CAPITOLO 1

PAG 5 - Introduzione

CAPITOLO 2

PAG 6 - Flussi e infrastrutture del Mediterraneo

PAG 6 - La rete infrastrutturale marittima: aree marittime ed autostrade del mare

PAG 8 - La rete infrastrutturale terrestre: corridoi europei TEN-T

PAG 9 - La rete infrastrutturale terrestre: le reti tav

PAG 11 - Lo scenario triestino

CAPITOLO 3

PAG 14 - Il N.A.P.A.

PAG 16 - Venezia

PAG 16 - Trieste

PAG 17 - Koper

PAG 17 - Rijeka

PAG 18 - Altri porti: Monfalcone

PAG 18 - Altri porti: Ravenna

CAPITOLO 4

PAG 20 - Consolidare il ruolo di cerniera intermodale

PAG 20 - La convenzione delle Alpi

PAG 21 - La macroregione alpina

PAG 22 - L'ingresso dei paesi balcanici nell'Unione Europea

PAG 22 - Situazione attuale

PAG 24 - I valichi alpini e le infrastrutture del Nord-Est

PAG 26 - La linea AV/AC Venezia – Trieste

PAG 28 - Il sistema intermodale regionale
PAG 28 - I nodi intermodali regionali
PAG 29 - I nodi critici della rete ferroviaria

CAPITOLO 5

PAG 34 - Città e porto: la costruzione storica

CAPITOLO 6

PAG 43 - Risorse e pianificazione urbanistica
PAG 43 - Carta delle risorse
PAG 43 - L'affaccio al mare
PAG 45 - La città
PAG 47 - Linee di trasporto
PAG 48 - Zonizzazioni: sistemi e ambiti
PAG 49 - Le parti della città

CAPITOLO 7

PAG 52 - Il Porto Vecchio
PAG 52 - Il dibattito sul Porto Vecchio
PAG 53 - Guido Canella - Progetto per gli uffici regionali
PAG 53 - Nicolò Savarese – Progetto Polis, Proposta base
PAG 54 - Luciano Semerani – Progetto Polis, studio definitivo
PAG 54 - Gino Valle – Progetto Polia, una nuova proposta
PAG 55 - De Sola & Morales – Progetto Trieste Futura '97
PAG 56 - Stefano Boeri Architetti – Recupero del Porto Vecchio
PAG 56 - Bradaschia e Cecchetto – Proposta per l'Expo del 2008
PAG 57 - Portocittà – Progetto 2021

CAPITOLO 8

- PAG 59 - Le crociere nel mondo e nel Mediterraneo
- PAG 59 - Il trend dell'andamento globale del comparto crocieristico
- PAG 59 - L'evoluzione e la crescita dei porti crocieristici nel Mediterraneo
- PAG 60 - I porti crocieristici del Nord dell'Adriatico - Trieste
- PAG 61 - I porti crocieristici del Nord dell'Adriatico – Venezia
- PAG 62 - Casi studio: Barcellona
- PAG 63 - Casi studio: Civitavecchia
- PAG 64 - Casi studio: Dubrovnik

CAPITOLO 9

- PAG 67 - Il piano di sviluppo portuale
- PAG 67 - Il piano dell'Autorità Portuale
- PAG 67 - Un'alternativa al piano di sviluppo portuale

CAPITOLO 10

- PAG 71 - Il “nuovo” Porto Vecchio
 - PAG 73 - Mobilità ed accessibilità
 - PAG 74 - Layout funzionale
 - PAG 75 - Riuso e nuove costruzioni
 - PAG 76 - Sistema del verde
- PAG 78 - BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

1 INTRODUZIONE

La tesi affronta il tema di una portualità, in una città come Trieste, in cui risulta essere tutt'oggi incompiuta, portando alla luce un nuovo e un vecchio sistema portuale presenti e conviventi nella vita della città stessa.

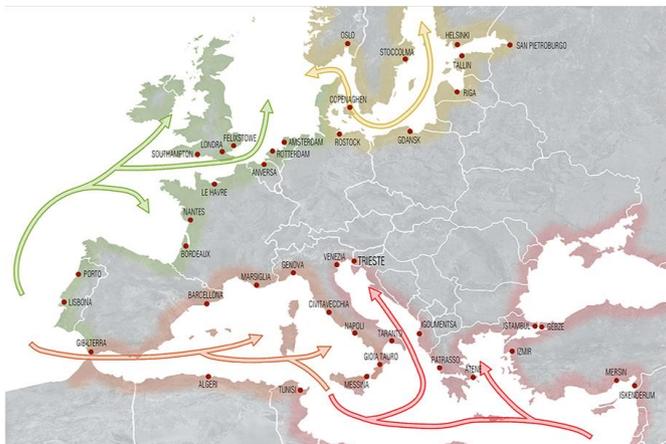
Alla luce dell'analisi svolta, risulta che l'area oggetto di studio è caratterizzata da un'esclusione dalla città stessa, dovuta alla nuova portualità triestina che si è sviluppata già dalla fine del diciannovesimo secolo.

Lo studio vuole partire da un'analisi a livello europeo per le meccaniche infrastrutturali e commerciali, per arrivare a un'analisi e a una possibile soluzione all'esclusione del Porto Vecchio dalla città.

2 FLUSSI E INFRASTRUTTURE DEL MEDITERRANEO

Questa prima analisi a grande scala punta a far luce sulle tematiche e sulle caratteristiche del sistema infrastrutturale che va a interessare Trieste e il bacino del Mar Mediterraneo, tenendo conto in particolare delle opportunità date dall'Unione Europea e dai suoi servizi comunitari.

2.1 LA RETE INFRASTRUTTURALE MARITTIMA: AREE MARITTIME E AUTOSTRADE DEL MARE



Le autostrade del mare rappresentano uno sviluppo nelle politiche dei trasporti nell'Unione Europea, che punta

sull'importanza del trasporto via mare. Lo scopo principale delle autostrade del mare è di migliorare le comunicazioni tra le varie regioni del continente europeo e di rafforzare le reti fra paesi candidati dell'Unione, quelli già membri effettivi e i possibili partner esteri.

L'adozione da parte della Commissione Europea risale al Giugno 2001, a Göteborg e porta alla creazione di un servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci che prevede linee di cabotaggio di più imprese per svolgere collegamenti tra il Nord e il Sud Italia e negli stati europei che si affacciano sul mare. Il programma europeo delle autostrade del mare è una derivazione del "Progetto 21 Motorways of the Sea", approvato dal Consiglio Europeo nell'ambito delle Reti Transeuropee TEN-T, che ha l'obiettivo di collegare i vari porti sostituendo al trasporto su gomma, particolarmente costoso e inquinante, il trasporto di merci per mare adottando proprio la navigazione a cabotaggio, molto adatta per esempio per la penisola italiana con le sue estese coste e porti.

Questa tipologia di trasporto, oltre a ridurre il traffico su strade e autostrade, permetterebbe anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci.

Importante è anche in molti casi un risparmio in termini di tempi di viaggio, grazie alle sempre più moderne flotte di navi Ro-Ro con una maggiore velocità di navigazione.

Il sistema autostrade del mare si basa inoltre su un concetto di intermodalità, dove le merci si possano velocemente spostare e trasbordare tra vari mezzi di trasporto in porti definiti Hub.

Questa nuova rete infrastrutturale vuole essere un'integrazione alle già presenti rotte commerciali, in particolare a quella del cosiddetto Northern Range che unisce i porti del Nord Europa al continente asiatico e a quello americano, creando soprattutto un collegamento diretto tra i principali porti europei e i principali porti asiatici.

In questa tematica possiamo suddividere i mari europei in tre grandi aree marittime.

La prima grande area marittima è quella mediterranea, che si può dividere tra un'area mediterranea Orientale e un'area mediterranea Occidentale. Queste si differenziano tra di loro per il tipo di traffico navale che le caratterizza. L'area mediterranea Orientale è infatti caratterizzata in prevalenza da un commercio di navi Ro-Ro dalla Turchia all'Italia e da navi Containers provenienti in maggior parte dai principali porti asiatici, a differenza di un commercio di tipo prettamente Containers e crocieristico per l'area del Mediterraneo Occidentale.

Le altre due grandi aree marittime europee sono quella dell'Europa dell'Ovest e quella dell'Europa del mar Baltico. Se l'area dell'Europa dell'Ovest risulta essere una delle aree marittime a livello mondiale con il maggior traffico di navi containers, l'area dell'Europa del mar Baltico risulta essere invece un'area con un traffico più locale, in particolare di navi Ro-Ro.

I porti del Mediterraneo hanno tuttavia assunto un ruolo di forza negli ultimi trent'anni, anche grazie ai forti mutamenti e alle nuove sovvenzioni a livello europeo. Sembrava infatti che la portualità mediterranea fosse destinata a un ruolo marginale, vista la forte crescita e l'affermazione dei porti del Northern Range, quali Rotterdam, Anversa, Amburgo, Le

Havre, Londra e Immingham, che li posizionava favorevolmente sulle rotte atlantiche.

Sono i cambiamenti tecnologici e geoeconomici dell'ultimo periodo a riportare sul mercato le banchine e i retroporti dell'Europa mediterranea.

Se consideriamo che sulla rotta Estremo Oriente-Europa è movimentata la maggior parte del traffico internazionale di merci è facilmente prevedibile una crescita della domanda di trasporto marittimo, che potrebbe portare a una forte competitività, con conseguente rafforzamento delle capacità concorrenziali dei porti del bacino del Mediterraneo che oggi risultano tuttavia porti minori in rapporto alle quantità di merci movimentati dai grandi porti del bacino dell'Europa dell'Ovest e quindi del Northern Range.

Il sistema portuale mediterraneo si mostra molto variegato e concorrenziale, caratterizzato da scali di importanza minore, come quelli locali e quelli regionali, e da porti con caratteristiche e offerte migliori a questi ultimi. Tra questi ultimi quelli che vedono una maggiore movimentazione di merci sono i cosiddetti Hub che vedono la presenza di un elevato numero di navi in transhipment in cui avviene il trasbordo da navi mother a navi feeder o si ha direttamente il passaggio a una movimentazione terrestre, ferroviaria o stradale.

Da questa classificazione notiamo come gli Hub in transhipment maggiori sono localizzati in particolare sulla rotta da Suez a Gibilterra: all'estremo oriente della rotta troviamo gli scali di Alessandria (Damietta), Port Said e Tobruk, in posizione centrale gli scali di Malta, Gioia Tauro e Taranto con uno scalo attualmente in fase di sviluppo a Tunisi e infine in posizione orientale abbiamo gli scali di

Algeiras e di Tangeri con uno scalo in fase di sviluppo a Algeri.

Questi scali tuttavia sul confronto quantitativo con i porti del Northern Range non sono assolutamente in grado di competere, sia per quanto riguarda la quantità di merci movimentate che per quanto riguarda la quantità di TEUs.

2.2 LA RETE INFRASTRUTTURALE TERRESTRE: CORRIDOI EUROPEI TEN-T



La politica europea per le reti transeuropee (TENs) per i trasporti, l'energia e le telecomunicazioni nasce nel 1993 sulla base del Titolo XVI, articoli 170.172, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. Le TENs consentono il funzionamento del mercato interno, collegando le regioni europee tra loro e connettendo l'Europa con il resto del mondo.

La creazione e lo sviluppo delle reti TEN mira all'interconnessione delle reti infrastrutturali nazionali assicurandone l'interoperabilità con interventi basati sulla definizione di standards comuni per la rimozione di barriere tecniche.

Le reti transeuropee per i trasporti sono state di recente ridefinite dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre

2013 che ne ha stabilito gli orientamenti di sviluppo secondo una struttura a "doppio strato": una rete globale (comprehensive), da completare entro il 2050, e una rete centrale (core), di maggior rilevanza strategica per il mercato interno UE, da completare entro il 2030. Entrambe sono costituite da corridoi transnazionali multimodali (ferro, strada, vie navigabili) che si intersecano tra loro per creare un fitto tessuto connettivo tra le diverse regioni europee e tra i grandi terminali portuali e aeroportuali con l'obiettivo di innalzare efficienza e sostenibilità dei sistemi di trasporto del continente così come la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività e di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.

Dei nove corridoi core che costituiscono l'asse portante della Trans European Network-Transport (TEN-T), definita dal Regolamento Europeo 1315/2013, quattro interessano l'Italia, attraversandola da nord a sud e da ovest ad est: il Baltico-Adriatico, lo Scandinavo-Mediterraneo, il Reno-Alpi, il Mediterraneo.

Sui tratti nazionali dei quattro corridoi transnazionali RFI, insieme agli altri Gestori dell'infrastruttura europei e con il sostegno finanziario dell'Unione Europea, sviluppa gli investimenti e gli interventi in grado di garantirne entro il 2030 il potenziamento, l'efficientamento e l'estensione così come le piene condizioni di interoperabilità.

I CORRIDOI TEN-T CHE INTERESSANO L'ITALIA



La rete TENT-T comprende nove core corridors di cui quattro interessano l'Italia:

- il Corridoio Baltico – Adriatico: si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali (RRT). I progetti principali sono la galleria di base del Semmering e la linea ferroviaria del Koralm (Graz-Klagenfurt) in Austria.

- il Corridoio Scandinavo – Mediterraneo: si estende dal confine russo-finlandese e dai porti finlandesi di HaminaKotka, Helsinki e Turku-Naantali a Stoccolma, attraverso "un'autostrada del mare", e, con una sezione da Oslo, attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania (collegamenti con i porti di Brema, Amburgo e Rostock), l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona,

Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta .

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali (RRT) e sezioni di "autostrada del mare". I progetti principali di questo corridoio sono il collegamento fisso del Fehmarn Belt e, per l'Italia, la galleria base del Brennero.

- il Corridoio Reno – Alpi: collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna. I progetti principali di questo corridoio sono le gallerie di base alpine del Gottardo e del Lötschberg e le rispettive linee di accesso.

- il Corridoio Mediterraneo: collega i porti di Algeciras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona nella Penisola iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia (Marsiglia), Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia.

Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po. I progetti principali del corridoio sono le linee ferroviarie a scartamento standard UIC in Spagna, la galleria ferroviaria Torino-Lione e il collegamento Trieste/Capodistria - Lubiana attraverso la regione carsica.

2.3 LA RETE INFRASTRUTTURALE TERRESTRE: LE RETI TAV

La politica europea del trasporto ferroviario è volta alla creazione di uno spazio ferroviario unico. L'apertura del settore alla concorrenza, iniziata nel 2001, è stata oggetto, nell'arco di dieci anni, di tre pacchetti e di una rifusione. Il quarto pacchetto, destinato a completare la liberalizzazione del traffico ferroviario, è stato adottato in prima lettura, nella sua interezza, dal Parlamento europeo (Febbraio 2014).



Una caratteristica peculiare della rete ferroviaria europea ad AV è senz'altro la sua eterogeneità. Le dimensioni continentali del progetto sono dovute al desiderio "politico" di contribuire all'unificazione della Comunità, ma anche alla riconosciuta intollerabilità di un ulteriore sviluppo del trasporto su strada. Tuttavia questa volontà viene applicata di fatto con la messa in opera di progetti molto diversi tra loro. Tali diversità sono funzione delle specifiche esigenze dei singoli stati (principalmente di natura socio-economica e territoriale) e delle singole aziende ferroviarie (legate alle infrastrutture in uso), implicando progetti spesso tra loro incompatibili per i quali è in corso da anni un defatigante tentativo di armonizzazione.

Ad un primo tentativo di sintesi si possono individuare, in Europa, almeno tre modelli di sviluppo ferroviario con caratteristiche di AV :

- quello francese, esclusivamente per passeggeri, impostato su nuove linee con velocità di punta di 300 km/h e relazioni non-stop tra le aree metropolitane;
- quello tedesco, misto per merci e passeggeri, tendente a servire anche le città intermedie con un sistema di treni cadenzati impostato su velocità diversificate non superiori a 250 km/h, realizzato con largo utilizzo di linee preesistenti rimodernate;
- quello svizzero-inglese, che prevede la velocizzazione del servizio intercity fino a 200/225 km/h, abbinata al cadenzamento almeno ogni ora di un treno per qualunque destinazione sulla rete e coincidenze in tutte le stazioni, alla stessa ora, per tutti i treni passeggeri.

Ad una diversa impostazione strategica si sommano poi le differenze tecniche conseguenza del rigido regime monopolistico che da sempre caratterizza l'industria ferroviaria di tutti i paesi.

La differenza di velocità è tuttavia questione prioritaria: velocità fino a 250 km/h comportano un impatto ambientale ridotto e sono ottenibili su corridoi esistenti modernizzati e rettificati con un investimento assai minore rispetto alla costruzione di una nuova linea attrezzata per i 300 km/h.

Sulla base di tale discriminante l'Unione Europea si è occupata dello sviluppo di una rete continentale ad AV ed aveva inizialmente individuato un piano di massima composto da:

- linee attrezzate per velocità in genere pari o superiori a 250 km/h (9.000 km, dei quali 1.300 in Italia);
- linee modificate per velocità di 200 km/h (15.000 km, dei quali 1.900 in Italia);

- altre linee di collegamento costituenti la rete europea (1.200 km, dei quali 300 in Italia).

La rete europea ad AV si sviluppa secondo il piano di massima elaborato all'orizzonte 2010, fermo restando che talune linee proposte come nuove possono essere alla fine linee modificate, se le valutazioni di impatto ambientale e lo sviluppo socioeconomico delle regioni interessate consigliano di prendere decisioni in tal senso. Tale rete è agibile in ogni momento per i trasporti di merci.

Queste premesse dell'UE, del tutto ragionevoli e condivisibili, sono state recentemente confermate in toto con la decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti: la rete ferroviaria ad alta velocità comprende:

- linee specializzate costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie;
- linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h;
- linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

2.4 LO SCENARIO TRIESTINO

In questo particolare scenario trasportistico Trieste va a collocarsi al centro di una fitta rete che le permette di essere al centro della mobilità europea.

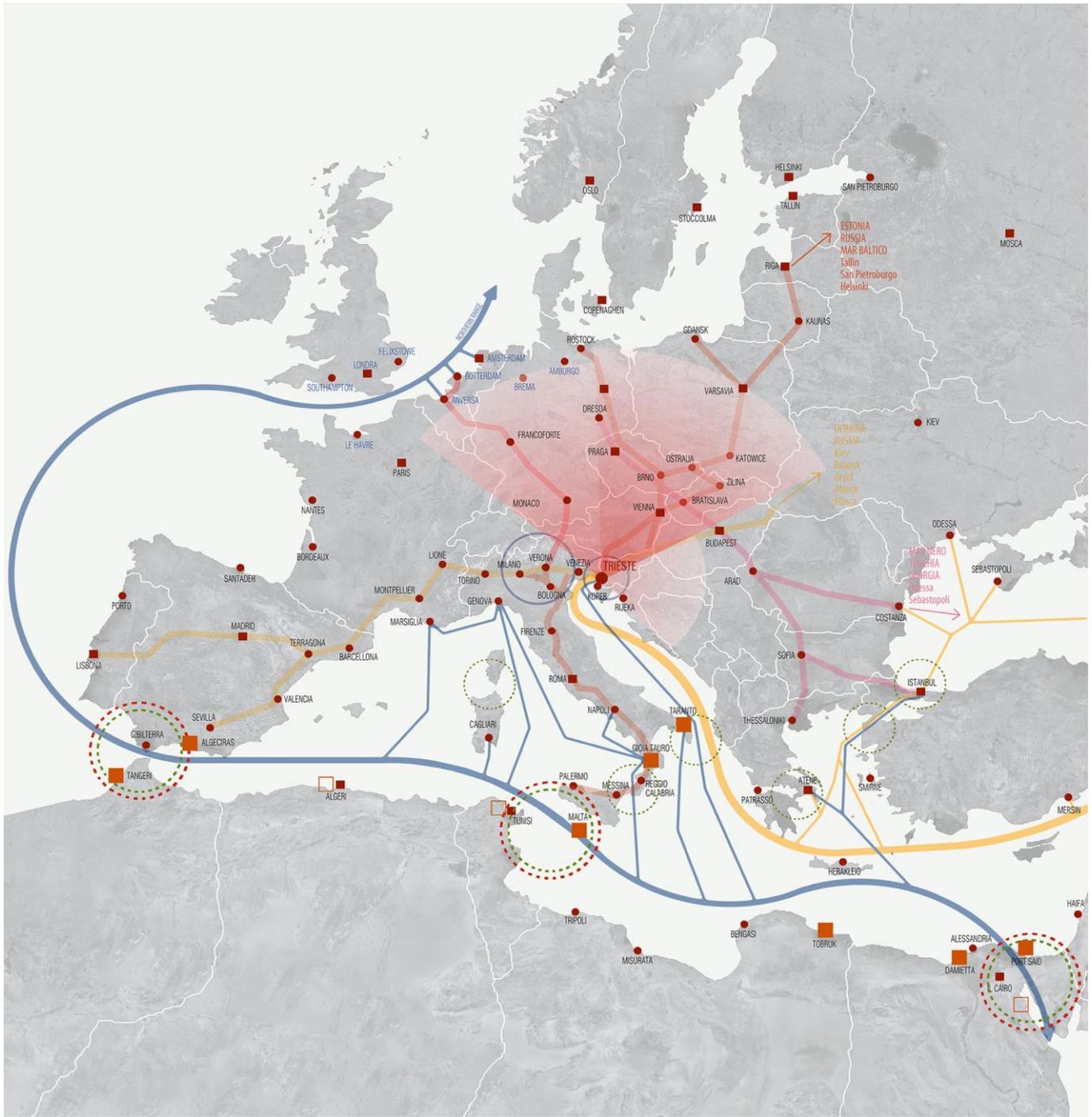
Trieste si colloca infatti su un asse quasi baricentrico, in collegamento diretto con il corridoio Adriatico-Baltico, con

il corridoio Mediterraneo e in prossimità del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Per quanto riguarda i collegamenti marittimi Trieste risulta essere il nodo finale di alcune tratte, la maggior parte di queste provenienti dal vicino oriente, in particolare Grecia (porto di Atene) e Turchia (porti di Izmir, Gemlik, Istanbul, Gebze, Mersin e Iskenderum). Queste tratte hanno per oggetto la movimentazione di navi Ro-Ro, Ro-Pax e Containers.

Tramite queste rotte l'obiettivo ultimo è la movimentazione verso il Sud della Germania, verso l'Austria e verso i paesi baltici, oltre che verso l'Italia, grazie all'unione di queste rotte marittime ai corridoi TEN-T.

Negli ultimi anni, vista la richiesta dei paesi balcanici di ingresso nell'Unione Europea, si fa sempre più importante la possibilità dell'apertura di una nuova rotta commerciale verso questi paesi che finora non ha però trovato ancora conferme ufficiali.



3 IL N.A.P.A.

Il NAPA è un'associazione di Porti del Nord Adriatico (North Adriatic Ports Association) ed è stato fondato nel marzo 2010 dalle Autorità Portuali di Venezia, Trieste e Capodistria (Slovenia). Il Porto di Rijeka è diventato membro a pieno titolo nel novembre 2010.

I quattro porti NAPA si trovano sulla punta settentrionale del mare Adriatico, un corso d'acqua naturale che penetra in profondità nel centro del continente europeo, fornendo così la rotta navale più economica tra l'Estremo Oriente dal canale di Suez verso il nord Europa con una distanza che è circa 2.000 Mm più breve di altri porti del nord Europa.

Più di 100 milioni di tonnellate di merci sono gestiti in porti NAPA ogni anno. Il carico è composto principalmente da prodotti generali, contenitori, auto, minerali metallici e minerali, combustibili fossili, prodotti chimici e altri tipi di merci.

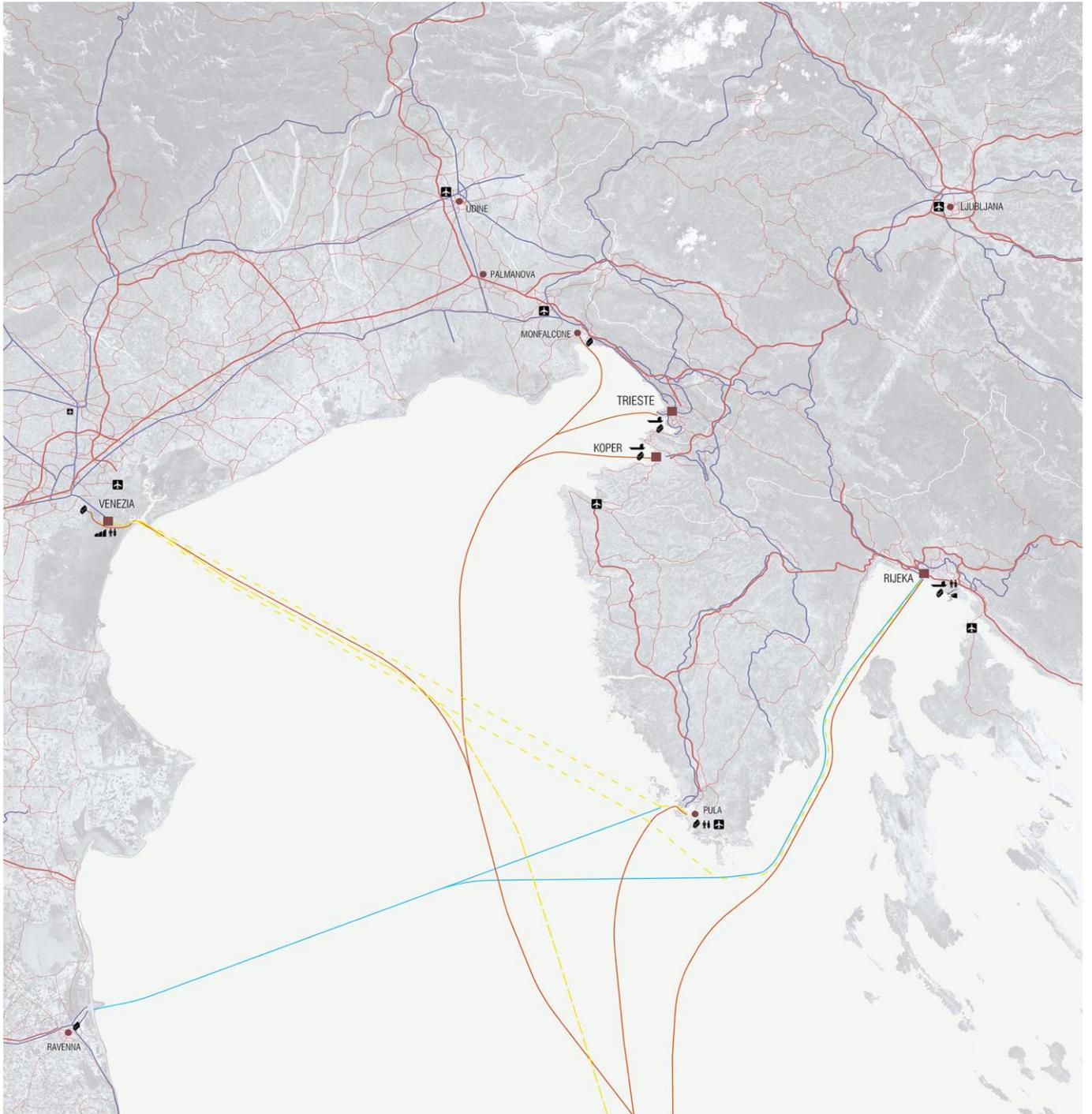
A causa della grande varietà di servizi logistici e la vasta rete di traffico, l'associazione NAPA costituisce un gateway multimodale perfetto per i principali mercati europei. Il quinto corridoio di trasporto paneuropeo fornisce un

rapido collegamento a 500 milioni di consumatori europei. Grandi centri commerciali e industriali come Vienna, Monaco e Milano sono solo poche ore di auto.

Le quattro entità uniscono le loro forze per promuovere l'itinerario Adriatico e si presentano come alternativa ai porti nord-europei. Inoltre, l'associazione prevede la cooperazione per lo sviluppo di collegamenti marittimi e l'entroterra, l'approdo di compagnie di crociera, la tutela dell'ambiente, della sicurezza e delle tecnologie dell'informazione. I porti di NAPA potranno inoltre investire sforzi nella pianificazione coordinata di strade, ferrovie e infrastrutture marittime, nonché l'armonizzazione delle norme e delle procedure nel settore della fornitura di servizi portuali.

I porti del Nord Adriatico quindi si trovano oggi ad avere un vantaggio strategico e geografico data la loro posizione, prossima ai mercati di sviluppo globale (economie emergenti) ed europeo (lo spostamento verso Est del mercato interno).

VENEZIA	TRIESTE	KOPER	RIJEKA
			
Area totale: 2.200.000 mq	Area totale: 3.504.070 mq	Area totale: 2.800.000 mq	Area totale: 1.500.000 mq
Area banchine: 1.320.000 mq	Area banchine: 1.345.000 mq	Area banchine: 1.450.000 mq	Area banchine: 900.000 mq
Lunghezza tot. banchine: 30.000 m	Lunghezza tot. banchine: 12.128 m	Lunghezza tot. banchine: 3.300 m	Lunghezza tot. banchine: 8.650 m
N. di ormeggi: 112	N. di ormeggi: 47	N. di ormeggi: 23	N. di ormeggi: 58
Profondità max.: 18 m	Profondità max.: 18 m	Profondità max.: 18 m	Profondità max.: 28 m
Profondità media: 12-14 m	Profondità media: 10,5 m	Profondità media: 11,5 m	Profondità media: 16 m
Terminal: 34	Terminal: 24	Terminal: 12	Terminal: 24
Numero di gru: 26	Numero di gru: 7	Numero di gru: 8	Numero di gru: 4
Navi/giorno: 9	Navi/giorno: 6-7	Navi/giorno: 5	Navi/giorno: 3-4



3.1 VENEZIA



Venezia è uno dei maggiori porti commerciali europei per quanto riguarda il traffico general cargo con regolari tratte dedicate a questo settore. L'import è prevalentemente composto da ferro, acciaio e marmo, mentre l'export si compone di project cargo. Unico porto italiano con connessioni fluviali lungo la valle del fiume Po in direzione Mantova e Cremona, può gestire ogni genere di carico per quasi tutta la durata dell'anno riducendo la saturazione delle infrastrutture stradali. Con oltre due milioni di passeggeri all'anno, il porto di Venezia risulta essere uno dei principali porti crocieristici mediterranei.

3.2 TRIESTE

Gli alti fondali, l'infrastrutturazione portuale, ferroviaria e stradale capillare e di discreta capacità, adeguate risorse umane, servizi diretti ed indiretti qualitativamente in linea

con i moderni standard europei e mondiali, rappresentano fattori di indiscutibile valenza per rendere il porto un importante capolinea per le grandi navi portacontainer.



Trieste, come hub logistico, dista meno di 500 km dai grossi gangli dell'economia italiana (Veneto, Lombardia, Piemonte) e dell'Europa Centrale e Orientale (Baviera, Austria, Slovenia, Croazia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Polonia). Il porto di Trieste è suddiviso in 5 punti franchi, di cui 3 destinati alle attività commerciali: il Punto Franco Vecchio, il Punto Franco Nuovo, lo Scalo Legnami. Il Punto Franco Olii Minerali e quello del Canale di Zaule sono destinati alle attività industriali. Il porto è collegato tramite una sopraelevata all'autostrada A4 Trieste-Venezia, che evita il centro cittadino, e si trova a pochi chilometri dal valico di Ferneti (TS) e della Casa Rossa (GO), che permettono di raggiungere la Slovenia. Attraverso l'autostrada è quindi collegato con i valichi alpini di Coccau (Tarvisio) e del Brennero. Lo scalo

triestino è uno dei più importanti porti ferroviari italiani, grazie alla struttura ferroviaria interna (70 km di binari) che lo raccorda con la rete nazionale ed internazionale.

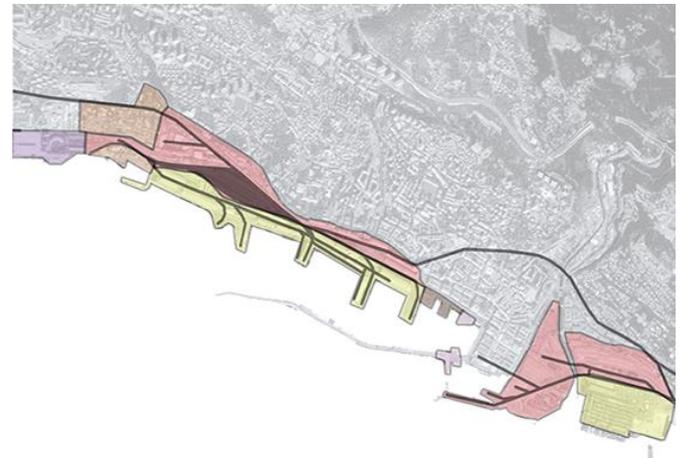
3.3 KOPER



Il Porto di Koper è l'unico porto marittimo della Slovenia e movimentata circa due terzi del totale dei traffici marittimi riferiti al retroterra nazionale. Koper è il principale scalo del Nord Adriatico per quanto riguarda il traffico container e il primo nell'Adriatico per la movimentazione di autoveicoli. La gestione del porto è affidata a Luka Koper, società la cui capitale è detenuto al 100% dallo stato sloveno. Sul piano dei servizi, Luka Koper punta al potenziamento delle strutture di magazzini, al trasporto Ro-Ro e ai project cargo per il trasporto di mezzi e strutture di grande volume. L'Autorità portuale di Koper punta alla costruzione di un terzo molo di 1.060 metri che dovrebbe essere il secondo

terminal container. Sarà in tal modo possibile portare la superficie dello scalo dagli attuali 268 a 404 ettari. E' stato inoltre pianificato il prolungamento di 100 metri del primo molo per il trasbordo dei container e l'allungamento di 370 metri del secondo molo. In quest'ultimo rimarranno le attività già esistenti e cioè il trasbordo e lo stoccaggio di rinfuse liquide e secche. L'obiettivo di Luka Koper è raggiungere un traffico complessivo di 30-40 milioni di tonnellate di merci movimentate. A livello di container, con la nuova struttura la capacità futura dello scalo potrebbe raggiungere il milione di TEUs. Purtroppo la profondità dei fondali non appare sufficiente all'attracco delle navi porta-container di maggiori dimensioni. A tal fine è stato avviato un progetto di dragaggio dei fondali. Nonostante la vicinanza del porto di Trieste non è mai stata avviata una cooperazione sinergica tra i due, sia a livello portuale che infrastrutturale, generando così una competizione controproducente.

3.4 RIJEKA



Il porto di Rijeka rappresenta il principale terminal croato ed è uno dei nodi fondamentali nell'ambito del sistema

portuale dell'alto Adriatico. Quanto alle tipologie di merci trattate, prevalgono nettamente le rinfuse liquide rispetto alle rinfuse solide. I principali mercati di destinazione sono costituiti, nell'ordine, da Serbia Montenegro, Ungheria, Italia, Slovacchia e Austria.

3.5 ALTRI PORTI: MONFALCONE

Il Porto dispone di un'area di circa 300mila mq, all'interno della quale si trova il recinto doganale di 150mila mq e i magazzini doganali per 10mila mq, oltre a 4mila mq di tettoie tutte dotate di binari ferroviari. Inoltre, è disponibile un piazzale multiuso di custodia doganale temporanea di 75mila mq, destinati prevalentemente a car-terminal. Lo scalo può contare su circa 1,5 km di banchine, attrezzate per la manipolazione di qualsiasi tipo di merce. Sono disponibili 9 accosti presso la banchina Portorosega, 2 accosti a servizio della centrale termoelettrica, 1 accosto presso la banchina silos cereali. Il porto, specializzato in general cargo e dry bulk cargo, possiede vasta e specifica esperienza in determinate tipologie merceologiche. I fondali variano tra i 9,5 e gli 11,7 m con la previsione di arrivare, mediante dragaggio a 13,00.

3.6 ALTRI PORTI: RAVENNA

Il Porto di Ravenna rappresenta l'unico porto dell'Emilia-Romagna. In virtù della sua strategica posizione geografica, il Porto di Ravenna si caratterizza come leader in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40% del totale nazionale ad esclusione del carbone e dei prodotti petroliferi) e svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente.

Basandosi su queste considerazioni, il 7 settembre 1991 gli Stati alpini hanno sottoscritto la convenzione delle Alpi, che per la prima volta riconosce l'unità territoriale alpina e la necessità di garantire sviluppo e politiche di tutela comuni. La convenzione delle Alpi rispecchia la globale consapevolezza dell'importanza delle aree montane anche per la pianura, definisce le responsabilità nei confronti del mondo alpino e attira l'attenzione sulle potenzialità e le sfide per lo sviluppo del patrimonio naturale, culturale e sociale.

Il suo obiettivo consiste nel valorizzare il patrimonio comune delle Alpi e nel preservarlo per le future generazioni attraverso la cooperazione transnazionale tra i Paesi alpini, le amministrazioni territoriali e le autorità locali, coinvolgendo la comunità scientifica, il settore privato e la società civile.

Il perimetro della convenzione delle Alpi comprende una superficie di 190959 km² e 5867 comuni. L'arco alpino, così come definito dalla convenzione delle Alpi si estende per 1200 km attraverso otto Stati. La larghezza massima è di 300 km, tra la Baviera ed il nord Italia.

Sono compresi nel perimetro l'intero territorio dei principati di Monaco e del Liechtenstein. Da sole, Austria e Italia rappresentano più del 55% del territorio della convenzione. Assieme alla Francia questi tre Stati formano circa i tre quarti della superficie totale del territorio della convenzione delle Alpi. Nel 2007 la popolazione totale residente all'interno del perimetro della convenzione sfiorava i 14 milioni.

Nel 2011 la Convenzione Alpina viene coinvolta nella Macroregione Alpina.

4 CONSOLIDARE IL RUOLO DI CERNIERA INTERMODALE

Nell'ottica di mantenere per Trieste un ruolo di cerniera tra l'Est e l'Ovest si deve tenere conto di varie criticità, date non solo dalle problematiche ambientali e strutturali ma anche da logiche legate a trattati e scenari europei. Questi scenari vanno dal tenere conto dell'apertura dell'Unione Europea ai paesi balcanici nei prossimi anni, alle strategie europee per l'arco alpino, dall'analisi dei valichi alpini allo studio della rete infrastrutturale regionale veneta e friulana.

4.1 LA CONVENZIONE DELLE ALPI

La convenzione delle Alpi, trattato internazionale sottoscritto dagli otto paesi alpini: Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Principato di Monaco, Slovenia e Svizzera nonché dalla Comunità Europea ha l'obiettivo di garantire una politica comune per l'arco alpino, un territorio sensibile e complesso in cui i confini sono determinati da fattori naturali, economici e culturali che raramente coincidono con le frontiere degli Stati nazionali. Risulta dunque evidente l'importanza di un vero ed efficace coordinamento internazionale degli interventi.



4.2 LA MACROREGIONE ALPINA

La strategia dell'UE per la Regione Alpina (EUSALP) è la quarta strategia macro-regionale stabilita dall'Unione Europea per affrontare le sfide comuni affrontate da una specifica area geografica (in questo caso la macro-regione alpina) e, quindi, per beneficiare di una cooperazione rafforzata la quale contribuisce al raggiungimento della coesione economica, sociale e territoriale.

Lo scopo di EUSALP è quello di promuovere la prosperità sostenibile sia economica sia sociale della regione alpina, migliorando la sua attrattività, la competitività e la connettività, preservando allo stesso tempo l'ambiente e garantendo ecosistemi sani ed equilibrati. La Convenzione

delle Alpi è stata coinvolta nello sviluppo di EUSALP fin dall'inizio. Il Gruppo di Lavoro "Strategia macro-regionale" che ha l'obiettivo di contribuire al processo è stato istituito già nel 2011, dalla XI Conferenza delle Alpi.

La strategia comprende due documenti principali: una Comunicazione dalla Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo ed al Comitato delle Regioni ed un Piano d'Azione. EUSALP è strutturata nei seguenti tre ambiti tematici d'intervento, di cui uno trasversale, nonché negli obiettivi corrispondenti:

Ambito tematico: Crescita economica ed innovazione

Obiettivo: Accesso equo alle opportunità di occupazione, grazie alla buona competitività della Regione

Ambito tematico: Mobilità e connettività

Obiettivo: Accessibilità sostenibile tanto interna quanto esterna

Ambito tematico: Ambiente ed energia

Obiettivo: un contesto ambientale caratterizzato da maggiore inclusione e da soluzioni energetiche rinnovabili ed affidabili per il futuro

Ambito tematico: Governance, inclusa la capacità istituzionale

Obiettivo: un solido modello di governance macro-regionale per la Regione volto a migliorare la cooperazione e il coordinamento dell'azione

La Convenzione delle Alpi contribuisce in modo sostanziale alla progettazione ed alla realizzazione di EUSALP facendo attivamente uso della sua funzione di osservatore nell'Assemblea Generale (livello politico) e nel Comitato Esecutivo (livello di coordinamento) della Strategia.

La Convenzione delle Alpi è rappresentata nel processo di EUSALP congiuntamente dalla Presidenza e dal Segretariato Permanente i quali lavorano in stretta collaborazione con il Comitato Permanente, il Gruppo di Lavoro "Strategia Macro-regionale" ed altri Gruppi di Lavoro e Piattaforme

4.3 L'INGRESSO DEI PAESI BALCANICI NELL'UNIONE EUROPEA

L'UE ha sviluppato una politica per sostenere la graduale integrazione dei paesi dei Balcani occidentali nell'Unione europea. Il 1o luglio 2013 la Croazia è stata il primo dei sette paesi ad aderire all'UE, mentre il Montenegro, la Serbia, l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia e l'Albania sono candidati ufficiali. Sono stati avviati negoziati e capitoli di adesione con il Montenegro e con la Serbia. La Bosnia-Erzegovina (che ha presentato domanda di adesione all'inizio del 2016) e il Kosovo sono potenziali paesi candidati.

4.3.1 SITUAZIONE ATTUALE

ALBANIA

L'Albania ha presentato domanda di adesione all'UE il 28 aprile 2009, pochi giorni dopo l'entrata in vigore dell'ASA UE-Albania. Nell'ottobre 2010 la Commissione ha raccomandato l'avvio dei negoziati di adesione non appena il paese avesse rispettato i requisiti per 12 «priorità fondamentali». La Commissione ha rilevato progressi positivi nel 2012 e ha raccomandato la concessione dello status di candidato al paese, ferma restando l'adozione delle riforme ancora in fieri. Tali condizioni sono state ampiamente rispettate prima delle elezioni parlamentari

del paese tenutesi nel giugno 2013, valutate positivamente dagli osservatori internazionali. Nell'ottobre 2013 la Commissione ha pertanto raccomandato in modo inequivocabile di riconoscere all'Albania lo status di paese candidato. Il Consiglio ha preso atto di tale raccomandazione nel dicembre 2013 e ha concesso lo status di candidato al paese nel giugno 2014. L'effettivo avvio dei negoziati dipende dagli ulteriori progressi dell'Albania in merito a cinque priorità fondamentali e in particolare all'attuazione della normativa, recentemente adottata, relativa alla riforma del sistema giudiziario.

BOSNIA-ERZEGOVINA

La Bosnia-Erzegovina è un potenziale paese candidato. Nel giugno 2008 era stato negoziato e sottoscritto un ASA ma la sua entrata in vigore era stata congelata, principalmente perché il paese non aveva attuato una sentenza chiave della Corte europea dei diritti dell'uomo. L'«approccio rinnovato» dell'UE nei confronti del paese, che punta maggiormente sulla governance economica, ha consentito la tanto attesa entrata in vigore dell'ASA il 1o°giugno 2015. Il 15 febbraio 2016 la Bosnia-Erzegovina ha presentato ufficialmente la propria domanda di adesione all'Unione europea e, alla luce dei significativi progressi compiuti, il 20 settembre il Consiglio ha chiesto alla Commissione di presentare il suo parere su tale domanda. Come primo passo, il 9 dicembre la Commissione ha trasmesso alle autorità un questionario dettagliato. L'UE, inoltre, fornisce sostegno per l'attuazione dell'accordo di pace di Dayton del 1995, in particolare attraverso la missione EUFOR ALTHEA.

MACEDONIA

L'ex Repubblica jugoslava di Macedonia ha presentato domanda di adesione all'UE nel marzo 2004 e, nel dicembre 2005, le è stato riconosciuto lo status di paese candidato. Nel 2009 la Commissione ha raccomandato l'avvio dei negoziati di adesione con il paese, raccomandazione avallata dal Parlamento e da allora ribadita in ogni relazione della Commissione sui progressi compiuti dal paese e in ogni risoluzione del Parlamento. Tuttavia, nelle sue relazioni del 2015 e del 2016 la Commissione ha ribadito tale raccomandazione a condizione che si continuasse l'attuazione dell'accordo politico del giugno/luglio 2015 (noto come accordo di Pržino) e si conseguissero progressi sostanziali nell'attuazione delle urgenti priorità di riforma. La controversia da lungo tempo irrisolta con la Grecia sulla questione della denominazione «Macedonia» costituisce un ostacolo importante a un'ulteriore integrazione nell'UE.

KOSOVO

Come la Bosnia-Erzegovina, il Kosovo è un paese potenziale candidato. Dopo la sua dichiarazione unilaterale d'indipendenza nel febbraio 2008, l'UE ha affermato che il Kosovo aveva una chiara «prospettiva europea». Tutti gli Stati membri, tranne cinque (Cipro, Grecia, Romania, Slovacchia e Spagna), hanno riconosciuto la sua indipendenza. Nella regione, la Serbia e la Bosnia-Erzegovina non hanno riconosciuto il Kosovo. L'UE ha designato un rappresentante speciale in Kosovo, che è anche il capo dell'ufficio dell'Unione europea, e ha istituito la missione EULEX sullo Stato di diritto. Nel giugno 2012 è stata pubblicata una tabella di marcia per la liberalizzazione dei visti. Nella sua quarta relazione sui

progressi compiuti dal Kosovo in tale ambito, pubblicata nel maggio 2016, la Commissione ha affermato che il paese aveva soddisfatto tutti i requisiti, ma che sussistevano due questioni in sospeso, tra cui la ratifica da parte del parlamento dell'accordo di demarcazione delle frontiere con il Montenegro, da affrontare prima dell'approvazione della sua proposta da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Il 5 settembre 2016 anche la commissione LIBE del Parlamento ha subordinato l'avvio dei negoziati per la liberalizzazione dei visti all'adempimento dei requisiti ancora in sospeso. In seguito al raggiungimento di un accordo storico nell'aprile 2013 tra Belgrado e Pristina per quanto riguarda la normalizzazione dei rapporti, il Consiglio europeo ha deciso di avviare i negoziati relativi a un ASA con il Kosovo nel giugno 2013. L'ASA è stato firmato il 27 ottobre 2015 ed è entrato in vigore il 1° aprile 2016, in seguito alla ratifica da parte dell'Assemblea del Kosovo e del Parlamento europeo (approvazione). Il 9 novembre 2016 è stata adottato un programma di riforma europeo per i prossimi 12-18 mesi. La futura integrazione del Kosovo nell'UE, così come quella della Serbia, rimane strettamente legata ai risultati e all'attuazione del dialogo ad alto livello tra il Kosovo e la Serbia agevolato dall'UE.

MONTENEGRO

Il Montenegro ha presentato domanda di adesione all'UE nel dicembre 2008, oltre due anni dopo la sua dichiarazione d'indipendenza (riconosciuta da tutti gli Stati membri). Al paese è stato riconosciuto lo status di paese candidato nel dicembre 2010 e nel giugno 2012 sono stati avviati i negoziati di adesione. Conformemente al «nuovo

approccio» dell'UE al processo di adesione, i capitoli negoziali fondamentali sullo Stato di diritto (il capitolo 23 sulla riforma giudiziaria e i diritti fondamentali e il capitolo 24 sulla libertà, la sicurezza e la giustizia) sono stati avviati in una fase iniziale del processo negoziale, nel dicembre 2013. Entro la fine di dicembre 2016 erano stati avviati con il Montenegro 26 dei complessivi 35 capitoli negoziali.

SERBIA

La Serbia ha presentato domanda di adesione all'UE nel dicembre 2009 e, nel marzo 2012, quando Belgrado e Pristina hanno raggiunto un accordo sulla rappresentazione regionale del Kosovo, le è stato riconosciuto lo status di paese candidato. Riconoscendo i progressi compiuti dalla Serbia verso una normalizzazione delle relazioni con il Kosovo, in particolare nell'ambito del dialogo in corso tra Belgrado e Pristina agevolato dall'UE, il Consiglio europeo in occasione della riunione di giugno 2013 ha approvato la raccomandazione della Commissione di avviare i negoziati di adesione con la Serbia. L'ASA UE-Serbia è entrato in vigore nel settembre 2013 e il 21 gennaio 2014 sono stati formalmente avviati i negoziati di adesione con la Serbia. I primi due capitoli, compreso quello sulla normalizzazione delle relazioni con il Kosovo, sono stati inaugurati nel dicembre 2015. I capitoli chiave sullo Stato di diritto (capitoli 23 e 24) sono stati aperti il 18 luglio 2016 e altri due capitoli sono stati aperti il 13 dicembre.

4.4 I VALICHI ALPINI E LE INFRASTRUTTURE DEL NORD-EST

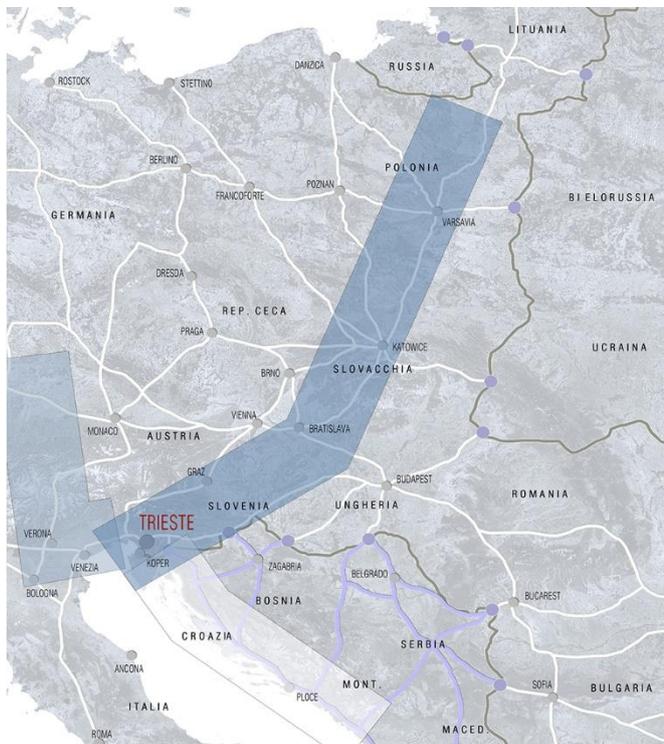
I principali rilevamenti del traffico attraverso le Alpi mettono in evidenza che il traffico merci stradale tra Italia e Austria (sostanzialmente ai valichi del Brennero e di Tarvisio) comporta il passaggio di circa 3 milioni di veicoli industriali (2 milioni al Brennero e 1 milione a Tarvisio), cifra superiore al traffico tra Italia e Francia, e pari a quasi il triplo del traffico tra Italia e Svizzera. Questi dati sono confermati dal traffico medio giornaliero di veicoli industriali ai valichi, circa 8800 al Brennero e circa 3900 a Tarvisio e al Gottardo.

Uno dei motivi probabilmente determinante di questi squilibri tra i valichi consiste nella enorme differenza dei prezzi dei pedaggi (dovuti sia alla presenza di gallerie a pagamento, sia a diverse politiche dei trasporti) per cui un passaggio Nord-Sud può variare dai 350 Euro del Frejus (per un camion Euro2 di 40 t) ai 14 Euro della tariffa autostradale di Tarvisio.

Espresso in tonnellate, il traffico merci totale tra Italia e Austria è dominato dal trasporto su strada (45 milioni) rispetto alla ferrovia (quasi 19 milioni) con piccolissime quantità passanti per valichi minori (Opicina). Una parte di questo traffico è di transito (cioè non ha origine in Austria), e precisamente tutto il traffico ferroviario al Brennero (11,2 mln t) e gran parte del traffico stradale al Brennero (25,9 mio t su 29,5 mio), mentre quasi metà del traffico su Tarvisio ha origine dall'Austria (4,2 mln t in transito su 7,1 mln per la ferrovia, 8,7 mio t su 15,1 mln per la strada).

Il traffico ferroviario si divide ulteriormente tra quello tradizionale (a carri completi), quello combinato non accompagnato (container) e quello combinato accompagnato ("autostrada viaggiante", camion su pianale con autisti al seguito). Nel trasporto a carri

completi prevale il valico di Tarvisio (4,4 mln t), mentre nel combinato prevale il Brennero (6,4 mln t per il non accompagnato e 3,1 mln t per l'accompagnato).



Le previsioni contenute negli studi per il tunnel di base del Brennero prevedevano una rapida crescita del traffico stradale e ferroviario, per cui al 2015 la ferrovia avrebbe dovuto superare i 25 mln t, o i 14 mln secondo una previsione più cauta. In realtà nel 2013 il traffico ferroviario si è attestato sui 11,2 mln t. Per il traffico stradale, la previsione più cauta prevedeva 34 mln nel 2015, mentre in realtà nel 2013 il traffico si è attestato a 29.5 milioni.

Dall'entrata in esercizio nel 2000 della nuova ferrovia "Pontebbana" Udine-Tarvisio, ad alta capacità, il traffico merci stradale al valico del Tarvisio è continuato a crescere indisturbato negli anni 2000-2007 fino a 20 mln t, per

assestarsi sugli odierni 15 milioni. Nel frattempo la ferrovia ha segnato una lentissima crescita, dai 5 milioni del 2000 ai 7.1 mln t odierni. Ancora oggi, la Pontebbana è utilizzata a meno del 30% delle sue potenzialità. Parte del traffico ferroviario merci e intermodale attraverso Tarvisio proviene da o va verso i porti di Trieste e Koper/Capodistria. Negli ultimi anni è cresciuto il traffico di container tra Trieste e l'Austria e la Germania, e di trailers o semirimorchi tra Trieste (sbarcati/imbarcati dalla Turchia, Albania e Grecia) e la Germania e la Repubblica Ceca. Nel 2014 sono transitati a Trieste quasi 300.000 camion su navi ro/ro o ferry, per un totale lordo di oltre 7 mln t. Il movimento di container ha superato i 500.000 TEUs, per un totale lordo di 6 mln t. Nel 2014 il porto di Koper è arrivato a movimentare container per 674.000 TEUs, per un totale di 6,7 mln t, e 6,7 mln t di rinfuse secche.

Nel 2013 ben 5,6 mio t di merci in import ed export dall'Austria sono transitate nel porto di Koper (che è il principale porto utilizzato dall'Austria, con una quota del 29% sul totale dei porti che servono l'Austria).

L'altra direttrice che attraversa le Alpi orientali attraversa la Slovenia, principalmente lungo l'asse Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor (poi Graz o Ungheria), e in misura minore quello che dal confine austriaco va in Croazia (Villach-Jesenice-Ljubljana-Croazia). Sul collegamento autostradale confine italiano-porti-Ljubljana nel 2009 sono transitati quasi 3 milioni di camion, di cui 1,3 mio da Koper e 1,6 mio da Ferneti/Trieste. Sulle rete ferroviaria slovena nel 2009 tra i porti e Ljubljana sono state trasportate circa 10 mio t, di cui quasi 8 mio da Koper e quasi 3 dal confine italiano (Sežana).

Di fatto attualmente la rete ferroviaria in Friuli Venezia Giulia, secondo i dati ufficiali, viene utilizzata al 50% circa delle sue capacità.

Pur consapevoli di questo sottoutilizzo della rete ferroviaria, le due precedenti amministrazioni regionali (Illy e Tondo) avevano previsto numerose grandi opere infrastrutturali sia stradali che ferroviarie: un collegamento autostradale transfrontaliero Carnia-Cadore (A27-A23) destinato al trasporto di merci tra il Veneto e l'Austria; un collegamento autostradale a pagamento Sequals-Gemona, con un obiettivo simile, cioè il trasporto merci tra l'area di Pordenone e l'autostrada per l'Austria; la trasformazione in autostrada della strada Gorizia-Villesse; la terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste; una nuova linea ferroviaria "ad alta velocità/alta capacità" tra Venezia Mestre e Trieste. La nuova amministrazione regionale ha preso atto dell'inutilità e non realizzabilità di molte di queste opere e le ha tolte dai progetti attuali. E' quindi caduto il progetto dell'autostrada Carnia-Cadore e della Sequals-Gemona ("project financing" che non sarebbero stati in grado di coprire neppure l'ordinaria gestione, che quindi sarebbe stata a carico dell'ente pubblico).

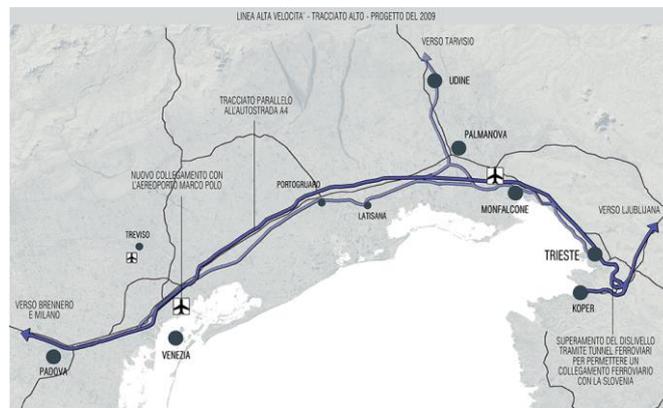
Il progetto di AV/AC Mestre-Trieste, riconosciuto sbagliato nel tracciato alto che nel tracciato basso e non sopportabile dal punto di vista dei costi, viene sostituito da interventi di velocizzazione della linea, con l'obiettivo di portare ad un'ora i tempi della percorrenza tra Venezia e Trieste (questa era la proposta avanzata da anni dalle associazioni ambientaliste).

Il collegamento autostradale Villesse-Gorizia è stato realizzato, e la terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste è in fase di graduale realizzazione, con grosse

difficoltà nel reperire gli ingenti fondi necessari. D'altra parte, la dichiarata volontà di rafforzare le infrastrutture e il trasporto merci ferroviario sono in evidente contraddizione con la realizzazione di una terza corsia autostradale per facilitare il transito dei camion tra Mestre e i confini con l'Austria e la Slovenia. Del progetto Carnia-Cadore è rimasto vivo il cosiddetto "passante Alpe-Adria Belluno-Cadore", ovvero il primo tronco di 20 km, in Veneto, che ha superato la procedura di VIA.

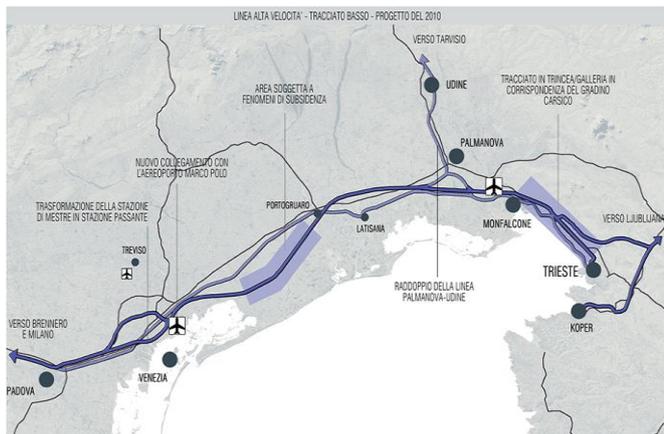
Spicca invece un'opera sostenuta dall'UE come "parte essenziale del corridoio mediterraneo" (già corridoio 5 e poi progetto prioritario 6): il progetto di nuova linea ferroviaria transfrontaliera Trieste-Divača. Il primo progetto (finanziato da UE, Italia, Regione Friuli Venezia Giulia, Slovenia) è stato ritirato per la forte opposizione di cittadini e Comuni, in quanto avrebbe avuto un fortissimo impatto sulla città di Trieste e su aree protette (Val Rosandra). Il progetto quindi per un nuovo valico è stato rimandato a oltre il 2050 dall'Unione Europea stessa.

4.4.1 LA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE



L'obiettivo del tratto alta velocità/ alta capacità Venezia - Trieste, facente parte del progetto europeo Ten T -

corridoio 5, è quello di consentire, da un lato, collegamenti più veloci per i passeggeri provenienti da Trieste e diretti a Venezia e da qui nel resto d'Italia, dall'altro un aumento della capacità di trasporto di merci da e per l'Est Europa. Il progetto nasce verso la fine degli anni 2000, durante la fase iniziale il progetto prevedeva l'affiancamento all'autostrada A4 per la maggior parte del percorso; nello stesso periodo infatti si progettava la costruzione della terza corsia autostradale ed era previsto di sfruttare le sinergie fra i due progetti. Il tracciato fu cambiato per volere dell' assessore Renato Chisso (regione Veneto), con la motivazione ufficiale di voler accelerare l'iter per la realizzazione della terza corsia dell'autostrada A4 e risparmiare sulla ricostruzione dei cavalcavia. La regione Veneto commissionò ad Italferr la riprogettazione del tratto aeroporto Marco Polo - Portogruaro con un tracciato più vicino alla costa, mentre la tratta friulana da Portogruaro a Monfalcone rimase in affiancamento all'A4. Nel 2010 Italferr presentò un Progetto Preliminare che prevedeva la suddivisione in 4 lotti funzionali del cosiddetto tracciato "litoraneo", il cui costo ufficiale "a vita intera" (CVI) fu stimato in circa sette miliardi e mezzo di Euro.



Il progetto è stato fermato mentre veniva sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) a Roma: dopo la fase di presentazione delle osservazioni da parte del pubblico conclusasi nell'agosto del 2012, l'iter è rimasto "congelato" per tre anni e solo nel 2015 ufficialmente "sospeso". Nel frattempo è stato nominato un commissario governativo, l'architetto Bortolo Mainardi, che ha raccolto la volontà di cercare soluzioni alternative alla costruzione di un nuovo tracciato.

Il motivo vero che tuttavia ha portato a essere scartati sia il progetto per il Tracciato Alto che il progetto per il Tracciato Basso è legato al costo delle opere che in entrambi i progetti avrebbe superato i 7 miliardi di Euro, a favore di un costo più contenuto (1.6 miliardi di Euro) per il progetto del 2015 per la velocizzazione della linea esistente.

Il progetto di nuova linea AV/AC Venezia Trieste si giustificava con uno Studio di Traffico e corrispondente Modello di Esercizio risalente al 2009. In tale modello veniva dato grande risalto alla prosecuzione su Divača (Slovenia) della direttrice Venezia-Trieste, funzionale soprattutto allo sviluppo del traffico merci nella direzione dell'Est Europa. Nel 2012 RFI ha condotto una revisione di tale Modello di Esercizio. La principale differenza è l'assenza della nuova tratta Divača-Lubiana, non più inclusa nei piani di sviluppo della rete slovena; di conseguenza i modelli di traffico prendono in considerazione la sola direttrice Pontebbana verso il valico di Tarvisio; sono stati anche rivisti i criteri di stima dei traffici potenziali, rivedendo al ribasso le ipotesi di crescita.

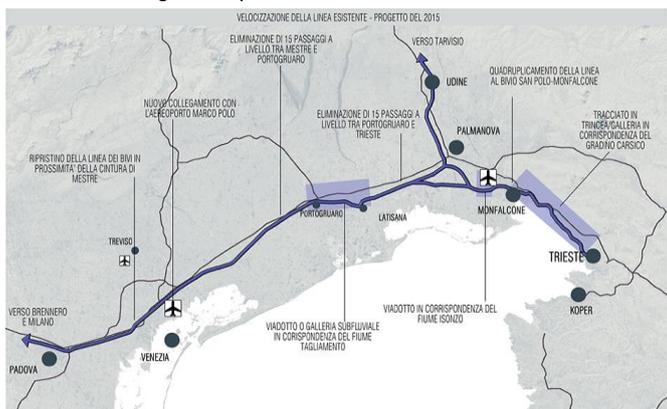
Utilizzando come base l'attuale traffico passeggeri ed ipotizzando diversi livelli di crescita del traffico merci, lo

studio ha messo alla prova la capacità della rete del nord-est a seconda del tipo di intervento.

I casi studiati sono stati tre:

- nessun intervento (situazione attuale)
- solo interventi complementari
- realizzazione completa di due binari AV/AC fra Venezia e Trieste.

La rete è stata divisa in elementi funzionali (nodi, bivi, tratte intermedie) e per ciascuno è stata simulata l'evoluzione del grado di saturazione in funzione della crescita dei traffici e dell'attivazione di nuovi elementi funzionali. Questo ha permesso di prevedere anno dopo anno la formazione di "colli di bottiglia" e punti critici di saturazione.



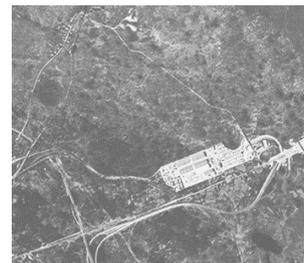
4.5 IL SISTEMA INTERMODALE REGIONALE

I NODI INTERMODALI REGIONALI

Il sistema intermodale regionale comprende vari scali marittimi come infrastrutture destinate alla connessione delle Autostrade del Mare con le linee ferroviarie ad esse funzionali. I maggiori punti di scambio intermodale possono essere riconosciuti nei porti di Trieste, Venezia, Koper, Monfalcone, coadiuvati dalle seguenti strutture:

INTERPORTO CERVIGNANO DEL FRIULI

- Tipologie di servizi: per aziende e operatori, servizi su mezzi stradali, ferroviari, carico e scarico.
- Superficie tot: 460.000 mq
- Magazzini: 24.000 mq
- Collegamenti: ferroviari con Venezia, Trieste, Cervignano e Udine; stradali con autostrada A4, A23, SS14



TERMINAL INTERMODALE TRIESTE FERNETTI

- Tipologie di servizi: servizi doganali, informazione e trasmissione dati, gestione prodotti e ordini, preparazione spedizioni, gestione logistica.
- Superficie tot: 250.000 mq
- Magazzini: 24.000 mq
- Collegamenti: stradali; con l'autostrada in un percorso Venezia, Tarvisio, Lubiana



CENTRO INGROSSO PORDENONE

- Tipologia di servizi: centro direzionale intermodale, carico e scarico merci ferroviario, circuito doganale, centro logistico e commercio.
- Superficie tot: 737.500 mq
- Magazzini: 137.500 mq
- Collegamenti: stradali; con l'A28 e la SS13



AEREOPORTO DEI RONCHI LEGIONARI

- Tipologie di servizi: aree di sosta per le merci
- Superficie tot: 2.560.000 mq
- Terminal Merci: 2.380 mq
- Piazzale aeromobili: 104.500 mq
- Collegamenti: stradali; con l'A4 e la SS14



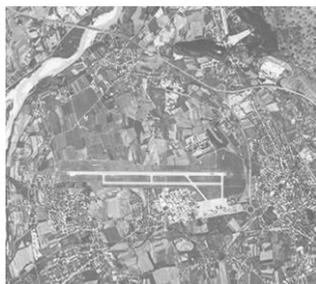
AUTOPORTO DI GORIZIA

- Tipologie di servizi: Servizio alle merci, deposito e preparazione carichi, centro di smistamento delle merci ricevute e in partenza e raccolta su diversi settori.
- Superficie tot: 250.000 mq
- Collegamenti: autostradale con Lubiana

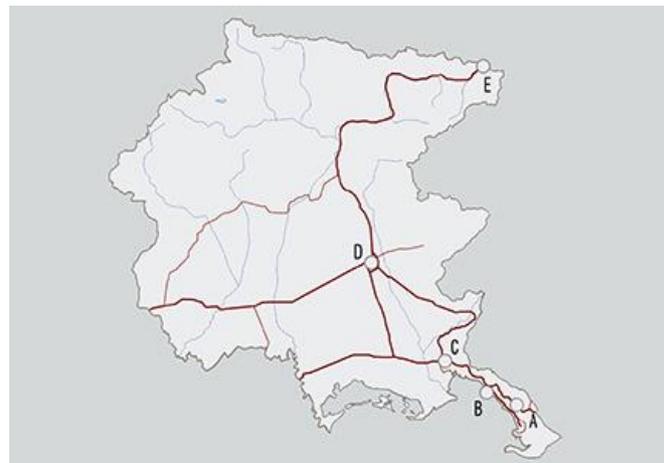


PORTO NOGARO

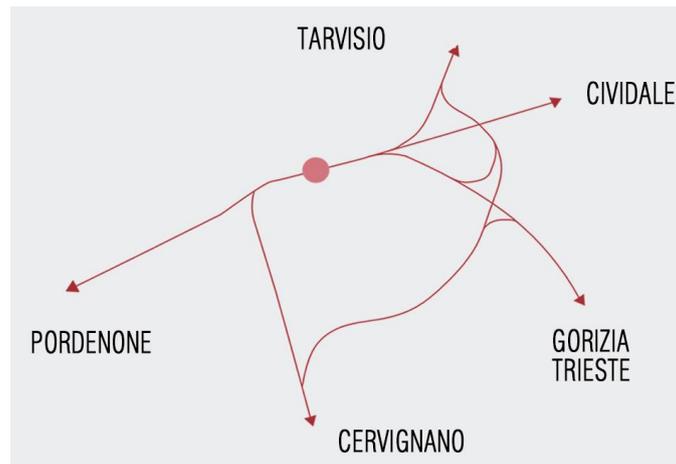
- Tipologie di servizi: spazi attrezzati per deposito e movimentazione merci, specie nella zona industriale e nell'entroterra friulano-veneto.
- Superficie tot: 365.000 mq
- Collegamenti: stradali; con l'A4 e la SP80 ferroviari: con la linea Trieste-Venezia-Torini, Trieste-Vienna e Trieste-Monaco



4.6 I NODI CRITICI DELLA RETE FERROVIARIA

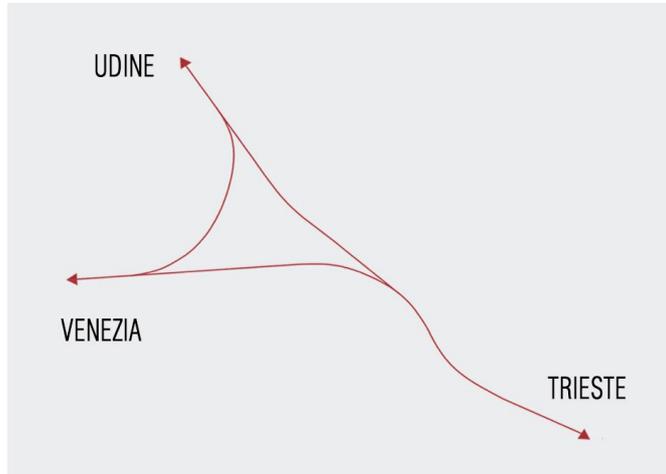


NODO DI UDINE



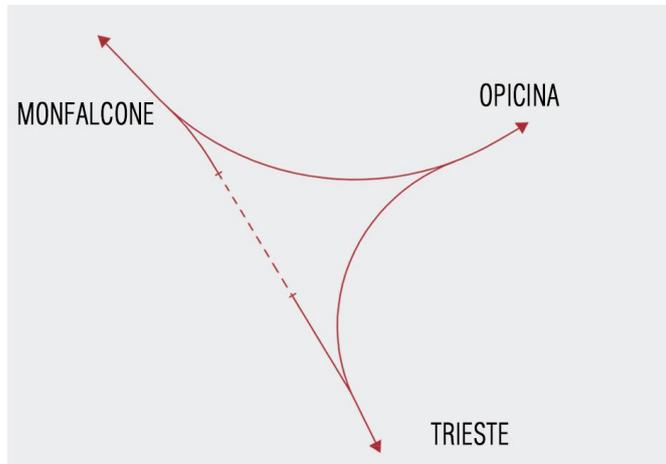
Particolarità: Il passaggio del flusso merci diretti a nord (valico del Tarvisio) provocano problemi di carattere ambientale e sociale, dovuti al contesto urbano e del paesaggio a livelli presenti su l'intera estensione del tratto ferroviario. Il nodo di Udine inoltre preenta una forma particolare, una sorta di collo di bottiglia, sul canale Baltico Adriatico per le sue caratteristiche ferroviarie e infrastrutturali.

BIVIO SAN POLO – MONFALCONE



Particolarità: I convogli in arrivo da Udine impediscono la partenza dei treni da Monfalcone diretti a Mestre. Questo riduce la capacità giornaliera delle linee, con un valore attorno al 40/50% provocando ripercussioni sulla circolazione viaria e sulla qualità del servizio.

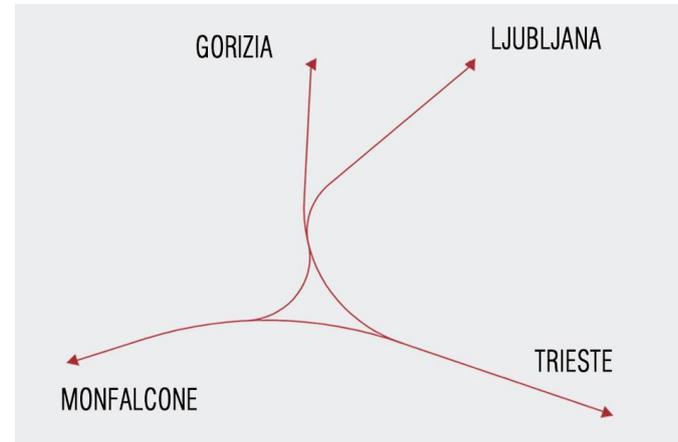
BIVIO AURISINA



Particolarità: Il carente aggiornamento tecnologico di questa linea causa danni e guasti notevoli agli impianti di

circolazione e di scambio. Disagi infrastrutturali sono dovuti a una linea ferroviaria ormai vecchia e non adeguata alle nuove esigenze di traffico. I treni in arrivo da Aurisina e diretti a Trieste devono avere una velocità massima di 60 km/h, mentre quelli diretti al Bivio Aurisina addirittura attorno ai 30 km/h.

NODO DI OPICINA

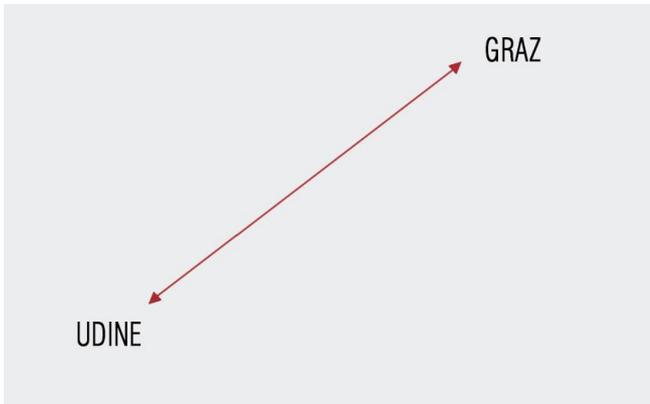


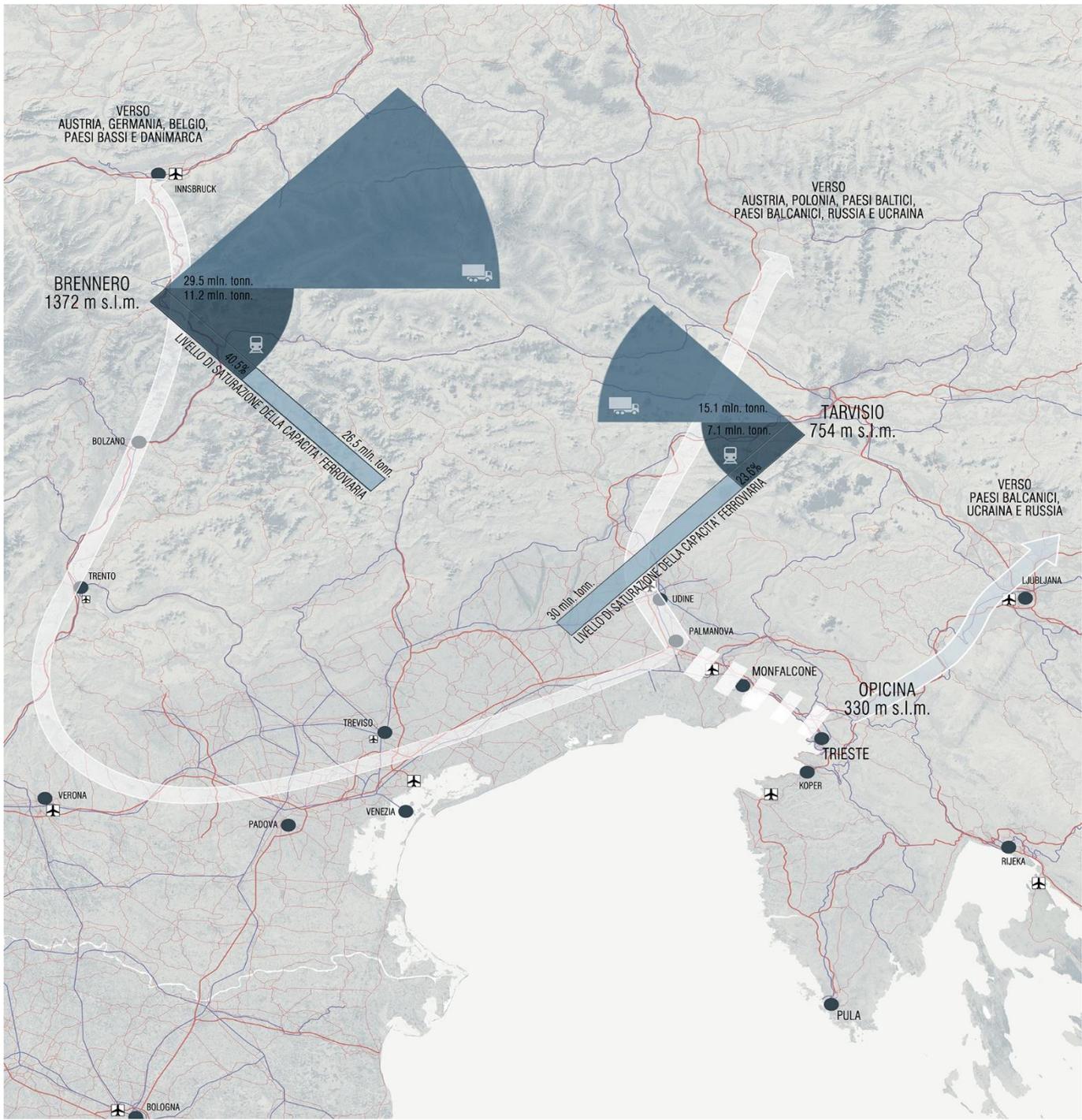
Particolarità: Punto di collegamento diretto tra il porto di Trieste e la Slovenia, quindi con l'intera Europa dell'est. Negli anni una parte di binari è stata abbandonata e poi sostituita da una linea nuova. Un tempo la stazione era utilizzata come scarico e carico merci, oggi ha perso molte delle sue funzioni ma è utilizzata per ospitare una sede delle ferrovie slovene e la polizia ferroviaria italiana.

IL VALICO DEL TARVISIO

Particolarità: La capacità ferroviaria del valico è stimata in circa 30 milioni di tonnellate all'anno. Attualmente è utilizzato circa solo per il 25% della sua capacità massima, per questo motivo risulta essere il passo ferroviario alpino da rivalutare maggiormente.

La rete autostradale è costituita da una carreggiata a 4 corsie in doppio senso di marcia che costeggia il fiume Slizza.





Corsica) fra le quali appare la “Decima Regio Venetiae et Histriae”. Trieste diviene così territorio romano recante l'appellativo di Julia dal nome della famiglia di Ottaviano degli Julii.

77 d.C - L'Imperatore Vespasiano apre la Via Flavia.

100/250 - Trieste è nota come Tergeste. È una città di passaggio per le truppe e per i commerci diretti verso l'Istria e verso i confini dell'impero, in particolare Vindobona e Carnuntum, le attuali Vienna e Budapest.



1600 - La città è sotto protezione del Duca D'Austria conservando però una notevole autonomia fino al XVII secolo.

È in questo periodo che iniziano le prime grandi migrazioni verso Trieste, in particolare dalla Baviera, dall'Austria e dalla Puglia, soprattutto da Bari. Queste migrazioni portano a creare una comunità multiculturale nella città che inizia a aprirsi all'Austria come vero partner commerciale.

5. CITTA' E PORTO: LA COSTRUZIONE STORICA

L'analisi storica dell'evoluzione urbana della città ha voluto far luce non solo sugli avvenimenti che hanno interessato direttamente la crescita della città ma anche su quei cambiamenti geopolitici che sono intervenuti indirettamente o meno nello sviluppo della stessa.

È stata svolta una prima analisi sul periodo romano, quindi legato alla nascita della città stessa per poi partire dal XVII secolo, poco prima del passaggio alla dominazione asburgica, periodo in cui avviene il maggiore e fondamentale sviluppo della città.

33 a.C. – Teatro Romano, Ottaviano. All'epoca si affacciava sul mare.

33 a.C. - Arco di Riccardo. In seguito agli scavi eseguiti, risultò una porta.

27 a.C. - Inizio dell'Impero Romano. Cesare Ottaviano Augusto, primo imperatore, suddivide la penisola (territorio metropolitano di Roma) in 11 regioni (escluse Sicilia, Sardegna e

Crescono di intensità i conflitti con Venezia, vera potenza marittima dell'Adriatico.



1608 - Blocco navale di Venezia a Trieste.

1609 - Nuovo blocco navale di Venezia a Trieste, distrutte le saline.

1610 - Assedio dei veneziani alla città, bloccata pure la strada per Capodistria. La serenissima proibisce ai propri sudditi di commerciare con Trieste ed ai triestini di uscire dal porto.

1611 - Costruito un ponte in pietra a Zaule. Continuano i sabotaggi alle saline triestine.

1614 - Venezia, con barche armate a Muggia e Capodistria, blocca il trasporto del sale da Zaule a Trieste.

1683 - Il Gran Visir dell'Impero Ottomano, Kara Mustafa, tenta per l'ultima volta di espandersi in Europa centrale sulla falsariga di Solimano il Magnifico nel 1529. L'assedio turco di Vienna finì in una disfatta per gli ottomani che Kara Mustafa pagò con la testa. Finiscono le vicissitudini con Venezia.

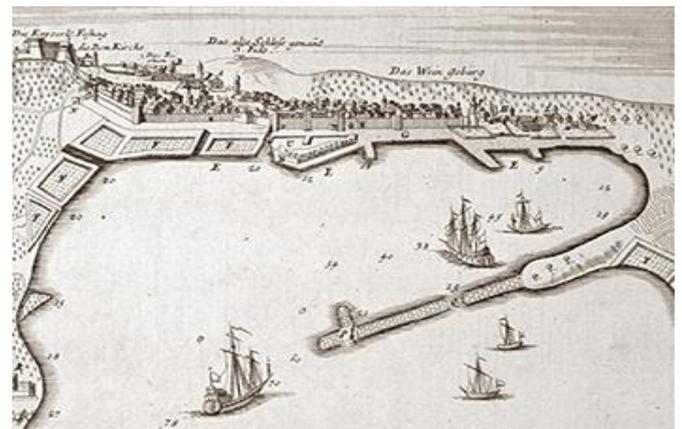
1694 - Gli ebrei devono trasferirsi nel loro ghetto. Lo stesso provvedimento vale per Gorizia due anni dopo.

1711 - Sale sul trono Carlo VI.

1717 - L'imperatore Carlo VI proclama la "libertà di navigazione nell'Adriatico" grazie anche a un trattato commerciale con la Turchia.

1718 - Continuano le migrazioni dalla Baviera, dall'Austria e dalla Puglia. La popolazione sale di circa il 50% rispetto allo scorso secolo.

Trieste resta punto di passaggio cruciale per raggiungere Vienna arrivando dall'Adriatico.



1719 - Il 18 Marzo si proclama il Porto Franco tramutando così Trieste nel principale sbocco sull'adriatico dell'impero Austriaco.

1731 - Carlo VI progetta l'interramento delle saline e sullo spazio ricavato nascerà il cantiere della compagnia Orientale e la nuova città.

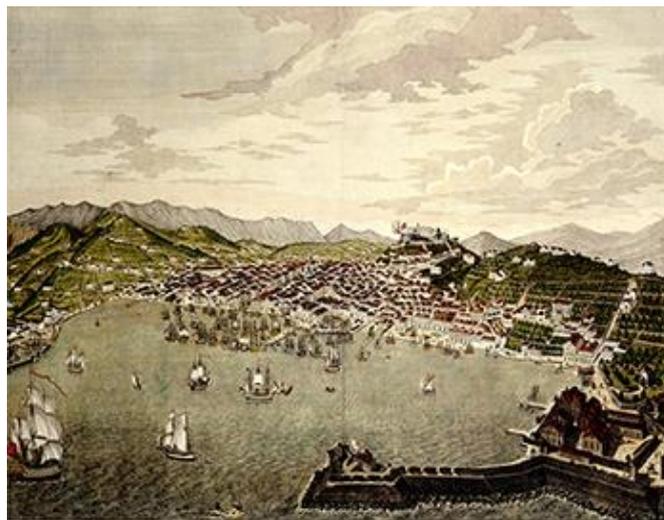
1740 - A seguito della morte di Carlo VI nel mese di Ottobre, saliva al trono la 23enne Maria Teresa d'Asburgo, sposa di Francesco Stefano di Lorena. Questa successione porta alla "guerra di successione austriaca", terminata con la sottoscrizione del trattato di Aquisgrana il 17 Ottobre 1748. Grazie all'attenta politica economica della sovrana, Trieste diverrà uno dei principali porti d'Europa.

1748 - L'importazione di caffè diventa una delle principali caratteristiche del porto di Trieste tanto che il greco Teodoro Petrato, apre in piazza Grande la prima caffetteria. E' molto probabile che i primi traffici di caffè risalgano ai primi greci stanziatisi in città a inizio 1600.

1750 - Inizia la progettazione e la costruzione del borgo Teresiano, anche detto Città Nuova. E' un quartiere sito nel pieno centro di Trieste che rappresenta un esempio urbanistico di grande pregio con l'ordinato intersecarsi delle sue vie ortogonali e perpendicolari. Fù voluto da Carlo VI a seguito della proclamazione del porto Franco. E' sotto Maria Teresa però che il quartiere assume la conformazione attuale.

1754 - Nascita del Canal Grande sul letto del torrente che attraversava le saline. Nel 1754 il canale è allargato e le rive murate per espresso volere dell'imperatrice, che, con grande senso pratico, intuì il bisogno di far arrivare le merci direttamente in città, il più vicino possibile ai magazzini aperti nei piani terreni degli edifici adiacenti.

1764 - Calano di molto le migrazioni verso Trieste dalla Puglia mentre quelle dalla Baviera e dall'Austria continuano. Sotto il dominio asburgico la popolazione sale molto velocemente, superando già in questo periodo i 10.000 abitanti.



1769 - L'imperatrice Maria Teresa proclama Trieste "Libera Città Marittima" e promulga l'estensione del Porto Franco a tutto il territorio: dalla Val Rosandra sino a Santa Croce.

1775 - Maria Teresa concede il privilegio per la costituzione della Compagnia delle Indie con Trieste come porto di riferimento al quale si associa Anversa.

1780 - Nel mese di Novembre muore Maria Teresa e le succede il figlio Giuseppe II d'Asburgo-Lorena.

Egli prosegue l'opera riformatrice iniziata dalla madre, di visione illuministica, ma legata alla visione assolutistica dello stato in contrapposizione alla posizione dominante della chiesa cattolica.

1788 - Inizia la progettazione e la costruzione del Borgo Giuseppino.

Il borgo si estende dalle mura dell'antica Porta Cavana e raggiunge il terreno del lazzeretto di San Carlo.

Nel 1824 sono pronti i primi palazzi che si affacciavano sul mare.

1795 - Aumentano di molto di intensità le migrazioni dall'Inghilterra e dalla Grecia. Le due popolazioni, in città, data anche la differenza culturale, copriranno ruoli differenti.



1797 - Realizzazione della strada Napoleonica a seguito della prima occupazione francese.

1806 - L'8 Settembre apre la borsa vecchia, oggi sede della camera del commercio.

1808 - Trieste non può ancora essere definita un porto, ma un emporio, cioè un luogo di raccolta e scambio di merci, che venivano temporaneamente custodite nei fondaci e poi spedite verso l'Europa centrosettentrionale. La tipologia degli edifici del borgo teresiano prevedeva un fondaco al pianterreno, gli uffici e l'abitazione del proprietario al piano o ai piani superiori.

1809/1813 - Terza occupazione francese: Trieste, in tutto, è stata occupata per 3 volte dalle truppe francesi: 1797, 1805/1806, 1809/1813.

1814 - L'imperatore Francesco I rinnova a Trieste la patente di porto franco. L'impero prevede la presenza e lo sviluppo di tre porti: Venezia, Trieste e Fiume.

1812/1815 - La popolazione di Trieste raddoppia e raggiunge le 45.000 unità. Arrivano immigrati inglesi, che importano la nuova mentalità industriale e rivoluzionano il sistema emporiale aggiungendovi attività produttive: c'è bisogno di magazzini molto più grandi, di nuove 2 infrastrutture.

1831/1838 - Vengono fondate a Trieste nuove e importanti società: Assicurazioni Generali, Lloyd Austriaco, Ras. La

popolazione inglese coprirà un ruolo di spicco in queste società.

1835 - Trieste resta punto focale nella vita del nord dell'Adriatico. Resta punto di passaggio di tutte le merci dirette in Austria via marittima.



1848 - Sotto il regno di Francesco Giuseppe comincia a svilupparsi lo scalo ferroviario, in previsione di un aumento dei traffici del porto: si incomincia a creare lo spazio su cui nascerà il Porto vecchio. Il Barone Revoltella e von Bruck spingono perché si investa sul canale di Suez anche se inizialmente l'apertura del Canale non favorirà Trieste, ma altri porti meglio attrezzati e più ricettivi, mentre Trieste continuerà ad essere porto di riferimento per le merci provenienti dal mediterraneo orientale.

1858 - Data di entrata in funzione a pieno ritmo della ferrovia Vienna-Trieste, detta anche ferrovia Meridionale. I lavori iniziarono nel 1839 con l'apertura nel 1842.

1865 - Data di nascita del Porto vecchio: viene approvato il progetto del nuovo porto: viene interrato il vecchio bacino, si progetta ed esegue la costruzione di tre moli e della diga foranea.

1880 - Istituzione dei Magazzini Generali per la gestione portuale. A prendere l'iniziativa sono il Comune di Trieste e la Camera di Commercio, che mettono a disposizione degli imprenditori magazzini adeguati. La gestione del porto diventa quindi qualcosa di cui si interessano le istituzioni e non i singoli imprenditori.

1883 - Il porto viene completato e risulta già inadeguato e obsoleto, perché sono cambiate le tecniche di navigazione, di carico e scarico merci e di gestione della merce scaricata.

1887 - Viene intrapreso l'ammodernamento del porto. Il Lloyd Austriaco ha un ruolo decisivo in questo ammodernamento: apre l'arsenale, aumenta quindi di numero la classe operaia, nasce una categoria di maestranze specializzate, tecnicamente evolute e in grado di lavorare in quel settore. Se tra gli anni '50 e '70 si era progressivamente abbandonata la navigazione a vela a favore di quella a vapore, tra il 1870 e il 1914 il Lloyd austriaco aumenta di 400 volte il suo tonnellaggio.

1891 - Il 30 giugno viene abolito dallo stato austriaco il porto franco esteso a tutta la città di Trieste, considerato un sistema vecchio e inadeguato nel mondo del libero commercio e del libero scambio: si crede nella necessità di mettersi in gioco. Si crea di conseguenza un punto franco relativo al solo porto, quindi si costruiscono le barriere di separazione e si istituisce la dogana, nel contempo si stanziavano forti incentivi statali, anche in seguito alle proteste della cittadinanza per la perdita dei privilegi del porto franco, per lo sviluppo dell'industria.

1892 - Viene fondata la Raffineria Triestina a San Sabba, per la lavorazione del greggio che veniva dalla Russia, 4 anni dopo si comincia a produrre benzina.

1898 - Per iniziativa del Comune di Trieste si crea il Porto Nuovo, con la costruzione del molo V e di una zona industriale alle spalle, di due dighe foranee, banchine e un fronte mare di 14 km. Il porto si specializza nel transito di merci con tariffe globali per ogni servizio e nolo, cosa che lo rende concorrenziale, perché semplifica di molto l'iter burocratico della merce.

L'Austria esportava molto poco, quindi il porto di Trieste deve servire un'area più ampia: il porto di Trieste ha in questo momento un Hinterland che va dal Baltico al Mar Nero.

1906 - Viene inaugurata la ferrovia Transalpina, che fa capo alla nuova stazione di Campo Marzio.

1900/1914 - Grazie allo sviluppo industriale la popolazione di Trieste, già fortemente aumentata nel corso

del secolo precedente, passa da 175.000 a 250.000 abitanti: la città è portuale, ma comincia a diventare anche industriale.

1921/1924 - L'Italia attua delle misure di compensazione alla grande crisi conseguente alla prima guerra mondiale: istituisce il punto franco allo scalo legnami, poi al porto nuovo.

Vengono ristrutturati i moli V e VI.

Viene istituito un punto franco nel porto degli oli minerali di San Sabba.

1929 - Viene stipulato un accordo con la Germania di Weimar: le merci a Nord di Praga saranno avviate al porto di Amburgo, le merci a Sud a quello di Trieste ma l'avvento del nazismo (1933) vanificherà l'accordo.

Per il porto di Trieste c'è transito di materie prime: grandi volumi di traffico, ma sono tutte merci di scarso valore. Si fa un tentativo di istituire una Società per lo sviluppo industriale di Trieste, ma fallisce.

1939/1945 - Imprenditori triestini cominciano a guardare alla Germania e infatti la Germania nazista coltiva precisi disegni su Trieste, pensa a Trieste come al proprio sbocco sull'Adriatico. Le leggi razziali del 1938 però hanno notevole importanza, perché escludono dalla vita economica molte famiglie triestine importanti.

La Resistenza pensa poi a Trieste come a un porto internazionale, regolato con leggi proprie ma i bombardamenti alleati creano gravissimi danni alle strutture portuali, soprattutto al comparto ferroviario.



1945/1954 - Gli alleati controllano direttamente l'attività portuale, la zona del Territorio Libero dopo il trattato di pace ottiene benefici diretti dal piano Marshall, i cui fondi vengono impiegati anche per la ricostruzione del porto. Ma vengono commessi degli errori: sono cambiate le navi e le tecniche nel resto del mondo, invece si ricostruisce più o meno com'era prima, senza tener conto delle novità. Trieste perde tutte le linee passeggeri, che naturalmente fino al 1954 non avevano motivo di raggiungerla. La concorrenza del nord Europa è molto più forte e invasiva. Tanto che negli anni '50 Trieste passa dal 3° al 7° posto in Europa come volume di traffici.

1965 - Costruzione dell'oleodotto della Siot.

1966 - Piano CIPE dello stato italiano per la riduzione della cantieristica. Si salva l'ex stabilimento tecnico triestino che diventa Grandi Motori.

1967 - Guerra arabo-israeliana e chiusura del canale di Suez, che durerà fino al 1975: si ripensa la circolazione delle merci: circumnavigazione dell'Africa e navi-container, superpetroliere.

Su questo si segnerà un ritardo, altri capiranno prima il cambiamento e si adegueranno, soprattutto giapponesi e coreani. Per servire grandi navi porta container si realizzerà finalmente il molo VII, completato alla fine degli anni settanta.

1970 - Ipotesi ulteriore di riduzione dell'attività di scalo, classe politica triestina commette un errore: abbandona la prospettiva industriale e portuale, si orienta verso il terziario avanzato e c'è il tentativo di pensare alla città della scienza, che però non decolla come era nelle previsioni di Budinich e di Abdul Salam, che volevano la presenza degli scienziati nella città: si preferisce delocalizzare a Miramare il centro di fisica teorica, per lasciare spazio al Consiglio Regionale.

1975 - Trattato di Osimo: si ipotizzò una zona industriale transfrontaliera, per avvicinare la Jugoslavia all'Unione Europea, ma l'ipotesi fallì: si aveva una visione archeologica dell'industria, ci si rifaceva ad un modello superato.

1988/1991 - Nascita del progetto Polis. Questo progetto intende rilanciare l'intera città di Trieste ridisegnando e riutilizzando l'intero waterfront. Partecipano a esso molti architetti legati alla città tra cui Gino Valle, Luciano Semerani e Gigetta Tamaro.

Il progetto non verrà poi realizzato per la complessità

generale e l'eccessivo costo economico.

2000 - Trieste si candida all'Expo del 2008 con il tema della "mobilità della conoscenza". Vengono presentate varie proposte di progetto ma poi Trieste non vincerà la candidatura e l'Expo verrà effettuato a Saragozza in Spagna.

2008 - Bando per il recupero architettonico e funzionale del Porto Vecchio. Il bando viene assegnato a Portocittà s.r.l., società composta da due imprese edili triestine e una serie di istituti finanziari. Il progetto fallisce a causa di vari motivi ma il principale è di natura economica. Nel 2013 viene riconsegnata la concessione dell'area.

2015 - Pubblicazione e assegnazione del bando per un Advisor per lo sviluppo del Porto Vecchio. Vincitore del bando è l'advisor internazionale Ernst & Young che pubblicherà nel 2016 due "Executive Summary" relativi alle fasi successive del progetto.



6. RISORSE E PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Sulla città di Trieste e sulla regione del Friuli Venezia Giulia insistono molteplici strumenti di analisi urbanistica.

In varie occasioni questi documenti sono stati realizzati da enti differenti, senza soluzione di continuità, questo ha portato a divergenze ed incomprensioni che ostacolano il pieno sviluppo della città.

I principali piani oggetti di uno studio approfondito sono:

- Piano Regolatore Generale del Comune (PRGC)
- Piano Regolatore Portuale (PRP)
- Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)
- Piano Regionale Territoriale (PTR)

6.1 CARTA DELLE RISORSE

Trieste è una città dove il welfare pubblico ha una tradizione ormai antica. Trieste emerge quindi come una città ricca di servizi. Altrettanto pare però una condizione di dispersione, a volte di separazione, tra usi, funzioni e spazi che dovrebbero stare vicini. Il risultato è un insieme di luoghi non sempre efficiente, di frequente riconoscibile con difficoltà quale elemento qualificante lo spazio urban - alla scala urbana e/o di quartiere.

6.1.1 L’AFFACCIO AL MARE

Nell'ambito dei traghetti, il Porto di Trieste possiede la più grande autostrada del mare tra la Turchia e l'Europa operata con dieci traghetti della compagnia U.N. Ro-Ro che possiede anche il 60% delle quote di Samer Seaports & Terminals, cioè la società che gestisce il terminal dove attraccano i traghetti che collegano il porto giuliano a quelli di Istanbul e Mersin. Dal molo VI partono invece altri tre traghetti della Ekol Logistik che collegano Trieste ad Haydarpasa (Istanbul). Per quanto riguarda l'Albania, ogni martedì parte da Trieste un traghetto della compagnia Adria Ferries con destinazione Durazzo. Da dicembre 2012 Grimaldi Lines attraverso la controllata Minoan Lines, ha attivato un servizio tra i porti di Trieste, Ancona, Gomenizza e Patraso con i traghetti più veloci e lussuosi del Mediterraneo: Cruise Europa, Cruise Olympia e Europalink.

Per quanto riguarda il traffico container, il porto di Trieste è utilizzato dalle maggiori compagnie mondiali, come Maersk, CMA CGM, MSC, Evergreen, ZIM, Safmarine e Cosco, ed è il secondo porto container in Adriatico dopo Capodistria e prima di Venezia totalizzando nel 2014 la cifra record di 506.007 TEU.

Il porto di Trieste possiede inoltre un moderno terminal passeggeri che ha più che raddoppiato il suo traffico fra il 2010 e il 2013 e che nell'ambito della diminuzione del passaggio delle grandi navi a Venezia si propone alle compagnie crocieristiche come porto passeggeri di riferimento per l'Alto Adriatico con collegamenti sia via terra che via mare con la città lagunare.

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.

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.

I 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, arance, noci, ecc.), caffè, cereali, metalli, motori, prodotti siderurgici e chimici, legname, rinfuse solide e liquide, petrolio greggio e prodotti derivati.

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, scaricati 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 terminal 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 Ro-Ro, Riva Traiana

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

Terminal Frutta, Molo V

6. Terminal Frutta Trieste S.p.a.

Terminal merci varie, magazzini 58-66

- 7, 8. Romani & C. S.p.a

Terminal Multipurpose, Molo VI

9. Europa Multipurpose Terminals (EMT)

Terminal Cereali, radice Molo VI

10. Promolog S.r.l.

Terminal Polo Caffè, 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 Container, 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. Siderurgica Triestina S.r.l.

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

Terminal Prodotti Petroliferi
18. Depositi Costieri S.p.a.

Terminal Canale Navigabile
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.

6.1.2 LA CITTA'

L'UNIVERSITA' E IL SISTEMA SCOLASTICO

L'università di Trieste conta 4 dipartimenti con varie sedi sul territorio regionale. La sede principale è quella cittadina con 10 dipartimenti e vari accordi con istituti internazionali. Gli iscritti per l'anno 2015 sono stati circa 16.000 di cui circa il 35% proviene da altre regioni italiane o dall'estero. L'università di Trieste risulta molto appetibile dagli studenti fuori sede grazie alle tasse abbordabili e al contempo una buona istruzione (l'università di Trieste occupa il quinto posto della classifica nazionale stilata dal Censis). Per quanto riguarda le scuole elementari, medie e superiori sono uniformemente distribuite sul territorio cittadino e servite da adeguati mezzi pubblici.

IL COMPARTO ALBERGHIERO

L'offerta alberghiera del comune di Trieste è composta da 1 albergo 5 stelle, 11 alberghi a 4 stelle, 20 alberghi a 3 stelle, 6 alberghi a 2 stelle e 13 alberghi a 1 stella, il tutto coadiuvato da 259 esercizi extra-alberghieri per un totale di circa 4.000 posti letto disponibili in città. Gli esercizi risultano in media occupati per il 61.9%, in aumento dell'1.4% rispetto al 2014 (dati Censis).

L'offerta ricettiva cittadina presenta quindi prospettive di crescita graduale dei flussi turistici in arrivo anche se le presenze turistiche sono inferiori alla media della maggior parte delle province principali italiane.

SANITA' ED ASSISTENZA

Trieste vanta una forte eccellenza nel campo ospedaliero, famoso in tutto il mondo per la rivoluzione nella salute mentale e per l'apporto interdisciplinare delle cure pediatriche. È definito inoltre come modello di eccellenza nella medicina di urgenza, nella prevenzione della salute e nella medicina sportiva e del lavoro.

L'offerta presente sul territorio si compone di 2 ospedali, 1 istituto di ricovero dedicato al settore materno-infantile e un sistema privato strettamente integrato.

Gli ospedali sono 2: l'ospedale di Cattinara e l'ospedale maggiore. Il primo è il centro sanitario della provincia di Trieste per quanto riguarda le acuzie e le emergenze, il secondo invece è stato oggetto di un'importante ristrutturazione. I due ospedali insieme offrono un totale di 800 posti letto.

LUOGHI CULTURALI E D'INTRATTENIMENTO

A Trieste sono presenti vari teatri e sale spettacolo:

- Teatro Giuseppe Verdi: è uno tra i teatri più importanti d'Italia, ospita balletti e rappresentazioni liriche e di musica classica.
- Politeama Rossetti: ospita spettacoli di prosa, balletto e musica.
- Teatro Stabile di Trieste – La Contrada: ospita produzioni teatrali, progetti della compagnia e spettacoli musicali.
- Teatro Stabile Sloveno: ospita spettacoli di prosa, manifestazione artistiche e produzioni in sloveno.
- Palatrieste: arena coperta per eventi sportivi, concerti e grandi assemblee.

MONUMENTI E MUSEI

L'offerta museale di Trieste è molto varia ed è composta dai seguenti musei:

- Museo della Risiera di San Sabba: ex campo di prigionia nazista è oggi una mostra fotografica con oggetti appartenenti agli ebrei triestini.
- Museo del Castello di San Giusto e Lapidario Tergestino: ospita una ricca collezione di oggetti dei secoli XIV/XIX e frammenti architettonici romani di provenienza triestina.

- Museo di Storia Naturale: accoglie una grande collezione di reperti di storia naturale.

- Acquario marino: l'esposizione è costituita da acquari e vivarium.

- Foiba di Basovizza: monumento nazionale all'eccidio delle foibe.

- Museo di Guerra per la Pace di Diego de Henriquez: ospita la collezione militare dello studioso de Henriquez.

- Museo di Storia ed Arte e Orto Lapidario: ospita collezioni storico-artistiche. L'orto annesso custodisce sculture ed iscrizioni storiche.

- Museo Revoltella: galleria d'arte moderna con esposizioni temporanee e periodiche.

VERDE URBANO

Il verde urbano è definito dal Piano Regolatore Generale Comunale come elementi di interesse paesaggistico ossia un insieme di elementi puntuali, areali e lineari, riconosciuti per il loro valore paesaggistico e ambientale. A Trieste i principali parchi urbani sono: il parco della Rimembranza (in corrispondenza del castello di San Giusto), il giardino pubblico Tommasini, il parco e il bosco Farneto, l'Orto Civico Botanico, il parco del cimitero e il parco Orlandini. A questi giardini pubblici va ad aggiungersi una vasta area di verde, collocata a nord della città dove trova spazio anche il parco di villa Giulia.

EDIFICI ED AREE DISMESSE

Le zone della città nella quale si concentra la presenza di aree ed edifici dismessi si possono suddividere in tre grandi insiemi:

- L'area del Porto Vecchio, in adiacenza alla stazione centrale. Con esso si segnala anche il complesso dell'ex silos granaglie.

Il Porto Vecchio rappresenta una grande risorsa per la città e per tale motivo è stato al centro di vari dibattiti negli ultimi decenni. L'area è costituita da banchine e magazzini da tempo in stato di semiabbandono, fatta eccezione per alcuni edifici isolati. La zona è inoltre in regime di porto franco, quindi le merci estere possono essere introdotte senza sottostare né a controlli né al pagamento di dazi.

La parte di Porto Vecchio non utilizzata più ai fini portuali è passata dal demanio marittimo al demanio comunale, ciò significa che il comune può disporre direttamente degli spazi e degli immobili.

Gli edifici recuperati e utilizzabili sono: Centrale Idrodinamica e la sottostazione elettrica (edificio 131/132), recuperate recentemente per andare a costruire il cuore del polo museale e di ricerca di Trieste; Magazzino 26, recentemente ristrutturato; Capannone 23 – Saipem, che corrisponde al molo I dell'Adria terminal, attraverso una concessione decennale; Magazzini 12/13/14 – C. Steinweg – Genoa Metal Terminal, società specializzate nella spedizione, nel trasporto e nello stoccaggio di merci varie, opera prevalentemente con metalli non ferrosi, acciai, ferroleghie e rottami; Magazzini 1A/2/2A/3/4 – Greensisam, in concessione per 90 anni alla società che ne prevede l'abbattimento e la realizzazione di nuovi edifici; Capannone 1 – Terminal passeggeri, oggetto di recente qualificazione.

- Comprensorio dell'Ezit, localizzato a sud della città, in prossimità del canale di Zaule, al cui interno si concentrano edifici abbandonati di notevole impatto volumetrico, unitamente ad altri edifici di minori dimensioni.

- Ex-Caserme, localizzate sia in città, sia sull'altopiano, quali: ex caserma di via Rossetti; parte dell'ex caserma Duca delle Puglie (via Cumano), ancora da recuperare; il

comprensorio della ex fiera campionaria: parte dell'ex caserma Baleno. Ciò che quindi risulta è che la gran parte del patrimonio inutilizzato di Trieste è patrimonio demaniale.

STAZIONI FERROVIARIE

Trieste è servita da tre stazioni ferroviarie, permettendo un ottimo collegamento con Roma (12 treni giornalieri in andata e 14 in ritorno), e Milano (13 treni giornalieri in andata e 14 in ritorno), ma anche con l'Europa dell'Est.

La stazione Centrale è il punto di riferimento per i collegamenti passeggeri nazionali, oltre ai collegamenti verso Roma e Milano, garantisce il trasporto ferroviario regionale con 104 treni giornalieri che collegano le più importanti città del Friuli Venezia Giulia e 23 treni regionali che coprono la tratta Venezia-Trieste.

La stazione di Villa Opicina è posizionata su due linee ferroviarie internazionali, la ferrovia Transalpina e la Meridionale, e garantisce il collegamento tra Trieste e l'Europa dell'Est, in particolare Slovenia e Croazia.

La stazione di Campo Marzio è invece chiusa al traffico viaggiatori dal 1960 ed è utilizzata esclusivamente per treni storici amatoriali, ospitando il museo ferroviario omonimo.

6.2 LINEE DI TRASPORTO

- Il trasporto pubblico su gomma e ferro: Con riferimento al trasporto pubblico locale su gomma, la rete urbana è molto capillare, sia in termini di distribuzione sul territorio, sia in termini di fermate. rientra al servizio di trasporto locale anche la linea tranviaria a cremagliera tra piazza Oberdan e il centro di Opicina., connotata da una forte valenza turistica ed identitaria, funzionale ai collegamenti tra città e altipiano.

- Il trasporto ferroviario: l'accessibilità ferroviaria alla città avviene principalmente da nord-ovest attraverso la linea costiera che conduce alla stazione centrale.



Un'altra linea, parallela alla precedente, percorre il carso e tocca le principali stazioni di Prosecco e Opicina. Una prima linea di cintura, prevalentemente sotterranea, conduce alla stazione Centrale e a quella di Campo Marzio/Molo VII. Una seconda cintura più ampia collega la stessa stazione di Campo Marzio verso Rabuiese. Va rilevata la possibilità di un collegamento con Koper, attraverso un possibile sistema di metropolitana leggera (progetto ADRIA A).

- Il trasporto marittimo: è rilevata inoltre l'esistenza di un modesto trasporto marittimo gestito da Trieste Trasporti, che collega tutto l'anno la città a Muggia.

Nei mesi estivi l'azienda stessa offre un servizio di collegamento con i principali porticcioli lungo la costiera e APT garantisce un collegamento con Grado. Altri collegamenti estivi sono attivi per le coste istriane. La città rientra in diverse linee crocieristiche anche se il numero di toccate è fortemente variabile negli ultimi anni.

6.3 ZONIZZAZIONI: SISTEMI E AMBITI

Sulla base di una valutazione dei gradi di trasformabilità delle diverse parti di città, il sistema insediativo si articola in due ambiti:

- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici
- Aree della riqualificazione e della trasformazione

Si tratta di aree in prevalenza residenziali anche se sono comunque presenti aree direzionali e miste.

Fanno parte delle aree della conservazione il centro antico della città, i borghi storici, una serie di elementi puntuali e parti urbane ai quali è riconosciuto un valore storico, architettonico e testimoniale.

Fanno invece parte delle aree della riqualificazione e della trasformazione le parti urbane nominate città degli oggetti, città dei giardini, città degli orti, le zone direzionali e quelle miste.

Per quanto riguarda invece il sistema costiero è costituito da due ambiti principali che attengono a obiettivi e strategie differenti:

- Aree della progettazione, logistica, commercio e ricerca (va fanno parte zone per attività produttive industriali, artigianali, trattamento rifiuti, attività estrattive,

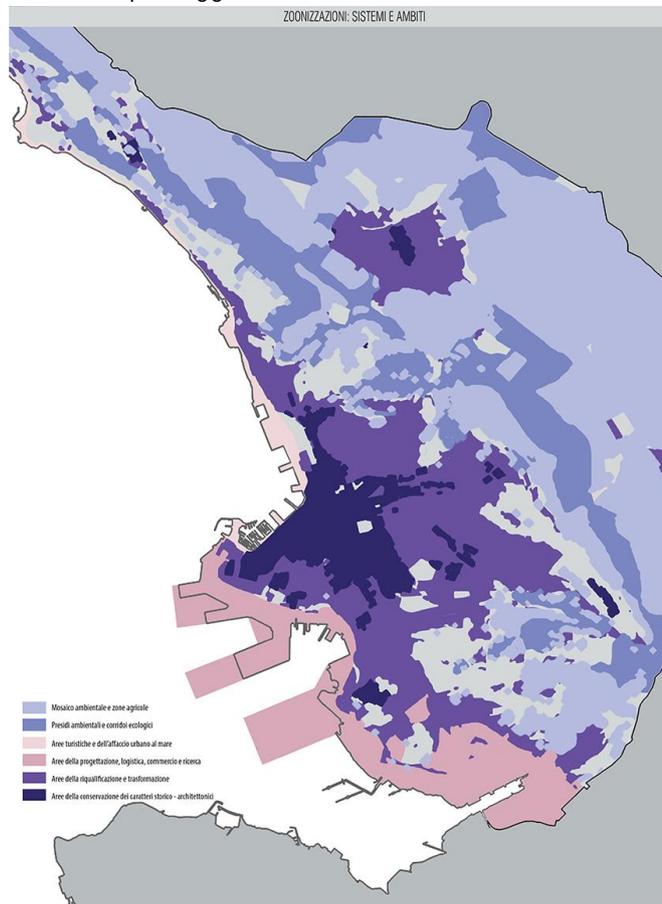
interscambio merci, commerciali di interesse comune, per la ricerca scientifica).

- Aree del turismo e dell'affaccio urbano al mare (vi fanno parte zone turistiche, balneari, portuali di interesse comunale).

Infine per quanto riguarda il sistema ambientale e del paesaggio è costituito da due ambiti principali:

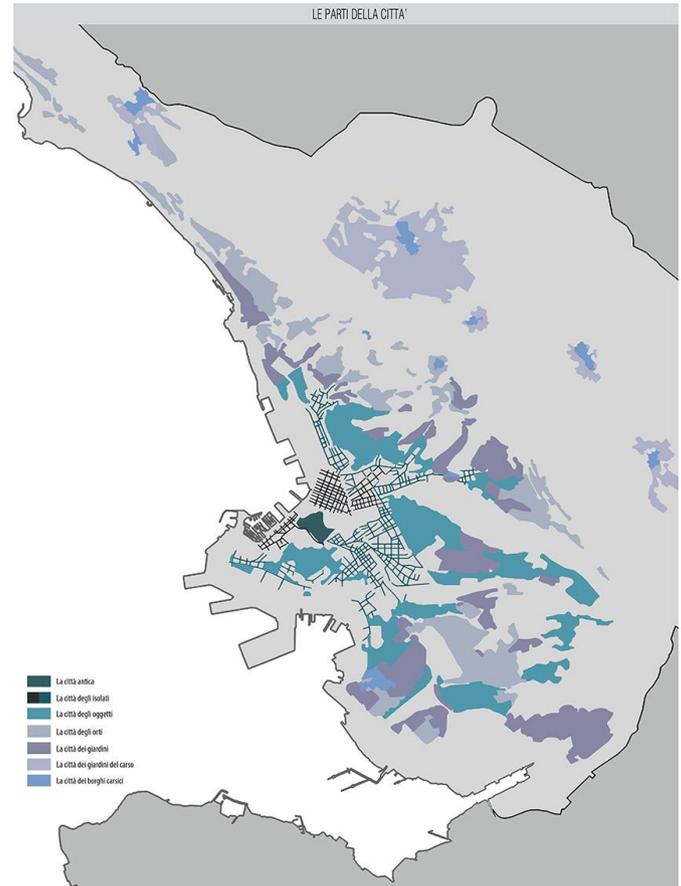
- I presidi ambientali e corridoi ecologici che costruiscono un ruolo di connessione ecologica del territorio

- il mosaico ambientale e le zone agricole costituite da un insieme articolato di aree contraddistinte da diversi habitat e caratteri paesaggistici.



6.4 LE PARTI DELLA CITTA' LA CITTA' DEGLI ISOLATI

L'edificazione è continua a formare degli isolati chiusi o semichiusi, costituiti da blocchi a corte unitari o, più spesso, dall'accostarsi di blocchi in linea. All'interno di queste parti di città l'edificato dei borghi imperiali appare più unificato e unitario oltre che caratterizzato da un'estrema regolarità della maglia.



LA CITTA' DEGLI OGGETTI

Corrisponde alle parti più dense, caratterizzate dalla presenza di edifici in linea e a blocco, di dimensioni e altezze rilevanti.

LA CITTA' DEI GIARDINI

Occupa ampie zone collinari, dove prevalgono edifici in linea e a blocco di dimensioni e altezze più contenute.

LA CITTA' DEGLI ORTI

Caratterizza le parti meno dense dell'edificato, dove più ampiamente prevale lo spazio aperto su quello costruito.

I BORGHI CARSICI E LA CITTA' DEL GIARDINO DEL CARSO

Sull'altopiano carsico, nelle parti residenziali, le situazioni insediative possono essere ricondotte a due principi: quello dei borghi e quello delle case isolate con giardino. Quest'ultimo principio insediativo è molto simile a quello della città dei giardini. Nei borghi carsici l'edificato è caratterizzato da edifici di piccole dimensioni di origine rurale, aggregati attorno a una corte. Le corti sono orientate a sud-ovest con il lato a nord-est molto chiuso a protezione dalla Bora.

7 IL PORTO VECCHIO

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 settimo porto mondiale e il secondo 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.



Nella seconda metà del XIX secolo e l'inizio del XX 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 noto come Porto Vecchio.

Come risposta al fiorire dei traffici con il Medio ed Estremo Oriente, favorito dall'apertura 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 XX 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 dei terminal contenitori.

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

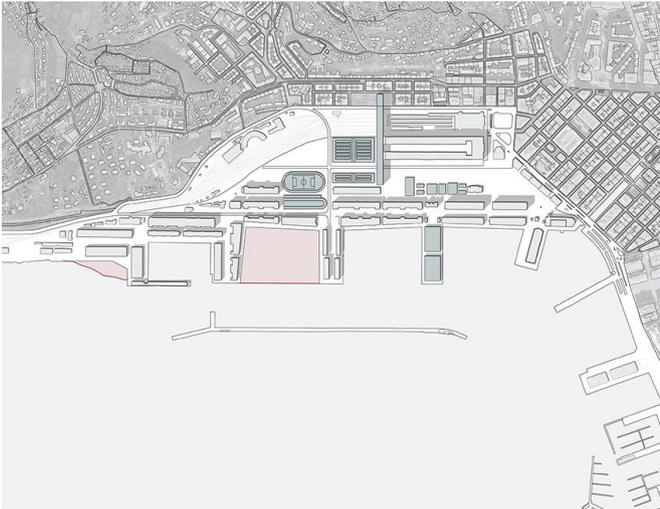
Con l'inizio del XX secolo però si assiste a un lento e costante declino del porto dovuto a carenze strutturali e a una minore competitività del porto stesso rispetto a altri porti europei, comportando poi anche l'abbandono quasi completo del Porto Vecchio.

7.1 IL DIBATTITO SUL PORTO VECCHIO

Già a partire dagli anni '70 si è cercata una soluzione per l'area del porto vecchio che però tuttora non è ancora stata individuata.

Di seguito sono stati analizzati gli 8 principali progetti fatti nel corso del tempo.

7.1.1 GUIDO CANELLA – PROGETTO PER GLI UFFICI REGIONALI – 1974



- **OBBIETTIVO DEL PROGETTO:** Riquilibrare l'area inserendo, oltre agli uffici della Regione Friuli Venezia Giulia, un nodo di interscambio tra gomma e rotaia. Per questo motivo, il porto sarà sottoposto a un ridimensionamento, una riqualificazione e un ammodernamento tecnologico. Verrà, quindi, cambiata anche la linea di costa del porto.

- **FUNZIONI PRINCIPALI:** magazzini portuali e strutture per l'interscambio gomma-rotaia, uffici della regione FVG, polo scolastico e universitario, funzioni e servizi legati a essi.

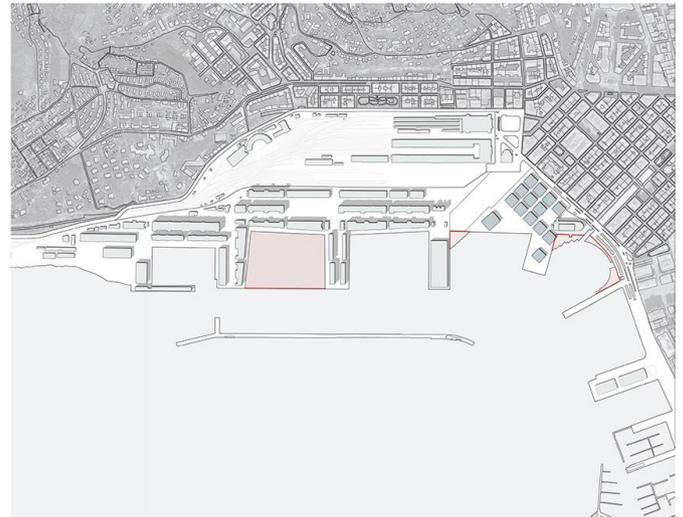
- **PROPOSTA E FASI:** progetto di un edificio a ponte di collegamento tra nord e sud della ferrovia. I magazzini esistenti saranno ammodernati e riqualificati per svolgere le nuove funzioni ad essi assegnate.

- **VIABILITA':** si propone che la stazione di Campo Marzio vada ad assumere un ruolo di rilievo continentale, mentre quella centrale, in corrispondenza del porto vecchio, abbia una funzione più metropolitana. La stazione centrale

diventa, quindi, un polo attrezzato per una "metropolitana" regionale.

La strada SS 14 verrà ridimensionata, in modo da assumere maggiore importanza nel ruolo urbano, e permetterà due collegamenti diretti con l'area del porto vecchio, uno in corrispondenza dell'area più a nord e uno nelle vicinanze dell'edificio a ponte per gli uffici della regione.

7.1.2 NICOLO' SAVARESE – PROGETTO POLIS, PROPOSTA BASE – 1988



- **OBBIETTIVO DEL PROGETTO:** obiettivo del progetto è quello di dare una nuova dimensione urbana alla città di Trieste che, nel corso degli anni, ha perso sempre più competitività, sia a livello commerciale, sia a livello culturale e di vivibilità rispetto a molte altre città europee.

- **FUNZIONI PRINCIPALI:** le funzioni in questo primo progetto sono principalmente un quartiere direzionale, un centro finanziario, un centro ricerca e la creazione di aree espositive in tutta Trieste.

FASI DEL CONCORSO:

1983 – nascita del concorso in conseguenza di uno studio

dell' EATP (ente autonomo porto trieste).

1987 – viene costituita la società Polis SPA.

1988 – presentazione della proposta base.

1990 – presentazione dello studio definitivo prodotto da Semerani.

1991 – presentazione della prima fase del progetto generale. Polis SPA incarica Gino Valle di elaborare una nuova proposta.

- PROPOSTA E FASI:

* Studio, promozione e organizzazione degli investitori.

* Progettazione dell'area direzionale portuale su una superficie di 217.000 mq per un investimento privato di oltre 300.000.000 lire.

- VIABILITA': ipotesi di collegamento sottomarino tra il porto Vecchio e l'area del porto Nuovo per agevolare la viabilità sul lungo costa.

7.1.3 LUCIANO SEMERANI – PROGETTO POLIS, STUDIO DEFINITIVO- 1990



- OBIETTIVO DEL PROGETTO: lo studio si pone una serie di obiettivi di generali che possono essere sintetizzati nei seguenti punti:

- la rifunzionalizzazione della struttura della città a un nuovo ruolo metropolitano regionale;

- il riequilibrio ambientale ed ecologico degli spazi urbanizzati;

- l'aggiornamento tecnologico del porto commerciale;

- il rilancio culturale della città a un nuovo livello internazionale.

- FUNZIONI PRINCIPALI: un quartiere direzionale che servirà anche da centro finanziario, un polo alberghiero, una zona residenziale, una nuova marina e degli spazi espositivi.

- PROPOSTA E FASI: la proposta si articola in sei punti pensati per il rilancio dell'area triestina:

- valorizzazione della fascia costiera tra Cedas e Barcola;

- Riconversione ad uso urbano delle aree a sud di piazza della Libertà e del Porto Vecchio;

- studio di un nuovo accesso alla città da Nord;

- nuove strategie per il recupero del centro storico;

- nuova viabilità lungo le rive triestine;

- nuovo polo culturale nell'area di Campo Marzio.

- VIABILITA': la viabilità sarà modificata tramite un nuovo accesso in città dall'autostrada a Nord di Trieste. La viabilità locale sarà modificata a favore degli abitanti cittadini.

7.1.4 GINO VALLE – PROGETTO POLIS, UNA NUOVA PROPOSTA - 1991

- OBIETTIVO DEL PROGETTO: il progetto pone in essere di recuperare la parte a Sud, maggiormente legata alla città storica e al quartiere Teresiano dell'area del Porto Vecchio. Nel fare ciò si vuole partire dal tessuto del quartiere Teresiano e, grazie a esso, dare una nuova dimensione all'area costiera adiacente.

- FUNZIONI PRINCIPALI: la zona sarà occupata da un

quartiere direzionale e un centro finanziario. In altre aree di Trieste saranno inseriti nuovi spazi verdi come oggetti riequilibratori dell'assetto urbano. Insieme ad essi saranno presenti nuove zone commerciali, zone per il tempo libero e spazi espositivi.

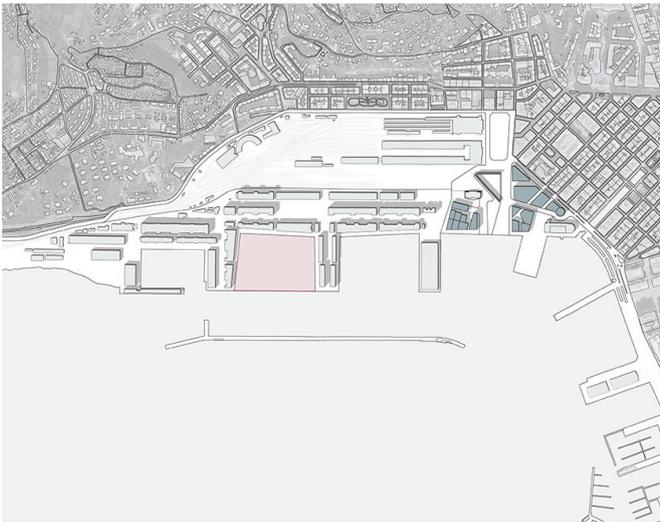
- **PROPOSTA E FASI:** la proposta di Valle, tramite la sostituzione di alcuni magazzini obsoleti del Porto Vecchio, si prefigge di creare un nuovo polo urbano.

La realizzazione si svolgerà in più fasi, la prima porterà alla creazione di un'area in corrispondenza del Silos Granaglie che servirà come spazio di servizio per la successiva realizzazione del resto del progetto.

Sarà creato anche un cono di verde pubblico che partirà da Piazza della Libertà e arriverà fino alla costa.

- **VIABILITA':** la viabilità sarà modificata tramite un nuovo accesso a Nord dall'autostrada.

Nella zona del Porto Vecchio verrà disegnata una diversa viabilità che taglierà il nuovo polo.



7.1.5 DE SOLA E MORALES – PROGETTO TRIESTE FUTURA '97 – 1999



- **OBBIETTIVO DEL PROGETTO:** obiettivo del progetto è aprire l'area del Porto Vecchio alla città, riutilizzando il patrimonio e reinventando il waterfront.

L'idea di fondo è quella di cogliere le opportunità che si creano negli anni '90 e 2000, in seguito all'ideazione dei progetti Ten-T.

Il progetto vuole offrire beni e servizi in previsione dell'apertura verso i Balcani dell'UE.

- **FUNZIONI PRINCIPALI:** polo turistico di 40.000 mq, zona commerciale/direzionale, polo fieristico, area balneare per il tempo libero.

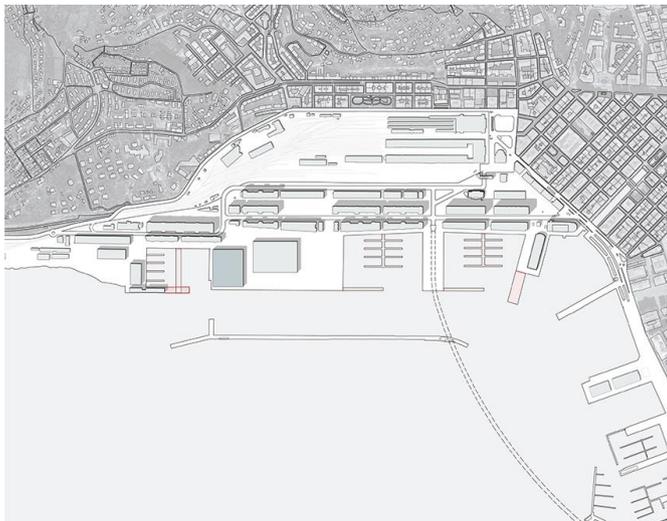
- **PROPOSTA E FASI:** saranno necessarie 3 fasi:

- * Potenziamento e ampliamento del porto Nuovo.
- * Recupero funzionale del porto vecchio.
- * Creazione di una nuova viabilità di accesso e di attraversamento della città. Per fare ciò saranno necessarie varie opere: spostare il terminal traghetti nella zona del molo Fratelli Bandiera; spostare la stazione marittima nell'area della lanterna e designare la seconda fascia di porto ad attività di servizio.

-**VIABILITA':** legare Trieste al corridoio Lisbona-Kiev tramite lo snodo dei Ronchi Legionari. Nuovo accesso

dall'autostrada a Nord tramite un tunnel. Tunnel di collegamento sottomarino dal Porto Vecchio al Porto Nuovo.

7.1.6 STEFANO BOERI ARCHITETTI – RECUPERO DEL PORTO VECCHIO – 2001



- **OBBIETTIVO DEL PROGETTO:** far tornare il punto franco ad avere una funzione propulsiva, caratterizzandolo come area di sviluppo di idee, di ricerche e di iniziative a vocazione portuale e marittima.

- **FUNZIONI PRINCIPALI:** si progettano aree per nautica da diporto, attività crocieristiche, attività espositive, attività di formazione, attività commerciali, attività direzionali, attività turistiche e attività per il tempo libero.

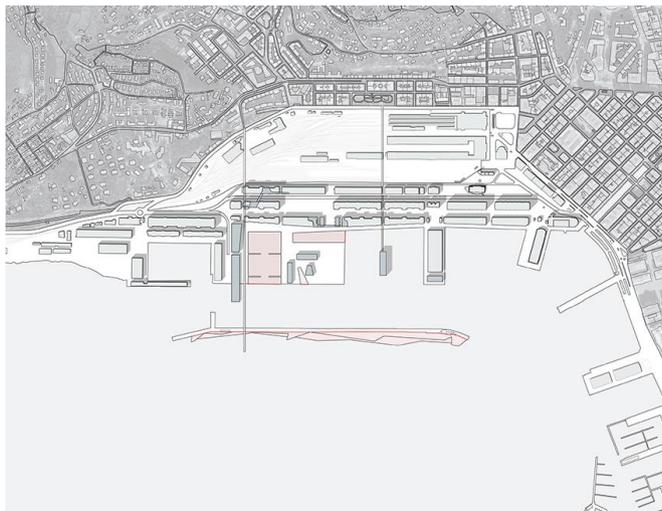
Le banchine saranno attrezzate per traghetti veloci e avranno due nuovi attracchi per navi da crociera, con tutta la strumentazione necessaria. È previsto anche un progetto per l'uso dell'area Expo del 2008 con il tema della mobilità della conoscenza.

- **PROPOSTA E FASI:** sono stati individuati 3 scenari di sviluppo: breve periodo (5 anni), medio periodo (10 anni), lungo periodo (più di 10 anni).

La prima fase consisterà nel costruire due nuclei di trasformazione agli estremi dell'area che fungano da connettori di energie e risorse. Le fasi a medio e a lungo periodo consisteranno nell'insediare le funzioni nell'area.

- **VIABILITA':** creazione di un tunnel di collegamento sottomarino tra il Porto Vecchio e l'area del Porto Nuovo con ridisegno della viabilità lungo la costa.

7.1.7 BRADASCHIA E CECCHETTO – PROPOSTA PER L'EXPO DEL 2008 – 2004



- **OBBIETTIVO DEL PROGETTO:** riqualificazione tramite l'Expo del 2008 (il cui tema risulta essere "mobility of knowledge", mobilità della conoscenza tramite le nuove tecnologie) sia dell'area del Porto Vecchio sia della città stessa, date le opportunità di sviluppo legate a un evento del genere.

- **FUNZIONI PRINCIPALI:** area espositiva con i padiglioni per ciascuno dei paesi espositori, servizi legati a ciascun padiglione, area congressi, attività secondarie.

- **PROPOSTA E FASI:**

-Prima analisi e cernita dei possibili partecipanti (circa 90 paesi);

-assegnazione a ogni partecipante di circa 500 mq dei vecchi magazzini come luogo d'esposizione da riqualificare;

-creazione di un luogo di aggregazione che inserisca Piazza Trieste al centro del progetto;

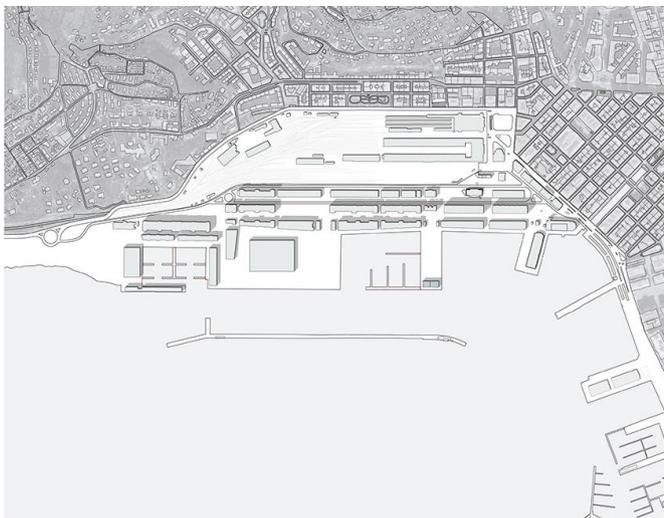
-allestimento di padiglioni tematici.

- VIABILITA': la strada SS 14 sarà mantenuta, ma verrà creata un'ulteriore strada passante tra la seconda e la terza fila di magazzini. Sarà realizzata, inoltre, una strada solo per mezzi pubblici tra la terza fila di magazzini e l'area della ferrovia.

Percorsi pedonali di collegamento trasversale saranno presenti per tutta l'area.

Saranno create, in aggiunta, delle passerelle pedonali che permetteranno di scavalcare la ferrovia.

7.1.8 PORTOCITTA' – PROGETTO 2021 – 2008



- OBIETTIVI: recupero architettonico e funzionale dell'area del Porto Vecchio e degli antichi magazzini sottoposti a vincolo.

Recupero di 3.5 km di waterfront della città con l'inserimento di nuovi 300 posti barca tramite la

costruzione di nuovi porti diportistici. Ecosostenibilità, alta tecnologia e alta qualità dell'intero progetto. 158.000 mq di superfici dei magazzini recuperati.

Tutto questo per riportare interesse economico e sociale nell'area, creando, così, posti di lavoro per 30000 persone

- FUNZIONI: area ricettiva, area diportistica, formazione e ricerca, area portuale commerciale, area direzionale, terminal traghetti e porti per imbarcazioni da diporto

- FASI:

2008 bando di concorso, 2010 concessione dell'area a Portocittà SPA, 2011 apertura del porto Vecchio, 2013 inizio lavori, 2021 fine lavori.

- VIABILITA': inserimento di un tram passeggeri passante tra la prima e la seconda fila di magazzini per sviluppare una nuova viabilità, esclusivamente pedonale, interna all'area.

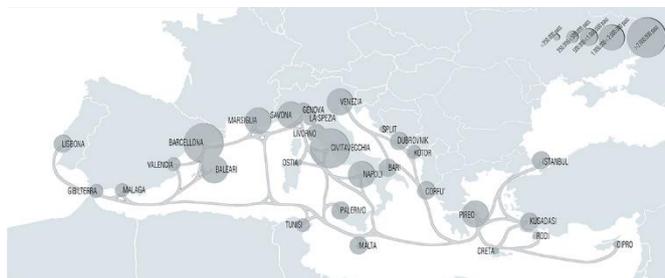
Nuovo sistema stradale interno all'area che oltrepassa la ferrovia creando così una nuova viabilità, la quale permetterà di ridurre il traffico su viale Miramare.

duraturo e stabile, nonostante i cicli economici di crescita e di recessione.

22,2 milioni di persone hanno infatti effettuato un viaggio in crociera rispetto al 2014 permettendo al settore delle crociere in tutto il mondo di continuare a rafforzarsi. Il numero totale di passeggeri crocieristici è salito nel 2015 del 3,2% rispetto al numero di passeggeri dell'anno precedente.

Per la maggior parte delle altre industrie sia il caso a breve termine, sia il caso lungo termine di una crescita continua ogni anno sarebbe un'enorme conquista. Il 1997 è stato il primo anno in assoluto a livello mondiale in cui si è superato i 5 milioni di passeggeri, mentre il 2004 è stato il primo anno in cui si è superato i 10 milioni di passeggeri.

8 LE CROCIERE NEL MONDO E NEL MEDITERRANEO

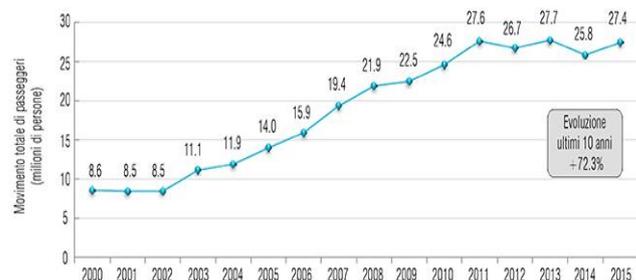


8.1 IL TREND NELL'ANDAMENTO GLOBALE DEL COMPARTO CROCIERISTICO



Per tutta la durata dei primi 15 anni del ventunesimo secolo il tasso di crescita globale del settore delle crociere è stato

8.2 L'EVOLUZIONE E LA CRESCITA DEI PORTI CROCIERISTICI NEL MEDITERRANEO



In questa ottica globale, il totale dei movimenti dei passeggeri nel mar Mediterraneo, per i porti per i quali sono disponibili dati, nel 2015 ha raggiunto 27,4 milioni. Confrontando questa cifra con l'anno precedente, la crescita è del 6,2% rispetto al totale dei movimenti di passeggeri che si è avuto nel 2014 ossia 25,8 milioni.

Questa è la terza volta negli ultimi cinque anni che i porti crocieristici mediterranei registrano una movimentazione

totale di passeggeri che superano i 27 milioni. L'anno in cui tutti i record sono stati battuti è il 2013 con un totale di 27,7 milioni di passeggeri movimentati nei porti del mar Mediterraneo.

Le tendenze a lungo termine rendono evidente che le crociere nel Mediterraneo e nei suoi mari minori stanno avendo un'ottima crescita in un contesto economico impegnativo e in alcuni ma rari casi paesi con un clima politico incerto. Gli ultimi 10 anni (2006-2015) di crociere in tutto il Mediterraneo hanno registrato una crescita e una grande resistenza di fronte alle avversità. I dati statistici registrati riflettono come la crescita nella movimentazione di passeggeri crocieristici nel 2015, complessivamente 27,4 milioni, corrisponde all'11,4% in più rispetto a quelli che hanno avuto luogo nel 2010.

I dati sopra citati della periodo 2010-2015 si riferiscono ad un campione che comprende un totale di 73 porti crocieristici mediterranei.

Analizzando il passato, si può giungere facilmente a due conclusioni quando si confrontano i dati del 2015 con quelli registrati dieci anni prima (2006).

La prima è data dal confronto del totale dei movimenti dei passeggeri nei 73 porti presi in analisi, per i quali sono disponibili per tutti questi anni i dati. I 15,9 milioni di passeggeri che hanno visitato questi 73 porti nel 2006 è aumentato a 27,4 milioni nel 2015, con una crescita dei passeggeri del 11,5 milioni, pari al 72,3%, per il decennio 2006-2015, dimostrando che il Mediterraneo e i mari adiacenti ad esso sono la regione crocieristica più dinamica a livello mondiale.

La seconda conclusione fa riferimento al progressivo rafforzamento del comparto crocieristico del Mediterraneo

stesso portando sempre a una migliore offerta sia per le compagnie crocieristiche che per i passeggeri.

8.3.1 I PORTI CROCIERISTICI DEL NORD DELL'ADRIATICO – TRIESTE



Attualmente il porto crocieristico di Trieste è in gestione alla Trieste Terminal Passeggeri S.p.A., concessionaria della Stazione Marittima di Trieste (Magazzini 41 e 42) che si trova nel cuore della città di Trieste a due passi dalla centralissima Piazza dell'Unità d'Italia.

La Stazione Marittima dispone di un'area scoperta di 9.900 mq e di un'area totale coperta di 7.200 mq. Inoltre, ha a disposizione due ormeggi che possono ospitare due navi da crociera di ultima generazione per le operazioni di home port: l'ormeggio 29, con una lunghezza di 220 metri e un pescaggio di 30' (9,14 metri), e l'ormeggio 30, con una lunghezza di 240 metri e un pescaggio di 26' (7,92 metri). Su entrambe le banchine, le navi possono utilizzare

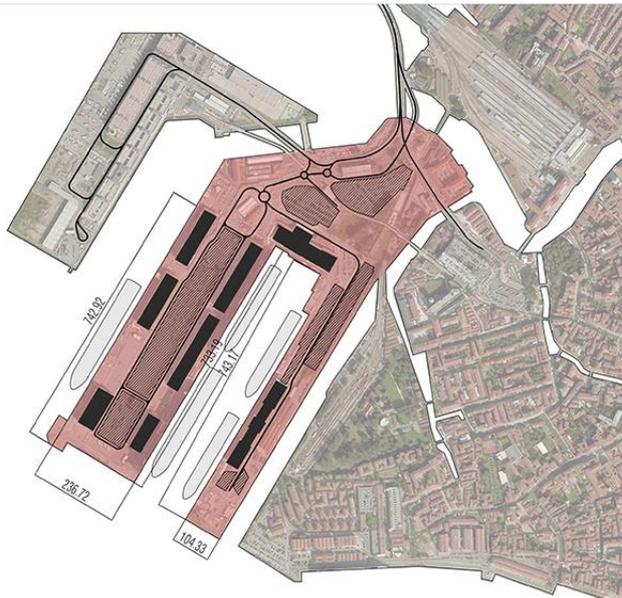
un dolphin di recente realizzazione, che consente alle navi lunghe 300 metri di ormeggiarsi in sicurezza.

Per l'anno 2017 sono previste, attualmente, 56 toccate nave e il terminal funge da home port per la compagnia di crociera Costa Crociere con la nave Costa Luminosa.

Il porto crocieristico attualmente si trova nell'edificio della Stazione Marittima ossia l'antico molo passeggeri. Attualmente l'edificio ospita sale multifunzioni, principalmente per congressi.

Gli ormeggi sono saltuariamente utilizzati per yacht e navi di lusso.

8.3.2 I PORTI CROCIERISTICI DEL NORD DELL'ADRIATICO – VENEZIA



Il porto crocieristico di Venezia è il più rilevante nell'intero Adriatico e uno dei maggiori porti mediterranei; è posizionato a Nord-Ovest della città di Venezia, in posizione ottimale per servire il centro storico.

Il cruise terminal va a costituirsi da una serie di edifici, in grado di servire contemporaneamente fino a 5 navi di grandi dimensioni. I terminal si differenziano tra di loro a seconda della compagnia crocieristica che lo ha in gestione.

- TERMINAL 123: è una struttura ad un piano di 5000 mq inaugurata nel 1999 ed utilizzata fino al 2013 per la gestione del traffico passeggeri traghetti. Dopo lo spostamento del traffico traghetti al Nuovo Terminal Autostrade del Mare di Fusina, la struttura è stata ristrutturata per trasformarla in terminal per l'imbarco e lo sbarco di crocieristi. Inoltre è l'unico terminal dell'area di Marittima dotato di giardino interno caratterizzato da piante della macchia mediterranea aperto al pubblico. Il facile accesso alla struttura è garantito dalla vicinanza di un'area per sosta breve destinata agli accompagnatori dei passeggeri in partenza o in arrivo, e di un parcheggio ubicato a pochi minuti a piedi dal fabbricato. Il terminal ha una superficie di 4.894 mq.

- TERMINAL 117: è una struttura su un singolo piano ristrutturata e inaugurata nel 2006. Il facile accesso al terminal è garantito dalla vicinanza dei parcheggi 1 e 3, nonché delle piazzole per il servizio taxi per accompagnare o prelevare i passeggeri. Il terminal ha una superficie di 2.705 mq.

- TERMINAL 110-109: Grazie alle sue dimensioni di 14.000mq su due piani, il Terminal 109/110 è il più vasto padiglione terminalistico del Mediterraneo con uno standard finora mai raggiunto di 2mq di superficie a disposizione di ciascun passeggero nave in attesa di imbarco nelle fasi di picco. Inaugurato ad aprile 2014, il

Terminal 109/110, che in passato era un magazzino per lo stoccaggio del cotone, è stato ristrutturato per diventare una stazione indipendente in Banchina Tagliamento, adatta a servire fino ad un massimo di due navi contemporaneamente ormeggiate rispettivamente di fronte al Terminal 107/108 e al rinnovato Terminal 109/110. Dagli impianti tecnologici alla climatizzazione ed impianto antincendio, passando per gli ascensori e le scale mobili, tutti gli interventi di recupero strutturale dell'immobile hanno seguito una filosofia all'insegna del risparmio energetico e dell'ecosostenibilità, risaltandone grazie agli arredi eleganti e minimal, l'estetica dell'archeologia industriale. L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri viene svolto in tutta sicurezza mediante l'utilizzo di una Ship Boarding Bridge, mentre la gestione dei bagagli beneficia di un sistema di nastri trasportatori sotterranei che convoglia le valigie direttamente in banchina. I due terminal, collegati tra di loro, complessivamente hanno una superficie di 7.050 mq,

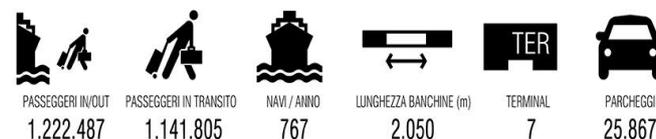
- TERMINAL 107-108: è un edificio su due piani, restaurato alla fine degli anni '90. L'accessibilità al Terminal 107/108 è garantita dalla vicinanza con un'area dedicata alla sosta breve di veicoli terzi per accompagnare o prelevare i passeggeri, nonché dal parcheggio destinato ai passeggeri ubicato a pochi passi dalla struttura. L'imbarco e lo sbarco dei passeggeri viene svolto in tutta sicurezza utilizzando un ponte mobile per l'imbarco e una SBB (Ship Boarding Bridge) mentre la gestione dei bagagli beneficia di un sistema di nastri trasportatori sotterranei che convoglia le valigie direttamente in banchina. I due terminal hanno una superficie totale di 5490 mq.

- TERMINAL ISONZO 1-2: Il Terminal Isonzo è un edificio su due piani diviso in due parti: Isonzo 1 e Isonzo 2, inaugurati rispettivamente nel 2009 e nel 2011. Studiato per fornire ai passeggeri una piacevole esperienza nel corso dell'imbarco e dello sbarco, vanta tra le sue dotazioni una terrazza panoramica di 1,432 m.q. che permette ai passeggeri di apprezzare la bellezza senza tempo della Città Lagunare. L'accessibilità al Terminal Isonzo è garantita dalla vicinanza con un'area dedicata alla sosta breve di veicoli terzi per accompagnare o prelevare i passeggeri, nonché dal parcheggio destinato ai passeggeri ubicato a pochi passi dalla struttura.

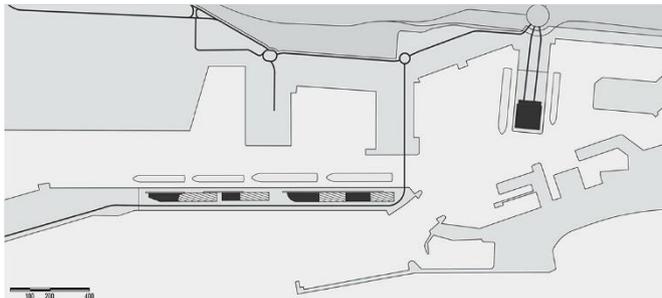
PROBLEMATICHE DELLA PORTUALITA' CROCIERISTICA VENEZIANA: data la vicinanza alla città storica, negli anni sono stati presi una serie di provvedimenti che hanno limitato l'accesso alla laguna alle grandi navi.

Attualmente il limite di tonnellaggio massimo è di 96.000 tonnellate, questo fa sì che solo navi di medie dimensioni possano accedere ai terminal crocieristici. Questa particolarità, nel corso del tempo, ha portato a una continua perdita di competitività con gli altri maggiori porti mediterranei in quanto le compagnie armatrici puntano ormai a una flotta di navi di sempre maggiori dimensioni, facendo in modo che le navi più piccole e quindi vecchie siano quelle utilizzate nel porto di Venezia.

8.4.1 CASI STUDIO – BARCELLONA



Barcellona è una delle principali destinazioni turistiche in Europa per i visitatori locali e internazionali, e secondo l'ente "Turisme de Barcelona" ha attirato 30,4 milioni di persone nel 2013. Il porto è in posizione ideale per servire il traffico crocieristico destinato alla città di Barcellona e alla regione della Catalogna, entrambe offrono infatti i numerose attrazioni storiche, naturali e culturali per i turisti.



La società che gestisce i terminal crocieristici, Creuers del Port de Barcelona S.A. (Creuers), fu fondata nel 1999, e attualmente gestisce cinque terminal crociere pubblici al Porto di Barcellona: i Terminal A, B, C localizzati sul molo Adossat e i Terminal Nord e Sud del World Trade Center. Creuers ha accumulato una conoscenza completa del settore e un aumento del traffico passeggeri da crociera fino a diventare il più grande porto crociere in Europa, e il quarto a livello mondiale.

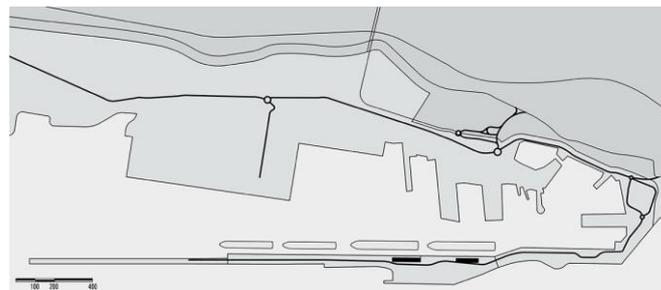
I servizi del porto sono stati migliorati al fine di accogliere le navi più grandi del mondo, vale a dire le Classe Genesis (Oasis, Allure e Armonia of the Seas, navi di 365 m). Creuers è quindi leader della sicurezza e della logistica specifici per il traffico crocieristico. Il porto segue delle linee guida rigorose per garantire che tutte le esigenze in termini di sicurezza siano soddisfatte, implementando i propri regolamenti con il codice ISPS e con i regolamenti comunitari.

Nel 2014 la Global Ports Holding ha acquisito la maggioranza delle Creuers, ed è diventato il più grande operatore di porti crocieristici nel mondo.

8.4.2 CASI STUDIO – CIVITAVECCHIA

 PASSEGGERI IN/OUT	 PASSEGGERI IN TRANSITO	 NAVI / ANNO	 LUNGHEZZA BANCHINE (m)	 TERMINAL	 PARCHEGGI
730.938	1.409.101	833	1.300	2	-

La società che attualmente gestisce il terminal crocieristico di Civitavecchia è la Roma Cruise Terminal, società che è stata costituita nell'aprile del 2005 ed è di proprietà, in uguale percentuale, di Costa Crociere, Marininvest e Royal Caribbean. Nel 2007, la Società ha sottoscritto una concessione quarantennale con l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Grazie a tale accordo, la Roma Cruise Terminal ha acquisito i diritti d'uso sulle banchine 10, 11, 12 Bis Sud, 12 Bis Nord e 13 Sud nel porto di Civitavecchia. Le tre strutture terminalistiche offrono approssimativamente 2000 m di spazi d'ormeggio. Attualmente l'area oggetto della concessione si estende per un totale di 90.000 mq all'interno del porto. La Roma Cruise Terminal utilizza altresì la banchina 25 per una lunghezza complessiva di 170 m.



Dal 2011 la Roma Cruise Terminal ha movimentato più di 2 milioni di passeggeri all'anno. Il Porto di Civitavecchia, considerato un vero e proprio porto trainante nel

Mediterraneo, è uno dei più importanti nel mondo a livello di movimentazione passeggeri.

Per i passeggeri in transito il porto di Civitavecchia rappresenta la via d'accesso a Roma, destinazione molto richiesta da ogni crocierista. La stretta vicinanza del terminal ad uno dei più importanti aeroporti internazionali, quello di Fiumicino, lo rende inoltre luogo ideale per le operazioni di turnaround.

Essendo uno dei principali terminal crociere nel Mediterraneo, Civitavecchia si sta preparando per essere al passo con le stime di crescita sia nel numero di passeggeri movimentati che nel numero di approdi. Da qui la decisione di costruire un nuovo terminal in sostituzione delle strutture semi-permanenti attualmente in uso nel porto di Civitavecchia.

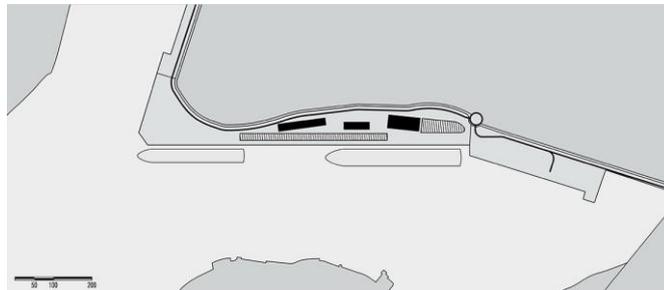
Il nuovo terminal sarà un edificio all'avanguardia progettato dallo Studio Vicini di Genova. Quest'ultimo ha progettato i terminal crocieristici nei porti di Barcellona e Savona. Il nuovo terminal RCT è progettato per movimentare flussi di 4.500 passeggeri e 9.000 bagagli. Sarà dotato di due finger destinati ai passeggeri e di passerelle volte a facilitare le operazioni d'imbarco e sbarco. A fine 2015 è stato approvato il progetto da parte dell'autorità portuale ma ad oggi i lavori non sono ancora completi.

8.4.3 CASI STUDIO – DUBROVNIK

					
PASSEGGERI IN/OUT	PASSEGGERI IN TRANSITO	NAVI / ANNO	LUNGHEZZA BANCHINE (m)	TERMINAL	PARCHEGGI
24.790	869.426	752	780	1	-

Il porto crocieristico di Dubrovnik si trova a 3 km dal centro storico, patrimonio mondiale dell'UNESCO e popolare destinazione turistica nel sud della Croazia. E' il decimo porto crociere più grande al mondo e il terzo più grande

del Mediterraneo in termini di passeggeri in transito. Si tratta di un must-see, destinazione obbligata per tutti gli itinerari dell'Adriatico.



Attualmente il porto di Dubrovnik può ospitare fino a 7 navi di medie/piccole dimensioni sul suo molo di 1.455 m.

Un nuovo terminal crociere, un moderno e funzionale centro commerciale, una serie di garage a più piani e una stazione degli autobus sono stati progettati per migliorare l'offerta del porto crocieristico di Dubrovnik. Il nuovo progetto mira a creare un porto nuovo e iconico, con uno spirito moderno nel centro storico della città che si trova a soli pochi chilometri di distanza. Il nuovo terminal crociere offrirà operazioni di transito e di in/out, un'inversione di tendenza rispetto al recente passato in cui si è puntato maggiormente sui passeggeri in transito. Inoltre, gli sforzi in corso per aumentare la capacità dell'aeroporto locale di Čilipi, insieme al raccordo autostradale diretto per la città, puntano ad aumentare il raggio di collegamento di Dubrovnik con il resto dei paesi balcanici, in modo da accrescere il possibile mercato. L'obiettivo è quello di creare un nuovo luogo iconico che contribuirà a migliorare la qualità del servizio sia per i passeggeri che per le compagnie armatrici, il tutto in un quadro di sviluppo sostenibile. Questo progetto è di fondamentale importanza per Dubrovnik, in quanto porta la costruzione di nuove strutture in una zona importante ma esterna della città per

promuove un ulteriore sviluppo e portare il porto più vicino alla città.

Global Ports Holding ha ottenuto il controllo del porto di Dubrovnik in qualità di azionista di maggioranza ed è stato firmato un accordo preliminare di concessione nel febbraio 2016.

140000 m² di nuove banchine, un terminal ferroviario e nuovi edifici tra cui un magazzino a temperatura ambiente, un magazzino frigorifero, aree dedicate al deposito container, palazzina uffici e parcheggi. Con la delibera ufficiale e definitiva del 6 settembre 2013 del Cipe di 32 milioni DI Euro per la piattaforma logistica (su un totale di 132 milioni, di cui 70 dall'Autorità Portuale, 32 milioni dal Cipe, 30 milioni da privati), l'opera è stata approvata il 12 maggio 2014.

9. IL PIANO DI SVILUPPO PORTUALE

9.1 IL PIANO DELL'AUTORITA' PORTUALE

L'autorità Portuale di Trieste ha rilasciato nel 2015 il nuovo Piano Regolatore Portuale che chiarifica la strategia e la visione base per gli sviluppi futuri del porto.

Gli interventi sono principalmente di ampliamento delle banchine e possono essere riassunti nei seguenti punti:

- Potenziamento del Terminal Passeggeri al molo Bersaglieri finalizzato all'ormeggio delle moderne navi da crociera di lunghezza oltre i 300 metri (il molo verrà allungato da 220 metri a 370 metri e i fondali arriveranno ad essere profondi fino a 11 metri).
- Realizzazione di un moderno terminal general cargo dotato di oltre 35 ha di piazzale, magazzini e accosti per navi di dimensioni medio-grandi con la previsione di UNIRE i moli V e VI.
- Raddoppio del molo VII, terminal container, con conseguente previsione del raddoppio della capacità fino a 1,5 milioni di TEU.
- Costruzione della piattaforma logistica che si sviluppa su un'area di circa 247000 m² e prevede la realizzazione di

- Costruzione del nuovo molo VIII che sarà adibito principalmente al traffico container, che costituisce lo stralcio successivo a quello della piattaforma logistica, dove potranno attraccare le meganavi di ultima generazione con pescaggio fino ai 18 metri.

- Realizzazione di un nuovo terminal Ro-Ro nella parte sud del porto che avrà una struttura in grado di accogliere quattro navi Ro-Ro contemporaneamente e che sarà dotato di ampi piazzali e ottimi raccordi stradali e ferroviari.

- Approvazione dell'uso dell'area del porto vecchio nel settore turistico e cittadino, con il conseguente ok al restauro dei magazzini di alto pregio soprattutto nell'ambito architettonico e con conseguente abbandono dell'area dalle attività logistico-portuali.

9.2 UN'ALTERNATIVA AL PIANO DI SVILUPPO PORTUALE

In seguito all'analisi del piano di sviluppo portuale, varato dall'Autorità Portuale e una volta tenute presenti tutte le dinamiche cittadine è stato possibile arrivare a un piano alternativo per il porto di Trieste che non comporti solo e necessariamente un ampliamento dello stesso ma anche

un efficientamento delle strutture esistenti. Questo piano alternativo è riepilogabile nei seguenti punti:

- Il terminal passeggeri al molo bersaglieri assumerà una dimensione differente, passando dall'attuale uso crocieristico a un uso per navi Superfast Ferry, fornendo un servizio nautico passeggeri per le varie destinazioni dell'Adriatico a alta velocità.

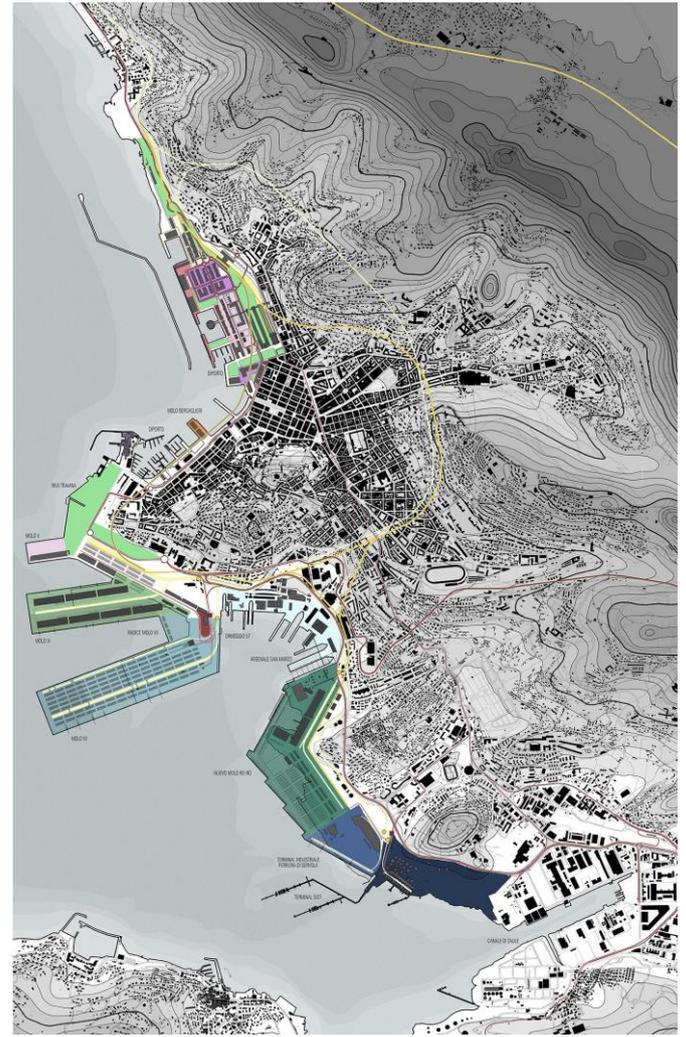
- La riva Traiana e il Molo V entreranno a far parte della vita cittadina, non più solo come area portuale commerciale ma come area di verde pubblico per quanto riguarda la riva Traiana e come nuovo polo universitario per quanto riguarda invece il Molo V, dove le attuali strutture esistenti saranno recuperate e riutilizzate come laboratori di studio per L'università di Trieste.

- Il molo VI manterrà la sua funzione di molo multipurpose ma sarà quadruplicato di dimensione, in previsione dell'aumento di merci trattate.

- Raddoppio del molo VII, terminal container e efficientamento delle strutture esistenti, sostituendo le attuali gru portuali con delle gru di ultima generazione portando la capacità del porto a 2 milioni di TEU e permettendo al porto di Trieste di accogliere le più moderne meganavi grazie anche al fondale profondo anche 20 m.

- Realizzazione di un nuovo terminal Ro-Ro in corrispondenza dell'attuale scalo legnami che avrà una struttura in grado di accogliere cinque navi Ro-Ro contemporaneamente e che sarà dotato di ampi piazzali e ottimi raccordi stradali e ferroviari con le infrastrutture esistenti.

- Un completo riassetto dell'area del Porto Vecchio che porterà a una riqualificazione completa dell'area.



10. IL “NUOVO” PORTO VECCHIO

Attualmente l'area si presenta in uno stato generale di disuso conseguente agli anni in cui l'area è stata abbandonata. Gli edifici, fatta eccezione di quelli già segnalati nel punto 6.1.2, sono quasi tutti in una condizione per cui è necessario un restauro o addirittura una demolizione.

A seguito degli studi effettuati, valutati i possibili bisogni della città, si è deciso di procedere con un recupero completo dell'area, riaprendola alla città e rendendola un esempio di waterfront che punti a diventare un nuovo centro vitale per Trieste.

In primo luogo è stata ridisegnata l'intera viabilità interna e adiacente all'area. Nel fare ciò si è andati a creare una nuova strada, a due corsie e a doppio senso di marcia, che andrà a scorrere tra la costa e la ferrovia, in prossimità del Silos Granaglie e posteriormente ai magazzini 19 e 26. Questa viabilità principale si ridistribuirà poi internamente all'area creando due nuovi sistemi viabilistici, uno in presenza del porto crocieristico e uno in presenza del polo universitario e delle residenze.

La connessione alla città avverrà in tre punti, il primo a Sud dell'area di Barcola attraverso una rotatoria su viale Miramare, il secondo sempre su viale Miramare, in prossimità di largo Roiano tramite un cavalcavia che punta a oltrepassare la ferrovia e il terzo in prossimità della capitaneria di porto, dove, attraverso una rotatoria, si otterrà una nuova unione con il Porto Vecchio, nuovamente aperto alla viabilità cittadina.

I luoghi di sosta per gli autoveicoli saranno suddivisi nell'area. Oltre a quelli sotterranei per i vari edifici riservati agli occupanti degli stessi, saranno presenti una buona parte di parcheggi pubblici, presenti soprattutto in prossimità della nuova stazione ferroviaria, degli edifici per la ricerca e del polo universitario, distribuendo nell'area un totale di 743 posteggi per i soli veicoli privati.

L'attuale sistema ferroviario, che attualmente utilizza spazi non necessari, andrà ridimensionato, in modo che sia comunque efficiente, sarà quindi creata una nuova stazione a ponte e interrata.

Per quanto riguarda la nuova ferrovia sono state prese in considerazione due possibilità per il collegamento col Porto Nuovo e Campo Marzio, una prima tramite una galleria ferroviaria che scorra in prossimità della galleria di Cintura attualmente presente e utilizzata dai soli treni merci e una seconda possibilità data da una galleria ferroviaria sottomarina che scorra sul fondale del golfo di Trieste.

Nell'area gli edifici saranno in parte recuperati e in parte di nuova costruzione. Gli edifici recuperati saranno i magazzini 6, 7, 9, 10, 17, 18, 19, 24, 25, 26, gli edifici 110, 111, 112, 117, 118, 119, 80 e 131. Sarà anche mantenuto l'edificio della capitaneria di porto che manterrà

l'attuale funzione. Esterno all'area del Porto Vecchio verrà mantenuta anche la Stazione Centrale e il Silos Granaglie. Gli edifici di nuova costruzione si andranno a integrare al nuovo sistema del Porto Vecchio.

Nell'area saranno presenti varie funzioni. Partendo da nord, possiamo trovare una serie di edifici per la ricerca e per l'esposizione, tra questi troviamo la centrale idrodinamica (edificio 131), i magazzini 24, 25 e 26, l'edificio 80 e gli edifici di nuova costruzione in presenza di essi.

In prossimità di essi andrà a sorgere il nuovo centro terziario che porterà al recupero degli edifici 17, 18, 19 e con la costruzione di una serie di nuovi edifici che punteranno a mantenere gli assi già esistenti, dati dai vari edifici presenti nel porto.

Procedendo a sud avremo il nuovo centro residenziale e il nuovo polo universitario dell'Università di Trieste. Il centro residenziale si troverà sul lungomare e utilizzerà i magazzini 6 e 9 combinati con un nuovo edificio in prossimità del molo II. Il polo universitario sarà più arretrato e utilizzerà i magazzini 7 e 10 insieme a due nuovi edifici posizionati in modo da creare una nuova grande corte.

Questi edifici saranno interconnessi con il nuovo centro regionale della regione Friuli Venezia Giulia, che riutilizzerà il Silos Granaglie, grazie a una passerella pedonale di collegamento che punterà a ricreare l'antico collegamento perso nel XIX secolo con la costruzione della ferrovia, tra l'area costiera e l'area collinare retrostante. L'attacco della passerella avverrà nel parco pubblico "Giardino Leonor Fini" attraverso un edificio che servirà come accesso pedonale al Porto vecchio.

La punta Sud dell'area, in prossimità del quartiere Teresiano punterà a creare un nuovo punto focale per la vita triestina grazie alla costruzione di un nuovo centro finanziario che andrà a costruire una nuova piazza.

La fascia costiera sarà caratterizzata dalla presenza del nuovo porto crociere che verrà costituito da due terminal, in corrispondenza dell'attuale area dell'Adria Terminal, che saranno connessi tra di loro da una passerella utilizzabile dai passeggeri per l'accesso alle navi. Il nuovo terminal, grazie a una lunghezza di quasi 1.000 m permetterà l'attracco contemporaneo di 3 navi da crociera post panamax, permettendo, nel caso di pieno regime del porto, la movimentazione di 1.100.000 passeggeri all'anno.

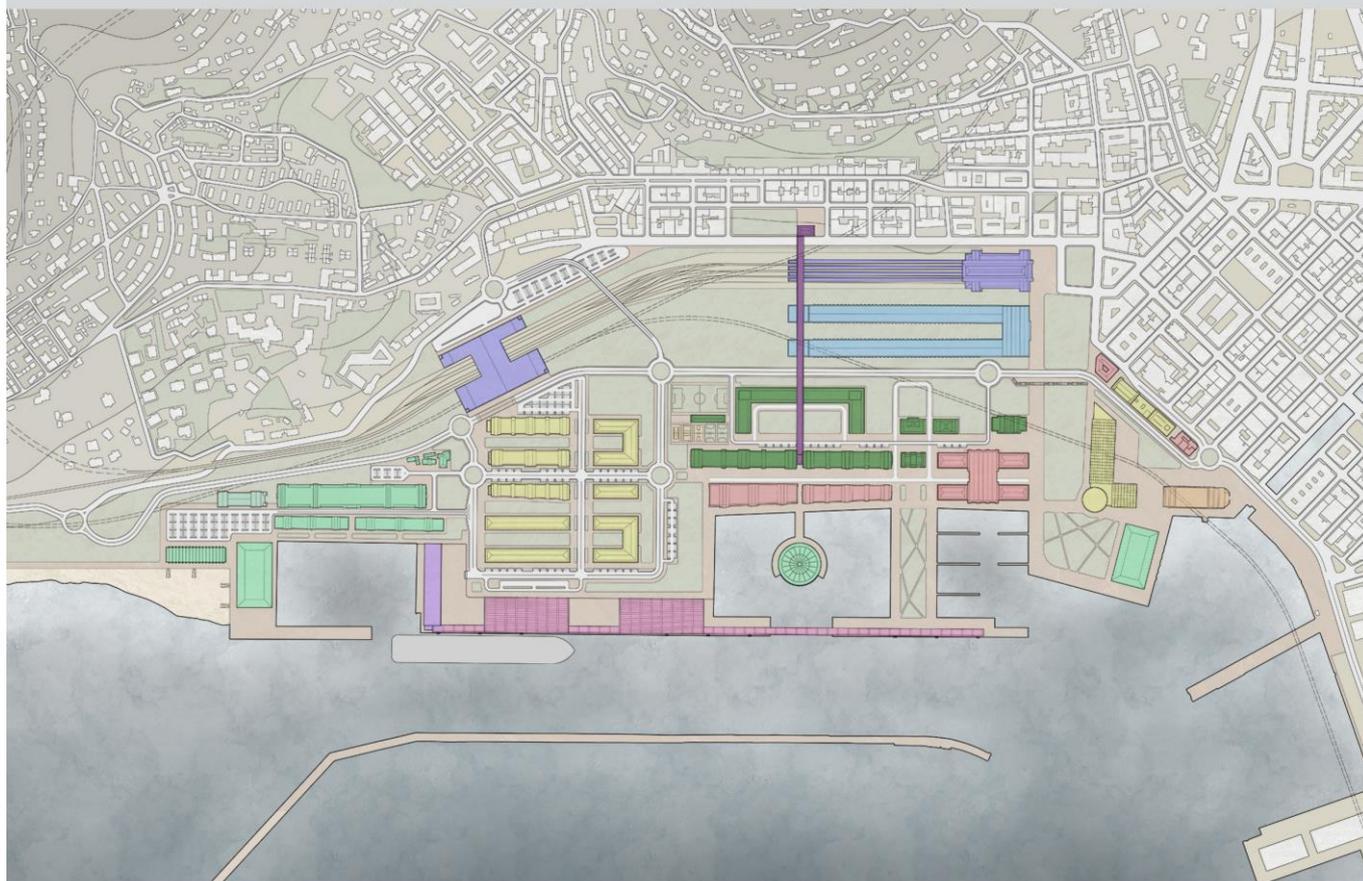
Nell'area sarà presente una fascia di verde urbano tra la ferrovia e la strada a due corsie passante per il porto. Sarà presente un ulteriore sistema del verde interno all'area che punterà a creare spazi di aggregazione e per il tempo libero nelle varie aree. Tra questi spazi, quello principale, avrà origine in Piazza della Libertà e andrà a creare un'apertura della città verso il golfo.

MOBILITA' E ACCESSIBILITA' ALL'AREA



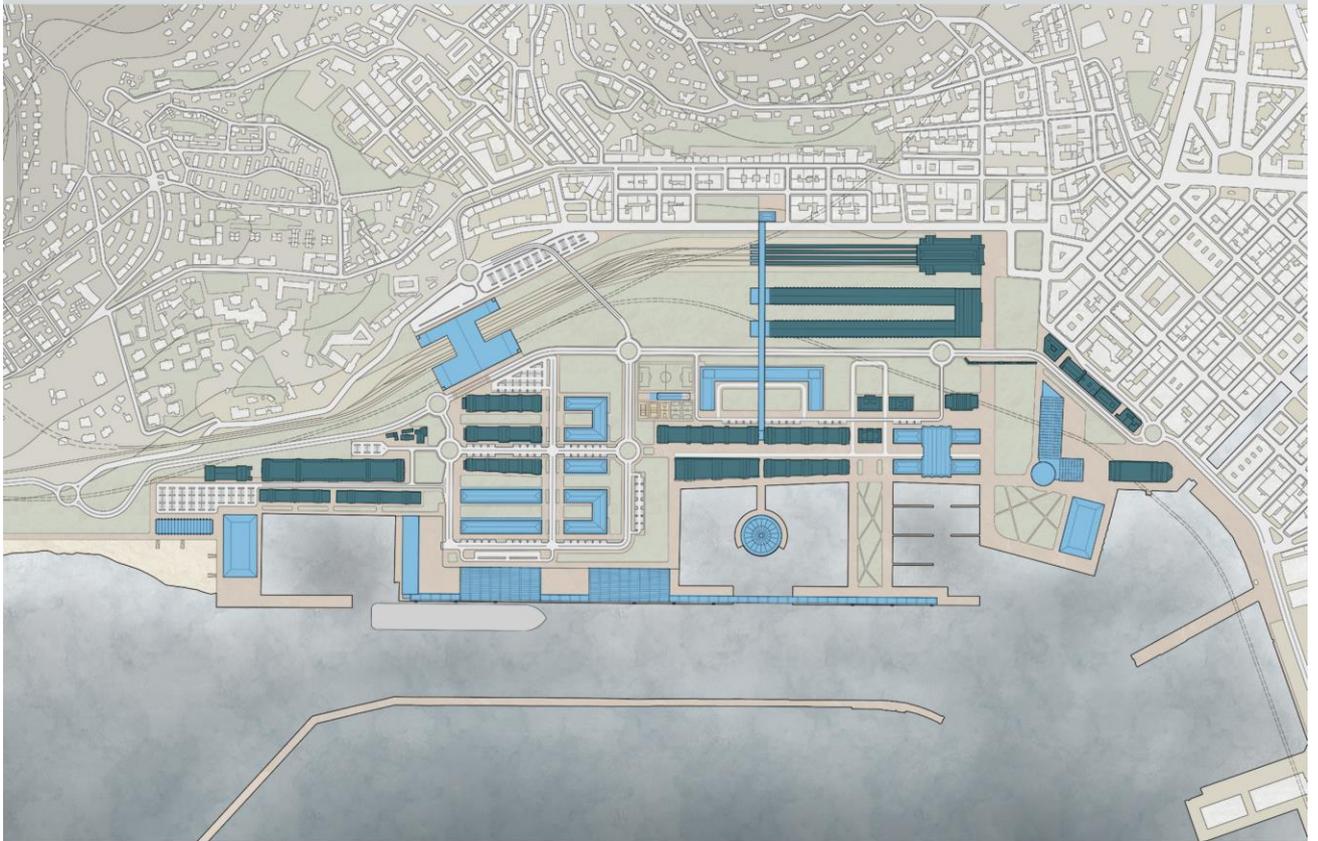
- STRADA A DOPPIO SENSO DI MARCIA
- PARCHEGGI
- STRADA A SENSO UNICO
- STRADE INTERNE CON ACCESSO LIMITATO

LAYOUT FUNZIONALE



- | | |
|--|--|
| ■ EDIFICI RESIDENZIALI | ■ NUOVI UFFICI REGIONALI |
| ■ EDIFICI DI SUPPORTO AL TERMINAL CROCIERE | ■ CAPITANERIA DI PORTO |
| ■ TERMINAL CROCIERE | ■ EDIFICI TERZIARI |
| ■ STAZIONE FERROVIARIA | ■ EDIFICI PER LA RICERCA E PER L'ESPOZIONE |
| ■ PASSERELLA PEDONALE DI COLLEGAMENTO | ■ POLO UNIVERSITARIO |

RIUSO E NUOVE COSTRUZIONI



- EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE
- EDIFICI ESISTENTI RECUPERATI

SISTEMA DEL VERDE



■ NUOVO VERDE URBANO

BIBLIOGRAFIA

- F. Caputo, R. Masiero, Trieste e l'Impero: la formazione di una città, Venezia, Marsilio, 1988
- E. Godoli, Trieste, Bari, Laterza, 1989
- F. Nuti, Trieste: Note e immagini per l'interpretazione della forma urbana, Firenze, Edifir, 1993
- Il disegno e la città di Trieste nell'800: catalogo dei disegni ottocenteschi dell'archivio diplomatico della biblioteca civica di Trieste, prefazione di C. Visintini, Udine, Campanotto, 1996
- A. Marin, con S. Basso, A. Cardin, Piani urbanistici per Trieste, 1872-2001, Udine, Casamassima Libri, 2002
- E. Valcovich, Due edifici industriali del Porto Vecchio di Trieste: la centrale idrodinamica, la stazione elettrica di trasformazione, Trieste, Lint, 1992
- L'evoluzione delle strutture portuali della Trieste moderna tra '800 e '900: catalogo della Mostra, Trieste, 2004
- G. Roletto, Il porto di Trieste, Bologna, Zanichelli, 1941
- Hinterland, n. 3, Anno 1, Maggio – Giugno 1978
- Controspazio, Trieste: città e architettura, Edizioni Dedalo, Ottobre 1975

SITOGRAFIA

- <http://www.limesonline.com/aree-geopolitiche/europa>
- <http://www.worldportsource.com/>
- <http://www.rfi.it/>
- <http://www.portsofnapa.com/>
- <http://www.assoporti.it/>
- <http://ec.europa.eu/eurostat>
- <http://www.legambientetrieste.it/>

- <http://www.retecivica.trieste.it/>
- <http://www.porto.trieste.it/>
- <https://www.port.venice.it/it/autorita-portuale-di-venezias.html>
- <http://www.portidiroma.it/>
- <http://www.porto.monfalcone.gorizia.it/>
- <http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste>
- <http://www.ilsole24ore.com/>
- <http://www.risierasansabba.it/>
- <http://www.triestecultura.it/>
- <http://www.trieste.com/citta/storia.html>
- <http://portovecchio.comune.trieste.it/>
- <http://www.porto.trieste.it/ita/il-porto/porto-franco>
- http://ricerca.gelocal.it/ilpiccolo/archivio/ilpiccolo/2008/05/20/GO_27_SPAL.html
- http://www.semeranietamaro.it/pagine/Progetti/P_URBANISTICI/Bonifica.html
- http://manueldesola-morales.com/proys/Trieste_eng.htm
- http://www.azw.at/Sonntags_Triest_Gangart/Trieste/PortoBoeri.html
- <http://www.studiobradaschia.it/portfolio/piano-regolatore-relativo-alle-aree-del-porto-vecchio-di-trieste-2004/>
- <http://www.archilovers.com/projects/43648/gallery?283464>
- <http://www.studiobradaschia.it/portfolio/masterplan-di-trieste-expo-2008-master-plan-for-trieste-expo-2008-2004/>
- <https://www.bmsprogetti.it/it/progetti/ex-silos-shopping-mall/>
- <http://www.confetra.it/it/centrostudi/statistiche.htm>
- <http://triestestoria.altervista.org/varie/nr.html>
- http://www.artericerca.com/Trieste_di_ieri_e_di_oggi.htm
- <http://www.sceltemancate.trieste.it/trieste-porto-vecchio.html>
- <http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Nelle-regioni/Friuli-Venezia-Giulia/La-rete-oggi-in:-Friuli-Venezia-Giulia>
- http://www.macroregionealpina.net/?page_id=2340
- <http://www.globalports.com.tr/ports.php?plD=8>