

giugno 2023

AdriaPorts **focus**

Collegamenti ferroviari nei porti del Nord Adriatico



Porto e treni, un binomio indissolubile

Per alcuni operatori “il porto è ferrovia”, con una visione che lascia poco spazio alle interpretazioni sull'importanza del trasporto intermodale per i traffici marittimi. Nel Nord Adriatico convivono quattro grandi porti, **Trieste, Capodistria, Fiume e Venezia**, con **Monfalcone** in crescita evidente, ma sostanzialmente privo di traffico container. I collegamenti ferroviari con gli scali stanno crescendo di anno in anno, anche se le situazioni dei singoli porti sono profondamente diverse. A farla da padrone il porto di Trieste con il sistema logistico che lo circonda. Un sistema che ha reso possibile, in questi ultimi anni, una crescita decisa del numero di treni a servizio dello scalo, il primo in Italia per traffico ferroviario. Con un load factor dell'85%, nel 2022 il porto di Trieste ha movimentato 9536 treni. L'idea è però quella di continuare a sviluppare il network, con uno sguardo verso direttrici meno abituali e grazie ad interventi infrastrutturali sull'intera rete regionale e quindi verso l'**Europa Centrorientale, mercato naturale per il Porto Franco di Trieste**. Una situazione in parte simile si riscontra a Capodistria, unico porto della Repubblica di Slovenia, controllato dallo Stato attraverso una partecipazione diretta e con il Fondo sovrano. Da qui, un ampio network serve l'Europa Centrorientale, con ulteriori collegamenti verso i confini del continente.

Doppio il numero di treni rispetto al porto di Trieste, considerato che il 2022 si è chiuso con un totale di 21.824 movimentazioni.

A Capodistria l'attenzione è focalizzata sulla costruzione della nuova ferrovia che faciliterà il collegamento dal porto allo **snodo di Divaccia**, a ridosso del confine con l'Italia. Ma anche sugli ampi lavori di manutenzione e rinnovamento che le Ferrovie slovene stanno mettendo in atto lungo le tratte di maggior importanza per il traffico merci. A Venezia il quadro dei collegamenti ferroviari, in assenza quasi totale dell'intermodalità, fa riferimento soprattutto alla movimentazione prodotti siderurgici, chimici e alimentari. In questo caso non si può parlare di un network, essendo il territorio industriale veneto il mercato di riferimento per lo scalo. Ciononostante, grazie ai recenti finanziamenti resi possibili dal Pnrr e da altre fonti, anche L'autorità di sistema portuale sta investendo in infrastrutture che potrebbero rilanciare il **trasporto via treno da Porto Marghera**.



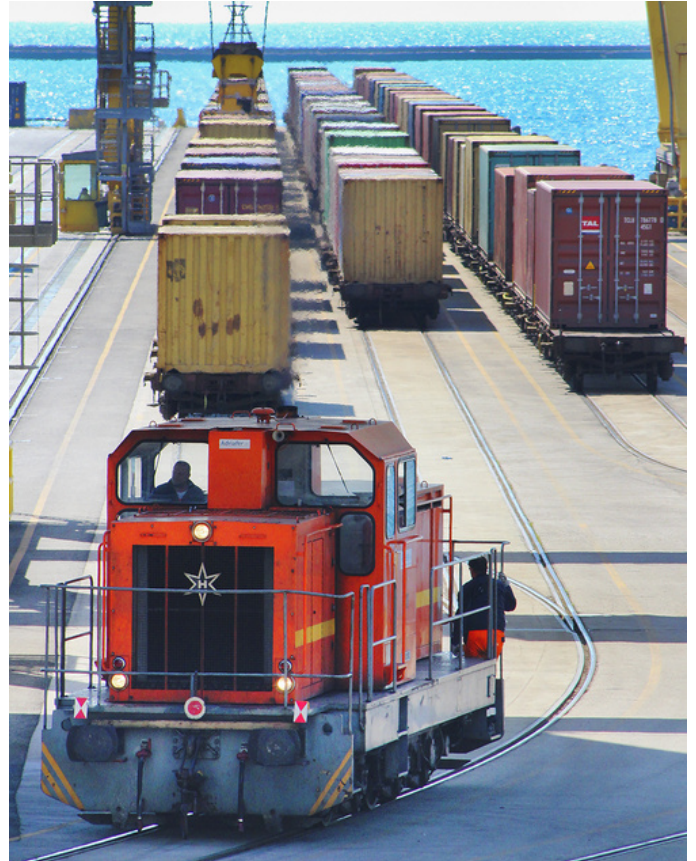
Manovre interne al Porto di Trieste.

Decisamente fluida, infine, la situazione al porto croato di Fiume. Lo scalo è in fase di rilancio e i dati di traffico sui Teu movimentati dall'unico terminal container ben rappresentano la situazione. La grossa incognita, nella prospettiva di ulteriore crescita, riguarda la possibilità di dotare lo scalo di un'infrastruttura ferroviaria – anche al di fuori delle aree portuali, in grado in accogliere i previsti aumenti di traffico.

Nonostante alcuni preannunciati investimenti, la rete resta al momento poco attrattiva per chi volesse scegliere Fiume come alternativa a Trieste o Capodistria. Ma la situazione è destinata a cambiare.

Nel 2025, infatti, prenderà il via l'attività del **secondo terminal container, gestito da Apm Moeller Maersk**: come si potranno gestire centinaia di migliaia di Teu in più, senza collegamenti adeguati?

Questa la domanda che operatori e competitor si pongono da mesi e che, al momento, resta senza risposta. 📍



Parco ferroviario del Molo VII del porto di Trieste.

I NOSTRI SERVIZI

- **Parcheggio camion** di oltre 17000 mq
- **Magazzino** dotato dei migliori sistemi di sicurezza
- **Raccolta e distribuzione** delle merci
- **Operazioni doganali** gestite dal nostro team di specialisti
- **Assistenza per l'imbarco** di camion e container
- Troviamo soluzioni per i tuoi **trasporti**

CHI SIAMO

Con oltre **15 anni di esperienza**, ci siamo affermati come uno dei principali fornitori nel settore delle operazioni doganali e della logistica nel territorio di Trieste. Ci distinguiamo per la nostra **vasta gamma di servizi** e per il nostro impegno costante nel far in modo che le vostre preziose merci arrivino a destino con sicurezza e affidabilità. Sappiamo che ogni cliente ha esigenze diverse, ed è per questo che **ci adattiamo** alle richieste specifiche di ciascun progetto. Siamo in grado di gestire merci di qualsiasi complessità, garantendo sempre la **massima cura e attenzione**.

Affidandovi alla nostra azienda potete contare su un partner affidabile e competente che vi supporterà nell'ottimizzazione delle vostre attività commerciali.

SCOPRI COME POSSIAMO AIUTARTI!

040 977 8428 - Prosecco
040 673 2866 - Punto Franco Nuovo
040 219 9557 - Femetti

commerciale@tslogistica.it
porto@tslogistica.it
femetti@tslogistica.it

<https://tslogistica.it>

TSL Trasporti Servizi Logistica



I NOSTRI UFFICI

Autoporto di Femetti 34016 Monrupino (TS) | (Porto di Trieste) Punto Franco Nuovo, 34123, Trieste (TS) | Via Stazione di Prosecco, 18 34010 Sgonico (TS)



Formazione di treni al terminal container al porto di Trieste.



D'Agostino: «Nuovi interventi già avviati»

Aspettative per il "nuovo mercato" verso l'Italia

Zeno D'Agostino è al secondo mandato per la guida dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Nel suo curriculum, prima di arrivare a Trieste, anche un forte esperienza proprio in merito a treni e collegamenti ferroviari. Non è un caso, quindi, che il porto di Trieste sia diventato il primo in Italia per numeri di convogli e che il porto di Monfalcone (ricompreso nell'Authority) stia per beneficiare di importanti investimenti proprio su questo aspetto fondamentale per lo sviluppo dei traffici via mare.

Il porto di Trieste ha fatto dei collegamenti ferroviari uno dei principali punti di forza per lo sviluppo degli ultimi anni. Quali sono oggi, gli interventi infrastrutturali che per primi daranno nuovo slancio al settore?

«Gli interventi infrastrutturali sono ormai avviati già da tre anni e quindi è chiaro che da questo punto di vista lo stanno già dando: riguardano Campo Marzio, Aquilina, le linee che uniscono queste stazioni alla parte orientale del porto, e il grande investimento da 180 milioni che in buona parte finisce sulla nuova stazione ferroviaria di Servola. Questi sono i grandi i grandi progetti che in buona parte si stanno ultimando; quello di Servola invece fa parte del PNRR e verrà lanciato nei prossimi mesi».

Zeno d'Agostino, presidente dell'Authority di Trieste.



Gli operatori del porto di Monfalcone stanno chiedendo più treni, indice di una prospettiva di sviluppo. Sarà possibile accontentarli?

«Certo che sarà possibile accontentarli, perché l'infrastruttura già esistente è un'ottima infrastruttura che ha capacità. Il vero tema è l'organizzazione delle manovre ferroviarie: si sta lavorando proprio con loro per andare a pianificare, come si fa a Trieste, in maniera anche pluriennale, quelle che sono le necessità e organizzare di conseguenza la struttura di Adriafer (società in house dell'Authority per la manovra ferroviari, ndr) per andare a gestire le manovre».

Con l'accordo tra Adriafer-Alpe Adria e Honda Italia, i contatti con Interporto Padova e altre iniziative spot, il sistema portuale si rivolge anche al resto d'Italia. Quali sono le attese per questo "nuovo mercato"?

«È chiaro che abbiamo molte aspettative: non ce l'aspettavamo, vedi appunto la relazione con Manoppello (sede Honda Italia in Abruzzo, ndr),

ma stanno crescendo. Siamo un porto a vocazione centro ed Est Europa, ma l'Italia rimane sempre un mercato molto importante, e con le nuove infrastrutture ferroviarie di rete che si sono create è chiaro che questa parte d'Italia può diventare, ma lo è già, un nuovo mercato importante per noi».

I ritardi contenuti nel Piano commerciale di Rfi (Rete ferroviaria italiana-Gruppo FS) sulla velocizzazione della Trieste-Venezia, avranno conseguenze pratiche sui link ferroviari del porto? «Se uno va a vedere quelli che sono i numeri del porto di Trieste degli ultimi anni, si rende conto che c'è stata una sostanziale stabilità. La vera novità probabilmente è la crescita dei treni, che sugli interporti e su Monfalcone si è mantenuta abbastanza stabile. Abbiamo avuto terminalisti che sono cresciuti, altri che invece sono calati, quindi la situazione si è abbastanza stabilizzata. È chiaro che qualche ritardo c'è, ma che RFI comunque concorda e vede anche insieme a noi e

questo non porta a grandi e sostanziali modifiche a quella che è l'operatività del porto da qui ai prossimi anni. Non è quindi un grande problema per noi».

Trieste guida i porti del Nord Adriatico nel comparto ferroviario. Capodistria si sta sviluppando in maniera decisa, Fiume è ancora in attesa di interventi importanti. È pensabile una collaborazione tra scali, al di là dell'inevitabile competizione? «Sono già stato molto chiaro in passato. Non vedo grandi possibilità, sono porti che sono espressione anche di diverse entità nazionali, sono strategie importanti che fanno capo ai singoli governi e che vedono nei porti del nord Adriatico l'attore protagonista. Non vedo sui trasporti una grande capacità di collaborazione. Quello che invece vediamo e stiamo cercando di attivare è la collaborazione per esempio sul tema energetico, e in questo caso quella con Koper (Capodistria) si sta concretizzando». ⚓



E.SPE.GO. EST
SPEDIZIONI GORIZIA S.R.L.
www.espego.it | info@espego.it



IT AEOC 211832

OPERATIVITÀ DOGANALE
OPERATIVITÀ ACCISA
TRASPORTI
MAGAZZINI
nazionali / doganali / fiscali

Stazione di Campo Marzio nel porto di Trieste.



Trieste, porto da primato

Record di treni con i due “gioielli” Alpe Adria e Adriafer

Il porto di Trieste, assieme a quello sloveno di Capodistria, ha la migliore offerta di collegamenti intermodali nell'Alto Adriatico.

Lo scalo internazionale (gran parte delle merci finiscono all'estero) del Friuli Venezia Giulia è anche primo in Italia per movimentazione ferroviaria: nel 2022 sono stati operati 9536 treni, che superano gli 11.000 se si include il porto di Monfalcone, ricompreso nell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale.

Si tratta di un dato che riporta ai numeri pre-pandemia (nel 2019 i treni erano stati 9.771 e 9.733 l'anno precedente), dopo il forte calo del

2020 (circa 8000 convogli). Che il porto negli ultimi anni abbia puntato in maniera decisa sul trasporto via ferrovia non è un mistero, ma sono importanti anche gli investimenti, già in corso d'opera su vari fronti. Ad iniziare dal restyling completo dei layout ferroviario del porto, fino a nuove opere, fortemente supportate dal Fondo complementare al Pnrr, che solo per la nuova Stazione di Servola ha destinato più di 180 milioni di euro. Un'infrastruttura necessaria al buon funzionamento del futuro Molo VIII, nuovo terminal container dello scalo. Quello attuale invece, il Molo VII, a breve sarà collegato direttamente alla rete tramite un binario dedicato per consentire di accelerare le operazioni di formazione dei treni.

Ma la vera prospettiva di crescita è legata – oltre che alle opere a diretto servizio del porto - anche a quelle in grado di far viaggiare i convogli lungo i tratti regionali dei Corridoi europei,



europacific
Logistika poenostavljena

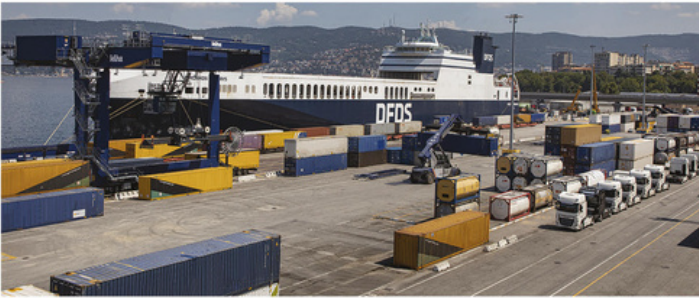
Europacific è una moderna società di logistica internazionale, presente nei porti di Trieste, Koper e Rijeka. L'azienda si occupa di trasporti terrestri, marittimi e aerei, nonché di sdoganamento delle merci con personale altamente qualificato. In questo modo possiamo offrire ai nostri clienti soluzioni complete per i loro bisogni.

ITALIA – EUROPACIFIC LOGISTICA S.R.L.
+39 351 798 26 36 / it.info@europacific.com

SLOVENIA – EUROPACIFIC LOGISTIKA D.O.O.
+386 (0) 5 6626 380 / info@europacific.com

www.europacific.com

THE INTERMODAL TERMINAL CONNECTING EUROPE AND TÜRKIYE VIA TRIESTE.



- 4x310 m. tracks • RMG crane • 8 reach stackers • 45 tug masters • 24/7 operations
- Loading cranes/non-cranable semi-trailers, containers, tank containers
- Non-cranable units loaded with ISU and R2L equipment • 3,806 trains in 2022

samer.com

per garantire una capacità dello scalo fino a 25.000 treni l'anno. Protagoniste dello sviluppo ferroviario nei porti di Trieste e Monfalcone, due società partecipate dall'Autorità di sistema portuale. La prima, **Alpe Adria**, vede come soci Friulia (finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia) e Mercitalia Rail (Gruppo Ferrovie dello Stato). Nata per promuovere lo sviluppo intermodale dello scalo, negli anni è cresciuta fino a diventare il riferimento sul territorio per l'offerta di progetti di gestione coordinata dei servizi di trasporto, combinando vettore stradale, ferroviario e marittimo. I dati del 2022 la dicono lunga sull'attuale importanza di Alpe Adria: 5.650 treni operati, 657mila Teu movimentati (traffico terra e mare), fatturato di 86 milioni di euro (+64% rispetto all'anno precedente). Quello che i numeri non dicono, è la volontà di guardare verso mercati lontani da quelli tradizionali (cioè il

Centro ed Est Europa), sviluppando in contemporanea l'asse per i Balcani, l'asse tedesco-lituano, quello italiano dei Due Mari e quello verso il Regno Unito. **Adriafer** (controllata al 100% dall'Authority), invece, è l'altro gioiello sul quale si punta per confermare Trieste e il Friuli Venezia Giulia come riferimento dell'intermodalità a servizio dei porti e del sistema logistico. Destinata d'essere chiusa perché poco redditizia, in pochi anni Adriafer è diventata non solo l'operatore per la manovra interna al porto, ma una vera impresa ferroviaria con oltre cento dipendenti e un bilancio di tutto rispetto. Il 2022 è stato chiuso con un valore della produzione: un +12,3% rispetto l'anno precedente. Sull'agenda di Adriafer anche locomotori alimentati a idrogeno e nuovi servizi per gli operatori, mentre è già attivo nei pressi dell'Interporto di Gorizia, un centro per la manutenzione dei carri, in collaborazione con VTG. 

| Relazioni ferroviarie da Trieste | | | | | |
|----------------------------------|----------------|-------------------|-----------------------------------|-------------------|-----------------|
| Nazionale | Internazionale | | | | |
| Busto Arsizio | Austria | Germania | Lituania | Rep. Ceca | Slovenia |
| Cervignano | Lambach | Burghausen | Kaunas (via Duisburg) | Mosnov | Velenje |
| Jesi | Linz | Colonia | | Paskov | |
| Marzaglia | Salisburgo | Duisburg | Lussemburgo | | Svizzera |
| Milano Sm. | Vienna | Giengen | Bettembourg | Slovacchia | Basilea/Aarau |
| Padova Interporto | Villach | Karlsruhe | | Dobra | |
| Pordenone | Wels | Ludwigshafen | Regno Unito | Dunajska Streda | Ungheria |
| | Wolfurt | Monaco di Baviera | TBD (Via Bettembourg - Zeebrugge) | | Budapest |
| | | Norimberga | | | |

| Relazioni ferroviarie da Monfalcone | | |
|-------------------------------------|----------------|-----------------|
| Nazionale | Internazionale | |
| Fossacesia | Austria | Slovenia |
| Osoppo | Villach | Hodos |
| Padova | | |
| San Giorgio di Nogaro | | |
| Trento Roncafort | | |
| Verdello | | |
| Verona | | |

Treni in uscita dal porto di Capodistria (Slovenia).



Capodistria attende la nuova ferrovia

Il porto ha movimentato 22.000 treni nell'ultimo anno di attività

Lo scalo della Repubblica di Slovenia guida la classifica – comunque la si voglia stilare – tra i porti del Nord Adriatico. Il dato sul numero di treni movimentati, poco meno di 22.000 nel corso del 2022, si accompagna alla necessità di ampliare l'infrastruttura ferroviaria con un'opera che è già iniziata e che dovrebbe vedere scorrere i primi convogli nel 2026: il **raddoppio della Capodistria-Divaccia**.

Il porto di Capodistria si divide con

quello di Trieste gran parte dei mercati del centro ed Est Europa, oltre ad essere riconosciuto come core-port della rete di trasporto europea TEN-T, situato all'intersezione di due importanti corridoi: Baltico-adriatico e Mediterraneo.

Lo scalo ha superato, nel corso del 2022, la “soglia psicologica” del milione di Teu, è uno dei principali porti europei per il traffico di veicoli ed è destinato a crescere in tutti i settori merceologici, nonostante l'attuale carenza di spazi, che nel futuro a medio termine potrebbe rappresentare un problema di non poco conto.

Nel frattempo, proprio in ambito ferroviario, il Governo sloveno ha dato il via libera alla modifica del programma di investimenti per il raddoppio della linea ferroviaria Capodistria-Divaccia. L'esecutivo della Repubblica di Slovenia è fondatore e unico azionista di **2TDK**,

Adriafer
Rail Services

READY WAGON
EASY WAGON
HANDY SPARES

TERMINAL INTERMODALE DI GORIZIA

SOLUZIONI INNOVATIVE AL SERVIZIO DELLA LOGISTICA INTERMODALE

la società che si sta occupando della realizzazione del progetto, tramite appalto.

I costi aggiornati dell'opera, fondamentale per smaltire il traffico ferroviario del porto di Capodistria, hanno un valore stimato 1.109 milioni di euro, con una diminuzione del 3,5% (1,15 miliardi di euro la prima ipotesi) rispetto al valore previsto dal programma di investimento del 2019. Proprio nel gennaio 2019 era stato redatto un programma di investimenti, modificato nell'aprile 2021. Poiché nel periodo trascorso dalla conferma della prima modifica ad oggi sono cambiati alcuni presupposti specifici (aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, delle materie prime e dei prodotti energetici, cronoprogramma dell'opera, capitali esteri non più previsti), 2TDK, ha deciso di aderire alla seconda modifica del programma di investimento.

Una volta conclusi i lavori, però, resterà sul tavolo un'altra grande incognita: riuscirà la **rete nazionale slovena** a gestire l'aumento di treni provenienti dal porto di Capodistria? Oppure sarà quello il nuovo collo di bottiglia che rischierà di rallentare lo sviluppo dello scalo? Il tutto, tenendo conto del fatto che Luka Koper (società di gestione dello scalo) avrà a breve un nuovo presidente, dopo le dimissioni di quello attuale. Difficile, oggi, dare una risposta a queste domande, soprattutto con un sistema portuale, quello gestito da Luka Koper, che finora è sempre stato capace di trovare soluzioni ai problemi che si presentavano o che venivano pronosticati come tali. Nel frattempo le Ferrovie slovene hanno già iniziato un folto programma di interventi che dovrebbe portare ad un sostanziale miglioramento delle direttrici verso il centro e l'Est europeo. 📍

| Country | Route | Frequency |
|----------|---|------------------|
| Austria | Koper – Graz (Cargo Center Graz) | up to 10x weekly |
| | Koper – Villach – antenna to Vienna, Linz, Salzburg, Wolfurt (RCO/Adria Kombi) | up to 6x weekly |
| | Vienna – Koper (Adria Kombi/RCO dedicated) | 2x weekly |
| | Koper – Enns – Salzburg – Koper with antenna to Wolfurt (SETG) | 2x weekly |
| | Ybbs, Krens – Koper (Metrans) – export trains (Metrans) | 2x weekly |
| | Linz – Koper (export trains) (Metrans – export) | 4x weekly |
| | Koper – Dunajska Streda – Koper – roundtrip trains with antennas to Krens (Metrans) | 7x weekly |
| | Koper – Enns – Graz – Koper (TFG) | 2x weekly |
| Hungary | Koper – Budapest (Adria Kombi/RCO dedicated) | 9x weekly |
| | Koper – Budapest – Koper roundtrip trains (Metrans) | 14x weekly |
| Slovakia | Koper – Žilina (Adria Kombi / RCO dedicated) | up to 6x weekly |
| | Koper – Žilina (Metrans dedicated) | 3x weekly |
| | Koper – Bratislava – Terminal RCO (Adria Kombi / RCO) | 4x weekly |
| | Koper – Bratislava – Spap Terminal (PKP) roundtrip dedicated | 2x weekly |
| | Koper – Dunajska Streda – Koper (Metrans) roundtrip trains with antennas to Kosice, TIPP Žilina | 14x weekly |

| Country | Route | Frequency |
|----------------|--|-----------|
| Czech Republic | Koper – Č. Trebova with antennas to Prague/Ostrava/Pizen (Metrans) – via Dunajska Streda (Metrans) | 5x weekly |
| | Koper – Ostrava (PKP – Terminal Paskov) dedicated (PKP) | 1x weekly |
| | Koper – Ostrava Terminal Senov (Metrans dedicated) | 2x weekly |
| | Koper – Nošovice (Adria Kombi / RCO) | 4x weekly |
| | Koper – Dunajska Streda – Koper roundtrip trains with antennas to Česka Trebova (Metrans) | 7x weekly |
| | Brno – Koper (Adria Kombi/RCO dedicated) | 2x weekly |
| | Koper – München (Adria Kombi) | 3x weekly |
| Poland | Koper – Wrocław(Siechnice) – Ostrava – Koper (Baltic Rail) | 2x weekly |
| | Koper – Wrocław (Terminal Olešnica) – Katowice (Terminal Włosienica) (Baltic Rail) | 2x weekly |
| | Koper – via Ostrava (CZ Terminal Senov) – South Poland roundtrip trains (Metrans) | 7x weekly |
| Croatia | Koper – Ljubljana – Zagreb (Adria Kombi) | 5x weekly |
| Serbia | Koper – Ljubljana – Beograd (Adria Kombi) | 3x weekly |
| Slovenia | Koper – Ljubljana – Celje – Maribor (Adria Kombi) | 2x daily |
| Romania | Ploiesti – Budapest – Koper (Adria Kombi/RCO Hungary) | 1x weekly |
| | Koper – Budapest – Arad /Afluent Terminal (Metrans) | 3x weekly |



Ingenious Intermodal Logistics



Designing new connections to always be one step ahead. Thanks to this ability, today we are the neutral logistics and multimodal integrator of the rail network that connects the port of Trieste - and the logistics hubs of Friuli Venezia Giulia - with the growing economic areas of Central and Eastern Europe. A dynamic and skilled operator that leans on know-how and innovation to ensure high added value along the entire supply chain.

Authority Venezia: «Competitivi grazie a rete ferroviaria»

Il porto apre tavoli con Regione e ministero per sviluppare traffici anche in Germania

Il porto di Venezia spingerà sulla rete ferroviaria. Forte dei suoi 110 chilometri presenti a Marghera, di cui 55 grazie ai privati, lo snodo ferroviario si rivela uno dei più importanti per la logistica portuale lagunare. A snocciolare i dati che portano a queste conclusioni è il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, **Fulvio Lino Di Blasio**: «Considerando i dati ufficiali ottenibili a oggi, cioè quelli aggiornati al 2022, il traffico ferroviario ha prodotto 4500 treni, 2,1 milioni di tonnellate di merci movimentate, 85mila carri che si articolano in diverse merci. Principalmente si tratta di prodotti siderurgici (53%), seguiti da quelli alimentari (19%), energetici legati al petrolio (18%), chimici (7%) e container/Ro-Ro (3%)».

Dopo aver snocciolato i dati, Di Blasio commenta il valore aggiunto della rete ferroviaria: «Abbiamo uno dei demani più grandi d'Italia, Venezia, Porto Marghera e Chioggia, insieme, hanno anche l'area privata all'interno del perimetro portuale più grande d'Italia, il raccordo ferroviario è uno degli elementi più caratterizzanti la nostra capacità di competere sul mercato».

Osservando le dinamiche di scambi, quello che emerge è che le destinazioni e le origini delle merci in

provenienza o in carico da Venezia riguardano la pianura Padana: «Nell'uso del ferro le nostre merci hanno valenza prevalentemente nazionale, coincidenti con la pianura Padana. Il 31% riguarda Cavatigozzi, seguito da Tarvisio, Sommacampagna e Villa Opicina». Di Blasio annuncia anche investimenti in questo settore logistico: «Stiamo lavorando sul rinnovo delle concessioni, la priorità ferroviaria è che serve dare un abbrivio all'aumento della **direzione modale dell'uso del ferro**». Nonostante il calo subito nel biennio 2021-22 nel totale degli scambi, Di Blasio si dice ottimista per il futuro, visto che sono stati attivati investimenti.

A determinare il calo è stata la guerra: «Avevamo molti scambi con l'Ucraina», assieme a un problema di un'azienda: «Un'impresa che operava a Marghera è fallita».

Ciò ha portato a un'idea: «Per migliorare la situazione a fine anno scorso c'è stato un patto per le infrastrutture del Veneto. Per la prima volta sono stati riuniti porto, aeroporti e interporti regionali sotto l'egida della presidenza della Regione, un

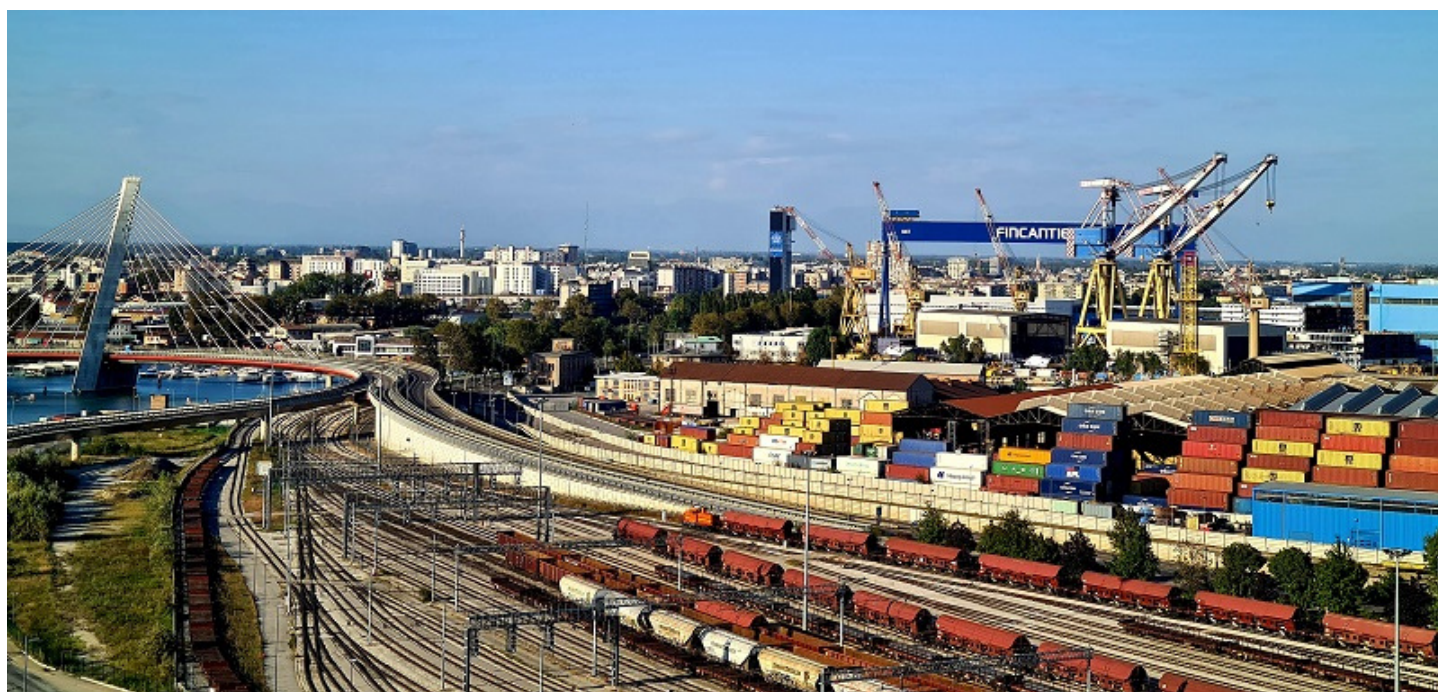


Il presidente dell'Authority di Venezia, Di Blasio e il viceministro Edoardo Rixi.

modo per fare progetti comuni legati al tema della sostenibilità e dell'intermodalità, verificando come incrementare le relazioni commerciali tra hub che non si erano mai parlati». Il presidente dell'autorità ha poi raccontato il futuro dell'intermodalità: «L'Europa investirà molto anche con il Pnrr sul potenziamento del traffico su ferro, con previsioni di crescita importanti per i prossimi dieci-quindici anni. Quindi noi, che prendiamo le mosse dal contesto europeo, avremo una convergenza di intenti grazie a una stagione di progettazione che coinvolga noi, Cav e la rete ferroviaria». Per quanto riguarda le strategie di crescita, invece Di Blasio chiarisce che: «Oltre alla pianura Padana, vogliamo promuovere e rilanciare le linee con Duisburg. Stiamo lavorando sulla Germania al tavolo con il ministero del Made In Italy, così come saranno da ridirezionare i traffici legati all'Ucraina, in questo siamo anche al tavolo con Trieste e il ministro Adolfo Urso per analizzare soluzioni e opportunità». ⓘ

| | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------|---------|---------|---------|
| Cavatigozzi | 834.389 | 765.597 | 782.151 |
| Sommacampagna | 99.135 | 483.430 | 511.007 |
| Tarvisio | 339.597 | 415.224 | 293.760 |
| Villa Opicina | 106.768 | 156.535 | 175.004 |
| S.Pietro in Gù | 127.260 | 110.316 | 150.090 |
| Lonato | 47.091 | 79.010 | 1.095 |
| Rho | 81.921 | 77.197 | 81.590 |
| Acquanegra Cremonese | 45.063 | 44.282 | 18.171 |
| Trecate | 47.813 | 44.112 | 44.750 |
| Scarlino | 38.995 | 35.663 | 40.909 |
| Brennero | 73.866 | 25.718 | 0 |
| Ferrara | 26.037 | 23.933 | 26.049 |
| Verdello Dalmine | 36.835 | 21.819 | 37.002 |
| Spinetta | 22.301 | 19.321 | 21.476 |
| Verona | 166.316 | 1.006 | 0 |

Le destinazioni del porto di Venezia.



Il terminal ferroviario di porto Marghera.

Il terminal ferroviario al servizio del porto di Fiume (Croazia).



Il porto di Fiume vera incognita del Nord Adriatico

Traffici in crescita ma sviluppo legato al sistema ferroviario

Se si esclude l'ultimo lieve rallentamento nel traffico container, il porto croato di Fiume pare quello destinato alla maggior crescita nell'ambito del Nord Adriatico. Ma, ancor più che nei porti concorrenti, lo sviluppo dello scalo sembra indissolubilmente legato ai collegamenti ferroviari che – per il momento – non ci sono. I progetti europei hanno già cambiato la situazione, ma una previsione affidabile resta difficile da elaborare. Koen Benders, direttore del Rijeka Gateway di APM Terminals, un anno fa ha detto di aspettarsi che lo scalo diventi **il primo per traffico container tra quelli dell'Alto Adriatico**. Il manager olandese è incaricato di far partire il megaprogetto per il quale è già stata siglata la concessione a una joint venture tra Maersk e la croata Enna Logic. Un nuovo terminal con fondali fino a 20 metri e una capacità di 500mila Teu, che potranno essere portati fino a un milione con la seconda fase di progetto. Ma con quali servizi ferroviari? Ad oggi non è possibile dare una risposta, anche se il porto in questi mesi non è stato a guardare. Nell'agosto del 2022, Hrvatske želznice (HŽ, Ferrovie croate) e il consorzio austriaco Strabag hanno siglato un contratto da 226 milioni di euro per il riammodernamento e




Treni Metrans in Europa Orientale.

l'espansione della ferrovia Fiume-Zagabria-Budapest. I lavori riguardano il tratto di 44 chilometri che collega le città di Hrvatski Leskovac e Karlovac e dureranno fino all'aprile 2025. Si tratta del primo di tre segmenti ferroviari tra Hrvatsko Leskovac e il porto di Fiume: i successivi in programma sono Karlovac-Oštarije (37 km), Oštarije-Škrlevo (114 km), nonché il tratto tra Škrlevo-Tijani-Fiume (27,5 km). Il rinnovamento della linea da Zagabria al confine con l'Ungheria, invece, è in corso da molto tempo: entro il 2023, la società turca Cengiz ultimerà i lavori sulla tratta Krizevci-Koprivnica (42,5 km in prossimità del confine). Nel frattempo, è stato allestito un servizio ferroviario regolare per la Repubblica Ceca: operato da Maersk, è gestito da ČD Cargo Adria e raggiunge **Paskov dal terminal container Adriatic Gateway**. Un altro ne è stato inaugurato a dicembre per **Enns**: il primo per l'Austria, sempre dal terminal container. Nel corso del 2023, inoltre, altre importanti novità si sono susseguite.

Metrans, società controllata dalla tedesca HHLA di Amburgo, ha acquistato la croata Adria Rail, che ha una concessione nello scalo di Fiume e sede al terminal container.

In aprile Rail Cargo Group (Obb) ha annunciato un nuovo servizio ferroviario - sempre destinato al traffico container – su **Budapest**. Il collegamento opera al terminal di Bilk, da dove è possibile raggiungere altre destinazioni in Europa occidentale come Neuss, Vienna, Wels o Ludwigshafen, tramite collegamenti antenna.

A giugno poi, è stata la stessa Metrans ad annunciare un altro collegamento ferroviario regolare dal porto di Fiume al **terminal Csepel di Budapest**, citando il crescente numero di richieste di ampliamento dei collegamenti dal porto croato. Il servizio, anch'esso in collaborazione

con il terminal container di Adriatic Gateway, va dunque ad arricchire ulteriormente l'offerta del porto croato, che sta ampliando i link via ferrovia con l'Est Europa. 



Il nuovo terminal container in allestimento al porto di Fiume.