



# Il trasporto marittimo in Europa tra Northern Range e Mediterraneo. Il porto di Trieste e un rinnovato ruolo nelle connessioni internazionali.

Giuseppe Borruso

DEAMS - Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali, Matematiche e Statistiche

"Bruno de Finetti"

Università degli Studi di Trieste

Email. [giuseppe.borruso@deams.units.it](mailto:giuseppe.borruso@deams.units.it)

skype. [giuseppe.borruso](https://www.skype.com/people/giuseppe.borruso)

twitter. [@gborruso](https://twitter.com/gborruso)

# Argomenti

- Aspetti globali / regionali
  - Ieri come oggi
    - Trieste porta d'accesso meridionale all'Europa?
  - Il nuovo ruolo del Mediterraneo
    - Dai porti *hub* ai porti *gateway*
  - Nuovi assetti, nuove connessioni
- Aspetti regionali / locali
  - Il porto di Trieste
  - La regione logistica triestina
- Prospettive di sviluppo tra locale e globale
  - Gli investimenti internazionali
  - La sfida dell'industria e dei punti franchi
- Considerazioni conclusive

# La posizione geografica di Trieste

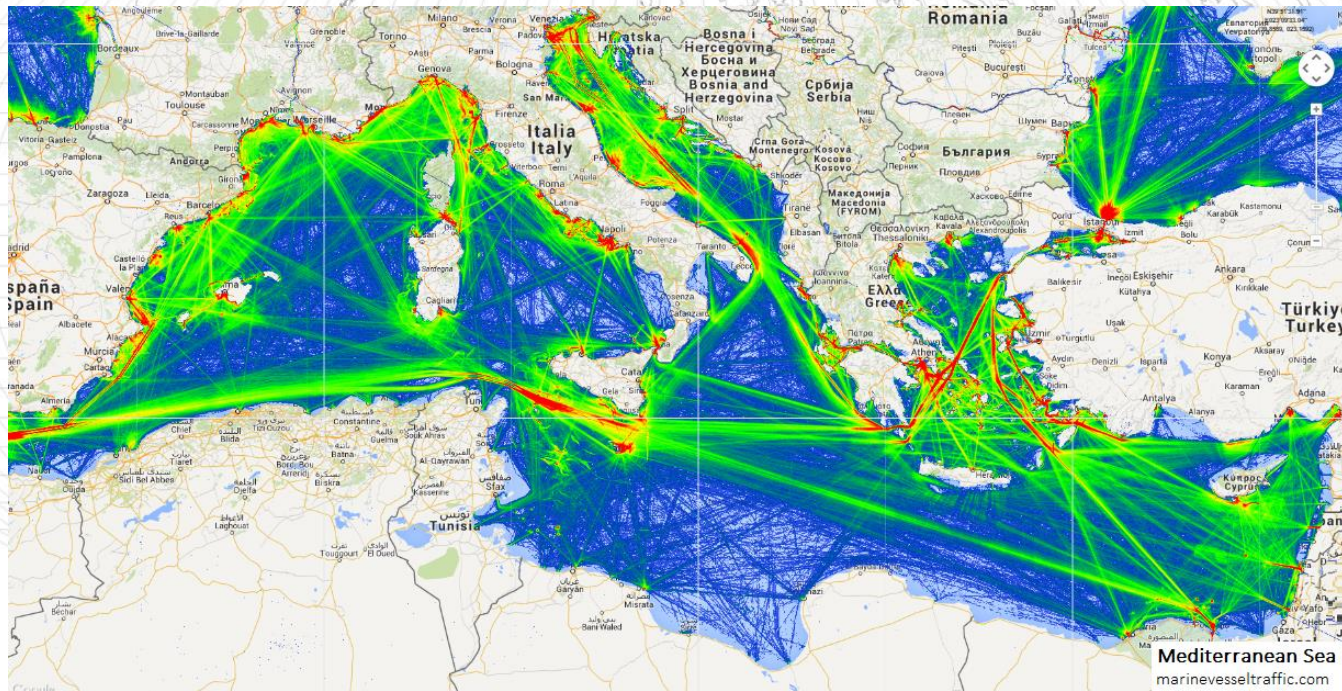
- «...la posizione geografica di Trieste è teoricamente molto interessante, ma assume aspetti negativi e anziché cerniera, o zona di contatto, almeno rispetto alla direttrice più tradizionale nord -sud, può diventare talvolta un cul de sac»\*
- Fondali
- Porta Sud d'Europa e accesso al Far East
- Connessioni ferroviarie



**Aspetti globali / regionali**

# La complessità regionale

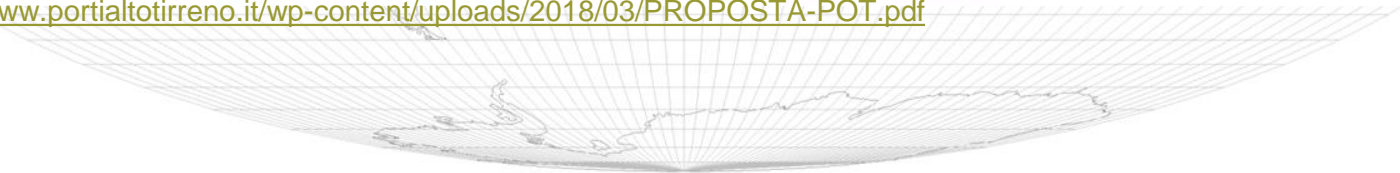
## Trasporto marittimo in tempo reale





*Deviazione in miglia nautiche rispetto alla direttrice Gibilterra-Suez;*

<https://www.portaltotirreno.it/wp-content/uploads/2018/03/PROPOSTA-POT.pdf>



# Italian Maritime Economy – Rapporto Annuale 2020 – SRM

## Mappa delle containership 2019



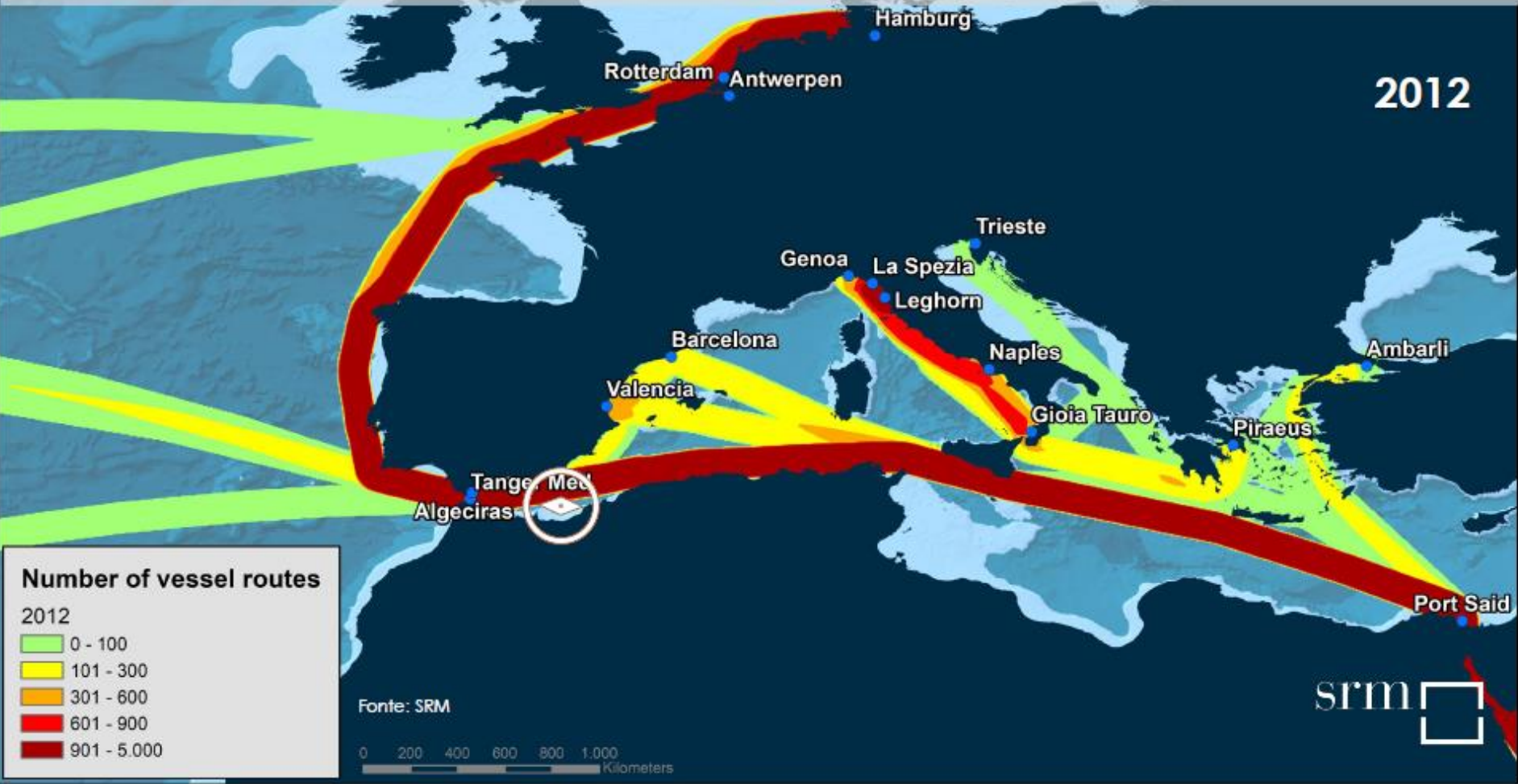
# Mappa delle containership 2020: la scelta del capo di Buona Speranza





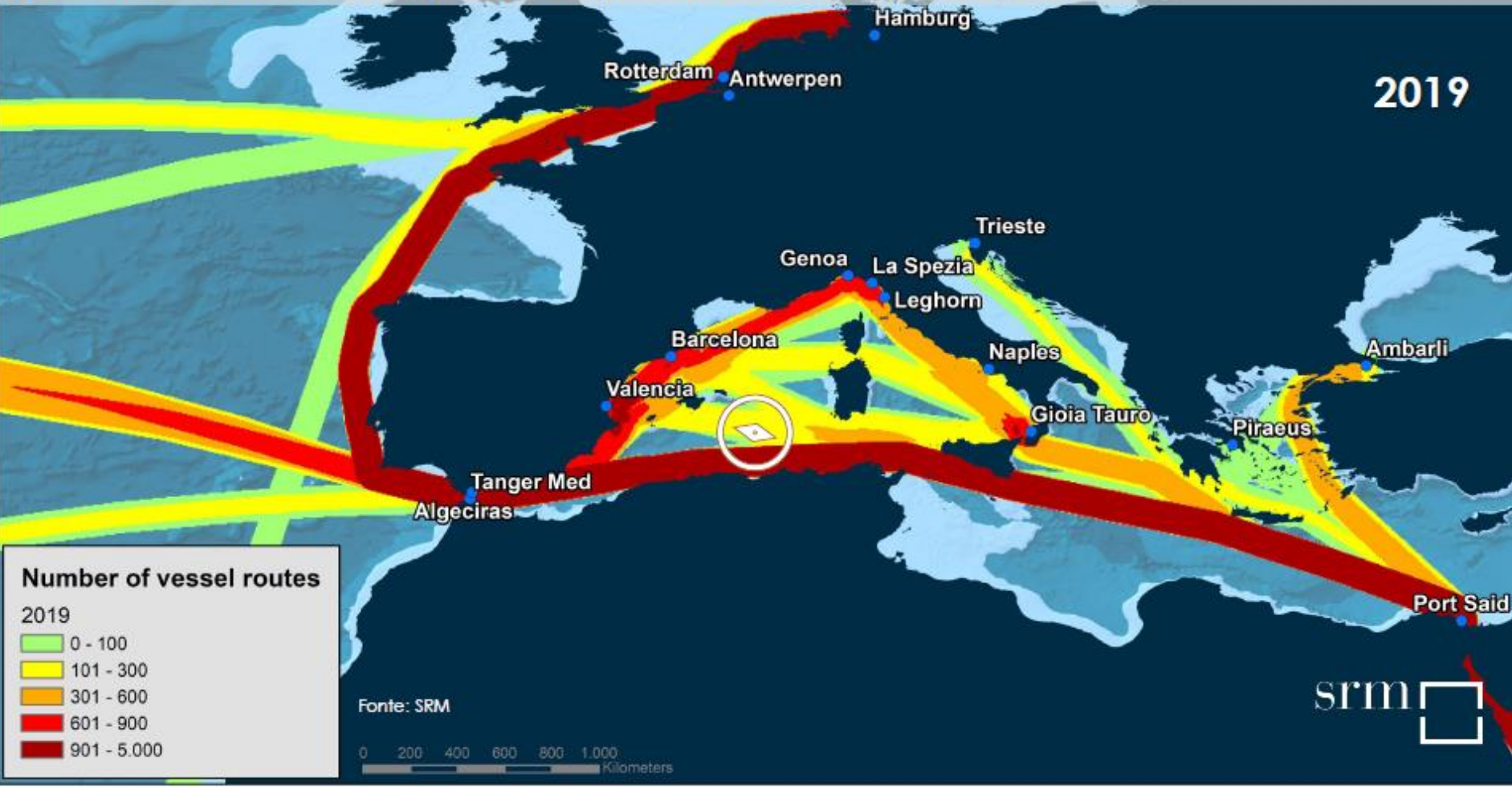
# Il nearshoring modifica la centralità dei flussi dell'area Med

2012

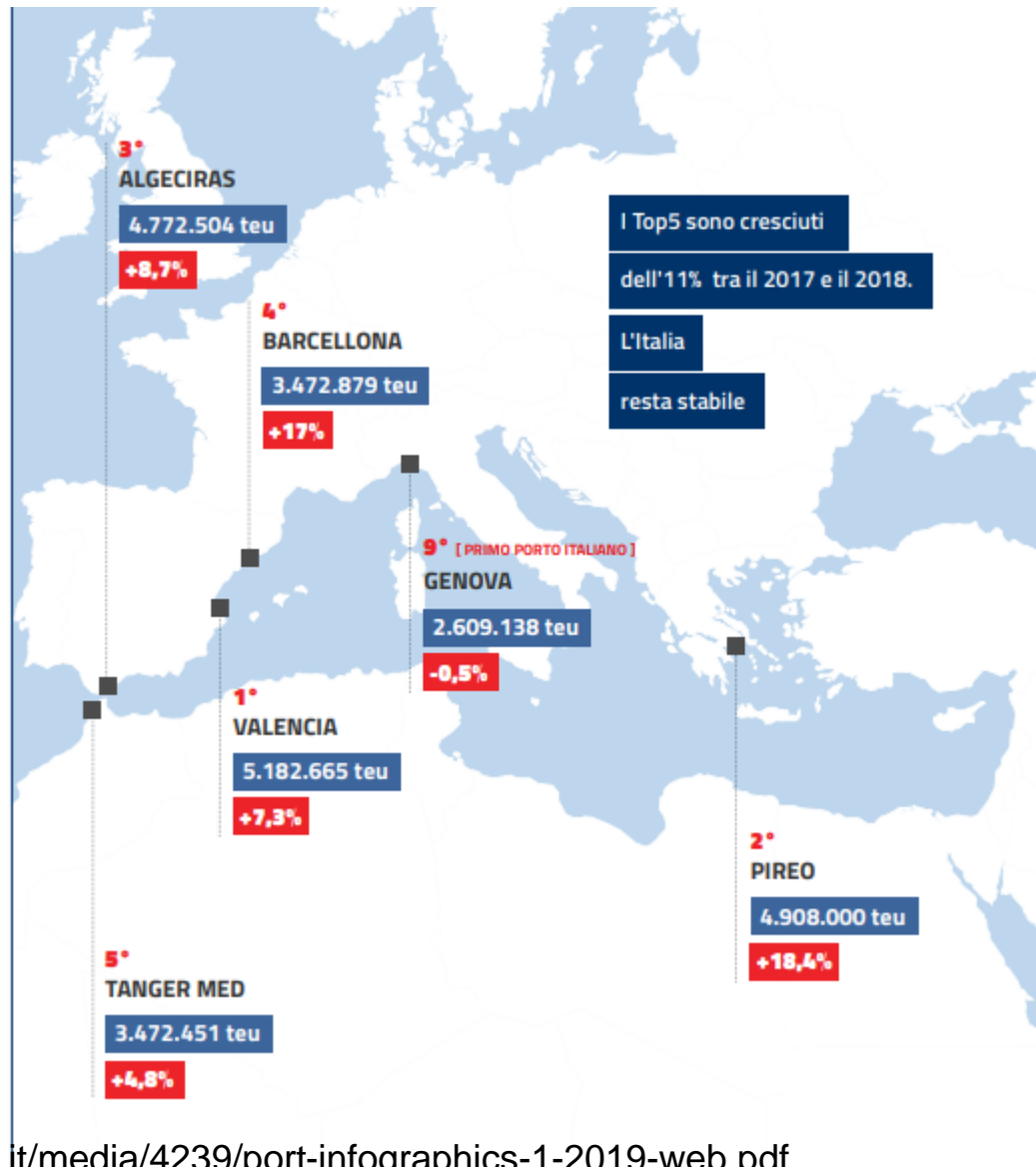


# Il baricentro dei flussi si sposta verso l'Italia... ?

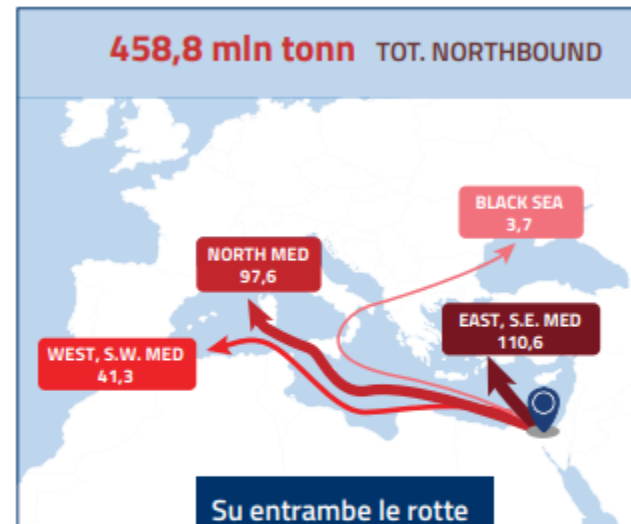
2019



# Top5 porti container del Mediterraneo (2018)



# Suez e il ruolo dei porti MED



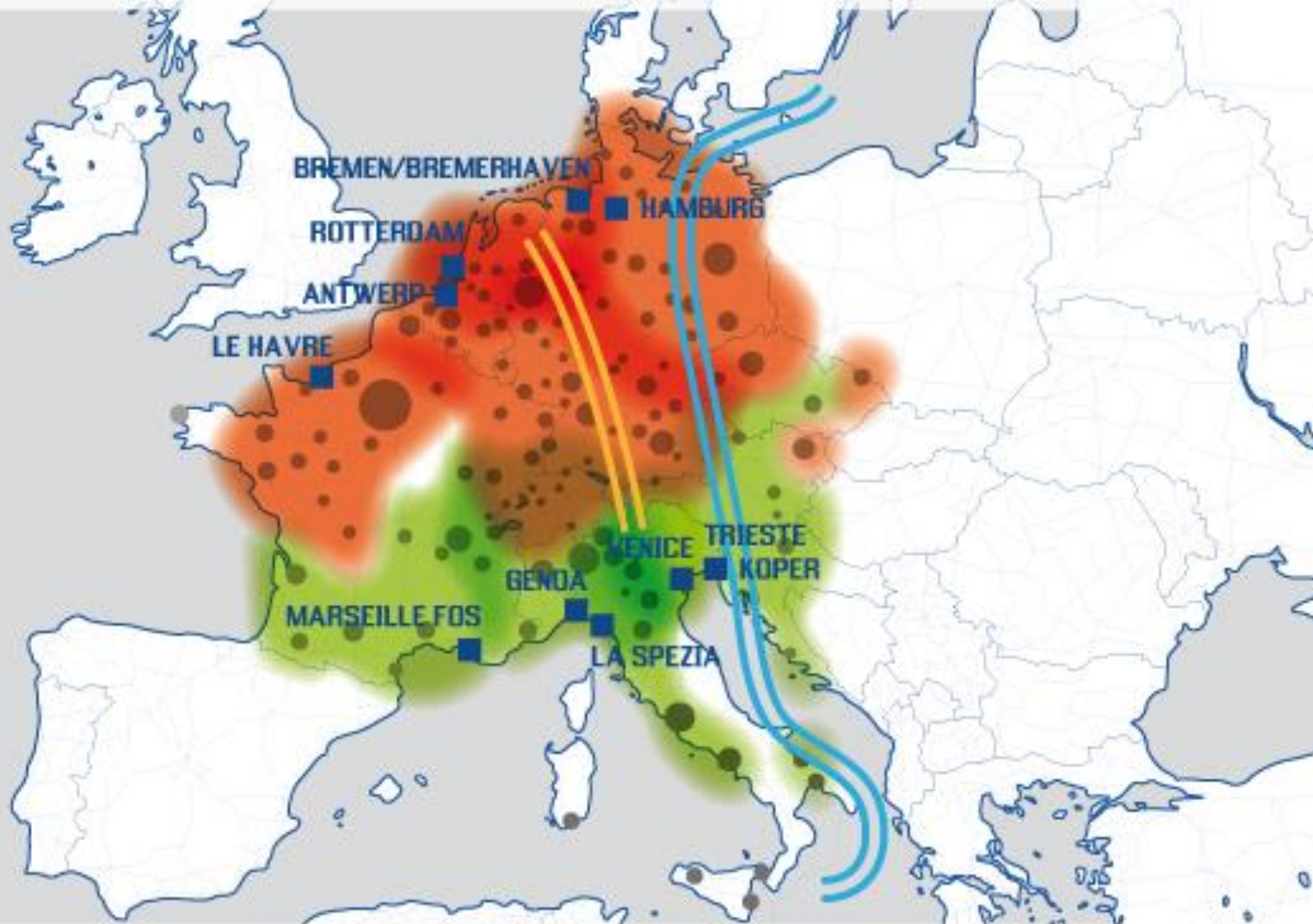
Su entrambe le rotte  
coprono il 55% del totale

Fonte: SRM su Suez Canal Authority



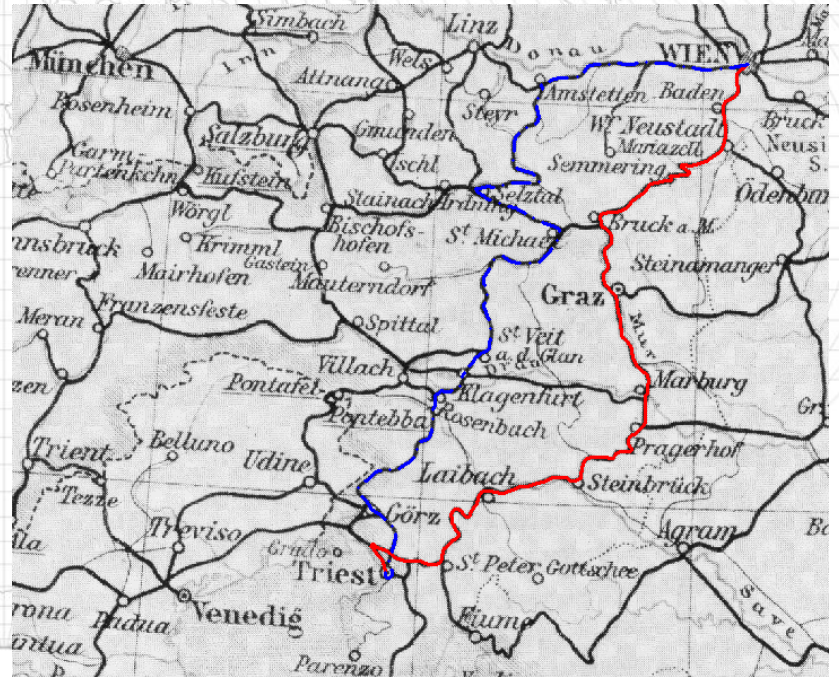
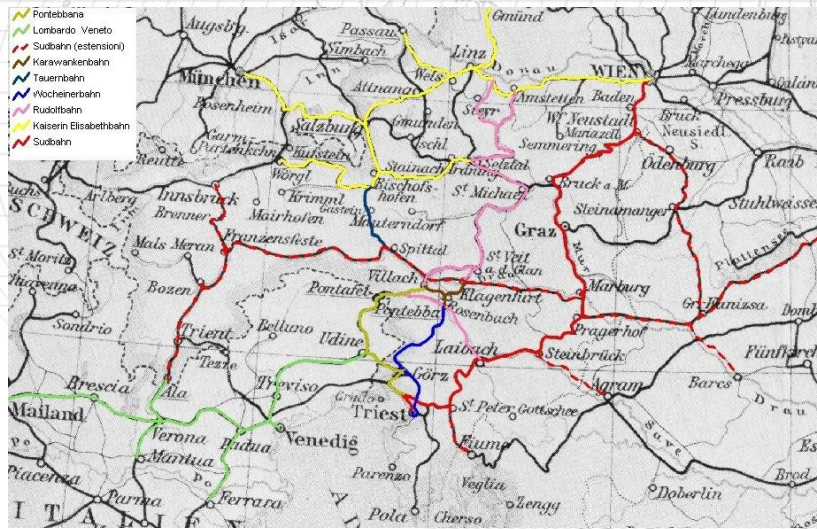
**Aspetti regionali/locali**

## CATCHMENT AREAS OGGI



Fonte: Royal Haskoning DHV – Ocean Shipping Consultants

# I collegamenti ferroviari di Trieste all'inizio del XX secolo



# Competitive advantage in the relations Central Europe/Far East

**Trieste + Northern Europe**  
distance: 3,538 miles  
days of navigation: 7

**Trieste + Trieste**  
distance: 1,077 miles  
days of navigation: 3

**Gain via Trieste**  
distance: 3,952 miles  
days of navigation: 4



# High performance hinterland connections by rail

The Port of Trieste is the only Italian port to have direct international connections. More than 400 trains a month link Trieste to the manufacturing and logistical areas of northwestern Italy and Central Europe. Different destinations in Germany, Austria, the Czech Republic, Hungary, Slovenia, Switzerland and Luxembourg serve a diversifying and highly engaged economic hinterland. The Port of Trieste has an internal rail network (20 kilometers of tracks) connecting the internal and international network.

All areas are served by rail with the possibility of shipping another important freight train directly to the various terminals, a water-protein and a further water-to-port area gain also access to the international railway and internal train networks.

## COLLEGAMENTI FERROVIARI FREQUENTI DEL PORTO FRANCO INTERNAZIONALE DI TRIESTE







Trieste dall'alto (novembre 2020) Foto di Michela Bin Instagram @michelabin

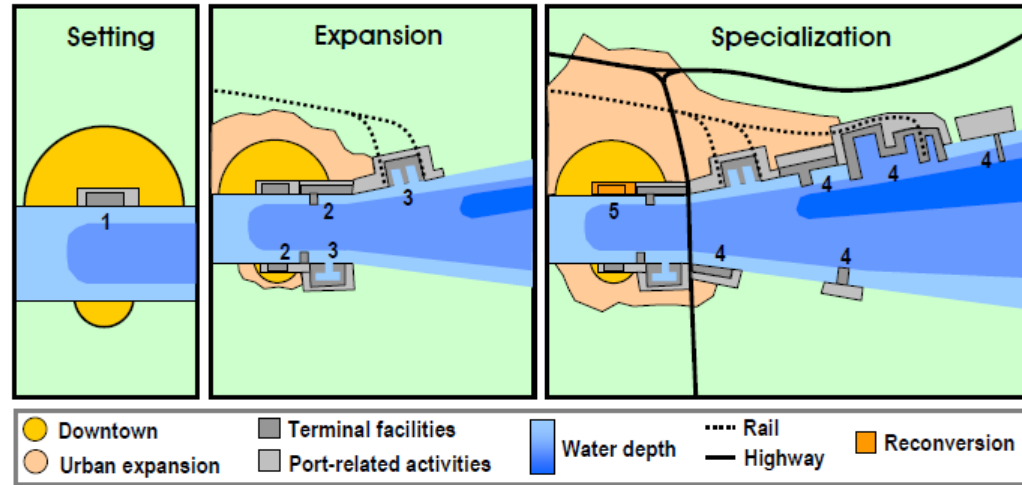


# Il porto oggi. La città e il porto di Trieste

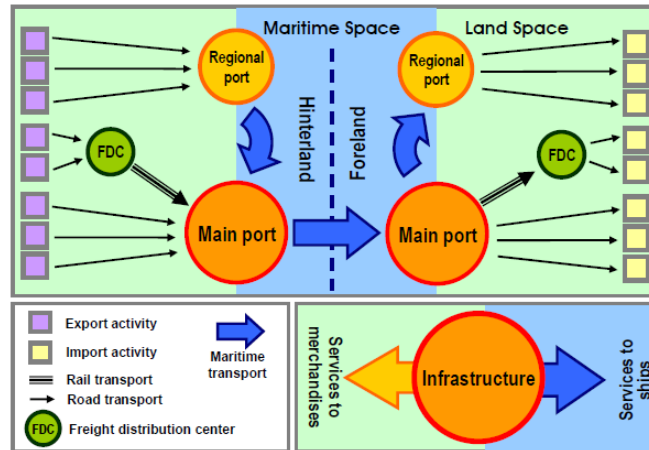




# Evolutioni della città e del porto



## The Evolution of a Port



Port Functions

# Il porto oggi. La città e il porto di Trieste





1 000 m

Image © 2019 TerraMetrics  
© 2018 Google

Rail infrastructure (station;  
maneuvers; shunting)  
(excluding rail trunks in piers)

# Molo V & VII (Piers 5th & 6th) – Multipurpose terminals

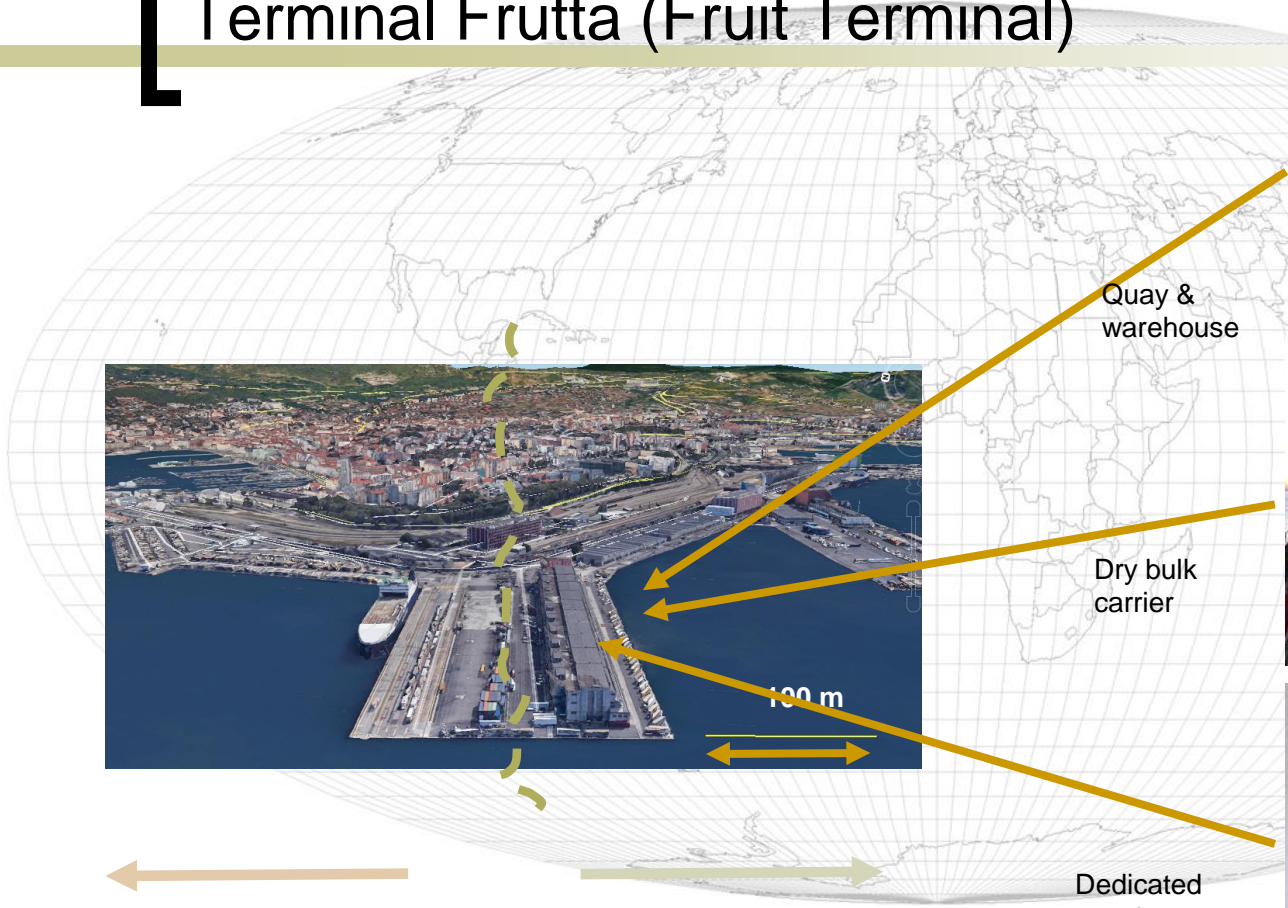




# Molo V (Pier 5th)

## Samer Seaports & Terminals (Ro-Ro)

### Terminal Frutta (Fruit Terminal)



Quay & warehouse

Dry bulk carrier

Dedicated warehouses

Ro-Ro Terminal

Fruit Terminal

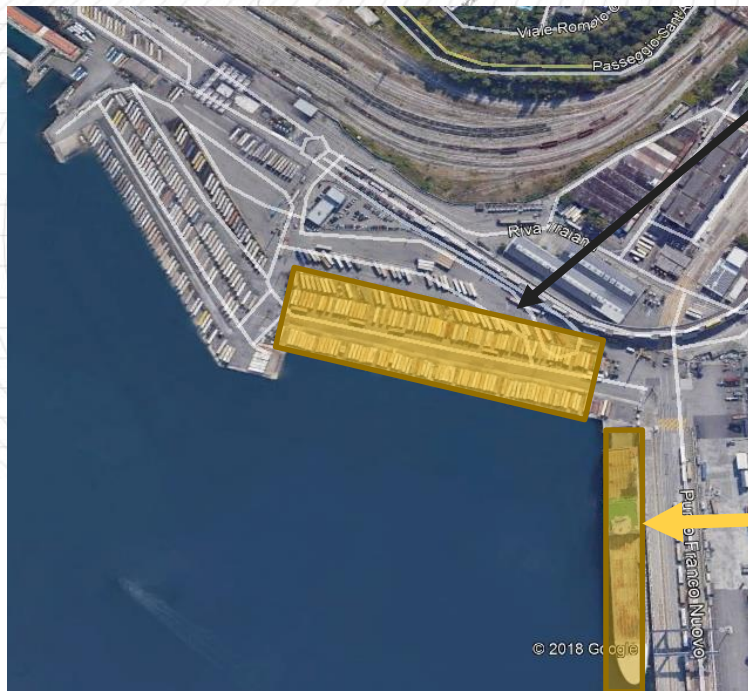
100 m

# Terminal V Multipurpose Ro-Ro Terminal



# Ro-Ro Ferry Terminals and transport means

1



Ro-Ro Terminal

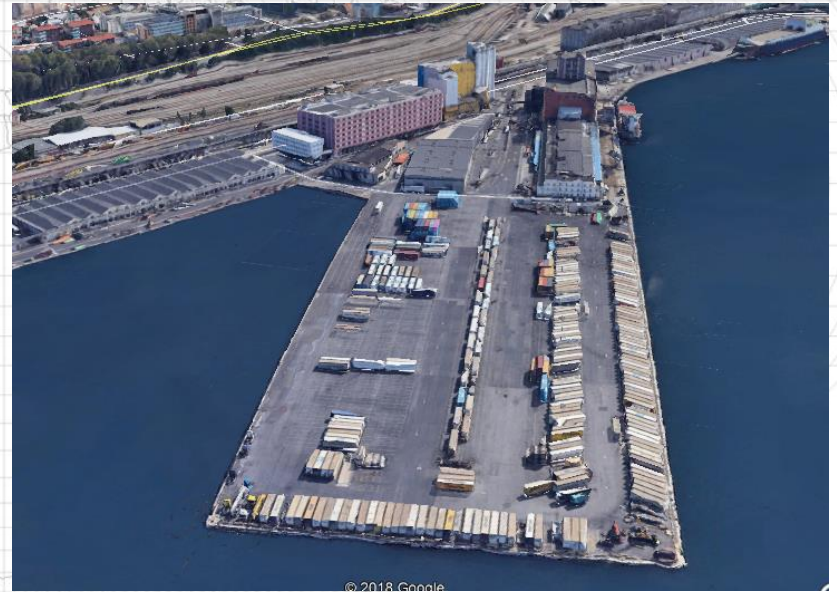


# Molo VI (Pier 6th)

Francesco Parisi (Europa Multipurpose Terminals) – Ekol  
Terminal Cereali (Cereals Terminal)

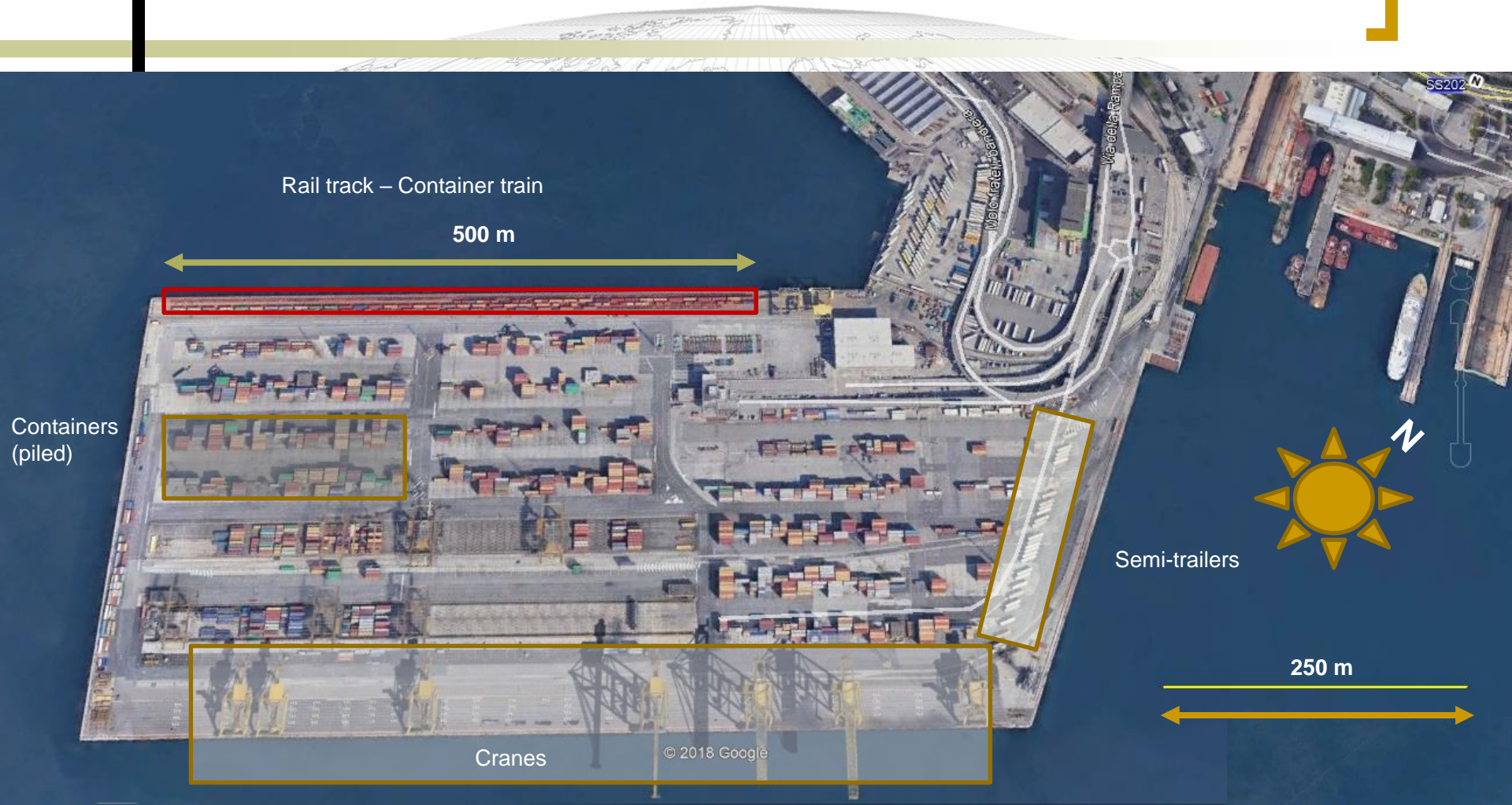


From old warehouses.....



...to modern quays

# Container terminal «Molo VII» (7th Pier)



# [ Pier VII Container Terminal ]



# Multipurpose platform Wood Terminal (Ro-Ro / containers)





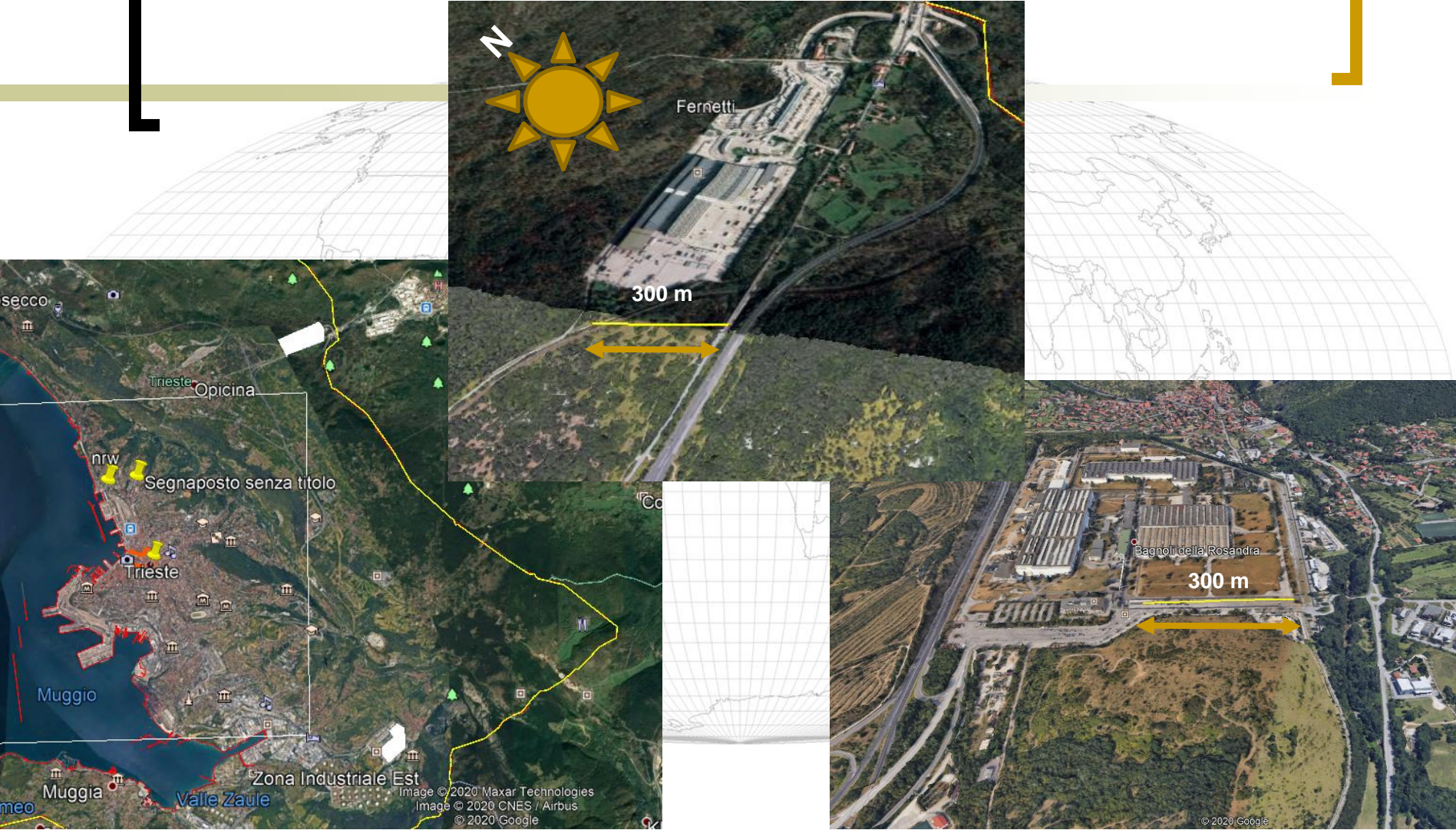


# Wood Terminal

- Wood and not only wood.....
- .....non ferrous metals



# Dry ports

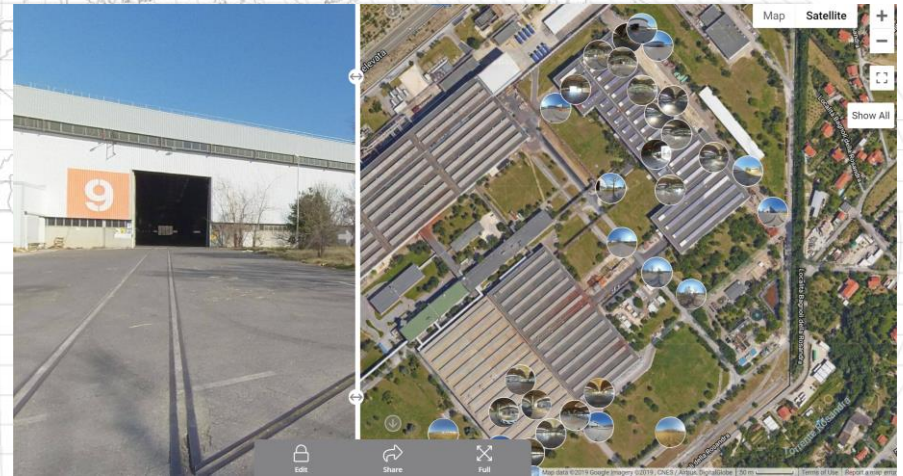
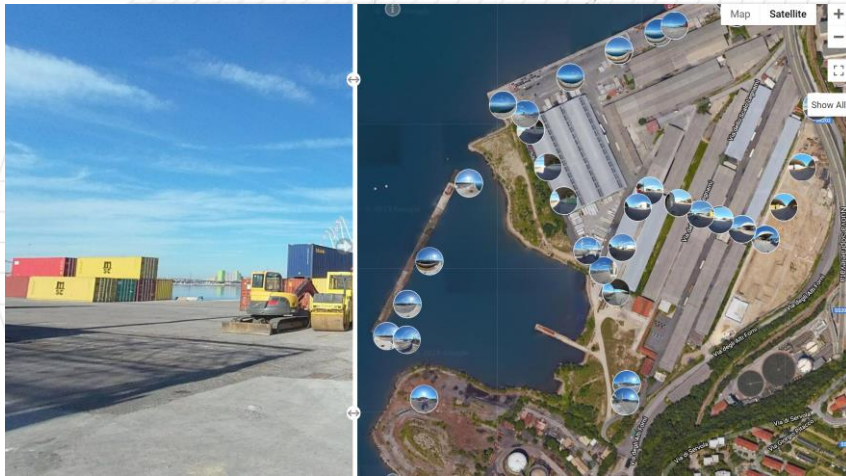


# Fernetti Terminal

	Logistics	Rail services	Truck services
<b>Details on available infrastructures</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 130,000 sqm of open areas</li> <li>• 32,000 sqm of warehouses (national, foreign, ADR, HACCP, VAT)</li> <li>• 3,000 sqm of roofed areas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• North Lines: 3 tracks (450 m)</li> <li>• South Lines: 3 tracks (450 m)</li> <li>• Private railway line</li> <li>• Connection to the national railway network</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dry port gate</li> <li>• Large parking area</li> <li>• Motorway connection</li> <li>• Custom offices</li> <li>• Operators offices</li> </ul>
<b>Services</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loading and unloading of goods</li> <li>• Storage, assembly and handling of goods</li> <li>• Groupage consolidation and deconsolidation</li> <li>• Handling containers, swap bodies, megatrailers, heavy lifts</li> <li>• Armed security guard 24H</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RO-LA service</li> <li>• General cargo or intermodal train service</li> <li>• Intermodal service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gate dedicated to the flow of vehicles boarding the ro-ro ferries departing from the Port of Trieste</li> <li>• Services for drivers</li> <li>• Possibility to carry out customs operations c/o the Customs Offices and the forwarders operating</li> </ul>
<b>Origin/destination of the goods</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eastern Europe</li> <li>• Central Europe (Austria and Bavaria)</li> <li>• North East Italy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Austria</li> <li>• Germany</li> <li>• Hungary</li> <li>• Poland</li> <li>• Other destinations in Europe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Turkey</li> <li>• Eastern Europe</li> <li>• Russia</li> </ul>
<b>Main sectors</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Textile machinery</li> <li>• Ferrous and non-ferrous materials</li> <li>• Forestry (various)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferrous and non-ferrous metals</li> <li>• New industrial vehicles</li> <li>• Forestry (various)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Various</li> </ul>

Courtesy: Fabio Predonzani, Interporto Trieste

# 360° Georeferenced photos



Logistic Platform

<https://seekbeak.com/v/vYD1GPOozby>

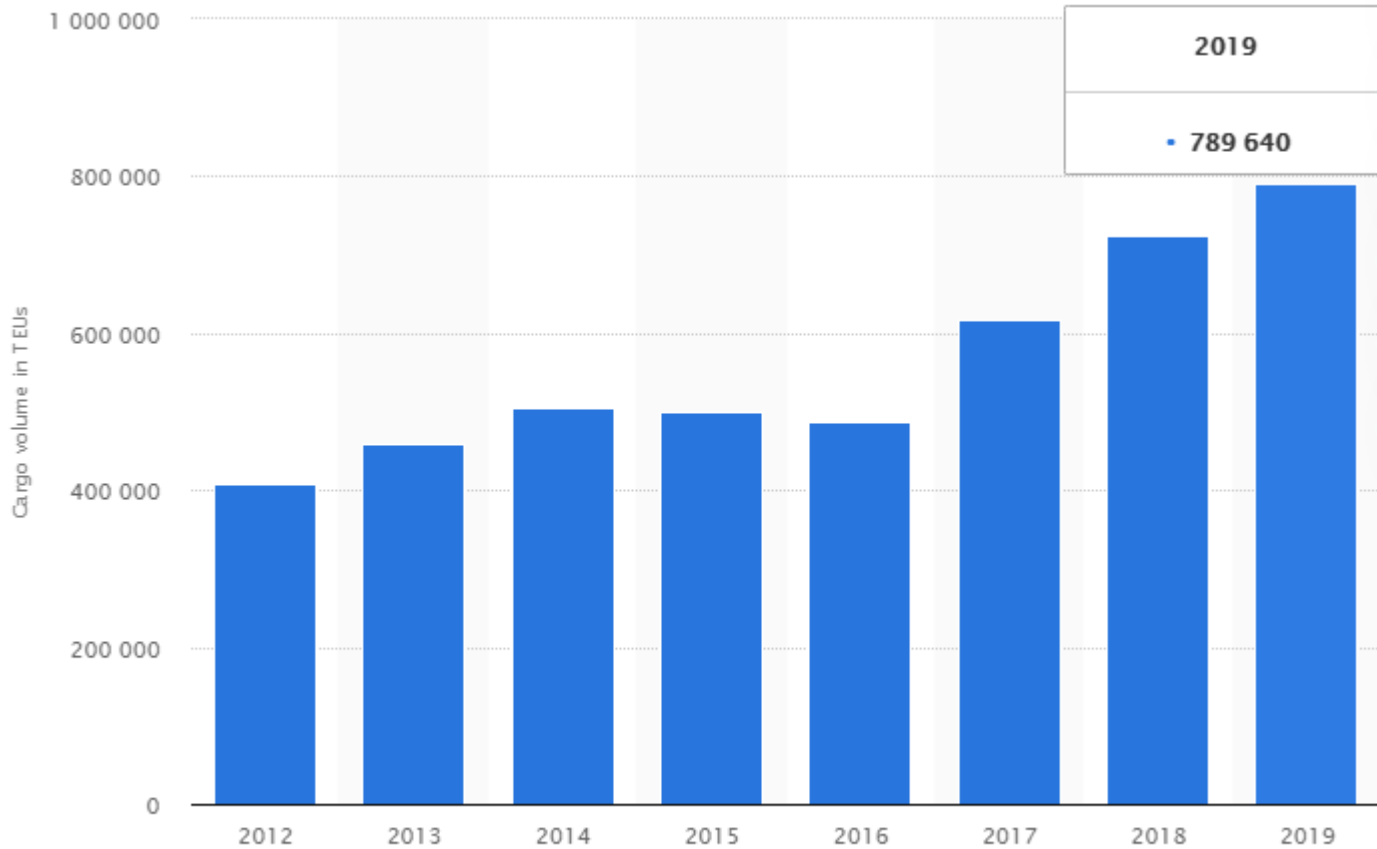
FreeEste – Free zone

<https://seekbeak.com/v/g531B7IEzBL>

# SIOT Terminal - Transalpine Pipeline



# Annual volume of container cargo handled in the port of Trieste in Italy from 2012 to 2019



© Statista 21

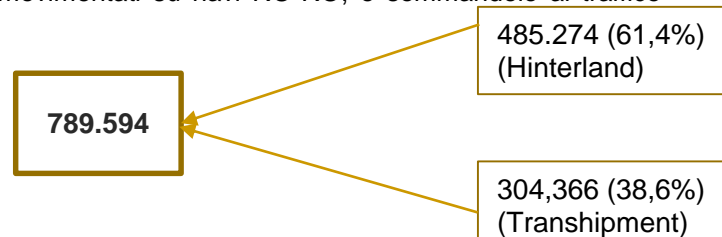
# Statistiche 2018/2019

## Porto di Trieste



Gennaio / Dicembre	2018	2019	VAR. %
<b>Tonnellate totali</b>	<b>62.676.502</b>	<b>61.997.445</b>	<b>-1,08%</b>
Rinfuse liquide	43.234.735	43.349.423	+0,27%
Rinfuse solide	1.665.508	1.717.294	+3,11%
Merci varie	17.776.259	16.930.728	-4,76%
Numero mezzi (semirimorchi, veicoli commerciali e privati)	309.424	233.418	-24,56%
Numero di container / TEU di cui numero di contenitori / TEU pieni	725.426 658.330	789.594 699.570	+8,85% +6,26%
<b>Totale TEU*</b> (TEU, semirimorchi, casse mobili)	<b>1.398.947</b>	<b>1.302.155</b>	<b>-6,92%</b>
<b>Totale treni</b> (Porto Industriale/ Porto Franco Nuovo)	<b>9.733</b>	<b>9.771</b>	<b>+0,39%</b>

\* Esprimendo in TEU equivalenti anche il traffico di semirimorchi e casse mobili movimentati su navi RO-RO, e sommandolo al traffico marittimo containerizzato (TEU) si ottengono i TEU totali



# numeri della movimentazione ferroviaria 2019

## Porto di Trieste

Gennaio / Dicembre		2018	2019	VAR. %
<b>Porto Industriale</b> (Rifuse Solide e Liquide)	<b>Totale treni movimentati</b>	<b>2.132</b>	<b>1.825</b>	<b>-14,40%</b>
<b>Porto Franco Nuovo</b>	Container	3.214	3.766	+17,17%
	Ro-Ro	4.019	4.052	+0,82%
	Rinfuse solide	5	0	-100%
	Ro-La	363	128	-64,74%
	<b>Totale treni movimentati</b>	<b>7.601</b>	<b>7.946</b>	<b>+4,54%</b>
<b>Totale treni movimentati</b> (Porto Industriale + Porto Franco Nuovo)		<b>9.733</b>	<b>9.771</b>	<b>+0,39%</b>



Autoreg. di Sistema Portuale	A		C				F+HC			TSU			Unità RUP	Passenger			
	Riferire Liquide tonni	Riferire Solide tonni	Mesi varie				TOTALE	"Inchiodato" tonni	"Inchiodato" tonni	TOTALE tonni	Locali nautico	Tuglioli nautico		Crociere nautico	TOTALE nautico		
			In container tonni	RUP tonni	Altre merci varie tonni	Totale tonni											
<b>Mar Ligure Occidentale</b>	<b>21.001.000</b>	<b>6.047.041</b>	<b>20.282.702</b>	<b>10.046.401</b>	<b>1.200.234</b>	<b>46.042.467</b>	<b>07.181.000</b>	<b>3.201.000</b>	<b>910.201</b>	<b>3.000.017</b>	<b>000.100</b>	<b>=</b>	<b>3.000.001</b>	<b>3.010.270</b>	<b>4.047.201</b>		
Genova	12.301.000	2.501.000	24.000.012	8.822.000	310.000	34.822.000	12.700.000	2.200.000	217.000	2.810.000	0	-	2.810.000	2.810.000	3.310.000		
Genova - Viale	6.200.000	2.000.000	8.200.000	4.000.000	770.000	15.700.000	5.000.000	80.000	1.210	14.000.000	0	-	14.000.000	14.000.000	1.500.000		
<b>Mar Ligure Orientale</b>	<b>3.100.000</b>	<b>1.047.300</b>	<b>14.470.070</b>	<b>000.070</b>	<b>000.710</b>	<b>66.700.001</b>	<b>10.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>100.170</b>	<b>1.000.007</b>	<b>00.000</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>000.000</b>	<b>000.000</b>		
La Spezia	2.100.000	370.000	13.000.012	-	32.000	13.370.000	10.000.000	1.200.000	100.170	1.000.000	-	-	1.000.000	1.000.000	1.000.000		
Marina di Chiasso	-	1.000.000	1.000.000	000.000	000.000	2.000.000	000.000	000.000	000.000	000.000	-	-	000.000	000.000	000.000		
<b>Mar Tirreno Settentrionale</b>	<b>0.107.007</b>	<b>0.100.000</b>	<b>0.140.000</b>	<b>01.700.010</b>	<b>1.707.000</b>	<b>22.001.004</b>	<b>04.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>200.000</b>	<b>700.000</b>	<b>710.000</b>	<b>0.001.000</b>	<b>2.007.010</b>	<b>000.000</b>	<b>0.700.000</b>		
Civitavecchia	0.000.000	700.000	0.140.000	01.000.000	1.700.000	20.000.000	04.000.000	000.000	200.000	700.000	-	-	700.000	700.000	700.000		
Portofino	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	0.000.000	-	-	0.000.000	0.000.000	0.000.000		
Portofino-Riviera Marina-Car	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar Tirreno Centro</b>	<b>0.000.000</b>	<b>1.200.000</b>	<b>11.000.000</b>	<b>10.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>00.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>0.001.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>0.000.000</b>		
Ayia Sofia	0.000.000	1.200.000	11.000.000	10.000.000	000.000	20.000.000	00.000.000	1.000.000	00.000	1.000.000	-	-	1.000.000	1.000.000	0.000.000		
Castellorosso di Stabia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>A.P. di Gioia Tauro</b>	<b>00.000</b>	<b>000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>200.000</b>	<b>=</b>	<b>20.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>=</b>	<b>2.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>100</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>0.100</b>	<b>0.100</b>		
Gioia Tauro	00.000	000.000	00.000.000	200.000	=	20.000.000	00.000.000	=	2.000.000	2.000.000	100	=	=	0.100	0.100		
Colonna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Comitano Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Scyllaceo di Pechin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Stato Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Stretto di Messina</b>	<b>07.000.000</b>	<b>100.000</b>	<b>=</b>	<b>0.000.000</b>	<b>=</b>	<b>0.000.000</b>	<b>24.000.000</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>000.000</b>	<b>11.000.000</b>	<b>00.000</b>	<b>000.000</b>	<b>10.000.000</b>		
A.P. Messina - porti di Messina-Messina-Torremare	07.000.000	100.000	=	0.000.000	=	0.000.000	24.000.000	=	=	=	000.000	11.000.000	00.000	000.000	10.000.000		
Misano di Giarola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Reggio Calabria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar Ionio</b>	<b>0.000.000</b>	<b>0.170.000</b>	<b>=</b>	<b>0.010.000</b>	<b>=</b>	<b>0.010.000</b>	<b>10.100.000</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>=</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>		
Taranto	0.000.000	0.170.000	=	0.010.000	=	0.010.000	10.100.000	=	=	=	=	=	=	0.000	0.000		
<b>Mar Adriatico Meridionale</b>	<b>3.000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>071.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>10.000.000</b>	<b>00.000</b>	<b>00.000</b>	<b>00.000</b>	<b>001.000</b>	<b>=</b>	<b>1.710.000</b>	<b>700.000</b>	<b>3.000.000</b>		
Bari	1.000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	10.000.000	00.000	00.000	00.000	001.000	=	1.710.000	700.000	3.000.000		
Brunico	2.000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	10.000.000	00.000	00.000	00.000	001.000	=	1.710.000	700.000	3.000.000		
Monopoli	0.000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	10.000.000	00.000	00.000	00.000	001.000	=	1.710.000	700.000	3.000.000		
Brindisi	0.000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	10.000.000	00.000	00.000	00.000	001.000	=	1.710.000	700.000	3.000.000		
Monopoli	0.000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	000.000	0.000.000	10.000.000	00.000	00.000	00.000	001.000	=	1.710.000	700.000	3.000.000		
<b>Mar Adriatico Centrale</b>	<b>0.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>=</b>	<b>0.000.000</b>	<b>11.000.000</b>	<b>170.000</b>	<b>=</b>	<b>170.000</b>	<b>100.000</b>	<b>=</b>	<b>1.000.000</b>	<b>101.000</b>	<b>1.000.000</b>		
Ancona-Palermo	0.000.000	000.000	1.000.000	0.000.000	=	0.000.000	11.000.000	170.000	=	170.000	100.000	=	1.000.000	101.000	1.000.000		
Palermo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Palermo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
San Benedetto del Tronto	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Ortona	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar Adriatico Centro Settentrionale</b>	<b>0.000.000</b>	<b>01.007.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>217.000</b>	<b>007</b>	<b>010.000</b>	<b>00.000</b>	<b>=</b>	<b>000</b>	<b>10.000</b>	<b>07.000</b>		
Napoli	0.000.000	01.007.000	0.000.000	1.000.000	0.000.000	00.000.000	20.000.000	217.000	007	010.000	00.000	=	000	10.000	07.000		
<b>Mar Adriatico Settentrionale</b>	<b>0.010.000</b>	<b>0.010.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>1.700.000</b>	<b>2.017.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>000.100</b>	<b>=</b>	<b>000.100</b>	<b>70.000</b>	<b>00.000</b>	<b>100.000</b>	<b>1.017.000</b>	<b>1.010.000</b>		
Venezia	0.010.000	0.010.000	0.000.000	1.700.000	2.017.000	00.000.000	00.000.000	000.100	=	000.100	70.000	00.000	100.000	1.017.000	1.010.000		
Chioggia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar Adriatico Orientale</b>	<b>00.000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>0.700.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>000.170</b>	<b>000.000</b>	<b>700.000</b>	<b>007.000</b>	<b>=</b>	<b>10.000</b>	<b>100.000</b>	<b>000.000</b>		
Taranto	00.000.000	0.000.000	0.000.000	0.700.000	0.000.000	00.000.000	00.000.000	000.170	000.000	700.000	007.000	=	10.000	100.000	000.000		
Brindisi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar di Sicilia Occidentale</b>	<b>007.001</b>	<b>000.007</b>	<b>170.000</b>	<b>0.071.000</b>	<b>=</b>	<b>0.707.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>14.100</b>	<b>=</b>	<b>14.100</b>	<b>200.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>001.001</b>	<b>0.000.000</b>	<b>0.000.000</b>		
Palermo	007.001	000.007	170.000	0.071.000	=	0.707.000	0.000.000	14.100	=	14.100	200.000	1.000.000	001.001	0.000.000	0.000.000		
Torino-Siracusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Porto Empedocle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Trapani	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar di Sicilia Orientale</b>	<b>20.000.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>000.000</b>	<b>7.000.000</b>	<b>000</b>	<b>0.070.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>00.170</b>	<b>=</b>	<b>00.170</b>	<b>000.000</b>	<b>100.000</b>	<b>=</b>	<b>000.000</b>	<b>000.100</b>		
Catania	20.000.000	1.000.000	000.000	7.000.000	000	0.070.000	00.000.000	00.170	=	00.170	000.000	100.000	=	000.000	000.100		
Augusta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>Mar di Sardegna</b>	<b>27.070.000</b>	<b>4.000.001</b>	<b>000.001</b>	<b>10.000.000</b>	<b>2.000.000</b>	<b>04.000.000</b>	<b>00.000.000</b>	<b>010.001</b>	<b>00.000</b>	<b>101.000</b>	<b>007.000</b>	<b>1.000.000</b>	<b>4.001.000</b>	<b>007.000</b>	<b>0.000.100</b>		
Cagliari-Sardegna	20.000.000	000.000	000.000	10.000.000	2.000.000	04.000.000	00.000.000	010.001	00.000	101.000	007.000	1.000.000	4.001.000	007.000	0.000.100		
Cagliari	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Porto Torres	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Oristano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Olbia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Portofino-Portofino	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Santa Teresa di Gallura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
<b>TOTALE</b>	<b>170.001.000</b>	<b>00.700.000</b>	<b>111.107.000</b>	<b>100.000.000</b>	<b>20.001.000</b>	<b>300.001.000</b>	<b>070.000.000</b>	<b>7.107.000</b>	<b>0.070.000</b>	<b>00.770.000</b>	<b>0.000.000</b>	<b>=</b>	<b>17.700.000</b>	<b>11.000.000</b>	<b>00.001.000</b>		

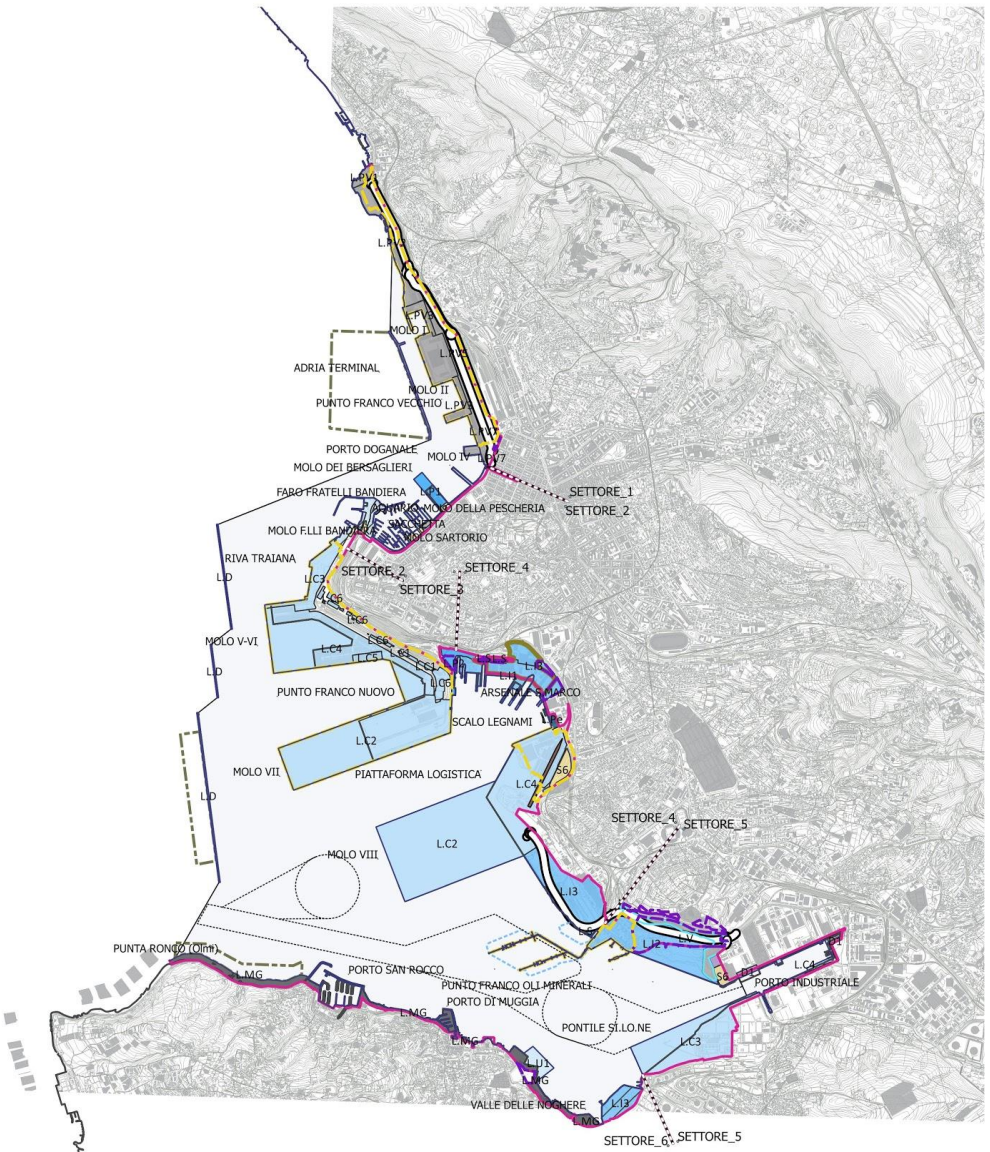
# Bagnoli Terminal – FREEeste (and free trade zone benefits)

1

## FREEeste Area - International Free Trade Zone of Trieste (<https://www.porto.trieste.it/eng/port/free-port>)

- Est. in 1719 - Dedicated only to the Trieste's Free Port Areas (According to the Annex VIII of the Paris peace Treaty – 1947)
- Free Port regime: third country origin goods will maintain their status as long as they are kept in the free port areas:
  - No transit documents (and related guarantees) to move the goods from the port to the customs warehouse
  - No duties to be paid as long as the goods stay in the free port area
  - No guarantee for the customs duties and VAT
  - No customs declaration for the storage of the goods in the free port areas
  - The storage is allowed for an unspecified period
- These advantages allows to manage a warehouse in the heart of Europe without unnecessary costs and provide a delivery of the goods in few days to the client (reseller or production plant): i.e.: long-time warehousing (also for trading purposes): non ferrous metals (e.g. London Metal Exchange), Coffee (LIFFE) etc.
- Great advantage for non EU goods, which has not yet been sold, but can be sold at the „most appropriate“ moment (and destined to an EU or non EU -Country).
- **IMPORT:** *when goods are imported payment of duty and VAT to the import after 180 days at a special rate of interest (50% Euribor6M, floor 0,1%)*
- **PROCESSING OF THE GOODS:**
  - processing without change of the goods customs classification: No VAT and duties to be paid on the gained value (e.g.: selection, sampling, labelling, drying and qualitative improvement in general)
  - processing with change of the goods customs classification: According to the recent Italian legislation (July 2017) the activity (incl. industrial production) is authorized by the President of the Free Port with the approval of the Customs Authorities

# Port of Trieste Development Plan



## Legenda

- canali\_navigazione
- nuova\_configurazione\_porto
- ▭ confini\_doganali
- ▭ aree\_patrimoniali
- ▭ confini\_demaniali
- ▭ fascia\_corridoio\_ecologico
- ▭ L1a\_porto\_nuovo
- ▭ aree\_pesca
- linea\_di\_costa
- limite\_specchi\_acquei\_concessi\_al\_2014
- ▭ LV\_verde
- ▭ viabilità
- ▭ ambiti\_non\_residenziali
- ▭ ferrovia\_nuovo\_scalo
- zone\_omogenee\_tav\_03
- ▭ D1
- ▭ L.C1
- ▭ L.C2
- ▭ L.C3
- ▭ L.C4
- ▭ L.C5
- ▭ L.C6
- ▭ L.D
- ▭ L.I1
- ▭ L.I2
- ▭ L.I3
- ▭ L.MG
- ▭ L.P1
- ▭ L.P2
- ▭ L.Pe
- ▭ L.PV1
- ▭ L.PV2
- ▭ L.PV3
- ▭ L.PV4
- ▭ L.PV5
- ▭ L.PV6
- ▭ L.PV7
- ▭ L.PV8
- ▭ L.S
- ▭ L.U1
- ▭ L.U2
- ▭ L.U3
- ▭ L.V
- ▭ S1
- ▭ S6
- ▭ acque\_demaniali



# **Prospettive di sviluppo tra locale e globale**

# Il porto di Trieste e gli sviluppi

- 2020 Annus Horribilis / Mirabilis?
  - Duisport -> Interporto Ferneti
  - Hamburg -> Piattaforma logistica
  - Ungheria -> Bonifica Ex Aquila
  - ....Via della Seta – Belt & Road Initiative?

# Duisport <-> Interporto Trieste

## AdriaPorts

Shipping and Transport news from Northern Adriatic Sea

About us

Archive

Magazine

Contacts

19 August 2020

### duisport to invest in the Port of Trieste



**TRIESTE** - Duisburger Hafen AG (*duisport*) is ready to invest in the hinterland of the North Italian seaport together with the Port Authority of Trieste and the regional financial holding company Friulia S.p.A.

The investment target is "Interporto di Trieste S.p.A.", a company within the Trieste Port Community. Interporto operates three logistics facilities in and around Trieste, all with excellent rail connections and a total of almost one million square meters of floor space and approximately 130,000 square meters of storage space. In addition to customs clearance, the services offered include in particular the preparation of intermodal and logistical concepts as well as targeted land development in the port area of Trieste.

The current negotiations are based on the strategic cooperation between *duisport* and the Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea (Port Authority of Trieste), which has been in place since summer 2017. *duisport* CEO Erich Staake recognized the enormous potential of the North Italian port years ago and pushed ahead with the joint development of logistics services. «This is a meaningful extension of our international network. Especially for our customers who set their priorities in the transport of goods in the European area», says Staake.

The Port of Trieste is the largest seaport in the Upper Adriatic. The location is considered an important maritime gateway for Central and Eastern Europe and has developed into a leading European logistics hub in recent years. Moreover, Trieste is involved in the Belt and Road initiative via the maritime Silk Road.

- <http://www.adriaports.com/en/duisport-invest-port-trieste>
- <https://www.duisport.de/combined-expertise-duisport-with-investment-in-the-port-of-trieste/?lang=en>
- [https://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/06/CS-AdSP\\_AO-9-06-17-ACCORDO-TRIESTE-DUISPORT-via-seta.pdf](https://www.porto.trieste.it/wp-content/uploads/2017/06/CS-AdSP_AO-9-06-17-ACCORDO-TRIESTE-DUISPORT-via-seta.pdf)

Company

Competencies

Port information

Home > Port Information



# PARTNERSHIP TRA IL PORTO DI TRIESTE E IL PORTO TEDESCO DI DUISPORT

- Accordo strategico per l'iniziativa della Via della Seta Trieste, 9 giugno 2017 – Il porto di Trieste e la Duisburger Hafen (duisport), la società pubblica che gestisce il porto della città di Duisburg, rafforzeranno in futuro la loro collaborazione. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ed Erich Staake, presidente di duisport, hanno sottoscritto ieri nella città tedesca un accordo di collaborazione strategica. In questo modo lo scalo giuliano e il porto situato alla confluenza di due delle maggiori vie navigabili d'Europa, il Reno e la Ruhr, uniscono le loro forze: il traffico merci via ferro tra le due città portuali potrà essere aumentato e i centri di logistica pianificati e predisposti secondo un progetto comune. Duisburg è il più grande hub internazionale in Europa, funzionando ormai da anni come piattaforma logistica distributiva per le maggiori realtà industriali internazionali dal momento che rappresenta uno snodo intermodale con connessioni, fluviali e ferroviarie, verso tutto il continente, dal mar Baltico al Mediterraneo, nonché alla Cina. L'accordo si pone di finalizzare alcuni obiettivi strategici per entrambe le parti. Duisburg potrà trovare uno sbocco trasportistico e logistico sul Mediterraneo e così posizionarsi sul corridoio Europa - Turchia/Iran. Per Trieste un punto fondamentale sarà la possibilità di promuovere a livello internazionale il sistema logistico facente capo allo scalo giuliano, e sviluppare aree logistiche intermodali ed aree logistico - industriali in Punto franco con il supporto tecnico e finanziario di uno dei massimi esperti mondiali del settore. Grazie alla collaborazione comune i due porti intendono inoltre rafforzare la loro unione nell'iniziativa della Via della Seta cinese. Quasi 25 sono i treni merci che settimanalmente uniscono Duisburg alla Cina settentrionale, mentre Trieste è collegata alla Via della Seta marittima, dalla Cina meridionale, attraverso il Canale di Suez, fino al Mediterraneo. "Il porto di Duisburg è uno dei migliori esempi globali di sviluppo di piattaforma logistica integrata con i porti del Nord Europa ed è da considerarsi oggi il terminale europeo della Belt and Road Initiative, essendo strategicamente collocato su entrambi i tracciati terrestre e marittimo" – afferma Zeno D'agostino. "Quella siglata ieri - conclude il presidente dell'Authority - è una partnership vincente per entrambi i porti, che getta le basi e concretizza un dialogo che da tempo avevamo attivato. Non dobbiamo dimenticare che lo sviluppo del nostro sistema portuale passa anche per le attività ad alto valore aggiunto, logistiche e industriali in Punto franco. Duisport rappresenta un'eccellenza per la capacità di integrare funzioni logistiche e portuali e anche su questo tema, sarà un valido partner ed esempio da seguire". Per Erich Staake, presidente di duisport: "Il trasporto di merci di duisport da e verso Grecia e Turchia aumenterà grazie a questa collaborazione, in quanto tali paesi preferiscono procedere ad una movimentazione della loro merce verso l'Europa centrale e del Nord passando per il porto di Trieste. Inoltre Trieste ottiene attraverso duisport l'accesso alla Via della Seta settentrionale e il porto di Duisburg un collegamento alla Via della Seta marittima mediante Trieste. Questo aumenterà il traffico di merci in entrambi i porti".



# Red & Toby Nemici – Amici

1

INFRASTRUTTURE

## Porto di Trieste: Hhla di Amburgo primo azionista del nuovo hub di logistica marittima

Grazie all'accordo con la società tedesca lo scalo giuliano diventerà uno snodo centrale di scambio mare-ferro tra Europa e Far East



(Westend61-RF / AGF)

3' di lettura

Trieste diventa snodo fondamentale per l'integrazione delle reti logistiche e portuali tra porti del Nord e Sud Europa: Hamburger Hafen und Logistik Ag (Hhla), operatore del porto di Amburgo

## Porti: Trieste-Amburgo, piattaforma logistica, tedeschi primi

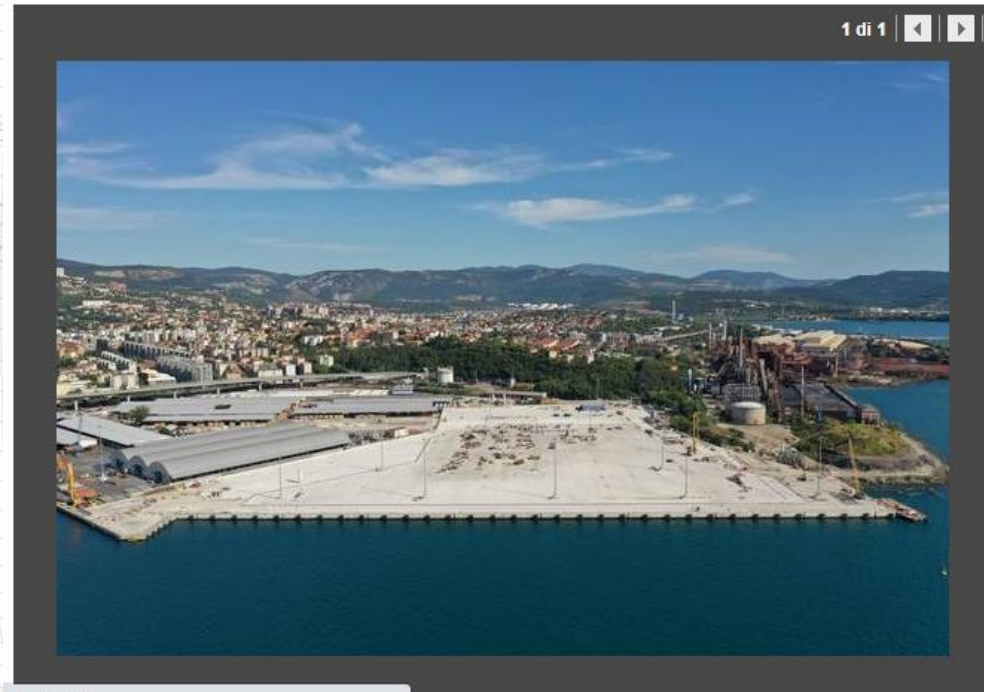
Asse portuale nord-sud. Domani la firma di Patuanelli

29 settembre, 18:38

Tweet

Consiglia 0

Indietro | Stampa | Invia | Scrivi alla redazione | Suggestisci ()



d.openx.net...

<https://www.ilsole24ore.com/art/porto-trieste-hhla-amburgo-primo-azionista-nuovo-hub-logistica-marittima-ADxbOKs>

[https://www.ansa.it/nuova\\_europa/it/notizie/rubriche/infrastrutture/2020/09/29/porti-trieste-amburgo-piattaforma-logisticatedeschi-primi\\_0c152a84-4398-4262-bc15-6eb350c03b9c.html](https://www.ansa.it/nuova_europa/it/notizie/rubriche/infrastrutture/2020/09/29/porti-trieste-amburgo-piattaforma-logisticatedeschi-primi_0c152a84-4398-4262-bc15-6eb350c03b9c.html)

# Dalla ghisa alla logistica

IL RACCONTO

## La ripartenza di Trieste, chiude la ferriera e il porto entra nel futuro

Firmato l'accordo di programma, a Servola rimarrà il laminatoio del gruppo Arvedi. Sull'area la nuova piattaforma logistica e un hub ferroviario, saranno investiti 300 milioni. Tutelati gli attuali livelli occupazionali

di Luca Benecchi



Camion su navi e treni, il Porto di Trieste va

🕒 6' di lettura

Marginale rispetto all'Italia, centrale rispetto all'Europa. Il destino di Trieste è sempre incatenato tra la nostalgia del passato e il

# Da Ex Aquila a Ex Teseco all'Ungheria

Porti

01/12/20 19:57

## Resuscita la concessione di Teseco, via libera agli ungheresi a Trieste

Il Consiglio di Stato ha riportato in vita il titolo sessantennale, ultima condizione sospensiva per l'operazione ex Aquila. Ora accordo quadro con MISE e MINAMB per le bonifiche e realizzazione del terminal





# **Considerazioni conclusive e prospettive**

# I traffici 2019 - 2020

## Statistiche 2019/2020 Porto di Trieste

Gennaio – Settembre	2019	2020	VAR. %
<b>Tonnellate totali</b>	<b>46.194.710</b>	<b>40.422.731</b>	<b>-12,49%</b>
Rinfuse liquide	32.154.815	28.359.384	-11,80%
Rinfuse solide	1.280.600	417.257	-67,42%
Merci varie	12.759.295	11.646.090	-8,72%
Numero mezzi (semirimorchi, veicoli commerciali e privati)	171.594	170.963	-0,37%
Numero di container / TEU di cui numero di contenitori / TEU pieni	587.912 526.229	571.853 441.442	-2,73% -16,11%
<b>Totale TEU*</b> (TEU, semirimorchi, casse mobili)	<b>964.658</b>	<b>952.584</b>	<b>-1,25%</b>
<b>Totale treni</b>	<b>7.606</b>	<b>5.920</b>	<b>-22,17%</b>

\* Esprimendo in TEU equivalenti anche il traffico di semirimorchi e casse mobili movimentati su navi RO-RO, e sommandolo al traffico marittimo containerizzato (TEU) si ottengono i TEU totali

## I numeri della movimentazione ferroviaria 2020 Porto di Trieste

<b>Gennaio - Settembre</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>VAR. %</b>
Container	2.931	2.690	-8,22%
Ro-Ro	2.979	2.518	-15,47%
Convenzionale	1.231	319	-74,09%
Cisterna	337	393	+16,62%
Altro	128	0	-100%
<b>Totale treni movimentati</b>	<b>7.606</b>	<b>5.920</b>	<b>-22,17%</b>

# Opportunità e incognite

- Prospettive di sviluppo e di integrazione del sistema logistico regionale. Da *Port – City* a *Port – Region*
- Grandi investimenti esteri in atto di riconversione verso portualità e logistica
- Consolidamento dell'intermodalità e della «cura del ferro»
- L'incognita del ruolo manifatturiero nei punti franchi
- Il rischio del *Drive-Through*
- [lo sviluppo del Porto Vecchio verso una nuova urbanità e portualità]