

Il primo traghetto alla Piattaforma Così parte l'attività del nuovo molo

L'arrivo del ro-ro turco Ulusoy ha inaugurato l'infrastruttura con cui i tedeschi di Hamburger Hafen arrivano in Adriatico

Diego D'Amelio / TRIESTE

L'inizio della vita di un nuovo molo non può che cominciare con una nave che arriva e la Ulusoy-14 fa puntualmente capolino davanti alla Piattaforma logistica alle due del pomeriggio. Per Trieste è l'inizio della storia di un'infrastruttura di cui si è parlato per vent'anni, per gli imprenditori Francesco Parisi e Vittorio Petrucco è il coronamento di un'impresa cominciata locale e divenuta globale, per Hamburger Hafen è il giorno dell'affaccio della portualità tedesca dopo aver superato la concorrenza dei cinesi.

L'attracco del traghetto ro-ro turco avviene in una giornata tipicamente triestina: il cielo terso, le montagne che si vedono alle spalle del Castello di Miramare e il più classico dei borini primaverili. Bora più che borino, ma il comandante e il rimorchiatore della Tripmare gestiscono il vento rafficato e in mezz'ora la nave fa la sua evoluzione per entrare di poppa in ormeggio. È una piccola liberazione dopo due mesi trascorsi a risolvere le grane che hanno impedito di cominciare a gennaio come previsto: da una parte la necessità di risolvere con l'Agenzia delle dogane le modalità di passaggio delle motrici tra le varie aree del porto, attraverso la viabilità normale, esterna al regime di punto franco; dall'altra l'importanza di mettere a punto il sistema di arrivo dei camion dall'interporto di Fer-



LE OPERAZIONI
IL TRAGHETTO ALLA PIATTAFORMA LOGISTICA (FOTO BRUNI E KOREN)

In funzione la piastra logistica della quale si è parlato per vent'anni: un'impresa locale che nel tempo è divenuta globale

Una sessantina i rimorchi da caricare su treno a Campo Marzio, ma i numeri della ferrovia sono destinati a salire

netti fino all'imbarco.

Alla fine tutto si è risolto e, per la prima volta, la nave turca porta le sue 31 mila tonnellate di stazza, i suoi 208 metri e il suo equipaggio di 22 uomini su una banchina diversa da quella del terminal Timt, gestito direttamente da Ulusoy con Samer. È un cambio di paradigma per il porto: operatori vicini e un tempo rivali collaborano tra loro. La nascita di Plt diventa occasione non per litigarsi l'esistente ma per aumentare i volumi, perché per una nuova toccata dalla Turchia non ci sarebbe stato spazio senza Piattaforma. Che il clima sia mutato lo dicono le facce in banchina: c'è aria di festa e, prima di salire a bordo per il rinfresco, Francesco Parisi ed Enrico Samer si scattano pure una selfie di rito. Un tempo si guardavano in tralice, presi dalla battaglia all'ultimo rimorchio.

La Piattaforma comincia dai ro-ro turchi ed è una curiosa coincidenza che Ulusoy sia l'armatore che ha aperto trent'anni fa la via dell'autostrada del mare. In cinque ore dal traghetto escono 273 unità con i loro cassoni rossi, grigi, blu, bianchi e gialli. Per ogni colore, una compagnia, immancabilmente turca, che trasporta per lo più semi lavorati dal Mediterraneo orientale al cuore d'Europa. Le operazioni di sbarco vanno avanti tutto il pomeriggio, mentre all'esterno va in scena l'operazione inversa. Gli uomini della società Porto Trieste servizi gestiscono il flusso, facendo scendere cin-

que camion alla volta da Ferneti. Gli autisti arrivano con la documentazione sistemata, fanno gli ultimi passaggi, posteggiano a pettine e sganciano il rimorchio che sarà imbarcato nella notte. L'Ulusoy-14 riparte infatti già alle tre del mattino verso la Turchia, compiendo a ritroso le sessanta ore di viaggio verso Çeşme.

Le motrici rimangono scariche solo il tempo di attendere lo sbarco dalla nave: se ne oc-

cupano i trattori da banchina e poi il cassone viene agganciato alla motrice e parte su gomma per qualche destinazione dell'Europa centro-orientale. Solo una sessantina di rimorchi viene trasportato invece verso Campo Marzio per essere messo su treno. Il resto viaggerà su strada, ma i numeri della ferrovia sono destinati a crescere, non appena Hhla Plt Italy potrà cominciare a servirsi dei fasci di binari dedicati ma anco-

ra non funzionanti. Intanto Prefettura e Comune vigilano sulle possibili conseguenze sul traffico, che saranno testate con i prossimi attracchi, mentre Hhla spera che possano presto sbloccarsi i permessi per la realizzazione di un gate più funzionale di quello attuale.

Sotto il sole la Piattaforma rinflette una luce quasi accecante e sembra un pavimento appena lucidato. È tutto nuovo di zecca, a cominciare dalle due

gru che la società ha comprato per dedicarsi nei prossimi mesi anche ai container, che diventeranno il core business di Hhla: ma solo quando sarà nato il Molo VIII e ci vorranno anni. Intanto la Piattaforma prende vita e attorno al resto del porto continua la sua. Batte il cuore del Molo VII, da cui un rimorchiatore fa partire una piccola feeder carica di container. Si abbronzano le navi da crociera ormeggiate in attesa

che la pandemia dia un po' di tregua. Assiste vigile l'Ursus che si sta rifacendo il look nel bacino dell'Arsenale. È una cartolina in cui c'è tutto lo scalo giuliano: il traghetto dell'autostrada del mare, le portacontainer, le navi bianche e la storia del porto che fu e che si spera possa tornare in funzione come un pezzo nuovo della città, da riempire magari di nuovi residenti. Buon vento Trieste. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PHILIP SWEENS

Pronti al futuro



«È un grande giorno – dice Philip Sweens, responsabile di Hhla per le attività internazionali. Il manager segue le attività di Hhla in Ucraina ed Estonia, cui ora si aggiunge anche l'Italia. Sweens dà il benvenuto alla prima nave di Ulusoy: «Abbiamo lavorato intensamente negli ultimi mesi per rendere pronto il terminal. Ora siamo pronti e ora guardiamo avanti per garantire la crescita nei prossimi anni».

FRANCESCO PARISI

La seconda gru



«Siamo nuovamente qui – dice il co-azionista di Hhla Plt Italy Francesco Parisi – sulla Piattaforma logistica per l'arrivo della prima nave e siamo molto contenti di essere arrivati a questo punto. Ora ci aspettiamo di veder progredire le attività anche sul lato dei traffici lo-lo», ovvero sulle casse non rotabili. Per questo, dice Parisi, «abbiamo una seconda gru in fase di test e potremo operare da maggio».

ENRICO SAMER

A pieno carico



«La nave ha una capacità di 280 camion – spiega l'agente italiano di Ulusoy Enrico Samer – ed è piena sia in entrata che in uscita. L'Ulusoy-14 permetterà un ulteriore implemento della linea. Speriamo che entro un mese questa toccata possa portare a un'ulteriore crescita e, chissà, magari un domani a un ulteriore aumento, quando anche la parte ferroviaria della Piattaforma logistica sarà conclusa».