











## Legambiente Monfalcone: Centrale A2A: quale futuro? – 27 Maggio 2021

### Le relazioni con il Porto e il suo sviluppo

1. La nuova *governance* del Porto e il rapporto con Trieste nell'ambito della Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale
2. Da concessionari a Terminalisti (da art. 16 v/o art. 18):
  - Compagnia portuale (Gruppo Maneschi)
  - MarterNeri (F2i Holding Porti)
  - Cettal (Grimaldi)
  - Midolini F.lli
  - Cimolai Heavy Lift
  - A2A
  - Molino Casillo SpA
  - Art. 16: Servizi Portuali
  - Art. 17: Impresa Alto Adriatico Srl
  - Agenti marittimi
3. Gli interventi a breve/medio termine
4. Variante localizzata del Piano regolatore approvata a fine 2019 (D.lgs 169/2019 o «riforma Del Rio»
  - Documento di pianificazione strategica di sistema DPSS: aree di interazione/demarcazione porto-città disciplinate dalle amministrazioni comunali, PRP per le aree operative(Comitato di gestione)
5. Le prospettive di sviluppo del porto

### Sviluppo del Porto – Le proposte di Legambiente

- ❑ L'area è molto appetibile per il porto, possiede una banchina con circa otto metri di pescaggio) che A2A gestisce autonomamente per l'attracco delle chiatte con il carbone ma, soprattutto, ampie aree retrobanchina (il carbonile e altre).
- ❑ La banchina costituisce un naturale prolungamento di quella adiacente del porto, destinata originariamente al cabotaggio, potendo consentire quindi più alternative quali quella del potenziamento del terminal autovetture con l'import/export di autovetture dalla Germania, destinazione Far East, che Monfalcone si è lasciata sfuggire a suo tempo a beneficio di Capodistria, proprio per mancanza di piazzali adeguati. La dotazione di una serie di servizi a contorno (lavaggio, montaggio di alcune parti, ecc) potrebbe garantire un'interessante opportunità occupazionale.
- ❑ In alternativa: il recupero della proposta di stazione marittima per l'attracco ferry e navi passeggeri o la destinazione ad area logistica per il traffico ro-ro-con, potendo contare anche su un adiacente secondo varco al porto e costituendo fattore di attrazione per operatori che in regime di concessione realizzino i necessari investimenti a fronte di nuovi traffici.
- ❑ La dismissione degli impianti esistenti della Centrale (decommissioning) costituisce inoltre un'attività industriale importante, seppur limitata nel tempo, e dovrebbe essere collegata, in termini di responsabilità e di investimento e di risanamento, alla messa in campo delle iniziative riguardanti il porto.

#### 3.1.5 Costo totale della Variante Localizzata al PRP del Porto di Monfalcone

La somma dei costi impegnati nelle tre Fasi Attuative è pari ad € 373.984.000 € così come riportato nel seguente quadro di sintesi. Sono anche riportate i valori e le incidenze sul totale delle principali tipologie di Opere.

		% COSTO TOTALE
<b>COSTO OPERE DI PRIMA FASE</b>	<b>139.389.000 €</b>	<b>37%</b>
<b>COSTO OPERE DI SECONDA FASE</b>	<b>196.195.000 €</b>	<b>52%</b>
<b>COSTO OPERE DI TERZA FASE</b>	<b>38.400.000 €</b>	<b>10%</b>
<b>COSTO TOTALE VARIANTE LOCALIZZATA</b>	<b>373.984.000 €</b>	<b>100%</b>
<i>DI CUI</i>		
<i>PIAZZALI E TERMINALI</i>	132.400.000 €	35%
<i>OPERE DI DIFESA, OPERE A SCOGLIERA, BANCHINE E PONTILI</i>	104.275.000 €	28%
<i>DRAGAGGI, SCAVI E SALPAMENTI</i>	58.324.000 €	16%
<i>FORMAZIONE COLMATE A MARE E CONFERIMENTI</i>	28.490.000 €	8%
<i>IMPIANTI</i>	27.495.000 €	7%
<i>OPERE FERROVIARE</i>	23.000.000 €	6%







## Port of Monfalcone

### Available infrastructured areas for Ro-Ro traffic

