

Il porto è il futuro di Trieste
Il ritorno della cultura marinara
per i traffici di Nordest ed Europa centrale.
Intervento introduttivo di Mario Goliani

Innanzitutto rivolgo un ringraziamento agli Ordini Professionali che aderiscono al Tavolo delle Professioni per aver organizzato l'odierna Tavola Rotonda, la cui tematica ritengo pertinente ed attuale, ed in particolare all'Ordine degli Ingegneri, di cui mi onoro di far parte, e ringrazio anche per aver scelto la mia persona per lo svolgimento di questa breve introduzione.

Il porto è stato storicamente l'attività principale per Trieste e, secondo gli auspici della maggior parte dei cittadini, lo sarà anche in futuro.

Questa relazione, conformemente al tema del convegno, è focalizzata sul porto e sul trasporto merci, pur sapendo che ci sono problemi anche sul trasporto passeggeri.

Si può partire dalla situazione sociale ed economica, che è sotto gli occhi di tutti.

I problemi che si prospettano per la città sono quelli di un declino progressivo e generale. Questo processo, senza andare ancora più indietro nel tempo, è iniziato con i problemi del settore commerciale distributivo di alcuni decenni or sono, ed è continuato fino alle più recenti situazioni di crisi, che riguardano il settore industriale, che sono ancora più importanti e per il futuro si potrebbero prospettare drammatiche.

In questo panorama desolante la città spera nello sviluppo delle attività del porto quale volano per assorbire l'occupazione declinante negli altri settori, considerate anche le prospettive, non negative, dei traffici marittimi.

Bisogna però evidenziare, realisticamente e ponendosi in un'ottica imprenditoriale, che una maggiore attività del porto induce più lavoro ma consente anche di ottenere maggiore efficienza e produttività, necessarie per confrontarsi con successo con il mercato, e quindi l'incremento del lavoro è meno che proporzionale a quello dei volumi dei traffici.

Quella dello sviluppo e dei risvolti occupazionali è certamente di una problematica generale che dovrà essere affrontata con decisione dalle Istituzioni, compresa l'Autorità Portuale, e dall'Imprenditoria portuale, della logistica e dei trasporti (oltre che dalle Organizzazioni sindacali dei lavoratori, che certamente sono già molto sensibili alla questione).

Con la moderna logistica e con l'efficientamento che la stessa consente, solo grandi volumi inducono un incremento cospicuo dell'occupazione.

I concetti generali sono che:

- Per incrementare i volumi in misura moderata (incremento possibile a breve) bisogna eliminare i "colli di bottiglia" operativi ed infrastrutturali: è necessario utilizzare meglio le infrastrutture esistenti (portuali e della rete di trasporto) ed attuare i necessari investimenti nell'ottimizzazione delle attività logistiche;
- Per incrementare i volumi in misura massiccia volumi (incremento a medio/lungo termine) sono necessarie grandi infrastrutture, con i conseguenti investimenti, sia portuali che nella rete di trasporto e di collegamento con il retroterra.

In entrambi gli scenari è necessario confrontarsi con il mercato, offrendo prestazioni competitive per qualità, tempi operativi e costi.

Infrastrutture portuali.

Uno dei problemi principali è che per attuare un piano di incremento dei traffici sono necessari investimenti, che possono essere pubblici o privati oppure anche con partecipazione di entrambi i settori.

A questo proposito, bisogna porsi alcune domande:

- Cosa si può fare con l'esistente, migliorando attrezzature e logistica?
- Quali potenziamenti dell'infrastruttura portuale che siano produttivi si possono fare senza l'approvazione del nuovo Piano Regolatore?
 - Quali interventi privati;
 - Quali interventi pubblici.
- Cosa si potrà fare con l'approvazione del nuovo Piano Regolatore del porto?

Le osservazioni che si ritiene di fare sono le seguenti:

- Il nuovo Piano Regolatore pare bello ma è una "vision" e rispetto alle aspettative ed alle necessità attuali arriverà fuori tempo massimo;
- Il nuovo Piano Regolatore serve anche per attirare investimenti privati ed istituzionali: per l'iter approvativo quali sono le previsioni dei tempi di completamento?

Vi può essere però il dubbio che l'attesa dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore possa costituire una scusa per non intraprendere subito iniziative concrete.

Attualmente e da tempo il porto di Capodistria è il principale "competitor" di quello di Trieste: dispone di più aree, beneficia di minori costi, gode di un diverso assetto istituzionale per la gestione (alcuni osservano che non è del tutto regolare) e più facili e rapide pratiche per il controllo doganale e di sicurezza delle merci. Ciò ha prodotto una progressiva perdita di "share" per Trieste:

In 15 anni si riscontra, in relazione ai volumi movimentati: per Trieste +60%, per Capodistria +600%, sono cifre che si commentano da sole!

Infrastrutture di collegamento e trasporti del porto con il retroterra.

Le infrastrutture a condotta.

Le infrastrutture a condotta, ed in particolare l'Oleodotto Transalpino, sono quelle che danno i maggiori volumi ed i minori problemi di trasporto: di conseguenza non si tratterà il settore.

Infrastrutture e trasporti stradali e ferroviari.

I trasporti stradali e ferroviari:

- Entro certi ambiti sono intercambiabili;
- Per trasporto a lunga distanza il modo ferroviario è strategico.

La quota ferroviaria del porto è del 35÷40%: fra le più elevate in Italia (ma non è solo bravura, vi sono anche altre ragioni).

L'equivalenza fra treno ed automezzo pesante è la seguente:

- 1 treno attuale = 20÷30 automezzi pesanti;
- 1 treno a standard "TEN-T core" = 28÷43 automezzi pesanti.

La lunghezza di questo treno è di 750 m e ciò consente un incremento di capacità del 40% ed una riduzione dei costi unitari del 20%.

Questi treni circolano già nel nord Europa! Chi non li avrà non sarà competitivo!

Lo standard "TEN-T core" riguarda l'interoperabilità della rete ferroviaria europea fondamentale ed è uno dei principali obiettivi dell'Unione Europea per il settore dei trasporti.

Un problema per il trasporto ferroviario consiste nel fatto che le operazioni terminali ed eventuali smistamenti intermedi comportano operazioni complesse, con impatto sui tempi di resa e sui costi.

Il trasporto con automezzo in generale consente una migliore qualità, ed è più economico per molti tipi di trasporto (vi sono interi segmenti di mercato per i quali il trasporto ferroviario non è appetibile), questa limitazione è attenuata in caso di trasporto intermodale e di grandi quantità di merci.

Il trasporto ferroviario a treno completo consente una maggiore competitività rispetto al treno generico (con trasporto a carro singolo o a gruppi di carri).

Il treno completo a composizione bloccata è quello che consente la massima competitività, anche per il trasporto a medie distanze oltre che per quello a lunghe distanze.

L'obiettivo dell'Unione Europea è quello di ottenere una quota del 50% di trasporto ferroviario (per ragioni economiche ed ambientali).

Gli obiettivi del sistema Italia sono: efficientamento del trasporto e della logistica per qualità, costi, volumi, riduzione dell'impatto sull'ambiente.

Bisogna precisare che un altro obiettivo è quello della separazione della responsabilità fra servizi (imprese di logistica e trasporto stradale e ferroviario) e gestione dell'infrastruttura:

- Nella strada questa separazione esiste da sempre;
- Nella ferrovia è recente ed viene attuata a seguito di una normativa comunitaria, ma in modi che in Italia sono stati da varie parti criticati (ma sono simili, o migliori come impostazione, rispetto a quelli delle principali ferrovie europee).

La qualità ed i costi del trasporto dipendono principalmente dai servizi, mentre i volumi che è possibile trasportare dipendono anche essi dai servizi, ma oltre un certo limite dipendono dall'infrastruttura (in modo cogente se vi è una congestione nel trasporto stradale o se mancano tracce nel trasporto ferroviario).

Nota: una traccia è la messa a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria per un treno.

E' opportuno precisare quali volumi debbano essere considerati, in quanto possono essere:

- I volumi attuali ed i loro incrementi a breve, in un'ottica imprenditoriale;
- I volumi attesi a medio/lungo termine, nell'ottica delle istituzioni: sono quelli del nuovo Piano Regolatore del porto.

Problemi del trasporto stradale a breve termine:

- Circolazione e deposito degli automezzi in ambito porto, perché attualmente si presenta spesso una situazione di congestione.
Soluzione: regolamentazione degli accessi, messa a disposizione di aree di accumulo all'interno, in prossimità o sull'altipiano.

Problemi del trasporto stradale a medio/lungo termine:

- Organizzazione frammentata in Italia;
- Competizione con i trasportatori dell'Europa orientale (sfavorevole ai trasportatori italiani, ma non ai committenti, almeno nel breve termine);

- Congestione della rete stradale di adduzione per i traffici totali (quelli portuali sono una piccola parte di quelli complessivi, dove hanno una notevole incidenza la autovetture private ed i traffici merci che non interessano il porto);
- Impatto sull'ambiente.

Premessa per il trasporto ferroviario

Il sistema ferroviario italiano è oggetto di diverse critiche.

E' opportuno a questo proposito evidenziare le responsabilità, in quanto le critiche vanno rivolte ai responsabili e non genericamente al sistema, indicando i soggetti cui sono attribuite:

- Passeggeri lunga distanza: Trenitalia, che detiene quasi tutto il mercato;
- Trasporto regionale: Regioni per la pianificazione e l'affidamento dei servizi (problema: la Regione Friuli VG non è del tutto autonoma perché la maggior parte dei servizi è in comune con il Veneto), Impresa di trasporto ferroviario selezionata dalla Regione per gli aspetti operativi (attualmente Trenitalia per il Friuli VG);
- Merci: Imprese di trasporto ferroviario di cui Trenitalia è la principale, ma non la sola, sono presenti sul mercato nazionale, direttamente o tramite collegate italiane, le grandi imprese ferroviarie dei paesi europei;
- Per tutti i settori: Rete Ferroviaria Italiana, Concessionario nazionale delle rete, nel caso vi sia un'indisponibilità dell'infrastruttura a seguito di anomalie endogene.

Problemi del trasporto ferroviario a breve termine (incremento dei volumi 50÷70%):

- Costo, qualità, organizzazione logistica (mezzi e personale adeguati), professionalità rivolte al mercato.
Soluzione: adeguamento delle infrastrutture esistenti agli obiettivi di servizio: principalmente stazioni merci di connessione con il porto (Campo Marzio, Servola, Aquilinia) (sono aspetti da definire con un accordo fra Autorità Portuale, Enti Locali e Gruppo FSI), qualificazione del personale e disponibilità di mezzi moderni ed adeguati, competitivi rispetto ai porti concorrenti. E' necessaria un'ottica imprenditoriale anche da parte delle Istituzioni;
- Efficientamento del servizio dei treni in regime di concorrenza;
- Efficientamento del servizio di manovra, dove attualmente vi è una evidente duplicazione:
Alternative che è possibile proporre: gestore unico o autonomia funzionale delle imprese.
Osservazione: l'autonomia funzionale fa sorgere sensibili problematiche di sicurezza, pertanto la soluzione immediata ed efficiente è quella del gestore unico.

Problemi del trasporto ferroviario a medio/lungo termine.

Si accennano solamente, perché non si ritiene siano di attualità per l'odierna manifestazione (anche se sono considerati argomenti sensibili da una parte dell'opinione pubblica).

Si può valutare che con un incremento un volume di traffico portuale di:

- 2 ÷ 3 volte l'attuale, la situazione si può gestire con interventi limitati (compresi quelli per treni L=750 m) e con una buona organizzazione; al limite superiore di questo "range" emergono criticità difficilmente superabili;
- 3 ÷ 5 volte l'attuale, si richiedono studi di scenario per definire i livelli di crisi che sicuramente si presentano;

- oltre 5 volte l'attuale, il sistema sicuramente va in crisi e necessita di interventi infrastrutturali strategici (pesanti).

Osservazione: con l'attuazione completa del Piano Regolatore portuale si prevedono incrementi alquanto superiori alle 5 volte l'attuale: anche se questa non è una questione prioritaria nell'attuale situazione, va comunque considerata.

Osservazione finale.

La situazione economica e sociale richiede che da parte di tutti che ci sia la consapevolezza che devono essere risolti prioritariamente e con realismo i problemi che si pongono a breve termine, in un'ottica imprenditoriale, e che in tal senso ci si deve attivare concordemente.

Questo devono chiedere gli Ordini Professionali che aderiscono al Tavolo delle Professioni e che hanno organizzato l'odierna Tavola Rotonda e si ritiene che lo chiedano anche tutti i cittadini, che sono presenti con una partecipazione numerosa e qualificata.