

Intervento ing. Giulio Gregori – consigliere Ordine Ingegneri Trieste

Nella presente relazione si affrontano le *tematiche sugli impegni assunti riguardo la logistica, il sistema infrastrutturale, le connessioni di area e le problematiche connesse all'attività portuale*.

Va innanzitutto fatta una precisazione in quanto le tematiche risultano certamente di competenza delle due Amministrazioni, ma la competenza, per certi aspetti, è in concorrenza con altri soggetti ed enti e l'impegno della Provincia e del Comune è quello di favorire le sinergie utili tra questi soggetti. In considerazione che la scelta, per il Comune di Trieste e per la Provincia, è stata senz'altro un atto di forte impegno che va oltre gli stretti impegni istituzionali, è importante che la città ed il territorio si stringano attorno a questi temi e diano ogni possibile apporto per sopperire a quelle risorse umane e tecniche che non si possono trovare istituzionalmente nelle due strutture.

Sarà pertanto, come specifico nella relazione, il Tavolo ad offrire alle due Amministrazioni tutto il supporto tecnico, rigorosamente tecnico, per metterle nelle condizioni di aiutare il sistema territoriale a superare queste criticità che attanagliano Trieste da quaranta anni. Si vuole in sostanza ridare fiducia ad un territorio che troppo spesso e sempre più spesso si adagia al declino, accettando ogni ridimensionamento come se fosse ineludibile.

1. Impegni di carattere logistico ed infrastrutturale legati all'attività portuale.

Si precisa che parlare di attività portuale vuol dire parlare del mondo gravitante sia intorno al Porto Franco Nuovo, quindi moli VII, VI e V, Adria Terminal e terminal specialistici in concessione, che intorno al Porto Franco Industriale. Porto vuol dire anche e soprattutto Piattaforma Logistica e, un giorno si spera, molo VIII.

Tra le attività istituzionali significative si registra la volontà politica di dare all'autoporto di Ferneti la funzione di area di retroporto. Si ricorda che con specifica delibera consiliare (D.C. 51 di data 12 settembre 2011) il Comune non ha fatto valere il diritto di prelazione su quote societarie, in modo da favorire una semplificazione gestionale tra i soci.

Per il superamento delle criticità storiche del sistema infrastrutturale interno alle aree portuali il Comune ha avviato un protocollo d'intesa con le Ferrovie dello Stato per la soluzione dei nodi gestionali, protocollo non ancora sottoscritto ed in fase di strutturazione. L'importanza del protocollo rimane basilare, interessando il complesso sistema di gestione in area portuale.

Interessa, tra l'altro ed in modo sintetico:

- adeguamenti sulla linea di Campo Marzio in modo da rendere la stazione ex Transalpina un terminale reale,
- il problema della gestione 24 ore su 24 per dare operatività continuativa allo scalo,

- la fattività delle gestione autonoma all'interno del Porto delle linee da Ferrovie dello Stato.

Anche a seguito di questa iniziativa è conseguito l'interessamento ed il coinvolgimento da parte di altri operatori ferroviari, coinvolgimento che sta facilitando la creazione di nuove linee di trasporto indipendenti da Ferrovie dello Stato.

Il Tavolo quindi ritiene necessario che queste informazioni vengano veicolate verso l'opinione pubblica, che deve prendere ampia coscienza delle potenzialità del sistema portuale all'interno del tessuto produttivo. A tal fine al Presidente della Provincia ed al Sindaco si è data disponibilità del Tavolo a collaborare nell'acquisizione dei dati relativi al movimento portuale, per aiutare in quest'importante impegno, assunto dai nostri Amministratori, di occuparsi in modo concreto, rapido ed incisivo del nostro sistema portuale.

Va però specificato che per conoscenza ufficiale dei dati si intende conoscenza di quelli afferenti al movimento merci, alla composizione merceologica, all'utilizzo delle banchine e dei terminal, alla reale composizione del traffico container, distinguendo tra quello di transito e quello reale di movimentazione e sbarco, alla reale presenza degli operatori ed alla richiesta effettiva ed al riscontro che viene dato agli stessi anche dai terminalisti.

2. Impegni relativi al superamento dell'isolamento della provincia nei collegamenti.

Ci si riferisce ai collegamenti sia ferroviario che aereo, ed anche in questo campo il Tavolo ha dato e dà la sua totale disponibilità ad essere il collettore di ogni informazione riguardo i dati, in modo da rendere evidente la situazione ed aumentare la consapevolezza di tutti.

Se da un lato si registra l'adesione da parte di Provincia e di Comune al progetto ADRIA A, progetto di sviluppo unitario tra la nostra Regione, la regione Veneto e la vicina Slovenia, rimane che nei confronti degli operatori storici, nel campo ferroviario ed in quello aereo, per quanto attiene il movimento di persone, devono essere avviate azioni significative. Infatti non risulta che l'accennato protocollo d'intesa con le Ferrovie dello Stato abbia come tema il traffico delle persone. L'isolamento della provincia nei trasporti comporta inevitabilmente che la città rimanga al margine e non sfrutti la sua posizione di cerniera verso l'Europa balcanica e centrale. L'analisi dei dati evidenzia come Trieste sia diventata unicamente punto di arrivo di un sistema ferroviario nazionale che si ferma a Venezia, relegando a ramo terminale una tratta che, invece, già come esistente, ha enormi possibilità.

Il Tavolo anche in questo caso dà totale disponibilità alle due Amministrazioni per rendere evidenti le potenzialità immediatamente disponibili del sistema esistente, sistema che potrebbe ridare centralità al sistema ferroviario triestino.

Si vuole solo evidenziare come la linea passeggeri per l'Est è priva di qualsiasi collegamento: l'unica stazione esistente sulla linea è quella di Villa Opicina, declassata da Ferrovie dello Stato e priva di ogni servizio, totalmente slegata dal tessuto connettivo cittadino. Eppure di fatto è la stazione internazionale di Trieste verso l'Europa orientale.

3. Impegno nell'ambito dei trasporti dell'area triestina

L'area triestina, per avere un senso, va intesa come area vasta comprendente la provincia, le vicine aree del monfalconese (in particolare l'aeroporto di Ronchi dei Legionari), il Capodistriano e l'abitato della vicina Sezana. Risulta necessario predisporre e rendere operativo urgentemente un progetto della mobilità sostenibile. Si vuole fare un solo esempio: attualmente per andare in aeroporto, per non usare l'automobile, quindi per tenere un comportamento corretto nei confronti di tutta la collettività, l'utente deve ricorrere ad una linea, la 51, che circa dopo un'ora fa coprire una distanza di poco più di 30 chilometri, transitando attraverso ogni frazione, fabbrica, luogo abitato, posti sulla strada. Ormai sono passati credo trenta anni da quando si è iniziato a parlare di stazione di scambio tra ferrovia ed aeroporto a Ronchi Sud, dove la linea ferroviaria esiste ed il terminal aeroportuale pure: manca soltanto un treno che si fermi a Ronchi Sud ed un percorso dalla stazione al terminal di poche centinaia di metri.

Certamente il progetto ADRIA A, a cui aderiscono la Provincia ed il Comune, ha una vitale importanza, ma è fondamentale dare coscienza che le nostre criticità, per essere superate, non hanno bisogno di investimenti rilevanti, ma richiedono solo conoscenza dell'esistente.

Trieste, 15 giugno 2012