

Viaggio nel porto / 5

LE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE



Tre immagini della stazione di Campo Marzio e della rete ferroviaria interna all'ambito portuale. Fotoservizio di Francesco Bruni

Scambi a mano e test ai freni sui treni in partenza dal mare

I segreti del lavoro che si cela lungo i binari dello scalo merci di Campo Marzio collegato via rotaia al resto del mondo dalla cosiddetta linea di cintura in galleria

Lorenzo Degrassi

Porto e retroporto, una dicotomia che negli ultimi tempi si sta fondendo in un'unica realtà, diventata una sorta di imperativo per il futuro dello scalo giuliano, in conformità con quella che è a tutti gli effetti la sua nuova primavera. E così come sta accadendo per il resto del Porto nuovo, anche lo scalo di Campo Marzio sta subendo gli effetti positivi derivanti dalla crescita dei traffici e delle attività mercantili.

Un dato su tutti sta a confortare questa tendenza: a fine 2015 i lavoratori che gravitavano sullo scalo merci di Campo Marzio erano una cinquantina, ora sono triplicati. Oggi i dipendenti operativi di Adriafer lavorano 24 ore su 24, componendo treni e inviandoli verso ogni parte d'Italia e d'Europa.

LA BASE DI CAMPO MARZIO

Adriafer è l'impresa che opera come concessionaria delle manovre nell'ambito della rete ferroviaria del porto, per raggiungere la quale è necessario entrare in quella che è la vecchia stazione di Trieste Campo Marzio, posta in Passaggio Sant'Andrea, a metà strada fra la vecchia stazione della Transalpina e la piscina Bianchi. Ora la stazione funge da sede di alcune società che operano sulla rete cargo, oltre che da sala mensa, spogliatoio e svago per i dipendenti del-



Gli addetti al lavoro accanto a un locomotore di Adriafer prima della partenza dal porto

lo snodo ferroviario.

IVARCHIE LE MANOVRE

Ad attenderci nel dedalo di rotaie presenti nello scalo ferroviario c'è l'ingegner Lorenzo Marsi. «Qui ci sono 25 binari complessivi – ci spiega – e quattro varchi attraverso i quali entrare nel porto vero e proprio. Solo due, però, allo stato attuale sono attivi. Tramite il varco 4 si raggiunge immediatamente il Molo Settimo, mentre il 3 è quello utilizzato per andare al Quinto o al Sesto. Nei progetti di rinnovamento del porto – ci spiega ancora Marsi – si pensa di aprire anche il varco 2 per dare allo scalo maggiore respiro». Fra i progetti di rinnovamento c'è anche quello riguardante l'elettrificazione degli scambi

della stazione, una manovra che nel 2019 avviene ancora rigorosamente a mano. Un tuffo nel passato che farebbe impazzire di felicità gli appassionati delle ferrovie storiche. Ci pensa Costantino Mascino, agente di condotta (ossia macchinista) del locomotore Siemens Vectron, a farci tornare prepotentemente nel presente. «Non esistono più le "pentole a pressione" alle quali erano costretti i macchinisti un tempo – premette – perché le locomotive moderne sono dotate di ogni tipo di comfort». E in effetti l'essenziale aria condizionata presente in cabina ci fa ben presto scordare l'afa esacerbante dell'esterno.

IL TRENO IN PARTENZA

Il treno sul quale siamo saliti,

composto da una ventina di convogli, è diretto in Slovacchia, per la precisione a Dunajská, vicino a Bratislava, dove dovrebbe arrivare dopo circa 16 ore di viaggio complessivo. Per iniziare questo viaggio, però, è necessario che il treno compia la prima tappa del suo lungo tragitto: giungere alla località di servizio di Villa Opicina, ovvero quella che il volgo chiama stazione ferroviaria. Per arrivarci è necessario percorrere i primi 35 chilometri degli oltre 500 del percorso complessivo attraverso la galleria di cintura, la linea costiera, lo snodo di Bivio d'Aurisina e la linea carsica. Ciò in attesa della riattivazione della linea Transalpina. «Il vantaggio della Transalpina – ci spiega l'ingegner Marsi

– sarà la maggior comodità e la brevità, ma gli svantaggi riguardano la pendenza della linea (21% invece del 3% del collegamento per Aurisina) e alcune limitazioni di sagoma dovute a un paio di gallerie che non permettono il passaggio dei container più grandi, i cosiddetti high cube. Oltre al fatto che servirebbe una doppia trazione (un locomotore davanti e uno dietro, ndr) per evitare la rottura dei ganci fra i vagoni».

LE VERIFICHE TECNICHE

Il verificatore ha effettuato la prova freno di tutti i carri. Comprovata l'assenza di anomalie siamo pronti a partire. Il via libera viene dato dalla palazzina del direttore di macchina di Rfi, società che gestisce lo smistamento dei treni merci di Campo Marzio. Nel frattempo la locomotiva del nostro treno, censito con il numero 53.183, era già stata preventivamente accesa, come ci comunica il macchinista Costantino. Un'operazione, quella valida per abilitare il locomotore alla partenza, che dura almeno mezz'ora.

IL TRATTO IN GALLERIA

Il disco del semaforo diventa verde e così, lentamente, il nostro convoglio ferroviario inizia a muoversi, raggiungendo in pochi minuti la galleria di cintura, la linea in galleria inaugurata nel 1981 dopo più di vent'anni di attesa. Un tratto da percorrere a non più di 30 chilometri all'ora, pena un risuonare di allarmi e sirene a bordo della cabina. Dopo pochi minuti si sfocia sul lungomare di Barcola, la velocità aumenta e si "occupa" la linea passeggeri verso Venezia. Mentre si attraversa la costiera Costantino, figlio di ferroviere, ci spiega come si diventa macchinista: «È percorso lungo, in quanto sono necessari sei mesi d'aula, seguiti da un periodo di affiancamento di almeno 80 giorni, al termine dei quali si diventa primo agente di condotta. È un lavo-

ro che comporta tanta pazienza e altrettanta attenzione».

LO SNODO

Dopo una decina di chilometri si arriva a Bivio d'Aurisina e si svolta a destra fra due murelle di pietre carsiche. Una scritta posta sopra una galleria ci ricorda l'anno di apertura della ferrovia: 1857. Attraversato il lungo viadotto ad archi che taglia a 90 gradi la provinciale Sistiana-Aurisina e l'autostrada si giunge, dopo un'altra curva a destra, alla stazione di Aurisina Campagna. Una cattedrale nel deserto, adibita ora a mero deposito, ma che ai tempi imperiali vedeva fermarsi anche l'Orient Express diretto a Costantinopoli, in quanto stazione dotata di colonne idriche per l'approvvigionamento di acqua per le locomotive a vapore. Da qui in poi la linea mostra tutta la sua vetustà, con cespugli e rami di alberi a invadere la sede ferroviaria. I nuovi pali della futura linea elettrica, però, ci segnalano come anche qui si stia guardando al futuro.

LO SCONFINAMENTO

Si arriva a Opicina dopo una cinquantina di minuti. Una volta staccato il resto del convoglio, si "parcheggia" il bestione che ci ha condotti fino a qui. Una manovra alla cieca, radioguidata al telefono di bordo da una cabina all'altra fino al binario morto. Mentre ci apprestiamo a ritornare in città con l'auto di servizio, dall'altro lato della stazione di Villa Opicina fa capolino il locomotore delle Slovenske Zeleznice, che tragherà i "nostri" venti convogli fino al confine con l'Ungheria. Lì una locomotiva magiara compierà la terza tappa fino alla Slovacchia dove, al termine di oltre 16 ore e 500 chilometri di viaggio, si concluderà il tragitto mitteleuropeo dei carri merci targati Porto di Trieste.—

5-fine