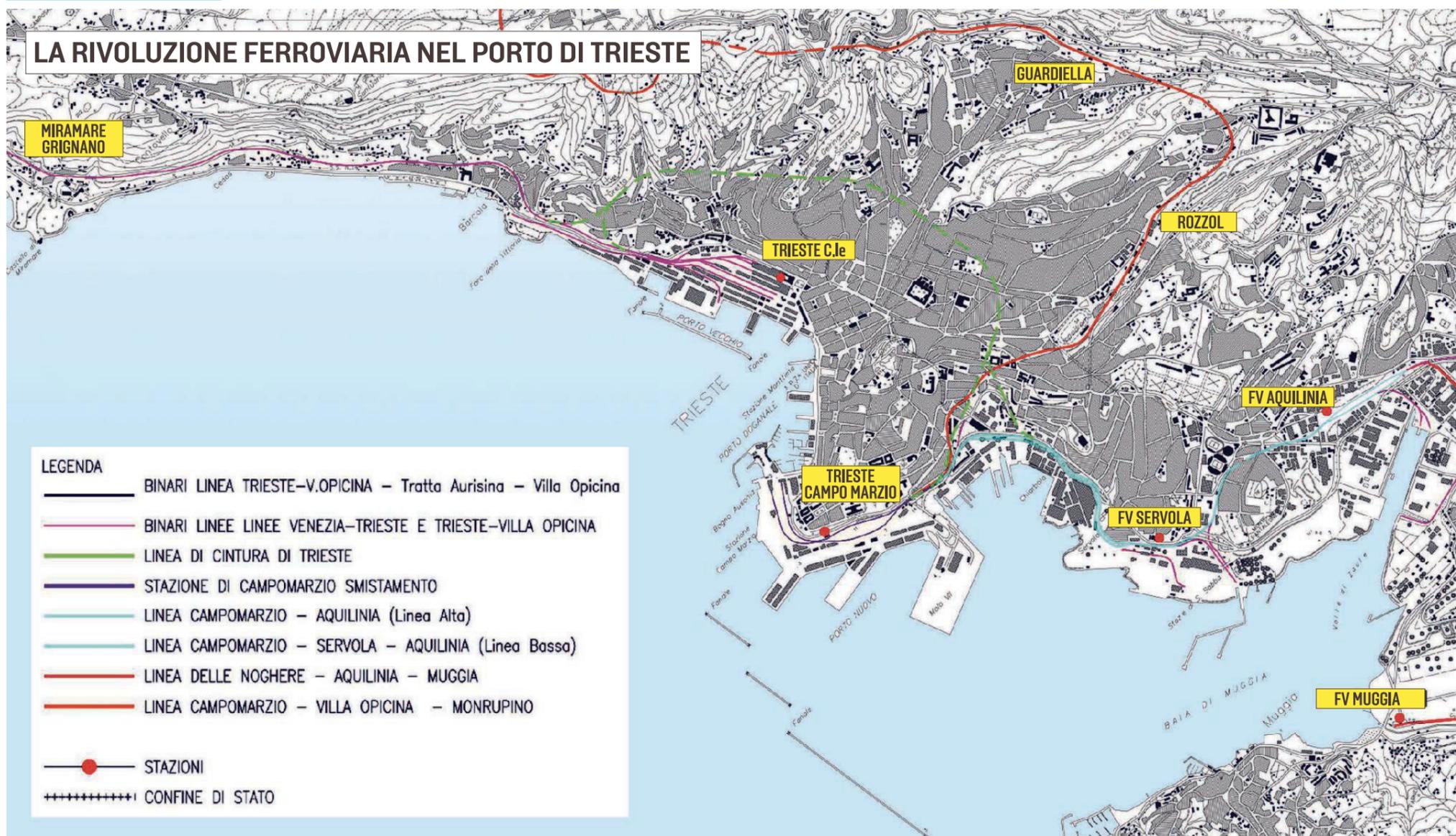


Il futuro del porto di Trieste



Un piano da 200 milioni per far lievitare i treni del 150% in cinque anni

L'ambizioso progetto infrastrutturale Trihub prevede di passare nel 2023 da 10 mila a 25 mila convogli. Campo Marzio e Servola tra gli snodi chiave

Diego D'Amelio

TRIESTE. Dai diecimila treni all'anno di oggi a un potenziale di venticinquemila nel 2023. Sta tutto qui l'obiettivo di Trihub, il progetto di sviluppo infrastrutturale che Rete ferroviaria italiana e Autorità portuale si apprestano a mettere in campo a Trieste, anche con l'aiuto di China Communications and Construction Company.

Nel 2018 i traffici dello scalo si sono tradotti nella movimentazione di 9.700 convogli in uscita e in entrata. La società Adriafer, deputata dall'Autorità portuale a gestire le manovre, ritiene che con le infrastrutture attuali si possa arrivare a 14 mila treni, grazie a miglioramenti operativi che dall'arrivo del presidente Zeno D'Agostino hanno permesso di spingere ogni anno più in là una capacità che partiva da seimila unità e sembrava ogni volta giunta al suo limite.

Ma il porto cresce e gli espe-

dienti organizzativi non bastano più. Ci vuole una rivoluzione ferroviaria e della necessità della cura del ferro si è accorta anche Roma, che attraverso Rfi e un cospicuo pacchetto di fondi statali punta a realizzare in cinque anni un piano da quasi duecento milioni che trasformerà la fisionomia della rete merci triestina.

L'intervento più ingente riguarda l'area di Campo Marzio, ma il programma prevede l'adeguamento del nodo di Villa Opicina, il ripristino della stazione di Aquilinia e la futura creazione di un nuovo polo a Servola. Non mancheranno poi interventi più minuti ma capaci di oliare il meccanismo complessivo, come nel caso del bivio della galleria di cintura e dei raccordi per la Piattaforma logistica e le aree ex Wartsila di FreeEste. Per concludere con la riapertura della storica ferrovia Transalpina e migliorie lungo tutta la linea che porta verso Tarvisio, affinché la capacità triestina non incontri colli di bottiglia fino alla

frontiera con l'Austria.

CAMPOMARZIO

La grande opera di Trihub è il riassetto di Campo Marzio, finanziato con cento milioni, metà messa a disposizione da Rfi e metà frutto di un finanziamento riconosciuto all'Autorità portuale dalla Banca europea per gli investimenti. I lavori prevedono l'abbattimento del muro che oggi separa il fascio di binari della stazione e quello collocato parallelamente in regime di punto franco: l'unificazione permetterà di fare di Campo Marzio lo snodo più importante a servizio del porto e il centro direzionale delle manovre che interesseranno le aree del porto nuovo attraverso le stazioni di Servola, Aquilinia e San Sabba.

Il piatto forte sono gli investimenti sull'automazione degli scambi e su apparati tecnologici capaci di velocizzare le manovre. I binari di Campo Marzio verranno infine allungati per consentire la formazione di treni da 750 metri, ovvero lo

L'operazione prevede il riassetto di strutture esistenti insieme ad interventi ex novo

Entro il 2020 si punta alla riattivazione del bivio di San Giacomo Cantieri

Cruciale anche il ruolo della stazione di Opicina, centrale per i traffici verso Est

standard più avanzato possibile, che sarà introdotto anche ad Aquilinia e Servola.

IL BIVIO E LA GALLERIA

Sebbene sia un'infrastruttura fondamentale per il porto, non tutti sanno che i treni carichi di container lasciano Trieste passando per la galleria di cintura, che percorre mezza città sotterranea e permette ai convogli di immettersi all'altezza di Barcola. Per prendere la galleria bisogna necessariamente partire da Campo Marzio: un percorso naturale per i treni carichi presso i moli V, VI e VII ma non per quelli che provengono dalla Ferriera e che in futuro partiranno dalla Piattaforma logistica o da FreeEste e che dovrebbero entrare in Campo Marzio trainati da locomotore diesel, invertire il senso di marcia, passare a trazione elettrica e ripartire verso la galleria, con aggravio di tempi e congestionamento dello snodo.

Da qui l'idea di riattivare entro il 2020 il cosiddetto bivio San Giacomo Cantieri, che permetterà l'ingresso diretto in galleria dei treni provenienti da Servola, Piattaforma logistica ed area ex Wartsila. Un intervento da 3 milioni di euro, capace tuttavia già oggi di alleggerire Campo Marzio di duemila treni all'anno e domani di dare respiro alla parte orientale del porto, dove si concentrerà lo sviluppo in futuro.

AQUILINIA E SERVOLA

Trihub prevede anche la creazione di una stazione ex novo a Servola, che potrà però nascere solo in caso di cessione da parte di Siderurgica triestina dei terreni dove oggi sorge l'area a caldo della Ferriera. Per ora si utilizzerà allora la stazione esistente, che servirà la Piattaforma logistica, la cui cresci-

LA SCHEDA



Il progetto

Lo sviluppo dell'hub di Trieste è stato progettato da Rete ferroviaria italiana e poggia su un investimento complessivo da quasi 200 milioni, in buona parte già finanziati grazie all'intervento pubblico.



Trihub

Il piano è stato successivamente battezzato Trihub e presentato nell'ambito della Eu-China Connectivity Platform, tavolo progettuale condiviso in cui Unione europea e Cina discutono sulla realizzazione in Europa di infrastrutture di comune interesse.



Il memorandum

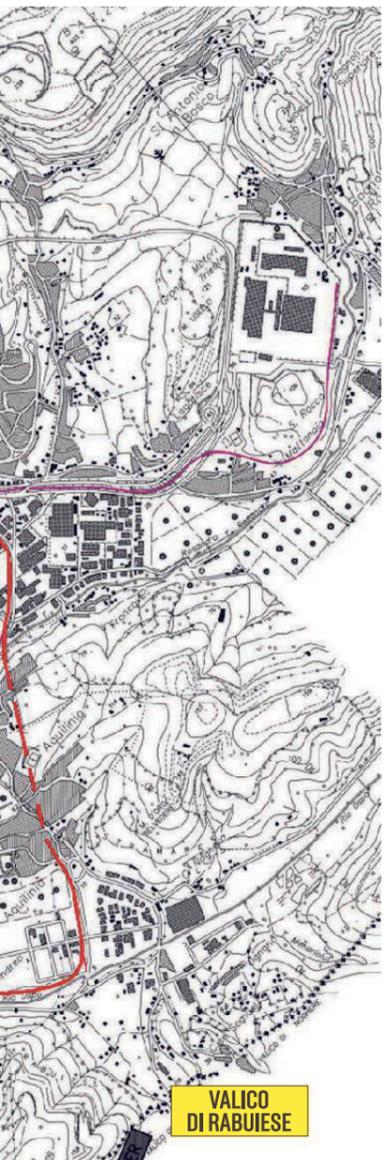
Trihub è stato inserito nel memorandum firmato a Roma nel marzo scorso dall'Autorità portuale e dalla società cinese Cccc. Le parti si sono date tre mesi di tempo per discutere gli ambiti di intervento cinese nello sviluppo ferroviario di Trieste.



Le priorità

Gli interventi strategici riguardano Campo Marzio e Aquilinia, con quest'ultima oggetto dell'interesse cinese.

Il futuro del porto di Trieste



VALICO DI RABUIESE



LE DIRETTRICI

La centralità del Punto franco all'ex Wärtsilä

Da Muggia a Grignano, passando per Campo Marzio e Trieste centrale. Si sviluppa attraverso queste direttrici "Trihub", il maxi piano destinato a rivoluzionare i collegamenti ferroviari all'interno del porto. Centrale in particolare il ruolo di Aquilinia, al servizio del Punto franco all'ex Wartsila. Da sinistra binari in area Noghere, un convoglio in Porto nuovo e un operatore al lavoro.



ta potrà stimolare appunto la nascita del nuovo polo ferroviario. Per ora ci si limiterà a rimettere in funzione entro l'anno il vecchio binario che serviva lo Scalo legnami e che permetterà alla Piattaforma di fruire di quattro coppie di treni al giorno, contro le 25 che si avrebbero con la nuova stazione.

Diverso il discorso per Aquilinia, che sarà rimessa in funzione per gestire i traffici generati da FreeEste a Bagnoli e dal possibile terminal ungherese nell'area ex Teseco: un'operazione da venti milioni, comprendente la rimessa in funzione di undici binari entro il 2020, il loro collegamento con Servola e l'ingresso nella galleria di cintura attraverso il nuovo bivio.

LA TRANSALPINA

Il piano comporta poi l'adeguamento della stazione di Villa Opicina, da cui passa il 20% dei treni che lasciano il porto, diretti verso Slovenia e Ungheria. Quegli stessi convogli, ma anche una parte di quelli provenienti da Tarvisio via Aurisina, potranno in futuro arrivare al mare anche attraverso una via alternativa alla galleria di cintura. Trihub riattiverà infatti definitivamente la Transalpina, che collega Villa Opicina a Campo Marzio, con un binario unico di 15 chilometri, che non servirà solo per una linea storica a uso turistico ma in primo luogo per il traffico merci in entrata. La pendenza è tale infatti da sconsigliarne l'utilizzo per far salire convogli da duemila tonnellate, che potranno invece scendere agevolmente da Villa Opicina, sgravando le infrastrutture attuali. Si tratta dell'alternativa al percorso abituale da 34 chilometri che porta i treni ad arrivare a Campo Marzio da Opicina, passando

per il bivio di Aurisina e percorrendo poi la linea costiera e la galleria di cintura.

ASPETTANDO TRIHUB

Nei prossimi cinque anni, in attesa della rivoluzione, l'Autorità portuale cercherà di migliorare l'esistente con interventi di carattere organizzativo. Lo farà attraverso la propria Direzione infrastrutture ferroviarie e attraverso Adriafer, società in vendita ai tempi della presidenza Monassi ma rilanciata e mantenuta interamente pubblica dalla gestione D'Agostino, con una scelta unica nel panorama portuale italiano. L'Autorità decise infatti di mantenere il controllo di Adriafer e affidarle per intero le manovre ferroviarie interne allo scalo, cancellando così l'esistenza di tre diversi soggetti impegnati contemporaneamente. Ne è derivato un notevole risparmio sui tempi di lavoro, considerato che fino ad allora i treni erano movimentati da Adriafer in porto e da Serfer nel nodo di Campo Marzio, con l'assurda necessità di cambiare tre volte il locomotore per il passaggio da quello elettrico a quello diesel, in grado di portare il treno nelle zone non elettrificate.

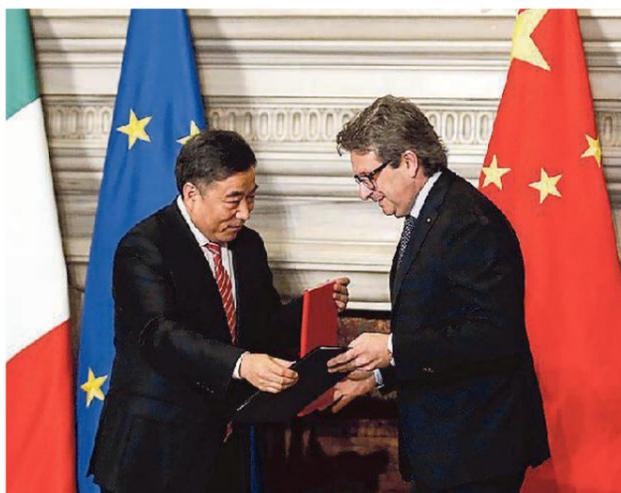
Coi suoi 94 dipendenti e 13 locomotori, Adriafer si occupa della movimentazione dei treni da momento in cui escono dalla rete ferroviaria nazionale ed entrano in porto, con un dimezzamento dei tempi e dei costi rispetto all'epoca precedente. Un lavoro svolto nel 2018 per 9.700 volte fra convogli in entrata e in uscita: gli uomini dei treni di Trieste ritengono che, con un po' di limature, la capacità del porto possa essere spinta ulteriormente di mille unità all'anno fino al limite di 13-14 mila treni. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

IL MEMORANDUM

E il terminal di Aquilinia finisce nel mirino cinese

Nel vivo il confronto Authority-Cccc sulle infrastrutture D'Agostino presto in Asia per la partita dell'export del vino



Lo scambio dei protocolli firmati a Roma nel marzo scorso

TRIESTE. I cinesi puntano su Aquilinia. Le trattative in corso per concretizzare il memorandum siglato fra Autorità portuale e Cccc sfoceranno con ogni probabilità in un project financing che vedrà il coinvolgimento del gigante asiatico nella realizzazione del terminal merci che si affiancherà alla stazione di Aquilinia.

«Sulle stazioni – spiega il presidente Zeno D'Agostino – le risorse e la realizzazione sono di Rfi, ma Cccc e altre socie-

tà ferroviarie potranno partecipare alla creazione dei terminal intermodali integrati con esse». Il memorandum firmato a Roma a marzo precisa infatti che accanto ai nodi di Aquilinia e Servola sono previsti piazzali deputati a caricare e scaricare i treni. Questo prevede d'altronde il progetto Trihub, nato in seno all'Ue e oggetto di confronto con Cccc.

I cinesi hanno manifestato interesse anche per Servola, ma la zona oggi occupata

dall'area a caldo della Ferriera sarà oggetto di sviluppo solo nei prossimi anni. Le strategie di fondo sono comunque già chiare: «Il terminal di Servola sarà fatto sui moli – spiega D'Agostino – mentre quello di Aquilinia sarà lontano dal mare». L'idea dell'Autorità è la realizzazione di una zona terrestre neutrale, cioè non direttamente gestita da armatori e concessionari: l'operazione potrebbe vedere protagonista Adriafer e servirà all'Autorità per trattare con tutte le compagnie ferroviarie interessate a usare lo snodo che servirà FreeEste e le banchine ungheresi che il governo conferma prossimo oggetto di intesa. A Servola il terminal sarà invece gestito da chi avrà il controllo della Piattaforma logistica. Cccc sta studiando intanto la redditività del suo coinvolgimento ad Aquilinia, il cui ritorno economico sta nell'affitto che sarà versato alla società asiatica da chi opererà nella struttura.

Le parti hanno rinviato a tempi migliori il dialogo sul coinvolgimento dell'Autorità portuale nel progetto cinese sull'interporto ferroviario di Košice in Slovacchia. Resta

confermato l'interesse reciproco bisognerà riaggiornarsi, mentre Cccc ha proposto altre collaborazioni in Europa centrale, con la promessa di riparlare all'importante fiera logistica di Monaco in programma a inizio giugno.

E se dirigenti di Cccc sono stati recentemente a Trieste e Roma per valutare la situazione delle infrastrutture ferroviarie, D'Agostino partirà fra una ventina di giorni per la Cina, dove studierà la possibile collocazione della piattaforma logistica per l'export di prodotti italiani e in particolare del vino friulano. Al momento le opzioni sono tre, situate nelle province di Shanghai, Nanchino e Guandong, dove si trovano zone franche strutturate come parchi logistici. «La volontà politica cinese c'è – conferma D'A-

Rinviata la discussione sul dopo-Ferriera in attesa di novità sulla Piattaforma logistica

gostino rispetto all'ultimo punto del memorandum – e punta a far arrivare imprese italiane, ma queste sono piccole e bisogna costruire un partenariato più ampio o una società deputata alla gestione». Un piano che può interessare l'intero Nordest, di cui Trieste potrebbe diventare uno dei principali sbocchi verso il Far East. E intanto resta confermato il progetto per realizzare un magazzino a temperatura controllata all'interno dei capannoni di FreeEste, che potranno così ospitare le bottiglie di vino in attesa di partire per la Cina. —

D.D.A.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI