

Tra i progetti monitorabili su Opencoessione, il team Train4fly ha scelto “Realizzazione del polo intermodale- infrastrutture aeroporto Ronchi dei legionari”

Il progetto rientra nelle iniziative **dell’Asse 3 “Accessibilità” del POR FESR 2007-2013** Obiettivo Competitività regionale e occupazione, finanziato da fondi europei.

Obiettivo specifico dell’Asse è il miglioramento dell’accessibilità del sistema regionale

Nel 2010 è stata avviata a livello nazionale, d’intesa con la Commissione Europea, l’azione per accelerare l’attuazione dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali 2007-2013.

Sono stati così riprogrammati i Programmi Operativi attraverso il PAC.

Il contesto territoriale nel quale si colloca il previsto polo intermodale di Ronchi dei Legionari si trova a cavallo tra due paesaggi molto diversi: tra il monfalconese, con una profonda tradizione industriale e con la presenza del porto, e la bassa pianura isontina, con ampie superfici agricole pianeggianti e piccoli centri abitati.

I due paesaggi sono tenuti assieme dal **sistema infrastrutturale**, fondamentale per l’accessibilità e lo sviluppo del territorio. **Baricentro di queste infrastrutture è proprio l’aeroporto**, punto nevralgico per l’intero sistema regionale.

Lo sviluppo di un polo intermodale davanti all’aeroporto rappresenta una grande potenzialità, in quanto contribuisce al consolidamento di un ambito dalla grande accessibilità, ancor più accentuata dalla nuova fermata ferroviaria

Nel corso del nostro lavoro di ricerca abbiamo riscontrato alcune difficoltà nel reperire dati aperti sul progetto. In verità, ne abbiamo trovati molto pochi ma non ci siamo arresi, e siamo riusciti a ricostruire, anche con l’ausilio di interviste e ricerche online, la storia amministrativa dell’intervento, che ad oggi risulta quasi completato. Infatti, il 19 di marzo ci sarà la cerimonia di inaugurazione dell’opera.

La storia amministrativa del progetto è alquanto travagliata.

Sono trascorsi 19 anni da quando il progetto faceva capolino nel piano regionale dei trasporti fino alla posa della prima pietra il 23/01/2017

Si tratta di un obiettivo storico, che genererà concrete opportunità di sviluppo per il turismo e per l’intera economia del Friuli Venezia Giulia

Ripercorriamo, in sintesi, i principali step della storia del progetto (Fig.1)

Il costo complessivo dell’opera è di 17,2 milioni di euro, coperto con finanziamenti pubblici e privati, secondo le regole dei fondi comunitari (14,2 milioni di euro da finanziamento pubblico, 3 milioni di euro da co-finanziamento privato).

Il primo lotto vale 10.3 milioni, già a suo tempo interamente finanziati (4,6 milioni di euro dal Piano di Azione e Coesione, 4,3 milioni di euro da Regione FVG, 1,4 milioni di euro co-finanziamento privato); l’importo complessivo delle opere in appalto è di 7,3 milioni di euro (Fig.2).

La creazione di un nodo infrastrutturale forte potrebbe generare **l’attrazione di funzioni terziarie, logistiche, direzionali. L’infrastruttura contribuirà ad incentivare i viaggiatori ed i pendolari**; ne seguirà una considerevole riduzione del traffico stradale unita a importanti benefici in materia di impatto ambientale e risparmio gestionale, grazie all’utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili. L’aumento dell’accessibilità fisica in regione avrà ricadute positive sull’aumento dei flussi turistici con conseguenti benefici per il comparto anche su scala sovranazionale. Grazie a questo nuovo

impianto, l'aeroporto di Trieste diverrà uno degli otto aeroporti italiani direttamente collegati alla rete ferroviaria ed il primo in un raggio di 350 km nell'area Nord-Est.

**I parametri da monitorare per valutare gli effetti positivi sull'accessibilità e sull'ambiente saranno sicuramente il numero dei passeggeri che transiteranno in aeroporto e il traffico autostradale.**

**Ad oggi disponiamo dei dati fino al 2016.**

**I dati relativi ai passeggeri transitati in aeroporto dal 2012 al 2016, che confronteremo con i dati relativi al 2018 sono i seguenti (Fig.3):**

I transiti medi giornalieri dei veicoli sulla rete autostradale per tipologia di veicolo, media dei due sensi di marcia fino al 2016 sono riportati nel grafico seguente (Fig.4):

Per valutare le ricadute positive sull'aumento dei flussi turistici si potrebbero monitorare diversi indicatori. Sarebbe sufficiente considerare i dati relativi agli arrivi di turisti in FVG che nel 2016 sono stati 2.3 milioni (+ 6.5% rispetto al 2015), e gli arrivi alberghieri per stollaggio e residenza del turista di cui disponiamo dei dati del 2016 (Fig.5).

La nostra ricerca non si ferma: i nostri obiettivi sono a questo punto

1. Monitorare, nel 2018 e nel 2019, l'andamento degli indicatori menzionati
2. Sollecitare l'ente attuatore a rendere disponibili gli opendata del progetto. A tal proposito abbiamo già raccolto la disponibilità del soggetto attuatore e dell'Insiel a produrre e pubblicare questi dati sul portale regionale degli opendata.