



COMUNICATO STAMPA

PROPOSTA CONDIVISA DI LAYOUT FERROVIARIO PORTUALE DA PRESENTARE A RETE FERROVIARIA ITALIANA (RFI)

L'AUTORITA' PORTUALE HA PREDISPOSTO LO STUDIO GUARDANDO A UNO SVILUPPO EQUILIBRATO DEI TRAFFICI

Autorità Portuale e operatori uniti nel nuovo *layout* dello studio di fattibilità per il “Potenziamento ed efficientamento delle attività ferroviarie nel Porto di Trieste, molo V, molo VI e molo VII”. <L'elaborato – ha spiegato il presidente dell'Apt, **Marina Monassi** - è il frutto condiviso di un intenso lavoro svolto dai tecnici di Apt, di Alpe Adria, degli operatori portuali ed è rispettoso e funzionale a un equilibrato sviluppo dei traffici. Il passaggio successivo a quello odierno sarà - oltre al coinvolgimento della Regione Friuli Venezia Giulia e degli altri soggetti Istituzionali interessati - l'inoltro dello studio di fattibilità a Rete ferroviaria italiana (RFI) >.

Lo studio rappresenta un impianto ferroviario che meglio soddisfi le esigenze attuali e future relazionate ai traffici e all'asservimento dei punti nodali presenti nel Punto Franco Nuovo (molo V, Molo VI e Molo VII).

Sono stati analizzati, infatti, anche i traffici internazionali combinati non accompagnati che caratterizzano l'attività ferroviaria del Punto Franco Nuovo.

PORTO DI TRIESTE VIENE INDIVIDUATO DALLA UE COME UNO DEI “CORE-MARITIME-PORTS”

<Nella rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) - come ridefinita dalla Commissione UE nel nuovo regolamento in corso di approvazione da parte del Parlamento Europeo - nei 10 Grandi Corridoi del Core-Network, il Porto di Trieste – commenta l'ad di Alpe Adria, **Antonio Gurrieri** - viene individuato come uno dei “core-maritime-ports”, in particolare per quanto riguarda gli assi del Corridoio nr. 1 “Adriatico-Baltico”, sulla direttrice Sud-Nord e del “Mediterranean Corridor” nr. 3 (ex Corridoio 5 o PP6) sulla direttrice Est-Ovest, e per questo viene visto come “nodo” d'interesse internazionale.

Per allineare le politiche nazionali e locali a tali obiettivi strategici europei, risulta doveroso, oltre che strategico per lo sviluppo del territorio portuale, provinciale e regionale, prevedere l'adeguamento del cosiddetto “comprehensive-network”, cioè delle infrastrutture di connessione con i “core-corridors” e, conseguentemente, degli arredi ferroviari per il potenziamento/collegamento tra l'impianto di Trieste Campo Marzio ed il convogliamento di tutta l'area retro-portuale; diventa quindi necessario attivare un primo studio di fattibilità per andare meglio a comprendere l'impatto e le criticità del layout infrastrutturale e degli spazi da dedicare.

TABELLE DI CONFRONTO

Tabella Molo VII

STORICO			
MOLO VII		INLAND+PORTO	
Ann o	Tot	TRENI	COPPI E
2007	265.863	1.541	771
2008	335.943	2.056	1.028
2009	276.957	1.775	888
2010	281.624	1.694	847
2011	393.195	1.521	761

PREVISIONE			
MOLO VII		INLAND+PORTO	
Anno	Tot	TRE NI	COPPIE
2012	409.378	1.621	811
2013	447.713	1.772	886
2014	489.636	2.376	1.188
2015	535.486	2.836	1.418

Tabella Molo VI

STORICO			
MOLO VI		INLAND+PORTO	
Anno	Tot	TRENI	COPPI E
2008 (ottobre)	685	24	12
2009	3.085	110	55
2010	6.353	226	113
2011	14.833	530	265

PREVISIONE			
MOLO VI		INLAND+PORTO	
Ann o	Tot	TRE NI	COPPIE
2012	22.600	810	405
2013	61.000	2.178	1.089

Dalle proiezioni avremo tra il 2013 ed il 2015 circa 6.000 treni/anno i quali interesseranno per circa il 50% il Molo VII e per il 49% il Molo VI; la parte (1%) restante va ad interessare il Molo V.

IMPIANTO ATTUALE

L'impianto attuale presenta alcune criticità:

- ◆ Assenza di un terminal intermodale
- ◆ Raggi di curvatura insufficienti
- ◆ Unico binario a servizio Molo VII
- ◆ Unico binario in/out Varco III
- ◆ Aste non sufficienti per il Molo VI
- ◆ Eccessive complessità della manovra a causa layout impianto Campo Marzio e dell'impianto di smistamento portuale

ANALISI DEGLI STUDI DI FATTIBILITÀ PRESENTATI

Gli studi di fattibilità presentati da parte di RFI e TMT certamente hanno centrato la soluzione per la maggior parte delle criticità, ma è emerso che il primo non analizzava le attuali e future esigenze portuali nel loro complesso, mentre il secondo naturalmente analizzava e approfondiva quelle di propria competenza.

RISULTATI DEL PIANO DI FATTIBILITÀ

La soluzione sviluppata ha tenuto conto di quanto proposto sia da RFI che da TMT e trovando nel contempo un *layout* sia per il Molo VI che per il Molo V. Senza compromessi, ma con semplici spostamenti e usufruendo dove possibile di infrastrutture esistenti, si è riusciti ad inserire due binari con funzione di aste da manovra complete (650m) per il Molo VI e due binari con le stesse caratteristiche per il Molo V trovando soluzioni anche per il Terminal Cereali.

I risultati dello studio hanno inoltre portato a eliminare pericolose intersezioni (esistenti negli studi finora presentati) tra binari e la bretella di approvvigionamento del terminal intermodale da e per il Molo VII, garantendo in tal modo da una parte la sicurezza per i mezzi e le persone e dall'altra un considerevole risparmio nei tempi sia di manovra che di attesa.

Trieste, 14 dicembre 2012