

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

TITOLO INTERVENTO Piano Operativo	
Sistemazione del nodo ferroviario di Trieste 2 fase interventi di adduzione al Porto di Trieste	
TITOLO INTERVENTO	
Porto di Trieste 2^ fase	
SETTORE	LOCALIZZAZIONE
1.Infrastrutture: 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T)	Regione Friuli Venezia Giulia
DESCRIZIONE INTERVENTO	
Riferimento CdP-I 2017-2021: I008 Porto di Trieste	
Ulteriore fase di potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Gli interventi consistono nel ripristino della linea bassa e nuova stazione a servizio della Piastra Logistica presso lo Scalo Legnami e nel completamento degli ACC-M della linea alta.	



BENEFICIARIO / STAZIONE APPALTANTE
Rete Ferroviaria Italiana / Rete Ferroviaria Italiana
COSTO OPERE IN PROGRAMMA FSC 2014-2020
17,0 milioni di euro
OGGETTO DI INTERVENTO
Progettazione e Realizzazione

OBIETTIVI GENERALI E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Il corridoio Core Baltico-Adriatico si sviluppa nell’area nord-est del territorio italiano e, collegando i porti del nord adriatico ai valichi alpini, presenta una spiccata vocazione per il traffico merci internazionale.RFI ha definito un programma di investimenti per l’ “Upgrading del Corridoio Baltico Adriatico”, finalizzato ad adeguare le principali linee ed impianti per il traffico merci e a superare i bottleneck nei collegamenti di “ultimo miglio”, in conformità a quanto richiesto dalla Comunità Europea (Regolamento 1315/2013). Il porto di Trieste è uno dei principali porti del Mare Adriatico. L’intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l’Europa attraverso importanti compagnie di navigazione, nonché l’allargamento ad Est dell’Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell’Alto Adriatico e hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo.In questo quadro Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee. L’incontro tra gli assi strategici TEN-T delle “Autostrade del mare

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

del Mediterraneo Orientale” ed i corridoi europei “Adriatico-Baltico” e “Mediterraneo” crea i presupposti per un’ulteriore sviluppo dell’intermodalità, anche attraverso soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti. La principale infrastruttura a servizio del bacino portuale è l’impianto di Trieste Campo Marzio il quale è collegato sia alla linea Trieste-Venezia attraverso una cintura urbana di raccordo (linea di cintura) a doppio binario elettrificato che si sviluppa prevalentemente in galleria sia con Villa Opicina mediante un collegamento a singolo binario elettrificato (linea Transalpina oggi inutilizzata). Inoltre l’impianto di Trieste Campo Marzio è collegato con gli impianti ricadenti attraverso la linea alta che costituisce una dorsale di raccordo agli impianti di Trieste Servola e Trieste Aquilinia. Il porto di Trieste presenta una profondità massima dei suoi fondali pari a -18m e permette l’attracco a navi portacontainer di ultima generazione. Il traffico del Porto di Trieste è costituito essenzialmente da Prodotti Petroliferi, che rappresentano oltre il 70% delle merci movimentate. Lo scenario di sviluppo della domanda richiede la disponibilità di una stazione di arrivo/partenza treni con migliori caratteristiche prestazionali e incremento della capacità per sostenere lo sviluppo dei volumi di traffico. Il porto è dotato di infrastrutture ferroviarie che consentono di collegare l’area portuale alla rispettiva rete nazionale e internazionale. Gli interventi sono finalizzati a migliorare le caratteristiche prestazionali dell’infrastruttura ferroviaria di collegamento al valico di Tarvisio, impianto transfrontaliero del Corridoio Baltico-Adriatico in territorio italiano. La linea infatti pur essendo adeguata alla sagoma che consente il trasporto dei semirimorchi e container dai Porti dell’Alto Adriatico, non consente il transito dei treni a standard 750 m. Inoltre l’attuale stazione di Trieste Campo Marzio presenta limitazioni legate alla lunghezza dei binari, alle tecnologie di comando e controllo e ai collegamenti con le banchine portuali, manifestando limiti di capacità che rappresenteranno un collo di bottiglia allo sviluppo dei traffici già nel medio periodo.

AVANZAMENTO PROGETTUALE

Studio di fattibilità

DESCRIZIONE TECNICA DELL'INTERVENTO

In tale contesto RFI ha definito alcuni interventi necessari a supportare, relativamente alle dotazioni infrastrutturali ferroviarie, lo sviluppo del porto mediante interventi di potenziamento dell’attuale stazione di Trieste Campo Marzio. In particolare, è di prossimo avvio un investimento avente costo pari a 50 M€ che prevede:- interventi di modifica del piano del ferro della stazione di Trieste C.Marzio, razionalizzato rispetto all’esistente, costituito da un fascio arrivi/partenze di 10 binari di cui alcuni di lunghezza maggiore o uguale a 650m, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza congruente, nonché un Terminal di carico/scarico container, costituito da 3 binari lunghi 650 mt, collocato interamente in aree ferroviarie ed utilizzabile da tutti i moli con i quali è rafforzato anche il collegamento ferroviario. Il piano del ferro di progetto è stato studiato per ridurre le manovre fra il porto e la stazione di arrivo/partenza treni. - interventi di adeguamento delle linee di collegamento alla rete ferroviaria nazionale. - interventi di potenziamento degli impianti ferroviari del Porto di Trieste e dei collegamenti con le banchine portuali. Oltre agli interventi relativi al PRG di Campo Marzio è previsto anche un potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee afferenti alla stazione stessa inclusa la linea alta che rappresenta una dorsale di raccordo funzionale anche al porto stesso. L’obiettivo è far partire treni direttamente dagli impianti presenti sulla linea alta evitando, per questi treni, le manovre di ingresso/uscita da Campo Marzio. L’investimento oggetto di finanziamento FSC avente un costo di 27 M€ prevede una ulteriore fase di potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Gli interventi consistono nella realizzazione della nuova stazione a servizio della Piastra Logistica presso lo Scalo Legnami di prossima costruzione da parte dell’Autorità Portuale. Nel perimetro dell’investimento oggetto di finanziamento FSC è previsto il completamento di interventi tecnologici e infrastrutturali sulla linea “alta” e “bassa”.

QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO

importi in milioni di euro

Costo	Fase Finanziata	Risorse	di cui	FSC 2014-2020 Nazionali	FSC 2014-2020 Patti Sud	Altre Risorse
-------	-----------------	---------	--------	-------------------------	-------------------------	---------------

Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020

Scheda intervento n. 35

27,0

27,0

27,0

17,0

0,0

10,0

CRONOPROGRAMMA ATTIVITA' E PIANO FINANZIARIO

Semestre	2017_I	2017_II	2018_I	2018_II	2019_I	2019_II	2020_I	2020_II	2021_I	2021_II	2022_I	2022_II	2023_I	2023_II	Oltre
Tempi*															
Spesa*	0,0	0,1	0,3	0,0	0,0	0,9	1,4	1,7	2,6	2,6	3,1	2,6	2,0	0,0	0,0

Legenda

 Studio di fattibilità	 Progettazione	 Affidamento	 Realizzazione	 Completamento
--	---	---	--	---

DESCRIZIONE DEI RISULTATI ATTESI

L'intervento è volto a promuovere sistemi di trasporto sostenibili per le merci ed eliminare le strozzature capacitative e prestazionali nelle principali infrastrutture di rete, migliorando nel contempo la capacità e la competitività del trasporto ferroviario e l'intermodalità nave-treno-gomma, con particolare riferimento al traffico merci lungo i corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Al termine della realizzazione del Progetto é atteso un potenziamento dei collegamenti tra il porto di Trieste e la rete ferroviaria nazionale. Tali risultati saranno valutati in termini di adeguamento del modulo di stazione dell'impianto di Trieste Campo Marzio agli standard di corridoio (modulo massimo di linea pari a 740 m). Ciò consentirà, in sinergia con gli investimenti sulle linee, di superare le attuali limitazioni connesse alla lunghezza massima dei convogli assicurando il libero passaggio di treni lunghi fino a 740 m senza prescrizioni di orario. La conseguente riduzione dei costi unitari di trasporto contribuirà a rendere il trasporto ferroviario più competitivo rispetto alla gomma ponendo le basi per lo sviluppo dei traffici merci (treni.km/anno).

INDICATORI DI RISULTATO

		Unità di misura	Attuale	Obiettivo
Prestazioni	Modulo di stazione	m	550	750

INDICATORI DI REALIZZAZIONE

	Unità di misura	Obiettivo
n° impianti adeguati/potenziati	n°	1

STRUMENTO ATTUATIVO

Contratto di Programma MIT-RFI parte Investimenti. L'atto disciplina i rapporti tra lo Stato e Gestore per la realizzazione ed il finanziamento degli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e per l'upgrading dei livelli, di sicurezza al fine di ottemperare ad innovazioni introdotte da disposizioni normative o derivanti dall'evoluzione tecnologica.