



Via Karl Ludwig von Bruck, 3  
34143 TRIESTE  
www.porto.trieste.it

# **PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI TRIESTE**

## **Documenti amministrativi**

**C\_Parere Rete Ferroviaria Italiana sul Nuovo Piano Regolatore  
del Porto di Trieste-11 novembre2009**

### **Responsabile Unico del Procedimento**

Ing. Eric Marcone

### **dal 2011 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale**

il Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

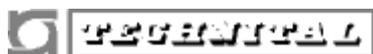
fino al 2010 Elaborazione del Piano Regolatore Portuale il Segretario Generale dott. Martino Conticelli

### **Segreteria Tecnica Operativa**

Dott. Sergio Nardini

Arch. Giulia Zolia

### **Elaborazione definitiva e redazione degli elaborati del Piano Regolatore Portuale**



Ing. Enrico Cantoni

**Giugno 2011**

Direzione Commerciale ed Esercizio Rete  
*Il responsabile*

Spett.le Autorità Portuale di Trieste  
Direzione Tecnica  
c.a. Ing. Eric Marccone

p.c. Centro Operativo Esercizio Rete  
Venezia

Direzione Territoriale Produzione  
Trieste

Direzione Produzione  
Sede

FS Logistica S.p.A.  
c.a. ing. Gilberto Galloni  
Sede

Rif: nota dell'Autorità Portuale di Trieste Prot. N. 0006304 del 13/05/2009

Oggetto: Nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste. Traffici ferroviari di piano e nuova rete ferroviaria.

Con riferimento alla nota Prot. N. 0006304 del 13/05/2009, di pari oggetto, ed in seguito all'incontro tenutosi il 20/10/09 a Trieste fra APT, Technital, RFI ed FS Logistica, questa Sede ha analizzato la documentazione fornita da APT che illustra il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, in merito al quale si forniscono le seguenti osservazioni.

E' evidente che le novità introdotte dal PRG portuale ed i volumi di traffico ferroviario attesi, impongono la necessità di definire un piano di riconversione e di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria ambito porto (in coerenza con lo sviluppo del lay-out portuale) e di collegamento fra lo stesso e la rete nazionale ed internazionale, tenuto conto che l'attuale infrastrutturazione e relativa capacità, se non adeguatamente implementate, porrebbero in futuro problemi di sostenibilità dei traffici su ferro O/D nel porto di Trieste.

Ciò premesso, in riferimento allo sviluppo portuale previsto dal PRG e alle priorità dichiarate in sede di riunione, sono state individuate le seguenti esigenze ferroviarie.



1. A fronte dell'ampliamento del molo VII e all'interramento con recupero, ad uso terminalistico, del bacino compreso tra il Molo V ed il Molo VI, si ritiene necessaria la rifunzionalizzazione di Trieste CM con nuovo PRG idoneo a supportare l'aumento di traffico, comprensivo dell'individuazione di un nuovo terminale per la movimentazione dei container e della ridefinizione degli ambiti doganali. In tale contesto, per agevolare l'efficienza dei trasporti di tipo Ro.La, ed ottimizzare la capacità dinamica delle infrastrutture ferroviarie, si chiede di valutare l'opportunità, rappresentata anche in sede di riunione, di utilizzare per il carico dei camion opportuni binari da prevedere in ambito di Trieste C. Marzio, con viabilità di collegamento interna ai sedimi ferroviari.
2. in relazione alla realizzazione del nuovo Molo VIII, si ritiene opportuna la realizzazione, in area demaniale attigua, di una nuova stazione ferroviaria portuale con accesso diretto dalle linee, che consenta l'arrivo/partenza di treni completi, dotata di idoneo fascio appoggio e terminale attrezzato per il carico/scatiko possibilmente collocato in posizione baricentrica sul molo VIII. La nuova stazione dovrà operare in sinergia con aree retroportuali opportunamente individuate ed attrezzate.

Resta inteso che per consentire l'accesso diretto alla nuova stazione sarà necessario prevedere il ripristino del collegamento "G. Scambi S. Giacomo - G. Scambi Cantieri" nonché l'adeguamento della sagoma delle gallerie (a PC/80) sul percorso di collegamento alla rete nazionale.

Inoltre, in riferimento agli standard progettuali da utilizzare per i nuovi fasci di arrivo/partenza treni, là dove possibile, si ritiene opportuno prevedere una lunghezza dei binari di 750 mt, in coerenza con gli indirizzi internazionali in materia.

Tutto ciò premesso, si resta a disposizione per fornire ad APT un eventuale supporto tecnico sia per la definizione delle strategie sia per le azioni di progetto, al fine armonizzare lo sviluppo ferroviario portuale con quello dei servizi, in coerenza anche con gli sviluppi progettuali connessi al Corridoio V e con gli interventi di potenziamento della capacità delle linee afferenti.

Cordiali saluti.

Pasquale Ventrella