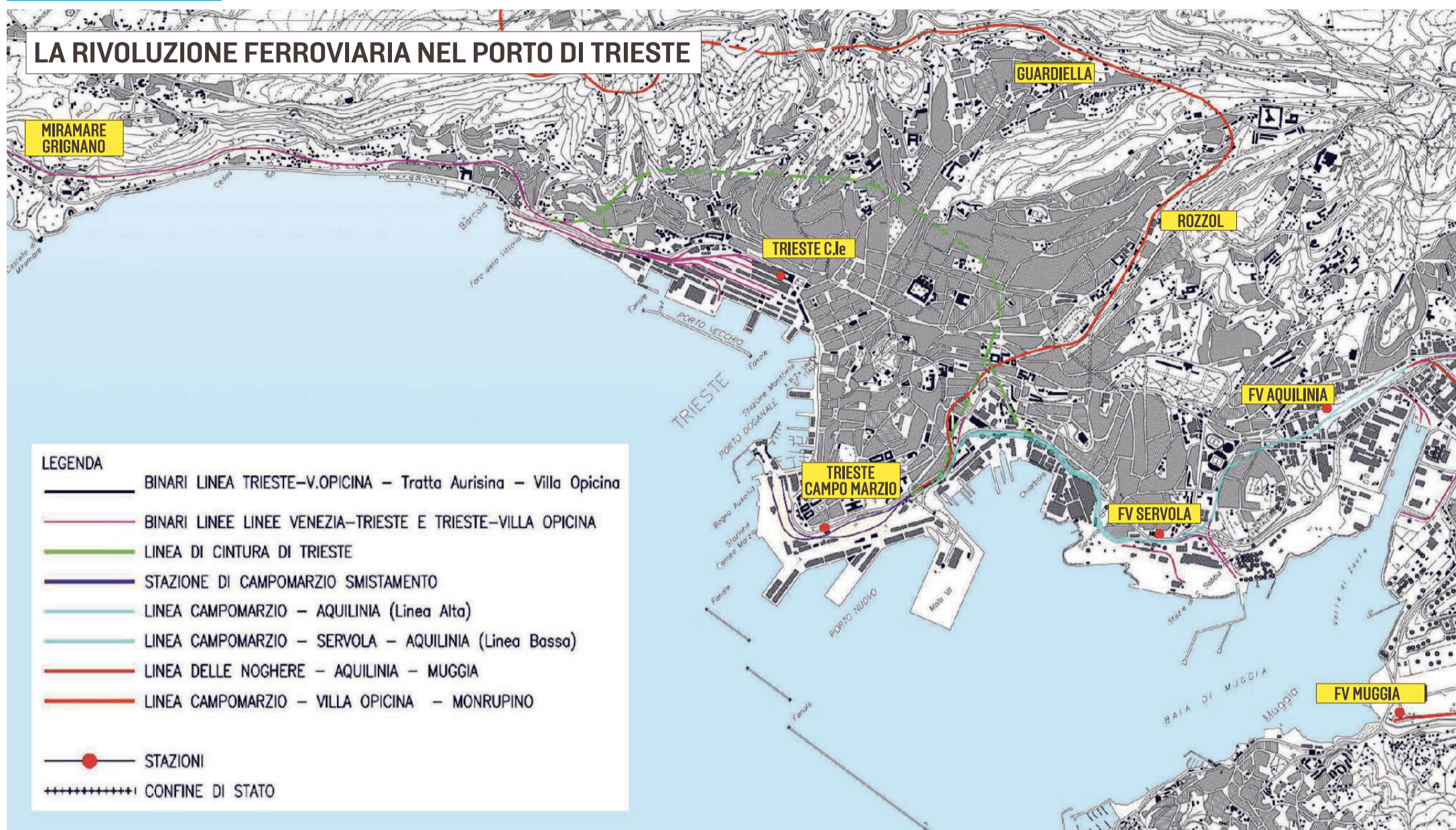


## Il futuro del porto di Trieste



# 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 SCHEDE



#### 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.



