

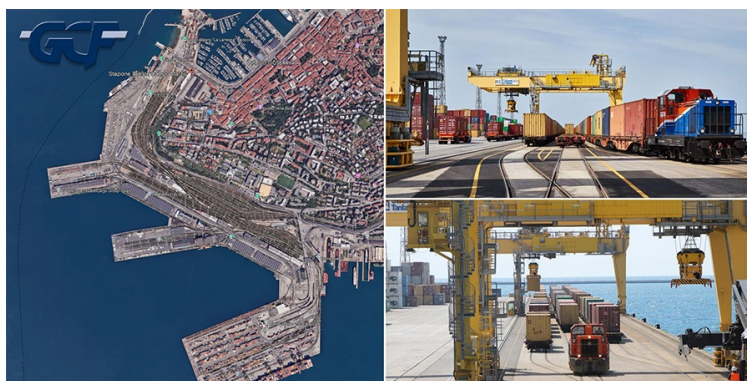


GCF e la "via del ferro" a Trieste

Comunicato stampa GCF

Un progetto complesso, rigorosamente spaccettato in macro e micro fasi per ridurre al minimo l'impatto sull'ordinaria, intensa attività portuale. A Trieste prosegue senza sosta l'intervento per il potenziamento del sistema ferroviario del Porto e della Stazione di Campo Marzio, un progetto cruciale per l'ulteriore potenziamento del maggiore porto del Paese.

Gestito dall'Autorità del Sistema Portuale AdSPMao (Mare Adriatico Occidentale) il porto di Trieste ha fatto dei collegamenti ferroviari uno dei principali punti di forza e di sviluppo ed è oggi considerato un modello per il cargo ferroviario e l'intermodalità dei trasporti: 70 km di binari che servono tutte le banchine e rendono possibile la composizione dei treni direttamente nei terminali; circa 10mila treni lavorati ogni anno; un modal shift che vede il 54% dei container viaggiare su ferro, superando già oggi la soglia del 50% fissata dall'UE come traguardo per il 2050.



1

Di speculare importanza la Stazione RFI di Trieste Campo Marzio, portale verso l'Europa cui, tramite i corridoi Ten-T, è diretto il 90% del traffico portuale di Trieste. Il progetto per la realizzazione del nuovo PRG e del nuovo ACC si configura come un radicale piano di potenziamento e rifunzionalizzazione dell'infrastruttura: con interventi sull'armamento, sugli impianti di trazione elettrica, luce e forza motrice e sul segnalamento punta ad elevare l'efficienza del nodo ferroviario adeguandola ai modelli attuali di traffico e di velocità operativa nello smistamento delle merci.

Da mesi l'Ati guidata da GCF e composta da E.Lu.S. e Alstom è al lavoro "in punta di piedi" (o, in gergo ferroviario, "sotto le ruote") per conciliare interventi spesso corposi con l'assoluto imperativo di non interferire sui ritmi serrati del traffico merci. La "finestra" operativa offerta dall'interruzione estiva a cavallo di ferragosto ha consentito di portare a termine una fase - tra le sei previste - particolarmente complessa e d'impatto.

"Le 96 ore di sospensione del traffico - spiega Paolo Lopez, project engineer di GCF - sono state sfruttate per passare dall'assetto del ferro esistente con l'attuale apparato ACEI al nuovo assetto del ferro previsto per la gestione con il previsto, futuro ACC. In pratica la sospensione ci ha permesso di intervenire con una doppia squadra su entrambi gli impianti, il porto e la stazione, con interventi pesanti di rimodulazione dell'armamento e della Trazione Elettrica". Oltre 160 gli operai complessivamente attivati per operare, giorno e notte, su entrambi i cantieri e concludere il grosso dei lavori.



Foto GCF

2

2. Foto GCF

Lato Porto si è provveduto a rimuovere tre vecchi deviatori demolendo la piattaforma di cemento su cui poggiavano e a sostituirli con nuovi impianti collocati nella posizione definitiva prevista dal nuovo PRG. Inoltre si è provveduto al rifacimento della sede

stradale in prossimità di un nuovo passaggio a livello interno.

"Lato Campo Marzio - continua l'ing. Lopez - si è proseguito a modificare alla radice l'assetto dei deviatori per renderlo idonea al futuro impianto ACC a servizio dei 4 binari che partono dal varco del porto. Anche in questo caso si è trattato di un intervento complesso che ha coinvolto l'armamento ferroviario, la Trazione elettrica e il segnalamento, quest'ultimo per far sì che provvisoriamente l'attuale ACEI possa "vedere" la nuova geometria dei binari in attesa che subentri il futuro ACC".

A breve sarà avviata a Campo Marzio la realizzazione dei due fabbricati tecnici che, uno accanto all'attuale fabbricato, l'altro attiguo al Museo Ferroviario, ospiteranno il futuro Apparato Centrale Computerizzato, perno sui cui poggia l'intero intervento di potenziamento, rifunzionalizzazione ed efficientamento in corso.

L'Autorità Portuale ADispMao - che tramite AdriaFer gestisce il servizio di manovra (movimentazione e traffico merci) all'interno del porto - è l'unica autorità di sistema in Italia ad aver creato fin dal 2018 una Direzione dedicata alle infrastrutture ferroviarie. Dal febbraio scorso, con il rilascio da parte di Ansisa (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali) dell'autorizzazione di sicurezza per gli impianti ferroviari, è diventato gestore certificato abilitato - primo scalo in Italia - a gestire direttamente i binari della ferrovia al proprio interno.



3

3. Foto GCF

Comunicato stampa GCF - 14 ottobre 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003