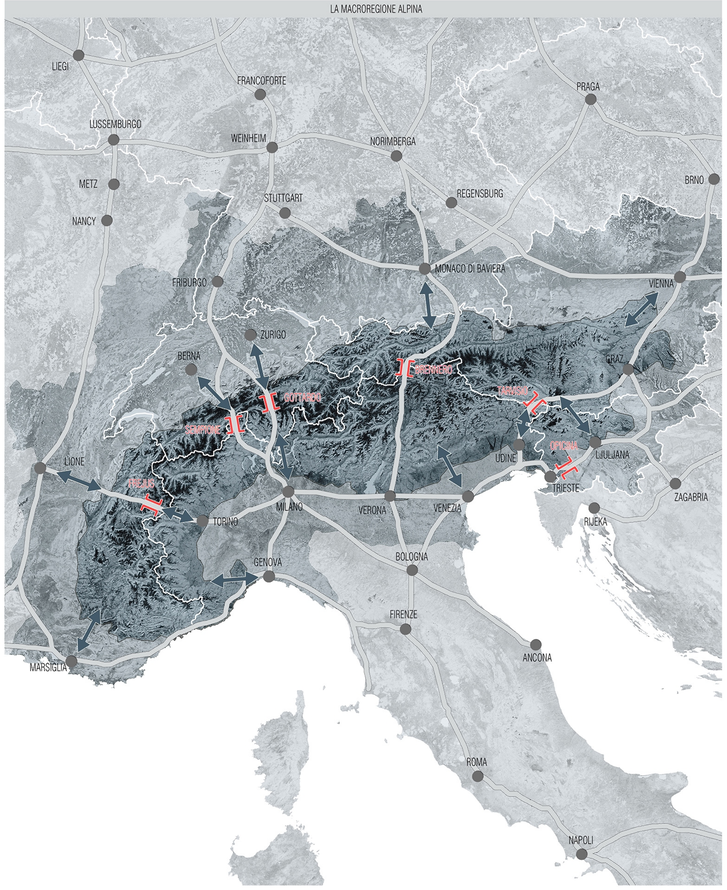
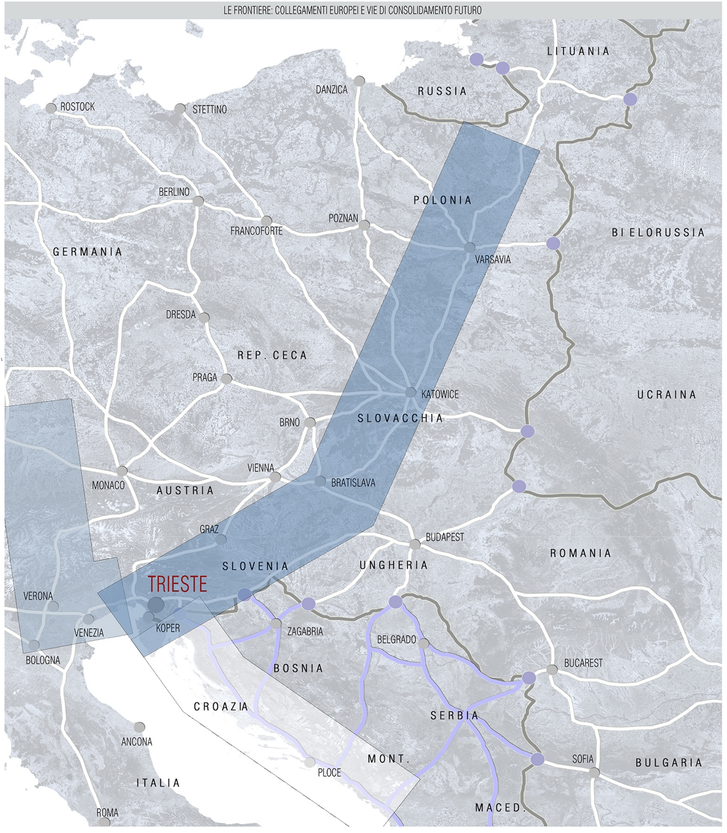
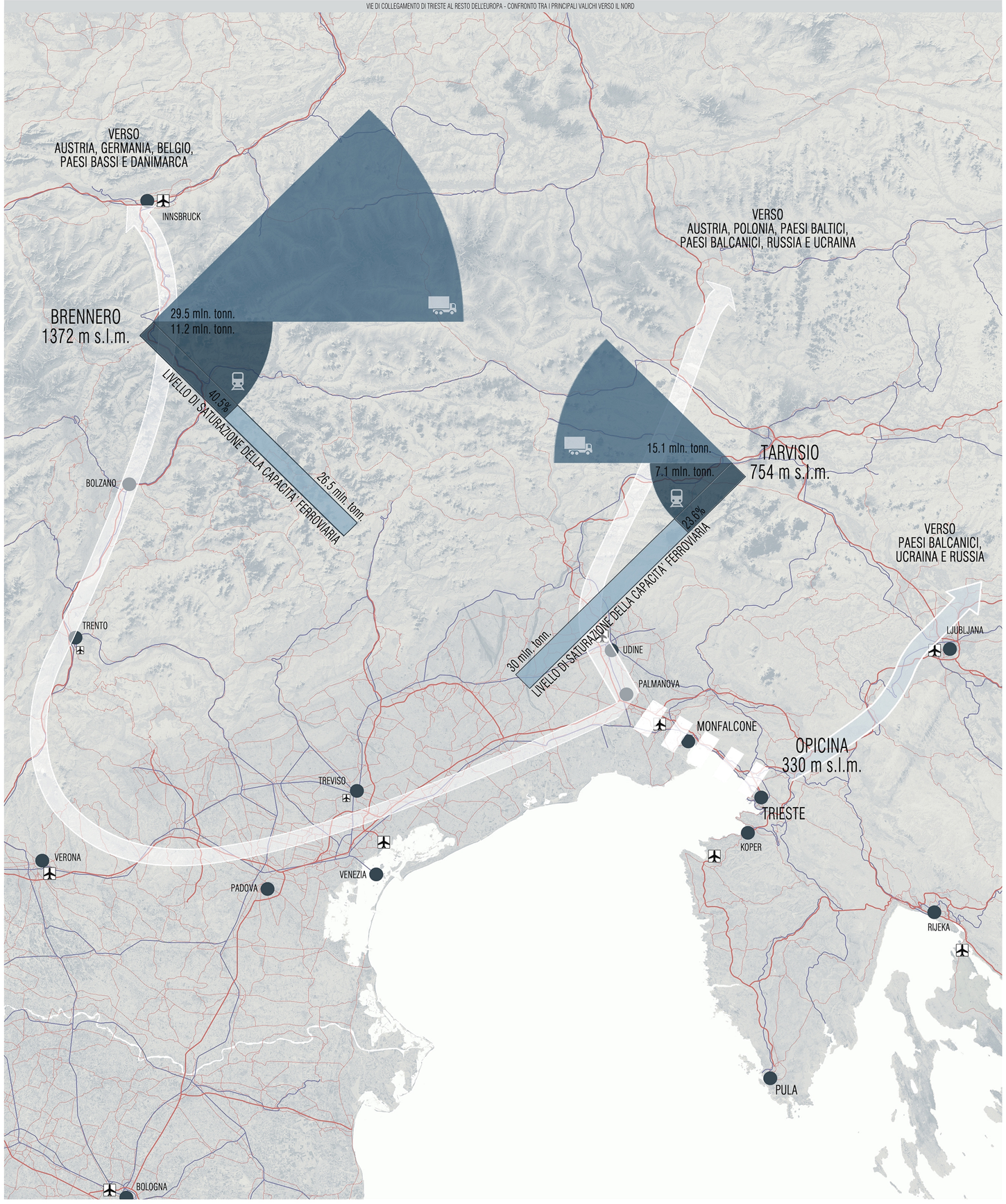
LA MACROREGIONE ALPINA



LE FRONTIERE: COLLEGAMENTI EUROPEI E VIE DI CONSOLIDAMENTO FUTURO



VIE DI COLLEGAMENTO DI TRIESTE AL RESTO DELL'EUROPA - CONFRONTO TRA I PRINCIPALI VALICHI VERSO IL NORD



CONSOLIDARE IL RUOLO DI CERNIERA INTERMODALE

3

B) NODO DI OPICINA

Particolarità: Punto di collegamento diretto tra il porto di Trieste e la Slovenia, quindi con l'intera Europa dell'est. Negli anni una parte di binari è stata abbandonata e poi sostituita da una linea nuova. Un tempo la stazione era utilizzata come scarico e carico merci, oggi ha perso molte delle sue funzioni ma è utilizzata per ospitare una sede delle ferrovie slovene e la polizia ferroviaria italiana.

A) BIVIO AURISINA

Particolarità: Il carente aggiornamento tecnologico di questa linea causa danni e guasti notevoli agli impianti di circolazione e di scambio. Disagi infrastrutturali sono dovuti a una linea ferroviaria ormai vecchia e non adeguata alle nuove esigenze di traffico. I treni in arrivo da Aurisina e diretti a Trieste devono avereuna velocità massima di 60 km/h, mentre quelli diretti al Bivio Aurisina addirittura attorno ai 30 km/h.

D) BIVIO SAN POLO - MONFALCONE

Particolarità: I convogli in arrivo da Udine impediscono la partenza dei treni da Monfalcone diretti a Mestre. Questo riduce la capacità giornaliera delle linee, con un valore attorno al 40/50% provocando ripercussioni sulla circolazione viaria e sulla qualità del servizio.

C) NODO DI UDINE

Particolarità: Il passaggio del flusso merci diretti a nord (valico del Tarvisio) provocano problemi di carattere ambientale e sociale, dovuti al contesto urbano e del paesaggio a livelli presenti su l'intera estensione del tratto ferroviario. Il nodo di Udine inoltre presenta una forma particare, una sorta di collo di bottiglia, sul canale Baltico Adriatico per le sue caratteristiche ferroviarie e infrastrutturali.

E) TARVISIO

Particolarità: La capacità ferroviaria del valico è stimata in circa 30 milioni di tonnellate all'anno. Attualmente è utilizzato circa solo per il 25% della sua capacità massima, per questo motivo risulta essere il passo ferroviario alpino da rivalutare maggiormente.
La rete autostradale è costituita da una carreggiata a 4 corsie in doppio senso di marcia che costeggia il fiume Slizza.

VIE DI COLLEGAMENTO DI TRIESTE AL RESTO D'EUROPA - CONFRONTO TRA I PRINCIPALI VALICHI VERSO NORD

- Autostrade
- Strade secondarie
- Ferrovie
- Asse di commercio esistente e sviluppato
- Asse di commercio esistente ma non sviluppato
- Territorio con problematiche idrogeologiche
- Aeroporto

LA MACROREGIONE ALPINA

- Macroregione alpina
- Convenzione delle alpi
- Principali vie commerciali
- Area alpina di riferimento
- Valico alpino

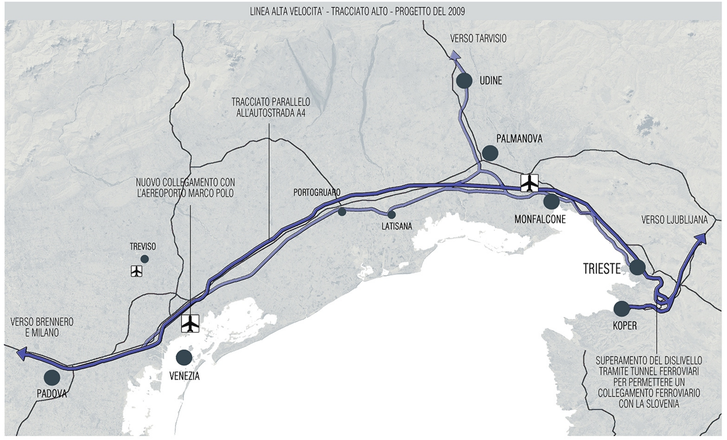
LE FRONTIERE: COLLEGAMENTI EUROPEI E VIE DI CONSOLIDAMENTI FUTURO

- Corridoi Ten-T
- Principali collegamenti nei Balcani
- Punti di frontiera dell'Unione Europea
- Confini dell'Unione Europea
- Asse commerciale: Baltico
- Asse commerciale: Germania
- Asse commerciale: Balcani

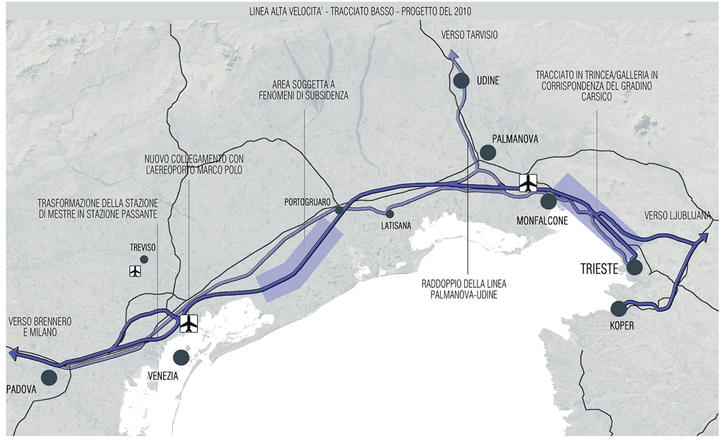
PROGETTI FERROVIARI

- Autostrada
- Progetto
- Problematica progettuale data da condizioni idrogeologiche
- Linea ferroviaria esistente

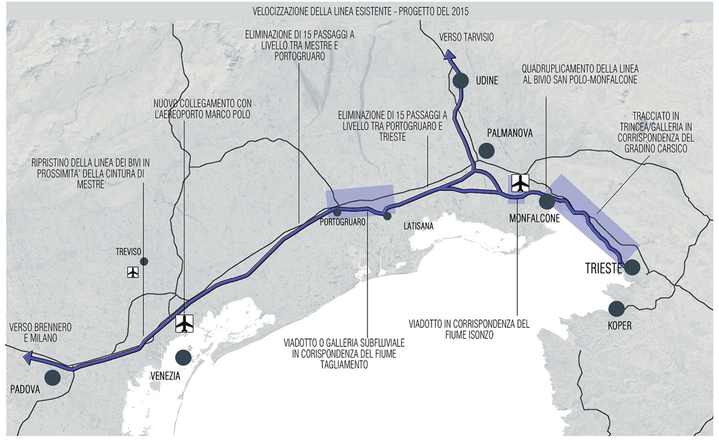
LINEA ALTA VELOCITA' - TRACCIATO ALTO - PROGETTO DEL 2009



LINEA ALTA VELOCITA' - TRACCIATO BASSO - PROGETTO DEL 2010



VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ESISTENTE - PROGETTO DEL 2015



Contenuti tavola

1		6
2		
3	4	5

1. Frontiere balcaniche con l'UE
2. La macroregione alpina
3. Progetto Tav del 2009
4. Progetto Tav del 2010
5. Progetto ammodernamento linea esistente del 2015
6. Confronto tra i valichi verso il nord Europa e possibilità di sviluppo verso l'est

Scuola di Architettura Civile - Politecnico di Milano

TRIESTE INCOMPIUTA: PROGETTI E STRATEGIE PER UNA VECCHIA E NUOVA PORTUALITA'

Allievo: Farioli Giacomo - 822718

Relatore: Prof. F. Acuto

Consulente: Arch. M. Martinelli