



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

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE

Giugno 2014

Studio Ambientale Integrato

Rev.1

Settembre 2014

Progetto delle Opere di Piano Prolungamento Molo V Relazione Tecnica

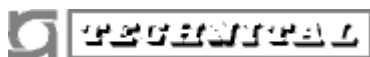
Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Eric Marcone

Elaborazione del Piano Regolatore Portuale

Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia

Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli



Dott. Ing. Francesco Mattarolo



Dott. Arch. Vittoria Biego



Revisione 1 conseguente alla richiesta di integrazioni formulata dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. n. U.prot DVA-2014-0010057 del 09/04/2014 - [ID-VIP: 2046] *Piano regolatore portuale di Trieste. Procedura di VIA integrata VAS ai sensi dell'art. 6 comma 3 ter del D.Lgs. 152/2006. Richiesta integrazioni*

REVISIONE	DATA	ELABORATO	CONTROLLATO	APPROVATO
0	Luglio 2013			
1	Settembre 2014	A. Marani	C. Paneghetti	V. Biego F. Mattarolo
2				
3				

NOME FILE
MI026S-P02RT01-PRP

AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE

PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE STUDIO AMBIENTALE INTEGRATO

Progetto delle Opere di Piano Prolungamento Molo V

Relazione Tecnica

Settembre 2014

INDICE

1. PREMESSA	4
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	6
3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	10
3.1. Scenari di realizzazione del Piano.....	10
3.1.1. Assetto di breve periodo	10
3.1.2. Assetto di lungo periodo	11
3.2. Area di intervento.....	13
3.3. Descrizione delle opere proposte per il prolungamento del molo V (opera di breve periodo)	14
3.3.1. Descrizione della tipologia strutturale	15
3.3.2. Fasi costruttive	16
3.3.3. Cronoprogramma	19
3.3.4. Stima delle quantità.....	20
4. COMPUTO METRICO ESTIMATIVO.....	21
ALLEGATO: Elaborati grafici	22

1. PREMESSA

Lo Studio Ambientale Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste è il documento predisposto per lo svolgimento della procedura integrata VIA-VAS, ai sensi dell'art. 6, comma 3-ter, del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche ed integrazioni, redatto sulla base delle linee guida fornite dal MATTM in data Settembre 2011. Lo SAI integra i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS, relativi agli aspetti pianificatori, e dello Studio di Impatto Ambientale (SIA), specifici degli aspetti progettuali, ed è articolato nei Quadri che tipicamente compongono un SIA (Quadro di Riferimento Programmatico, Quadro di Riferimento Progettuale e Quadro di Riferimento Ambientale), integrati da un Quadro di Riferimento Strategico, specifico della VAS.

La versione originaria dello SAI è stata predisposta tenendo conto delle indicazioni con carattere prescrittivo espresse dalla Commissione VIA-VAS in sede di consultazione sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato (SAPI).

A seguito della richiesta di integrazioni di cui alla nota U prot. DVA 2014 0010057 del 09/04/2014 del Ministero dell'Ambiente (Richiesta di integrazioni n. 1 e 23), a completamento dell'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e dello SAI, si è proceduto alla stesura dei progetti delle opere a mare o "opere di grande infrastrutturazione" ai sensi dell'art. 5, comma 8 e 9, della L. 84/94, più precisamente:

- Ampliamento Molo Bersaglieri;
- Unione Moli V e VI;
- Ampliamento Molo VII;
- Realizzazione della Piattaforma a Nord del Molo VII;
- Realizzazione del nuovo Molo VIII;
- Banchinamento delle sponde del Canale Industriale;
- Realizzazione del Terminal Ro-Ro Noghère.

Al fine, dunque, di completare l'Aggiornamento 2014 del Piano Regolatore del Porto di Trieste e la documentazione della Revisione 1 dello SAI, secondo quanto condiviso negli incontri con il Ministero dell'Ambiente e con la Commissione VIA-VAS in particolare, gli elaborati progettuali redatti sono caratterizzati da un livello di approfondimento tale da consentire la valutazione dei potenziali impatti sull'ambiente connessi alla realizzazione e all'esercizio delle opere citate.

Tali elaborati progettuali, pertanto, definiscono in maniera univoca le opere, nella loro forma e dimensione, forniscono precise indicazioni circa i criteri realizzativi, i materiali da

utilizzare, la definizione delle tempistiche e delle modalità di cantiere. Le soluzioni progettuali mirate alla mitigazione degli impatti arrecati dalla fase di cantiere e in fase di esercizio sono invece riportate nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SAI, con riferimento a ciascuna componente ambientale valutata ed impattata.

Nei capitoli che seguono si procede dapprima ad un inquadramento territoriale, quindi ad una descrizione dell'intervento, inserendolo negli scenari di realizzazione del Piano, illustrandone le caratteristiche tecniche e strutturali e le fasi costruttive, presentando il cronoprogramma dei lavori e riportando il computo metrico estimativo delle opere previste.

A completamento della documentazione sono allegati gli elaborati grafici di progetto.

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La città di Trieste è situata nell'estremo Nord-Est d'Italia, in prossimità del confine di stato con la Slovenia e nella parte più settentrionale dell'Alto Adriatico. Come si evince dalla figura 2.1 si trova in posizione interna ed orientale rispetto al Golfo di Trieste, un bacino poco profondo con superficie di circa 550 Km² i cui limiti sono convenzionalmente compresi fra Grado e Punta salvatore (Croazia). Il Golfo, quasi completamente circondato dalla terraferma, tranne a sud – ovest dove avvengono gli scambi con le masse d'acqua del nord Adriatico, presenta una profondità media di 16 m e massima di circa 25 m.

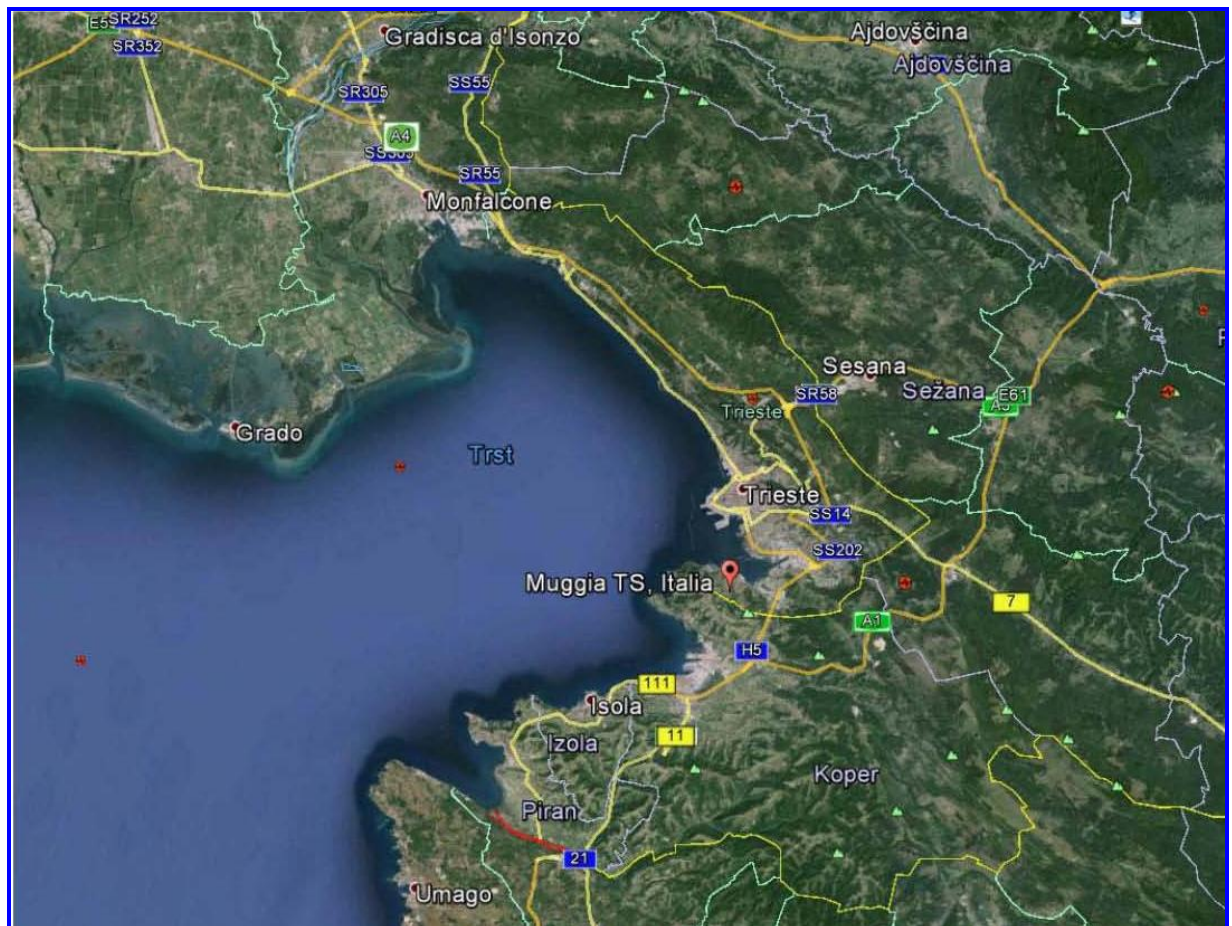


FIGURA 2-1. GOLFO DI TRIESTE

Il Porto di Trieste, rappresentato in figura 2.2, occupa la stretta fascia costiera che separa la città dal mare, e si spinge verso Sud Est occupando la parte settentrionale della Baia di Muggia, nella quale trova sede la zona industriale.

La baia di Muggia è poco profonda (8-20 m) orientata NW-SE, con una lunghezza di 7 Km e larghezza di circa 4 Km.

In analogia con la restante parte del Golfo l'area occupata dal Porto è contraddistinta da rilievi collinari degradanti verso la linea di costa, interrotti da incisioni o valli percorse dai corsi d'acqua che scendono dai rilievi. I principali corsi d'acqua che sfociano nella rada portuale sono il Torrente Rosandra ed il Rio Ospo, entrambi caratterizzati da un regime di tipo torrentizio, con portate molto limitate che nei periodi di piena aumentano in maniera significativa scaricando grandi quantità di sedimenti fini.

La costa, laddove non antropizzata, presenta una natura prevalentemente rocciosa con l'isobata -10 m s.l.m.m. posta a soli 150-200 m dalla linea di riva. L'area occupata dalla città di Trieste, dalle infrastrutture portuali, e spesso anche la linea di costa e le zone retrostanti, infatti, ha subito pesanti interventi che hanno modificato la morfologia ed anche l'idrografia originaria. La parte interna della baia di Muggia, ad esempio, una volta paludosa; è stata nel tempo bonificata ed è ora sede di importanti insediamenti industriali.

Il Porto rappresenta un polo internazionale per i flussi di interscambio terra-mare che interessano l'intero mercato del Centro-Est Europa. L'importanza del Porto di Trieste è legata a diversi aspetti quali:

- la particolare posizione geografica, che lo rende il porto più a Nord dell'Adriatico e il punto di collegamento più diretto per tutti i paesi del Centro Europa;
- la presenza di fondali profondi e quindi adatti ad accogliere navi di grossa stazza senza particolari esigenze di attività di dragaggio manutentivo;
- la sua condizione di Punto Franco, grazie alla quale le merci provenienti via mare possono essere introdotte liberamente nel Porto qualunque sia la loro destinazione, provenienza e natura senza essere soggette a dazi o altre imposizioni.

Il suo sviluppo risale agli inizi del 1900 con la costruzione delle tre dighe esterne e la creazione delle grandi strutture industriali. Nei decenni successivi sono realizzate altre importanti opere come il canale industriale, il canale di navigazione, il terminale dell'oleodotto Trieste – Monaco e l'allargamento delle banchine commerciali.

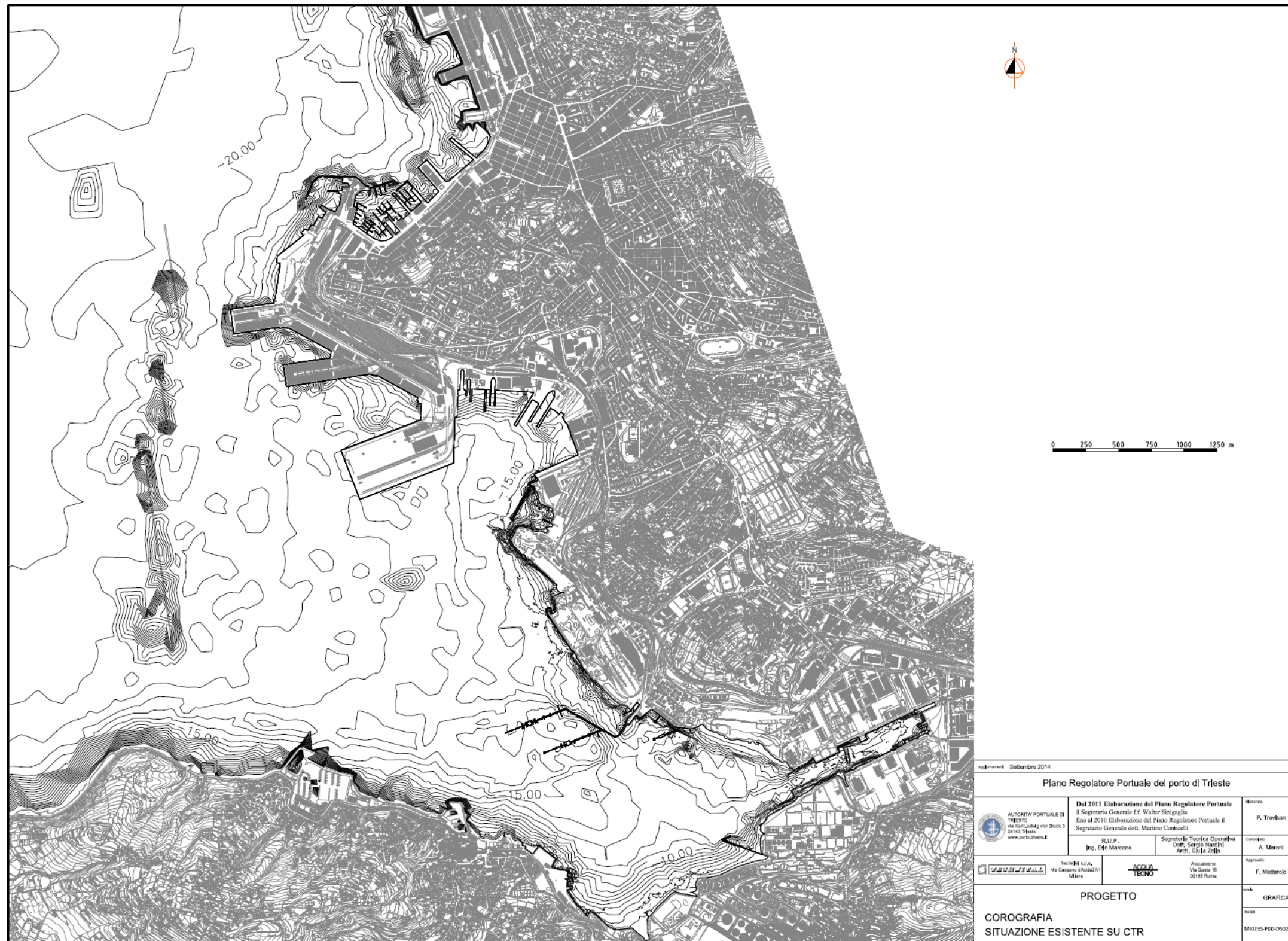


FIGURA 2-2 – PLANIMETRIA GENERALE DEL PORTO DI TRIESTE.

Il Punto Franco di Trieste è suddiviso nelle seguenti unità operative:

- Punto Franco Vecchio;
- Porto Doganale;
- Punto Franco Nuovo (Molo V, Molo VI, Molo VII);
- Scalo Legnami;
- Ferriera Servola;
- Punto Franco Oli Minerali (area ex Esso);
- Punto Franco Industriale (area ex Aquila);

mentre l'unità territoriale di Barcola-Bovedo, delle Rive, dell'Arsenale San Marco, dello Scalo Gaslini e del litorale di Muggia non sono considerabili in quanto prive di accosti.

Le prime tre unità sono destinate ad attività commerciali, mentre le restanti sono destinate ad attività industriali.

Le banchine presenti si sviluppano per 12.128 m, in direzione Ovest-Sud Ovest (tutte le banchine sono orientate nella direzione del vento di Bora, per favorire gli accosti anche con venti intensi), con 47 ormeggi operativi, disposti lungo la linea di costa da Nord a Sud, di cui:

- 24 per navi convenzionali e multipurpose;
- 11 per navi full-container, Ro-Ro e traghetti;
- 5 attracchi a uso industriale;
- 5 attracchi per petroliere;
- 2 attracchi per grandi navi passeggeri e da crociera.

Inoltre il Porto dispone di 4 bacini di carenaggio con dimensione massima $295 \times 56 \times 12 \text{ m}^3$, e due canali di accesso, uno a Nord (Canale Nord) e uno a Sud (Canale Sud).

La rada portuale, ed i terminali in essa presenti, è protetta da un sistema di tre dighe foranee, delle quali la principale è la diga Luigi Rizzo Sud, lunga quasi 1.500 m, che definisce il limite del canale di accesso Sud; un sistema di dighe foranee è ubicato anche a protezione del Punto Franco Vecchio.

Il Porto di Trieste è sede storica di insediamenti industriali che movimentano via mare quantitativi significativi sia di rinfuse liquide che di rinfuse solide, attraverso accosti in area demaniale gestiti in autonomia funzionale e mediante concessione d'uso della banchina da parte dell'Autorità Portuale, e rappresentano una parte del complesso di attività produttive localmente insediate sotto il coordinamento dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT), rientranti sia nel ramo secondario (trasformazione) che nel ramo terziario (logistica, ecc.).

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

3.1. Scenari di realizzazione del Piano

L'assetto di Piano così come descritto nei Capitoli precedenti nei suoi diversi aspetti funzionali, operativi, infrastrutturali ed economici, corrisponde alla configurazione di massima estensione alla quale giungere per fasi successive temporali e fisiche, in funzione di vari fattori: l'evoluzione dei traffici, la dinamica economica del Paese e dei partner commerciali, la disponibilità finanziaria del sistema Paese, l'effettiva realizzazione di opere infrastrutturali di carattere nazionale e sovranazionali.

Il porto deve però concretamente, ed immediatamente, far fronte alle criticità che ne condizionano lo sviluppo.

Il Piano Regolatore Portuale individua due scenari di riferimento (fasi attuative) relativi alla realizzazione del complesso di opere previste:

- lo scenario di breve periodo;
- lo scenario di lungo periodo.

Le opere da realizzarsi nel breve periodo consentono di rispondere ad esigenze di immediata utilità e priorità, volte a superare le criticità funzionali.

Tali opere consentono di portare ad un completamento degli ambiti funzionali già in corso di realizzazione, qualificando gli interventi ad alta produttività ovvero quegli interventi che con contenuti sforzi economico-finanziari e realizzativi consentono il recupero di elevati margini di funzionalità.

Le opere da realizzarsi nel lungo periodo, invece, costituiscono il completamento dell'assetto di Piano ovvero la configurazione di massima.

L'assetto di Piano di breve e lungo periodo è illustrato nella seguente figura.

3.1.1. Assetto di breve periodo

L'assetto funzionale del Porto nella configurazione di breve periodo si concretizza sostanzialmente in un potenziamento della funzione commerciale. La sequenza delle opere delle opere di Piano da realizzare in questo scenario è:

- Molo VII - prolungamento parziale;
- Molo V - prolungamento;
- Molo VI: prolungamento;
- Molo Bersaglieri - prolungamento e ampliamento;
- Molo VI-Molo VII – banchinamento (cassa colmata D);
- Canale industriale - dragaggio;

- Terminal Ro-Ro Noghère - dragaggio del canale di accesso;
- Canale industriale - ampliamento delle banchine;
- Terminal Ro-Ro Noghère - banchinamento parziale.

Nel Punto Franco Nuovo vengono migliorate le condizioni operative della funzione di movimentazione di merci convenzionali, ammodernando le strutture di stoccaggio del Molo VI mediante demolizione dei magazzini obsoleti.

Il terminal container del Molo VII viene anch'esso potenziato mediante un prolungamento in testata, che consentirà sia accosti addizionali su ambo i lati Nord e Sud sia piazzali addizionali di sosta e movimentazione. Il prolungamento del Molo VII è dell'ordine di 1-2 moduli (lunghezza di una nave portacontainer Lo-Lo delle massime dimensioni), per costituire un'area di piazzale di circa 15-30 ha, incrementando l'attuale estensione del molo del 50-100% circa, per cogliere le opportunità offerte dal fondale elevato.

L'assetto di Piano di breve periodo comporta una potenzialità operativa addizionale di 2-4 accosti aggiuntivi (Molo VII) per navi oceaniche portacontainer, o più, per navi feeder di minori dimensioni; in termini di potenzialità di traffico marittimo si tratta di circa 500.000-550.000 TEU addizionali in funzione dell'area di piazzale.

Infine un ulteriore adeguamento della funzione commerciale sarà realizzato mediante la riqualifica del Canale Industriale, con l'incremento delle banchine disponibili (area Noghère) e soprattutto con la ristrutturazione di quelle esistenti.

Gli altri interventi sono rivolti alla funzione passeggeri (crociere) con la realizzazione di un terminal al Molo Bersaglieri attrezzato per l'attracco delle grandi navi. Il prolungamento del Molo Bersaglieri e la ristrutturazione della Stazione Marittima ivi collocata, sono intesi al fine di dotare il Porto di un efficiente e attrattivo terminal crociere; si tratta non tanto di far fronte ad una situazione di emergenza, quanto piuttosto di sfruttare con tempismo una opportunità significativa.

3.1.2. Assetto di lungo periodo

Le opere da realizzarsi nel lungo periodo costituiscono il completamento dell'assetto di Piano ovvero la configurazione di massima estensione alla quale giungere per fasi successive temporali e fisiche, in funzione di vari fattori, in particolare legati alla futura dinamica economica nazionale ed internazionale. La sequenza delle principali opere di Piano da realizzare in questo scenario è:

- Molo V-Molo VI – banchinamento (cassa colmata C);
- Molo VII - completamento;
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - completamento del banchinamento (cassa colmata E);

- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;
- Terminal Ro-Ro Noghère (area ex Aquila) - viabilità di collegamento con la Lacotisce-Rabuiese;
- Centro Operativo Servizi;
- Arsenale San Marco;
- Molo VIII;
- Molo VIII - viabilità di collegamento con lo svincolo di Via Caboto sulla GVT;

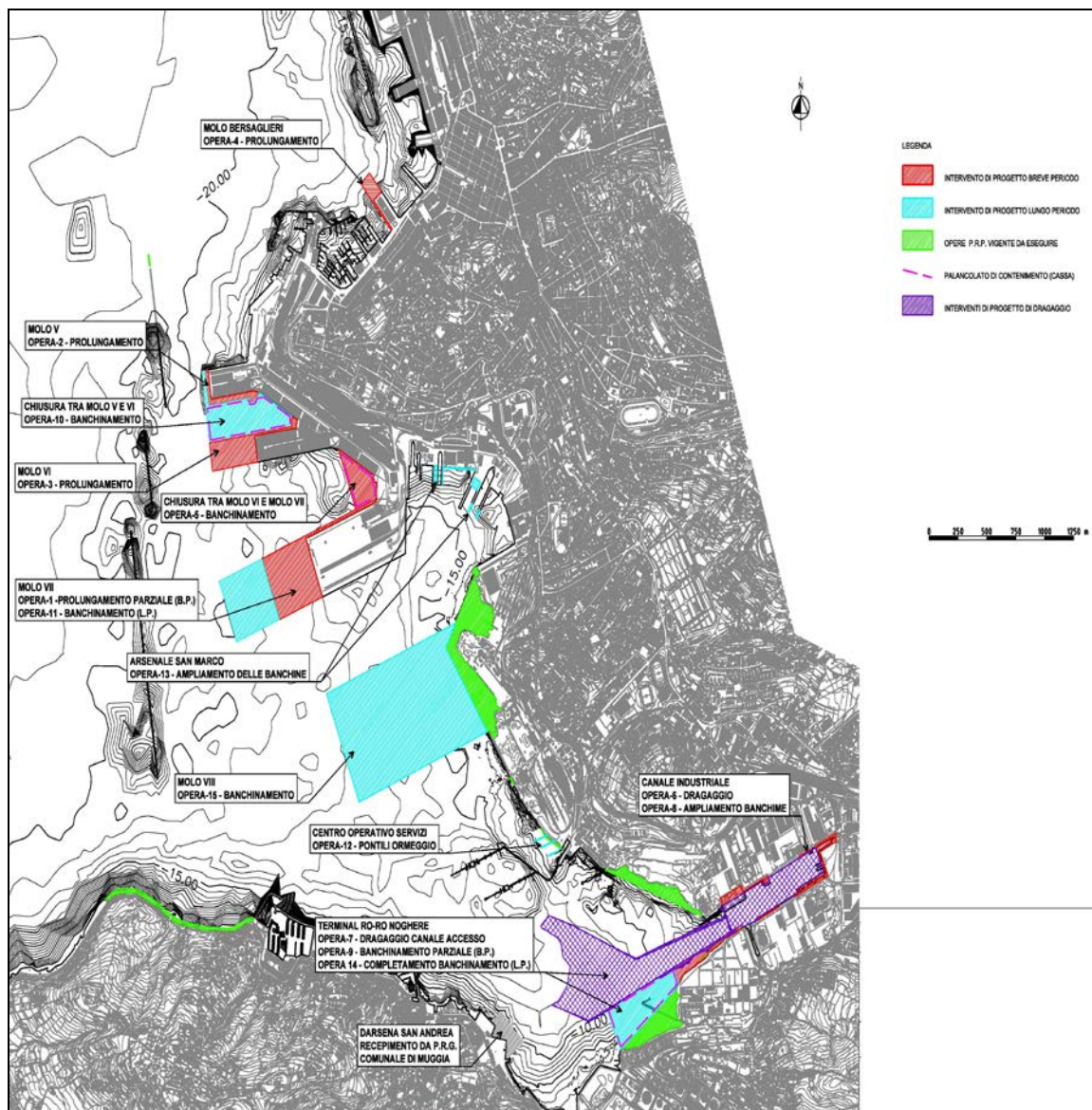


FIGURA 3-1 – PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI DI BREVE E LUNGO PERIODO

3.2. Area di intervento

Oggetto del presente documento è il prolungamento del Molo V, opera di breve periodo localizzata in Figura 3-2. Il Molo attualmente svolge le seguenti funzioni:

- terminal merci varie (multiuso), sul lato settentrionale;
- terminal frutta;
- terminal lattice di gomma ed oli vegetali.

Il terminal merci varie dispone delle banchine 32 e 33 ed è adibito al traffico di merci varie, prevalentemente metalli e cellulosa, caffè in sacchi, metalli non ferrosi. In radice del molo sono situati i depositi corrispondenti al magazzino 50. Nell'area esiste un piazzale di circa 6.000 m², nella zona centrale del molo, utilizzato per lo stoccaggio dei contenitori.

L'attività svolta include lo stoccaggio di merci provenienti dallo svuotamento di contenitori, l'uso di magazzini non necessariamente retrostanti la banchina di pertinenza. La principale carenza consiste nella vetustà di molti magazzini (a più piani, serviti da montacarichi di portata modesta), non più adatti alle caratteristiche operative del traffico moderno, privi di spazi di manovra, che condizionano i tempi di manovra ed aumentano i costi delle movimentazioni.

Il terminal ortofrutticolo è collocato sul lato meridionale del Molo V, svolge l'attività di sbarco/imbarco, stoccaggio e distribuzione dei prodotti ortofrutticoli, opera sulle banchine pubbliche 35 e 36.

Il traffico dei prodotti ortofrutticoli avviene per il 50% circa con navi Ro-Ro e per il restante 50% con navi convenzionali. Il naviglio Ro-Ro ormeggia agli accosti pubblici dedicati ai Ro-Ro e traghetti, e la merce viene successivamente trasportata ai magazzini dell'area stoccaggio nonché in altri magazzini, esterni all'area del Molo V, a seconda delle opportunità e necessità: la caratteristica della merce trattata è la stagionalità, per cui la disponibilità di magazzini di stoccaggio non è sempre sufficiente. Per lo stoccaggio dei prodotti sono disponibili i magazzini 51 e 53 (parzialmente), dotati di impianti di refrigerazione.

L'intervento previsto nel breve periodo consiste in un allungamento di circa 25 m oltre il limite della testa del Molo V e in un allargamento a Sud di circa 30 m con la realizzazione di un dente per attracco Ro-Ro alla radice Sud del Molo. L'estensione complessiva di progetto è di circa 22.000 m².

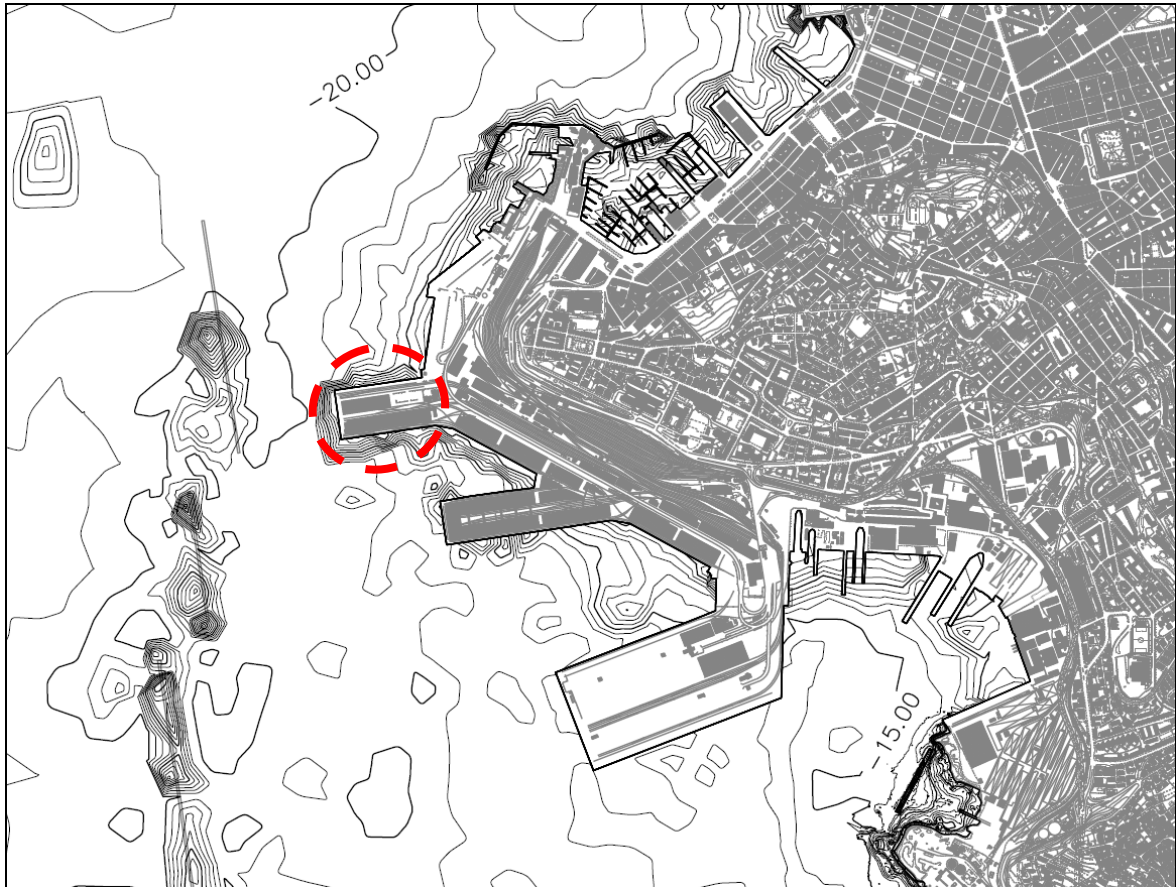


FIGURA 3-2 – LOCALIZZAZIONE DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO V

3.3. Descrizione delle opere proposte per il prolungamento del molo V (opera di beve periodo)

In questo paragrafo sono state individuate le caratteristiche principali delle opere necessarie per il prolungamento del molo V, opera di beve periodo, le modalità di realizzazione e le tempistiche, al fine di fornire, seppur qualitativamente come ragionevole attendersi nel caso di documentazione a carattere pianificatorio/programmatico, degli elementi utili alla comprensione delle attività che dovranno essere svolte in fase di cantiere e consentire la valutazione degli impatti connessi alla realizzazione delle opere nel Quadro di Riferimento Ambientale.

Di seguito si riporta una breve descrizione della tipologia strutturale ipotizzata per il prolungamento del molo V, delle fasi costruttive di cantiere, delle quantità principali dei materiali, delle lavorazioni e delle tipologie strutturali utilizzati e un'ipotesi di tempistiche realizzative (cronoprogramma).

A tergo di tale documento si riportano, nell'allegato, le tavole tipologiche delle strutture ipotizzate e della fasistica realizzativa.

3.3.1. Descrizione della tipologia strutturale

La struttura ipotizzata per il prolungamento del Molo V sarà costituita da una banchina a giorno con quota finita alla +2,60 m l.m.m., costituita da una un impalcato in c.a. fondato su pali in c.a.. Le dimensioni degli elementi strutturali di seguito riportati, che compongono la banchina a giorno proposta, potranno subire aggiustamenti in sede di progettazione delle opere.

Per quanto attiene la realizzazione dei pali in calcestruzzo armato di fondazione, considerando la necessità di infiggerli per almeno 4,00 m nel flysch, considerando il diametro degli stessi, pari a 1,80 m (camicia compresa), e la lunghezza considerevole di 58 m, la tecnica più idonea è costituita dal getto in opera con trivellazione; si prevede quindi l'infissione di tubi camicia in acciaio, di lunghezza pari a 54 m e spessore di 10 mm, con la funzione di cassero a perdere per la realizzazione dei pali in c.a..

L'altezza dei pali è stata stimata in funzione dei rilievi batimetrici adottati per il Piano, delle stratigrafie di riferimento elaborate per il Piano e considerando 4,00 m di ammorsamento nel flysch, come da sezioni tipologiche riportate nel Piano.

I pali verranno posizionati con maglia 10x10 m o 8,25x10 m a seconda della zona (si vedano tavole a tergo contenute nell'allegato).

Prima della realizzazione dei pali di fondazione si prevede un dragaggio di bonifica dello spessore medio di 1,00 m.

Per quanto riguarda l'impalcato in c.a., sarà costituito da travi portanti nelle due direzioni principali (in asse pali) e da soletta bidirezionale tra le travi in c.a..

Si prevede la realizzazione di pulvini in c.a. in tesata ai pali e la successiva posa di piastre prefabbricate in c.a., di dimensioni 10x10 m o 8,25x10 m, con la funzione di cassero e collaboranti con il successivo getto di completamento della soletta dell'impalcato; tali piastre fungono anche da cassero per il getto delle travi portanti dell'impalcato. Si tratta comunque di dettagli costruttivi che saranno certamente esplicitati nelle fasi di progettazione dell'opera.

Dopo la posa delle piastre prefabbricate in c.a., si prevede il getto di completamento per la realizzazione delle travi e della soletta in c.a..

La struttura sarà completata con la realizzazione della pavimentazione (asfalto o blocchetti autobloccanti o finiture in cls) e delle finiture di banchina, quali bitte, fender, impiantistica e scalette emergenza.

3.3.2. Fasi costruttive

Di seguito si riportano la successione di fasi costruttive ipotizzate per la realizzazione della banchina a giorno sopra descritta. Tali fasi potranno subire aggiustamenti in sede di progettazione delle opere.

Fase 1: approvvigionamento materiali nell'area di cantiere.

- Approvvigionamento via mare e successivo accatastamento nell'area di cantiere a terra, delle camicie (profili tubolari) e delle attrezzature da utilizzare per la realizzazione dei pali in c.a.; i profili tubolari approvvigionati, se di lunghezza inferiore a quella prevista in progetto, dovranno essere uniti con processi di saldatura o sistema equivalente d'unione (tali operazioni potranno essere realizzate nell'area di cantiere a terra attrezzata);
- approvvigionamento via mare e/o via terra e successivo accatastamento nell'area di cantiere a terra, delle eventuali altre parti di carpenteria metallica e delle attrezzature necessarie alla loro messa in opera; tali parti potranno essere uniti con processi di saldatura o sistema equivalente d'unione (es. bulloni);
- approvvigionamento via mare e successivo accatastamento nell'area di cantiere a terra, delle parti in c.a. prefabbricate e/o precomprese e delle attrezzature per la realizzazione dell'impalcato; tali parti potranno anche essere realizzate sul posto nell'area di cantiere a terra;
- approvvigionamento via mare e/o via terra e successivo accatastamento nell'area di cantiere a terra, dei casseri, delle gabbie, reti o singole barre d'armatura e delle attrezzature da utilizzare per la realizzazione dei cementi armati;
- approvvigionamento via mare e/o via terra e successivo accatastamento nell'area di cantiere a terra, dei materiali e delle attrezzature necessari alla realizzare del pacchetto di pavimentazione degli impianti, delle parti impiantistiche e delle finiture di banchina.

Fase 2: bonifica bellica del cantiere a mare.

- Bonifica via mare, con imbarcazione attrezzata e con ausilio di trivella, da ordigni bellici.

Fase 3: cantiere a mare.

- Delimitazione, es. tramite segnalamenti luminosi, dell'area di cantiere a mare (operazione da realizzare con adeguata imbarcazione).

Fase 4: bonifica fondale esistente

- Scavo per la rimozione a scopo di bonifica di uno strato di terreno, di spessore medio 1,00 m, dal fondale esistente (da pontone e altra imbarcazione attrezzata);
- conferimento a discarica e/o cassa di colmata, previa eventuale trattamento in vasca di decantazione, del terreno di risulta dalla bonifica (via mare e/o terra).

Fase 5: realizzazione pali in c.a.

- Movimentazione a terra e saldatura, o sistema d'unione equivalente, delle porzioni di tubo camicia nell'area di cantiere a terra;
- movimentazione a terra, carico e trasporto con pontone dei tubi camicia;
- infissione (battitura e/o vibrazione), fino a quota di progetto, dei tubi camicia (da pontone);
- trivellazione all'interno delle camicie con recupero del terreno (da pontone e altra imbarcazione attrezzata);
- conferimento a discarica e/o cassa di colmata, previa eventuale trattamento in vasca di decantazione, del terreno estratto dalla trivellazione (via mare e/o terra);
- movimentazione a terra, carico e trasporto con pontone dell'armatura dei pali;
- posa dell'armatura all'interno delle camicie (da pontone);
- movimentazione a terra, carico e trasporto con betoniera via terra sulle strade di cantiere e/o quelle esistenti e trasporto via mare delle betoniere con pontone del calcestruzzo dalla centrale di betonaggio sita nell'area di cantiere a terra;
- getto del calcestruzzo all'interno delle camicie per la realizzazione dei pali in c.a. (da pontone).

Fase 6: impalcato.

- Movimentazione via terra, carico e trasporto con pontone e/o mezzo terrestre del sistema di piastre prefabbricate in c.a. (ipotizzate subappaltate a prefabbricatore e quindi realizzate in altro sito);
- posa del sistema prefabbricato delle piastre in c.a. (da pontone e/o in avanzamento da terra);
- movimentazione a terra, carico e trasporto con pontone e/o mezzo terrestre dei casseri e delle armature;
- posa in opera dei casseri e posa dell'armatura sull'impalcato (da terra e/o da mare da pontone);

- movimentazione a terra, carico e trasporto con betoniera via terra sulle strade di cantiere e/o quelle esistenti e trasporto via mare delle betoniere con pontone del calcestruzzo dalla centrale di betonaggio sita nell'area di cantiere a terra;
- getto di completamento di calcestruzzo per la realizzazione dell'impalcato, delle travi d'irrigidimento in asse pali e della trave di coronamento perimetrale (via mare da pontone o da terra);
- disarmo, movimentazione, carico e trasporto del sistema di cassature nell'area di cantiere a terra (da pontone e/o mezzo terrestre).

Fase 7: pavimentazione, impianti e finiture.

- Movimentazione a terra, carico e trasporto con pontone e/o mezzo terrestre dei materiali necessari per realizzare il pacchetto di pavimentazione, delle finiture di banchina e delle parti impiantistiche;
- realizzazione, con l'ausilio di mezzi terrestri, del pacchetto di pavimentazione (posa strati di fondazione e loro compattazione e posa della pavimentazione flessibile o rigida);
- predisposizione e montaggio delle finiture (da terra o da mare);
- installazione e montaggio, con l'ausilio di mezzi terrestri o via mare con pontone, delle apparecchiature e degli impianti di banchina.

3.3.3. Cronoprogramma

Di seguito si riportano le tempistiche ipotizzate per la realizzazione della banchina a giorno sopra descritta. Tali tempistiche potranno subire aggiustamenti in sede di progettazione delle opere.

MACROFASI LAVORATIVE	TEMPO															
	1° mese	2° mese	3° mese	4° mese	5° mese	6° mese	7° mese	8° mese	9° mese	10° mese	11° mese	12° mese	13° mese	14° mese	15° mese	16° mese
Approvvigionamento materiali e delle attrezzature nell'area di cantiere	■						■					■				
Bonifica del cantiere a mare		■														
Cantiere a mare			■													
Scavo per bonifica fondale				■	■	■	■									
Realizzazione pali in c.a. (*)					■	■	■	■	■	■	■	■	■			
Impalcato (**)							■	■	■	■	■	■	■	■		
Pavimentazione, impianti e finiture									■	■	■	■	■	■	■	■

(*)	Ipotizzato con l'ausilio min. di 1 pontone e la realizzazione media di almeno 1 palo/giorno/pontone (si considerano, mediamente, 30gg/mese)
(**)	Ipotizzato con l'ausilio, contemporaneo a quelli per l'infissione pali, di min. 1 pontone e la posa di 2 piastre/giorno/pontone (si considerano, mediamente, 30gg lavorativi al mese)

Se per le lavorazioni si usasse 1 solo pontone, o al massimo 2, e/o si riducessero i gg lavorativi/mese, i tempi si dilaterrebbero e le fasi costruttive non si sovrapporrebbero, ma finita una fase che richiede il pontone ne inizierebbe un'altra che ne richiede l'utilizzo. Il cronoprogramma non è quindi un indicatore della tempistica, ma rappresenta solo lo scenario peggiore in termini di sovrapposizione delle fasi di cantiere.

3.3.4. Stima delle quantità

Di seguito si riporta una tabella con inserita una stima delle quantità, delle lavorazioni e degli elementi strutturali principali che compongono la banchina a giorno assunta per il prolungamento del Molo V. Tali quantità potranno subire aggiustamenti in sede di progettazione delle opere.

Materiali, lavorazioni ed elementi strutturali principali	Quantità
Superficie totale opera (m ²)	21680
N. pali camicia in acciaio (φ=1800 mm, sp.=10 mm, L=54 m)	286
N. piastre prefabbricate in c.a 10x10 m (sp.=1,4 m)	56
N. piastre prefabbricate in c.a 8,25x10 m (sp.=1,4 m)	194
Calcestruzzo per riempimento singolo palo L= 54+4 = 58 m (m ³ /palo)	147,5
Calcestruzzo per completamento impalcato (m ³ /m ² di superficie di banchina a giorno) per area piastre 10x10 m (*)	0,65
Calcestruzzo per completamento impalcato (m ³ /m ² di superficie di banchina a giorno) per area piastre 8,25x10 m (*)	0,65
Calcestruzzo per coronamento perimetrale banchina, L= 745 m (m ³ /m di perimetro)	4
Acciaio per c.a. pali (Kg/m ³ di calcestruzzo)	50
Acciaio per c.a. completamento impalcato (Kg/m ³ di calcestruzzo)	90
Acciaio per coronamento perimetrale banchina (Kg/m ³ di calcestruzzo)	70
Terreno di risulta dalla trivellazione del singolo palo (m ³ /palo) (**)	106,9
Terreno di risulta dalla bonifica del fondale (m ³ /m ² di superficie scavata (***))	1
Fondazione + Pavimentazione flessibile e/o rigida (m ³ /m ²)	0,35

(*) Travi d'irrigidimento in asse pilastri + 15 cm di completamento sopra le piastre.

(**) Fondale medio ipotizzato circa alla -16,00 m l.m. (-15,00 m l.m. con 1,00 di bonifica).

(***) Da applicare solo all'impronta dell'opera (per 21680 m²).

4. COMPUTO METRICO ESTIMATIVO

DESCRIZIONE LAVORAZIONI	U.M.	QUANTITA'	PREZZO	IMPORTO PARZIALE
A- LAVORI				
1 - DRAGAGGI E CONFERIMENTI				
Dragaggi per l'approfondimento dei canali e per la bonifica dei fondali compreso conferimento in cassa di colmata	m ³	21,680	20.30	440,104.00
2- BANCHINE A GIORNO				
Camicia in acciaio dei pali trivellati del diametro di 1800 mm	m	15,444	529.00	8,169,876.00
Pali trivellati del diametro di 1800 mm	m	16,588	387.00	6,419,556.00
Orditura di travi in c.a. da m 2,80x0,80 a sostegno delle piastre prefabbricate	m	4,125	393.00	1,621,125.00
Piastre prefabbricate in c.a.p. dell'impalcato da m 10,00x10,00 e da m 9,93x10,00	n.	56	11,855.00	663,880.00
Piastre prefabbricate in c.a.p. dell'impalcato da m 8,25x10,00 e da m 8,00x10,00	n.	194	9,140.00	1,773,160.00
C.a. per completamento dell'impalcato	m ³	11,774	173.50	2,042,789.00
Coronamento in c.a. del perimetro di banchina	m	745	716.00	533,420.00
Arredi di banchina (bitte, parabordi, scalette, cavidotti, ecc.)	m	745	1,335.00	994,575.00
Pavimentazione dello spessore di cm 35, compresa raccolta e smaltimento acque	m ²	21,680	42.70	925,736.00
			Totale (A) Euro	23,584,221.00
B - SOMME A DISPOSIZIONE (12%)			Euro	2,829,779.00
			TOTALE COMPLESSIVO (A+B) Euro	26,414,000.00

ALLEGATO: Elaborati grafici

Di seguito, in allegato al presente documento, si riportano i seguenti elaborati grafici:

ELABORATI GRAFICI GENERALI

MI026S-P00-DS01-PRP – SITUAZIONE ESISTENTE SU ORTOFOTO

MI026S-P00-DS02-PRP – SITUAZIONE ESISTENTE SU CTR

MI026S-P00-DS03-PRP – INTERVENTI DI PROGETTO

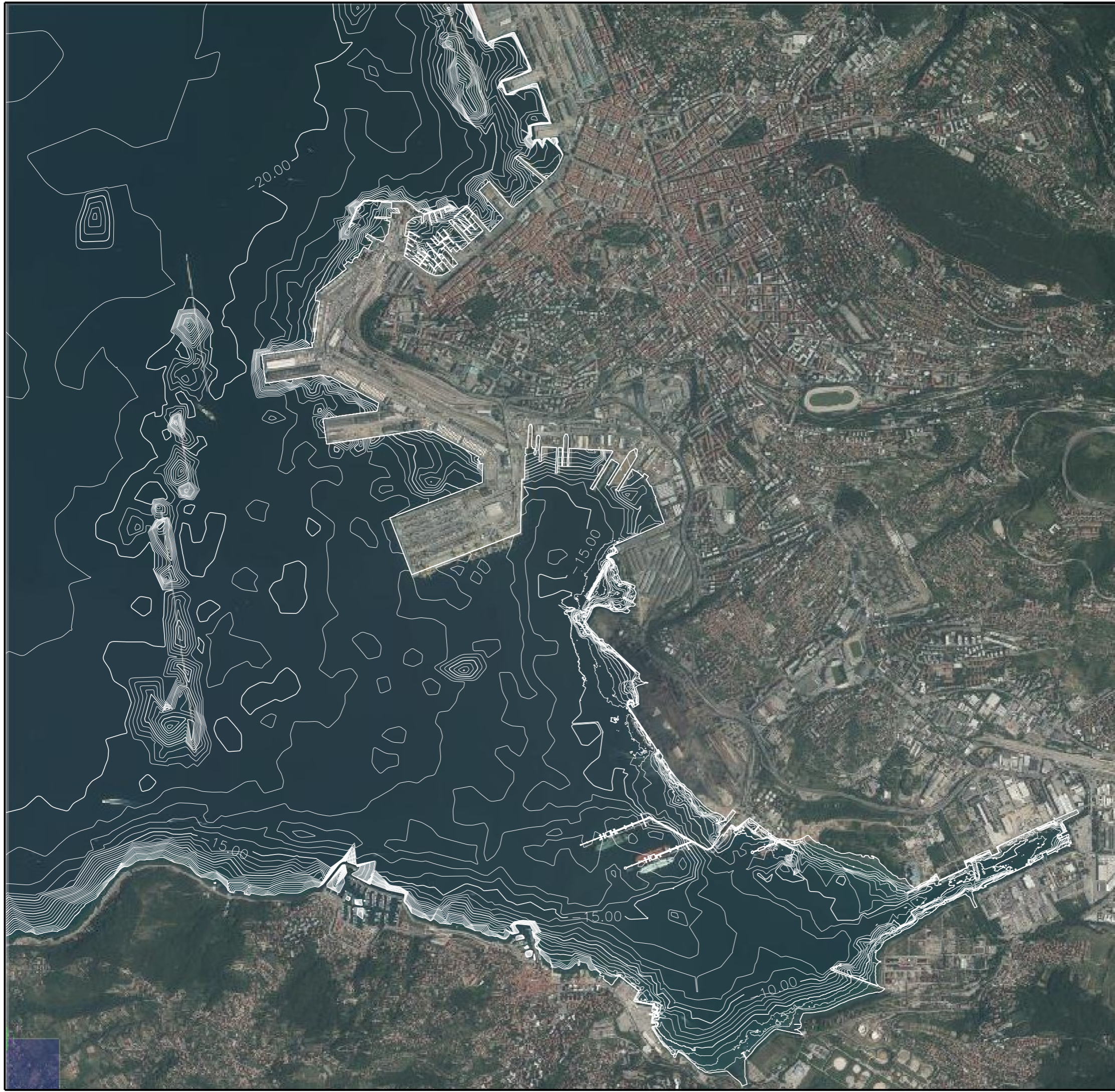
OPERA 2 – PROLUNGAMENTO MOLO V

MI026S-P02-DS01-PRP – PLANIMETRIA INTERVENTO

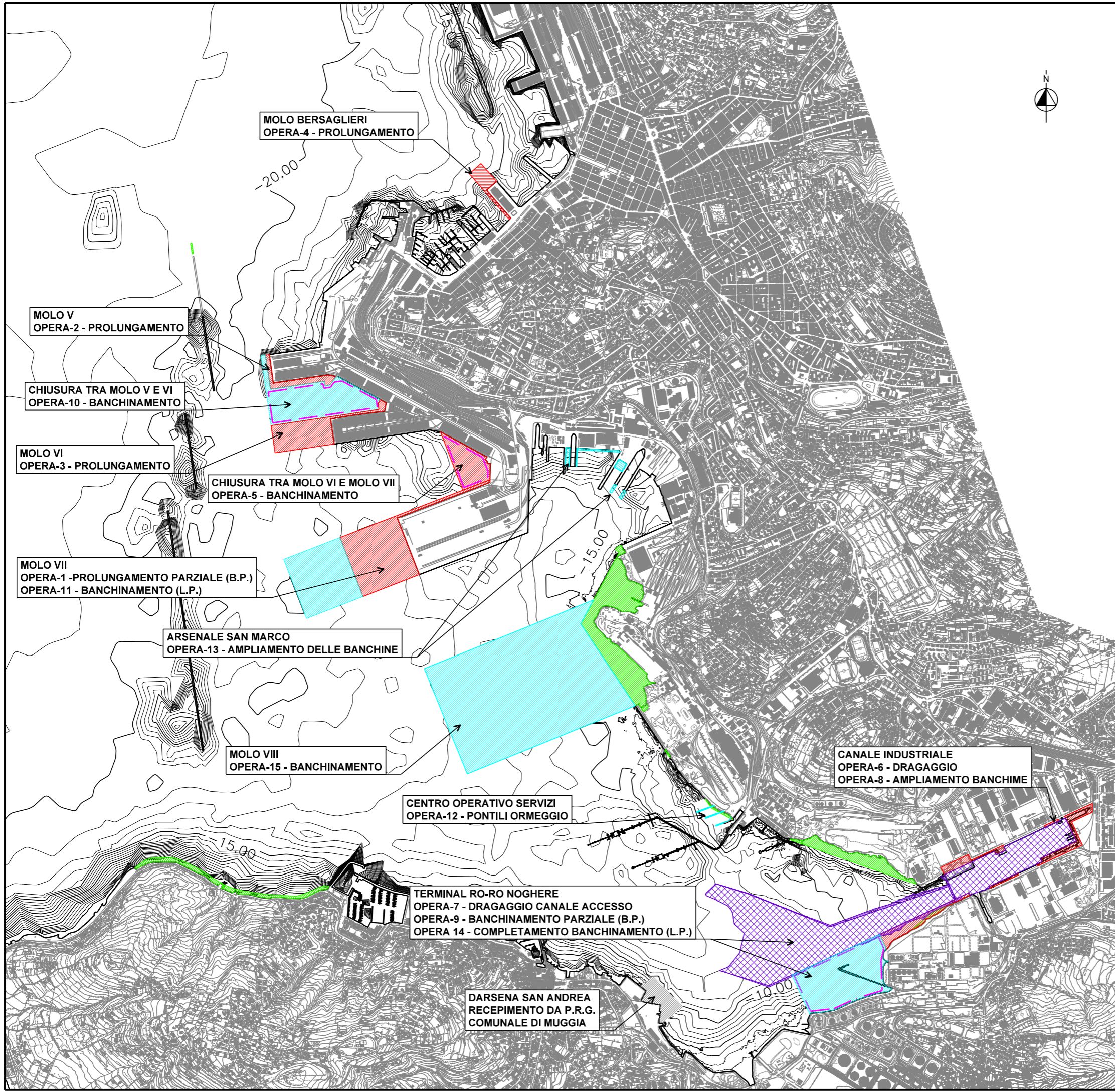
MI026S-P02-DS02-PRP – SEZIONI

MI026S-P02-DS03-PRP – SEZIONE TIPO

MI026S-P02-DS04-PRP – FASI COSTRUTTIVE



aggiornamenti Settembre 2014		
PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE (Giugno 2014)		
Studio Ambientale Integrato (Rev.1)		
 AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE via Karl Ludwig von Bruck 3 34143 Trieste www.porto.trieste.it	Elaborazione del Piano Regolatore Portuale Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli	Elaborato P. Trevisan
	R.U.P. Ing. Eric Marcone	
 S.P.A. S.p.A. Via Cassanese, 27/1 20145 Milano	 ACCIAIERIE DI TRIESTE Via Cassanese, 15 34145 Roma	Approvato F. Mattarolo
PROGETTO		
ELABORATI GRAFICI GENERALI SITUAZIONE ESISTENTE SU ORTOFOTO		
scala		
GRAFICA		
tavola		
MI0265-P00-DS01-PRP		



- LEGENDA
- INTERVENTO DI PROGETTO BREVE PERIODO
 - INTERVENTO DI PROGETTO LUNGO PERIODO
 - OPERE P.R.P. VIGENTE DA ESEGUIRE
 - PALANCOLATO DI CONTENIMENTO (CASSA)
 - INTERVENTI DI PROGETTO DI DRAGAGGIO

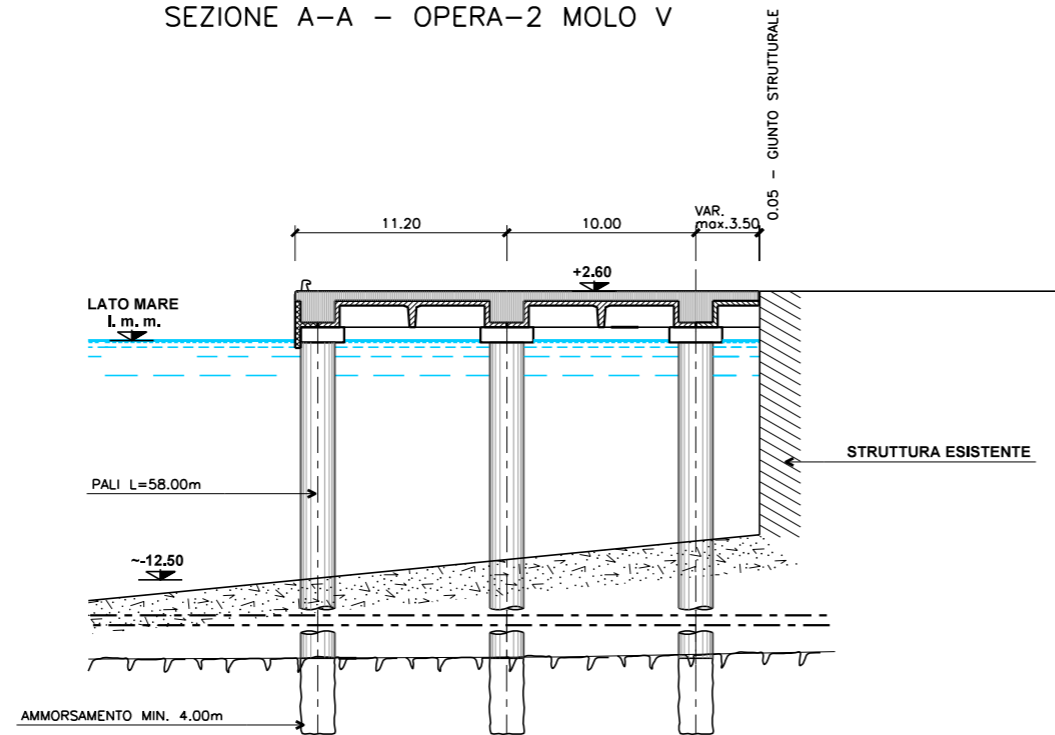


aggiornamenti Settembre 2014

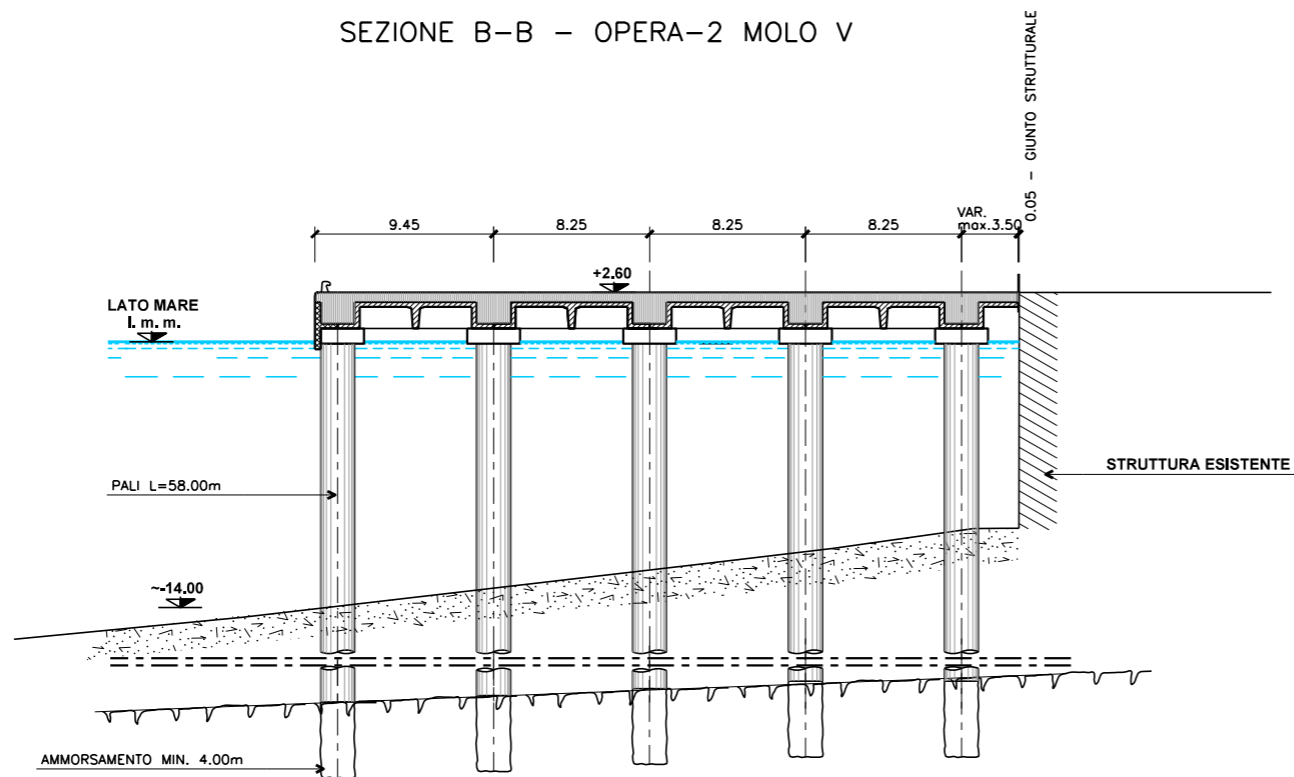
PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE (Giugno 2014)
Studio Ambientale Integrato (Rev.1)




 AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE via Karl Ludwig von Bruck 3 34143 Trieste www.porto.trieste.it	Elaborazione del Piano Regolatore Portuale Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Siniaglia Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli	Elaborato
		P. Trevisan
R.U.P. Ing. Eric Marcone	 R.U.P.	Controllato A. Marani
 F. Mattardo	 F. Mattardo	Approvato F. Mattardo
PROGETTO		scala GRAFICA
ELABORATI GRAFICI GENERALI INTERVENTI DI PROGETTO		tavola MI026S-P00-DS03-PRP

SEZIONE A-A - OPERA-2 MOLO V

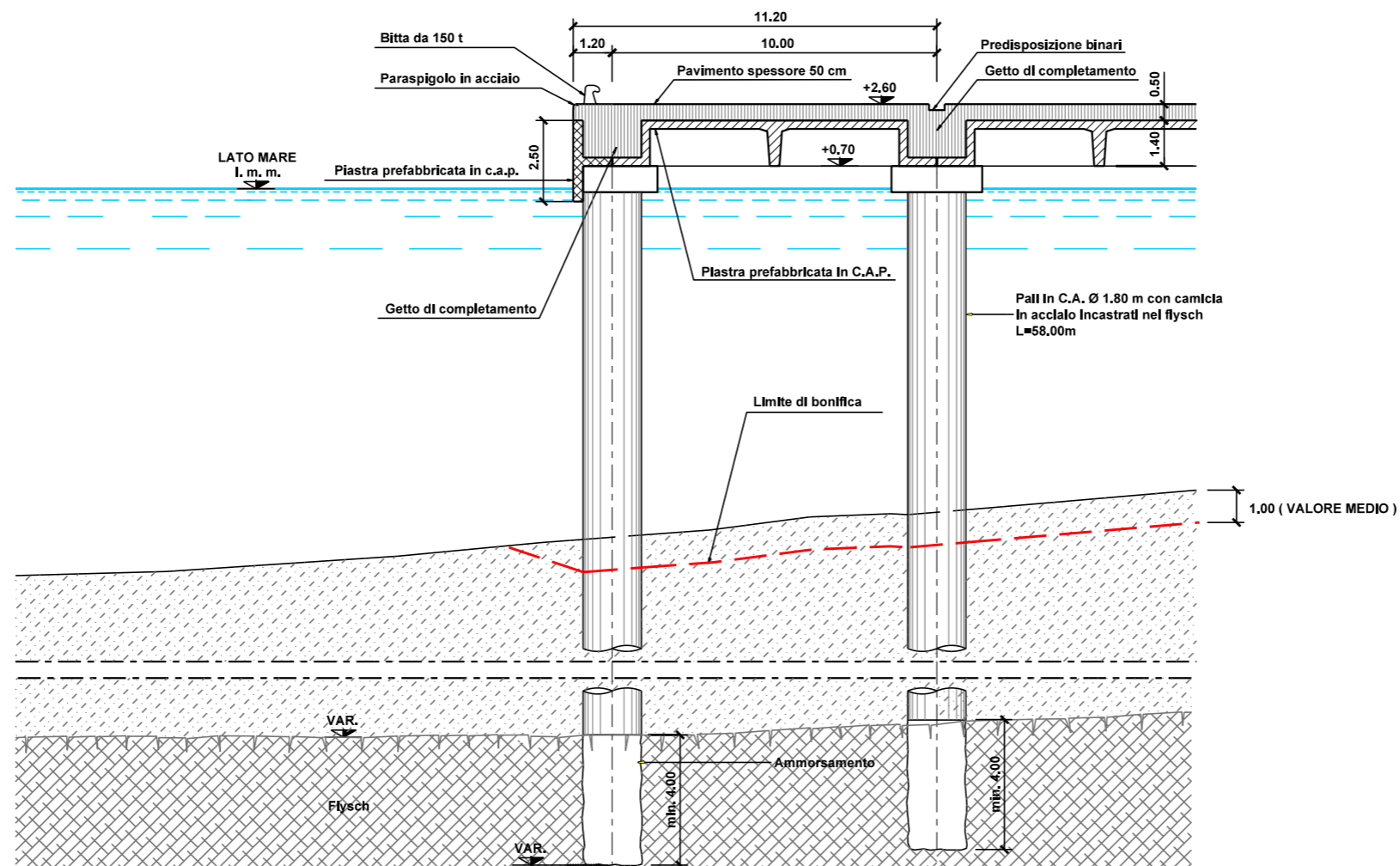


SEZIONE B-B - OPERA-2 MOLO V



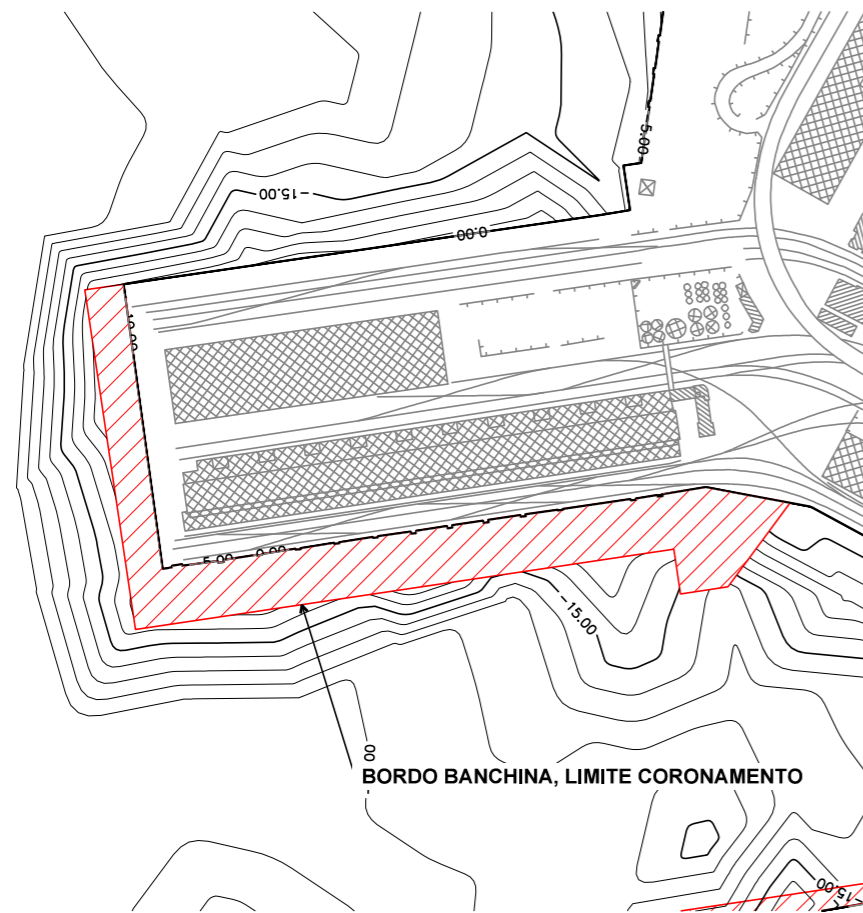
aggiornamenti Settembre 2014		PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE (Giugno 2014)	
		Studio Ambientale Integrato (Rev.1)	
 AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE via Karl Ludwig von Bruck 3 34143 Trieste www.porto.trieste.it	Elaborazione del Piano Regolatore Portuale Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli		
	R.U.P. Ing. Eric Marcone		Elaborato P. Trevisan
 P.S. s.p.a. Via... 27/1 Milano	 ACIA TEC	Approvato F. Mattardo	
		PROGETTO OPERA 2 - PROLUNGAMENTO MOLO V SEZIONI	

SEZIONE TIPO BANCHINA CON PALI IN C.A.



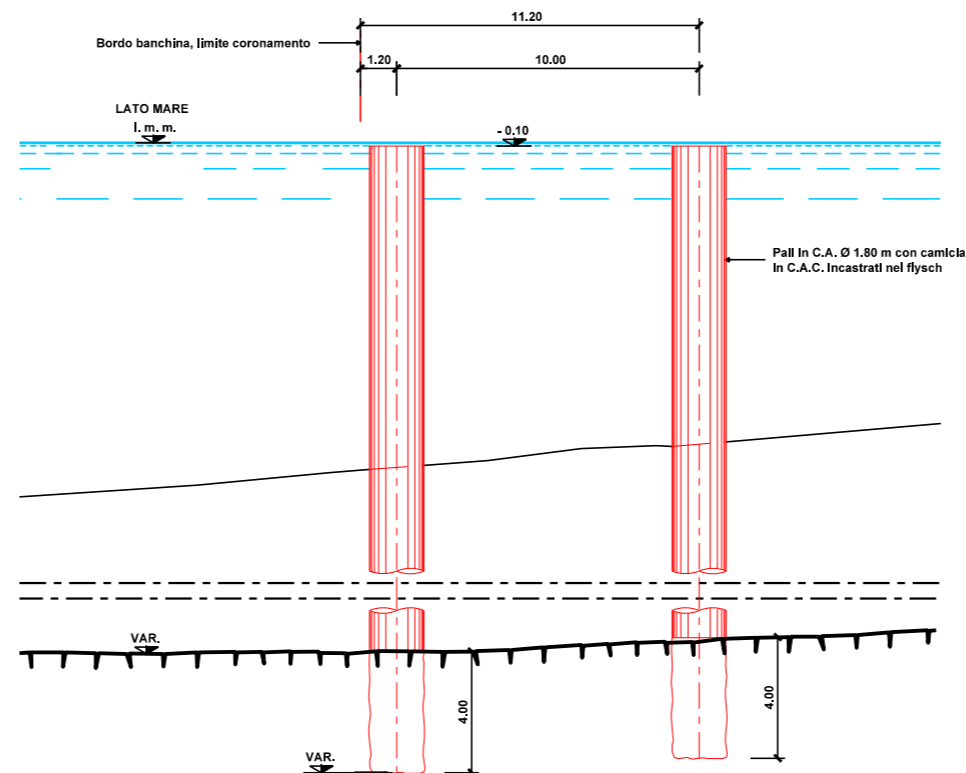
aggiornamenti Settembre 2014		
PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE (Giugno 2014) Studio Ambientale Integrato (Rev.1)		
 AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE via Karl Ludwig von Bruck 3 34143 Trieste www.porto.trieste.it	Elaborazione del Piano Regolatore Portuale Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Sinigaglia Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli	Elaborato P. Trevisan
	R.U.P. Ing. Eric Marcone	
 P.R.P. s.p.a. Via Cassanese 27/1 Milano	 ACCIA TEC s.p.a. Via Cassanese 15 00155 Roma	Approvato F. Mattarolo
PROGETTO		scala GRAFICA
OPERA 2 - PROLUNGAMENTO MOLO V SEZIONE TIPO		tavola MI026S-P02-DS03-PRP

STRALCIO PLANIMETRICO MOLO V



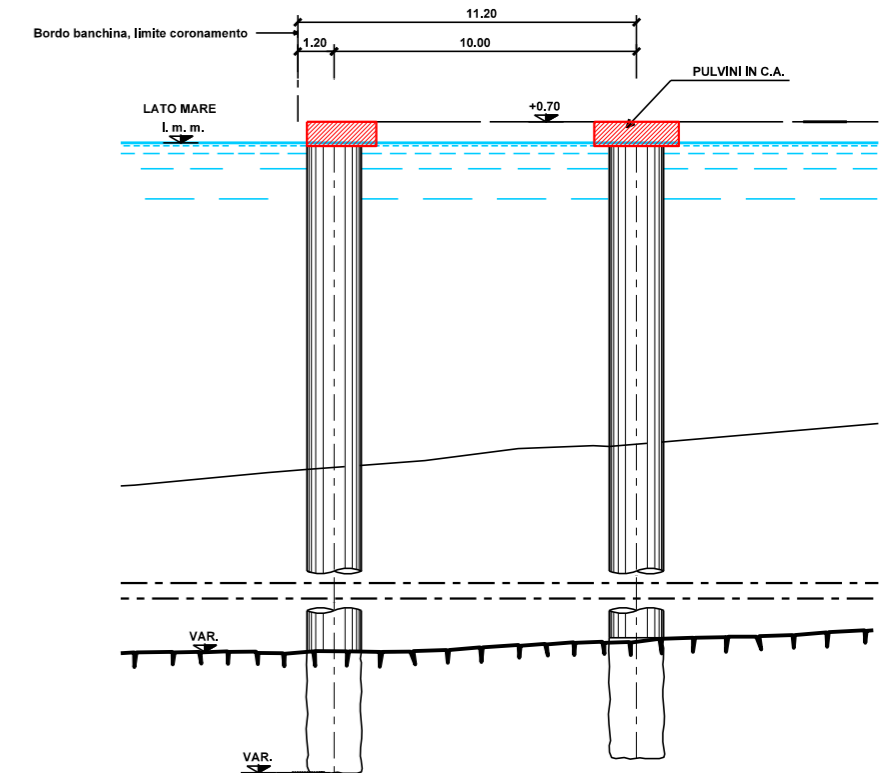
SEZIONE TIPO BANCHINA CON PALI IN C.A.

- FASE 1 - INFISSIONE TUBI CACCIA E REALIZZAZIONE PALI IN C.A.



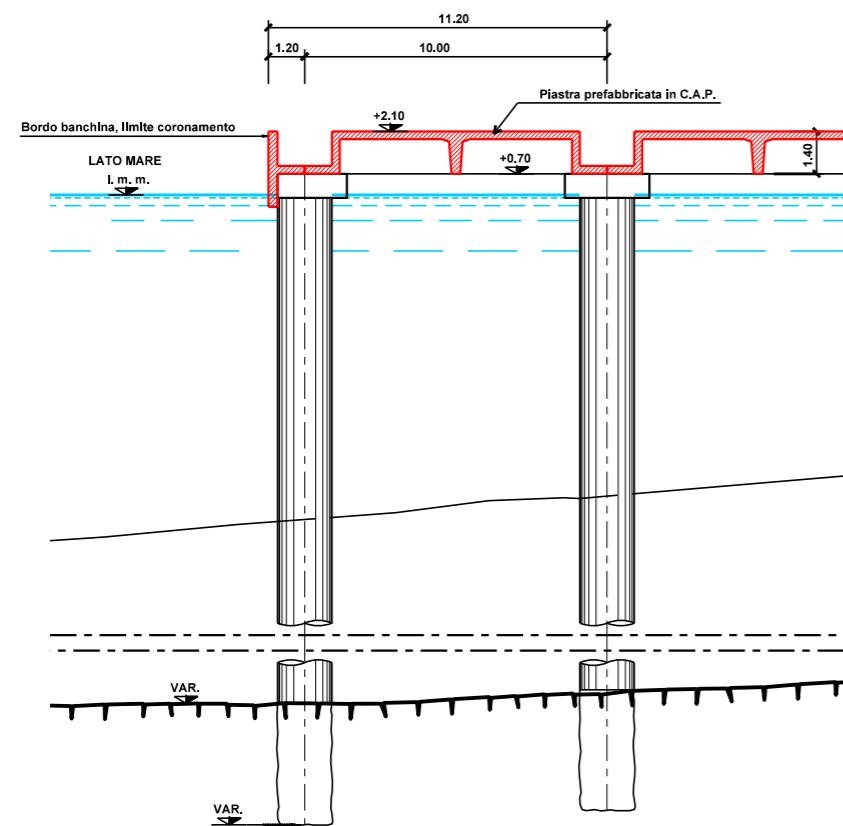
SEZIONE TIPO BANCHINA CON PALI IN C.A.

- FASE 2 - ESECUZIONE PULVINI IN C.A.



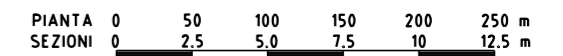
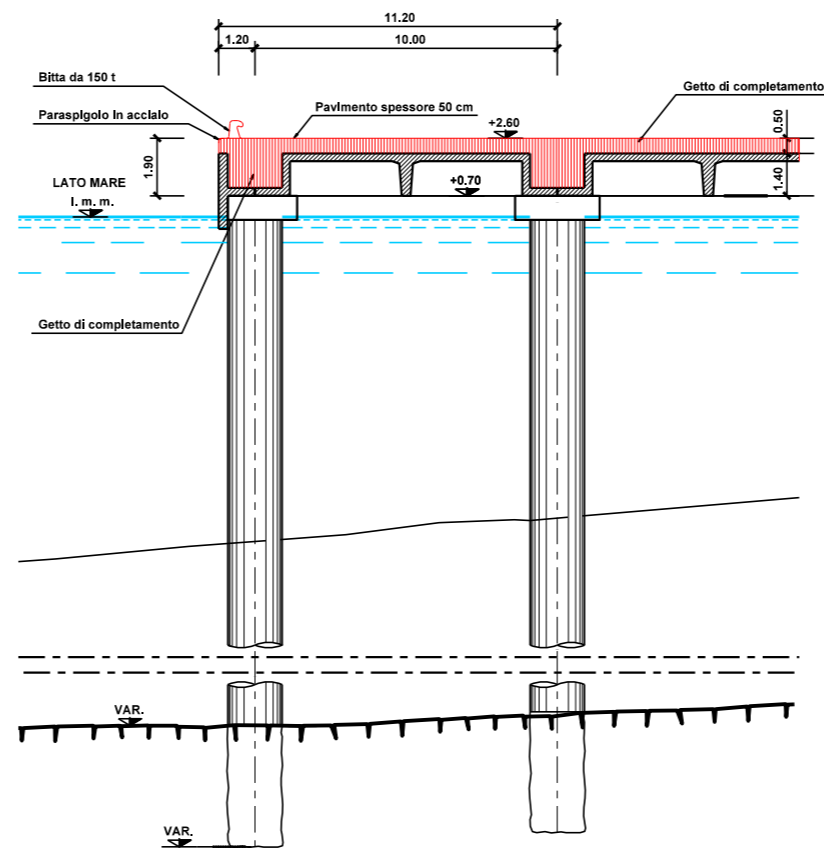
SEZIONE TIPO BANCHINA CON PALI IN C.A.

- FASE 3 - POSA PIASTRE PREFABBRICATI IN C.A.P.



SEZIONE TIPO BANCHINA CON PALI IN C.A.

- FASE 4 - ESECUZIONE DEL GETTO DI COMPLETAMENTO PIU' PAVIMENTAZIONE



aggiornamenti Settembre 2014		PIANO REGOLATORE DEL PORTO DI TRIESTE (Giugno 2014)	
		Studio Ambientale Integrato (Rev.1)	
 AUTORITA' PORTUALE DI TRIESTE Via Karl Ludwig von Bruck 3 34143 Trieste www.porto.trieste.it	Elaborazione del Piano Regolatore Portuale Fino a luglio 2014 elaborazione: Segretario Generale f.f. Walter Shlgaglia Fino al 2010 elaborazione: Segretario Generale dott. Martino Conticelli		
	Elaborato P. Trevisan		R.U.P. Ing. Eric Marcone
 Studio Ambientale Integrato Via... ...	Approvato F. Mattarolo	Approvato F. Mattarolo	
PROGETTO		scala GRAFICA	
OPERA 2 - PROLUNGAMENTO MOLO V FASI COSTRUTTIVE		tavola MI026S-P02-DS04-PRP	