

LAVORI DI RICONFIGURAZIONE IN AMBITO
LOGISTICO/INDUSTRIALE E RETROPORTUALE NELL'AREA
COMPRESA NELLO STABILIMENTO WARSTILA S.P.A. SITO NEL C.C.
DI BAGNOLI DELLA ROSANDRA

Documentazione tecnica per l'ottenimento della VIA

RELAZIONE GENERALE

**Allegato 36 – Paesaggistica: R_P Relazione
Paesaggistica**

1. Oggetto della relazione paesaggistica

La presente relazione paesaggistica è redatta secondo le indicazioni del DPCM 12.12.2005, pubblicato sulla G.U. n.25 del 31.01.2006, in vigore dal 30.07.2006 ed ha per oggetto dei lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retroportuale del compendio immobiliare di Bagnoli della Rosandra.

2. Analisi dello stato di fatto

2.1 Lettura delle caratteristiche paesaggistiche

2.1.1 Area di intervento e manufatti esistenti

L'area in oggetto, situata su di una piana artificiale a quote altimetriche attorno a m 53 sul livello medio mare, è caratterizzata da una parte adibita a verde, e dalla presenza di n. 2 edifici di tipo industriale.

Allo stato attuale il comprensorio è adibito alle attività relative alla produzione di Wärtsilä, azienda che ha rilevato da Fincantieri gli stabilimenti della società Grandi Motori Trieste - all'epoca insediati nell'area - erede a sua volta della Fabbrica Macchine Sant'Andrea.

L'Interporto di Trieste S.p.A., acquistata l'area, si pone lo scopo di tramutarla in zona adibita al trasporto intermodale, spostando la propria sede dall'attuale zona di Ferneti all' area in esame.

2.1.2 Contesto entro cui si inserisce l'intervento e parametri di lettura delle caratteristiche paesaggistiche.

Configurazione e caratteri geomorfologici

L'area risulta completamente mascherata dalle consistenti recenti opere di sbancamento e riporto; a tal riguardo si può ricordare che l'area attualmente occupata dallo stabilimento della Warstila Italia era caratterizzata, fino agli anni '60 da impianti agricoli (per lo più vigneti e pascoli). Il comprensorio industriale è caratterizzato da un generico profilo tabulare pianeggiante.

Al di sotto della copertura di terreno vegetale e/o delle pavimentazioni, risultano presenti terreni sia di origine artificiale (riporti di ghiaia/ciottoli e trovanti), sia dovuti alla naturale evoluzione geologica del territorio: superiormente all'ammasso roccioso di base (successione

sedimentaria marnoso - arenacea del Flysch, appartenente all'Eocene medio - Luteziano) possono infatti essere rinvenuti livelli, con potenze variabili, di materiali derivanti dall'alterazione del substrato litoide stesso, dall'attività di deposito dei corsi d'acqua nonché dai processi di pedogenizzazione dei terreni appartenenti all'antica superficie topografica.

Caratteristiche idrologiche – idrogeologiche

L'attuale comprensorio industriale risultava in origine attraversato da un corso d'acqua secondario (Rio Moccò, affluente di destra del Rosandra), con alveo sviluppatosi all'incirca tra lo spigolo Ovest dell'attuale fabbricato "calderai" e lo spigolo orientale dell'esistente fabbricato "piccole e medie lavorazioni"; il corso di tale rio risulta ora deviato, rettificato e canalizzato (lungo il confine Nord-orientale dell'insediamento industriale).

Per quanto attiene le acque meteoriche ricadenti sulla pertinenza (parti non edificate/pavimentate), stante la litologia dei terreni presenti, le stesse vengono normalmente drenate dalla parte superficiale del terreno; in concomitanza con eventi atmosferici tali da saturare il primo livello acquifero del terreno, si possono instaurare condizioni di ristagno superficiale occasionale, con fenomeni di erosione e trasporto nulli.

Sistemi insediativi storici

Non sono stati riscontrati insediamenti storici.

2.2 Tutela vigente

Attualmente il P.R.G.C. del Comune di San Dorligo della Valle non pone particolari tutele sull'area interessata dall'intervento in oggetto.

3. Elaborati di progetto

3.1 Inquadramento Urbanistico

L'area in oggetto si trova nella zona D1.1.A.1

- Zonizzazione P.R.G.C.

Zona D1

La zona, che si trova nel comprensorio dell'EZIT, è soggetta a Piano Speciale a Livello Infraregionale per la Zona Industriale di Trieste generale predisposto dall'EZIT.

Zona omogenea D1.1

La zona è destinata a fabbricati e a impianti per l'industria, la piccola industria e l'artigianato, con l'esclusione di quelli destinati alla distillazione del petrolio e al deposito di idrocarburi liquidi o gassosi, fatta eccezione per i depositi di idrocarburi necessari all'attività produttiva svolta.

Zona omogenea D1.1.A

Corrisponde alla parte della zona omogenea D1.1 destinata a edifici per l'industria, la piccola industria e l'artigianato già totalmente o quasi totalmente edificata.

Zona omogenea D1.1.A.1

Corrisponde alla parte della zona omogenea D1.1.a destinata ad edifici industriali. Valgono le seguenti norme:

- Rapporto massimo di copertura pari al 60% della superficie del lotto di pertinenza;
- Distanza per il calcolo della sagoma limite minima degli impianti e degli edifici = h e comunque non inferiore a 10 ml;
- Superficie da destinare ad attività collettive e parcheggi non inferiore al 10% dell'area totale. Di quest'area una superficie pari a 15 mq per addetto sarà destinato a verde alberato in uso agli addetti stessi, da sistemare e mantenere a spese e cura dei proprietari;
- Per l'alloggio di custodia è prevista la distanza minima di 10 ml tra pareti finestrate e pareti degli edifici antistanti, e un limite massimo di 350 mc.

Per gli edifici esistenti e a suo tempo regolarmente autorizzati, anche se in difformità rispetto alle norme della presente variante, sono consentiti:

- interventi di manutenzione straordinaria e di restauro;
- interventi di ristrutturazione edilizia anche con aumento di volume e/o di superficie coperta fino ad un massimo del 30% di quelli esistenti, da eseguirsi anche con più interventi successivi, comunque nel rispetto delle imposte dal Codice Civile.

E' escluso l'aumento di superficie coperta e/o di volume per la costruzione di un alloggio per il custode.

Per le aree ricadenti in questa zona perimetrata in zonizzazione con apposito segno, ferma restando la validità delle rimanenti norme di zona, valgono le seguenti precisazioni normative:

- Rapporto massimo di copertura pari all'80 % della superficie del lotto di pertinenza;
- Distanza per il calcolo della sagoma limite minima degli impianti e degli edifici = $h/2$ e comunque non inferiore a 5 ml.;
- Superficie da destinare a verde non inferiore al 10% dell'area totale del lotto di pertinenza. Area da destinare a parcheggi nei limiti previsti dalle leggi vigenti in materia;
- Per l'alloggio di custodia è prevista la distanza minima di 10 ml tra pareti finestrate e pareti degli edifici antistanti, e un limite massimo di 350 mc.

Oltre a tutte le destinazioni ed agli usi previsti per le zone D, per queste aree appositamente perimetrata, sono ammesse anche le seguenti attività:

- direzionale e di servizio alle imprese;
- commerciale complementare all'attività principale industriale/artigianali lavorativa e produttiva e pubblici esercizi;
- servizio di interesse pubblico e attività ricreative.

3.2 Opere in progetto e motivazione delle scelte progettuali

3.2.1 Lavori di riconfigurazione in ambito logistico/industriale e retroportuale.

L'intervento prevede la realizzazione di un polo intermodale, in cui possa afferire sia il trasporto su gomma che quello su ferro. In particolare, si vuole realizzare un'area pavimentata ed impermeabilizzata, sulla quale possano circolare e sostare mezzi motorizzati pesanti e possano esser posizionati dei container.

Si prevede inoltre l'utilizzo dei due edifici presenti sull'area, sia allo scopo di assolvere i compiti relativi all'Interporto stesso, che per il possibile insediamento di ditte, le quali abbiano un forte interesse ad utilizzare non solo lo stabilimento, ma pure l'infrastruttura di trasporto attualmente senza modifiche delle strutture e loro destinazione.

Il progetto prevede, quindi, la pavimentazione di un'area pari a circa 90 mila metri quadri che comprende sia la zona adibita al transito e alla sosta dei mezzi pesanti e al posizionamento dei container che quella adiacente ai binari. Per non creare un grosso impatto visivo, si prevede di

realizzare il manto di usura con una tonalità di colore più chiara rispetto alla tonalità dell'asfalto originale.

Nel rispetto della normativa in materia ambientale, verrà comunque mantenuta un'area verde pari a circa 20 mila mq, parte di questa perché caratterizzata da una morfologia collinare e parte fascia di terreno aderente al confine verso il torrente Rosandra in adiacenza alle strutture di scorrimento dei binari della gru a cavaliere.

In seguito alla pavimentazione dell'area in oggetto, attualmente caratterizzata da un terreno naturale, porta verosimilmente ad una variazione del coefficiente di deflusso e, conseguentemente ad un aumento delle portate scaricate nella rete esistente, rispetto alla situazione attuale. Quindi, per non portare il Torrente Rosandra alle condizioni critiche e quindi rispettando il regolamento dell'invarianza idraulica, e per realizzare il trattamento delle acque di prima pioggia, è stato previsto l'inserimento di 4 vasche in calcestruzzo interrate disposte in quattro aree diverse in modo da facilitare la raccolta delle acque in esse.

Per illuminare le aree cercando di occupare il minor spazio possibile, sono stati previsti dei nuovi impianti di illuminazione esterna che consistono nell'installazione di 4 torriferi alte 30 metri.

Per avviare al meglio l'attività logistica verrà richiesto ad RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, la modifica dell'allacciamento alla Rete Ferroviaria Nazionale dell'attuale raccordo, attualmente non utilizzato, dello stabilimento Wartsila S.P.A.. Il progetto prevede la realizzazione di un passaggio a livello all'esterno del cancello in prossimità dei binari oggetto di ristrutturazione e il loro riadattamento alle nuove esigenze.

Infine, in prossimità dell'entrata Sud riservata all'entrata e all'uscita dei mezzi pesanti, è prevista la realizzazione di una piccola struttura in cemento armato, nella quale risiederanno gli organi di controllo.

4. Valutazione di compatibilità paesaggistica

4.1 Simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto

Alla presente relazione viene allegato il fotoinserimento del progetto.

4.2 Opere di mitigazione e di compensazione

Come anticipato, per creare minor impatto visivo verrà utilizzato per la pavimentazione uno strato di usura di tonalità più chiara rispetto alla tonalità originale dell'asfalto. Inoltre verrà mantenuta un'area verde di superficie pari a circa 20 mila mq.

San Dorligo della Valle, 23.07.2018