

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**DIREZIONE TECNICA
U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO
S.O. AMBIENTE**

PROGETTO DEFINITIVO

POTENZIAMENTO IMPIANTI DI TRIESTE CAMPO MARZIO

Collegamento diretto fra il fascio A/P di Trieste Campo Marzio ed il Molo VII e del Porto di Trieste (Varco 5)

ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I Z 1 0 0 0 D 2 2 R G I M 0 0 0 X 0 0 1 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	A. Cantiello <i>A. Cantiello</i>	Novembre 2022	G. Dajelli <i>Dajelli</i>	Novembre 2022	S. Lo Presti <i>S. Lo Presti</i>	Novembre 2022	C. Eicolani <i>C. Eicolani</i> 29 novembre 2022

File: IZ1000D22RGIM000X001A

n. Elab.:

ITALFERR SpA
Dott.ssa C. Eicolani
Ordine Architetti e Ingegneri
di Roma e Provincia

INDICE

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	4
3	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	9
4	INQUADRAMENTO URBANISTICO	11
5	VINCOLI E AREE PROTETTE	12
5.1	Vincolo idrogeologico	12
5.2	Beni Paesaggistici	14
5.2.1	Piano Paesaggistico Regionale	14
5.3	Aree di interesse naturalistico.....	15

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'intervento in oggetto si colloca all'interno della Regione Friuli-Venezia-Giulia, interessando la provincia di Trieste. Il Comune interessato è soltanto il Comune di Trieste.

La soluzione progettuale studiata prevede il collegamento all'asta di manovra adiacente al binario di linea. Tale soluzione funzionalmente interferisce con un tratto di viadotto, costituito da un unico manufatto in calcestruzzo precompresso sorretto da più pile, della viabilità di accesso al porto. Oggetto dello studio è la risoluzione dell'interferenza con la viabilità evitando la parziale demolizione e ricostruzione del viadotto.

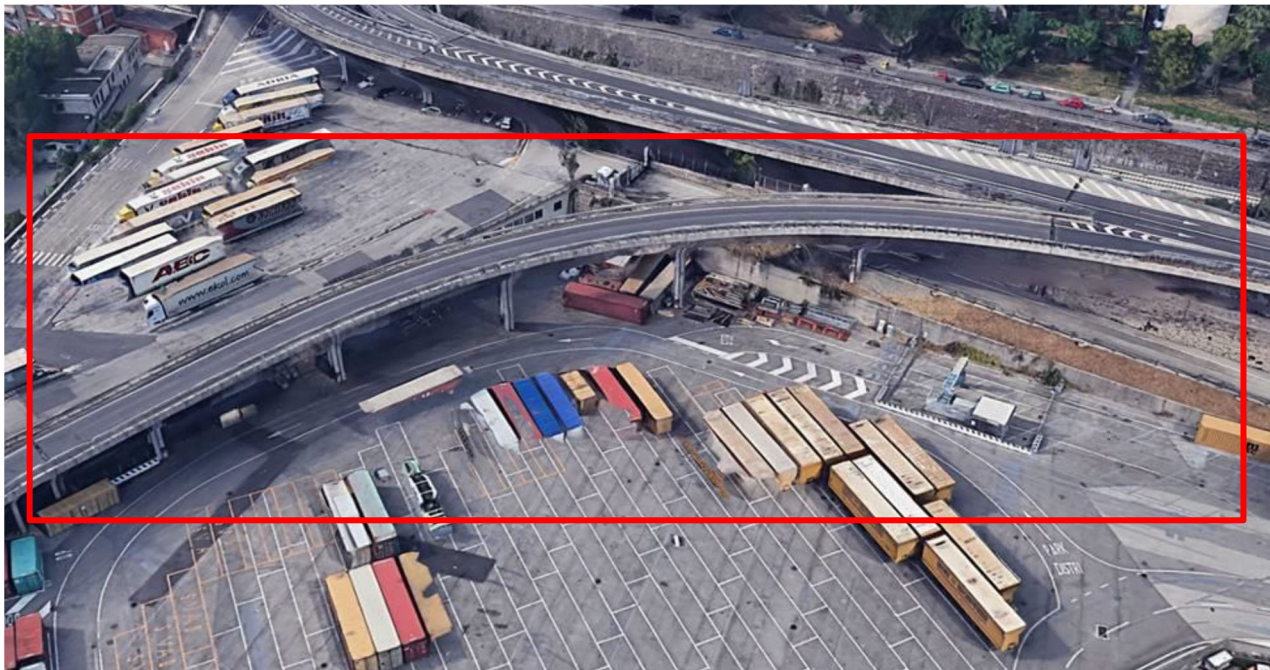


Figura 2 -Viadotto interferente il collegamento del varco V all'asta di manovra adiacente il binario di linea

La peculiarità di questo collegamento ferroviario, nonostante la sua limitata estensione, consiste nella notevole complessità dei luoghi che deve attraversare, data la presenza di un rilevato interposto tra la sede binari e il piazzale portuale, su cui si inseriscono infrastrutture viarie a più livelli.

Nelle seguenti immagini sono riportate le viste prospettiche dai quattro punti cardinali dell'area interessata dall'opera. La principale interferenza è rappresentata dallo svincolo sopraelevato del Molo VII della 'Grande viabilità di Trieste'. L'opera è costituita da un viadotto principale e da rampe stradali, poggianti su pile con relative fondazioni nell'area dell'intervento.

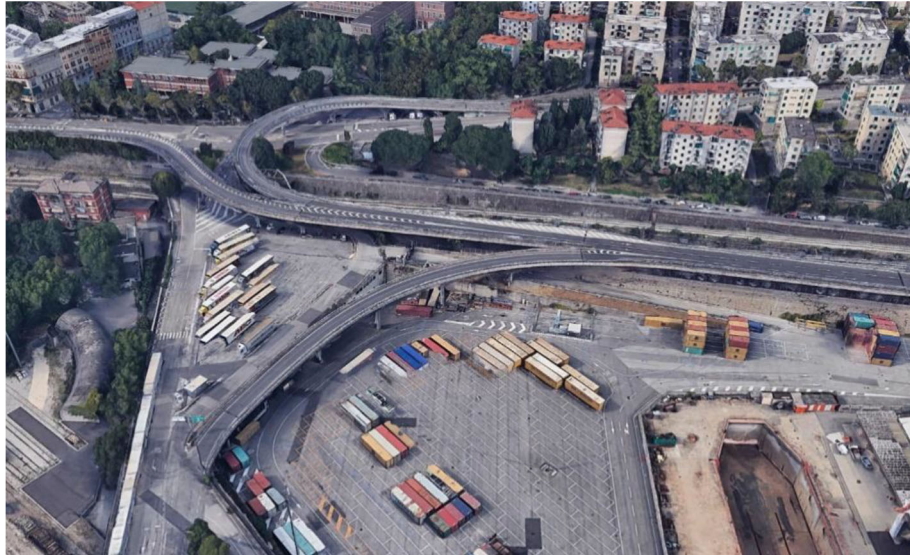


Figura 3 -area dell'intervento – vista a Nord

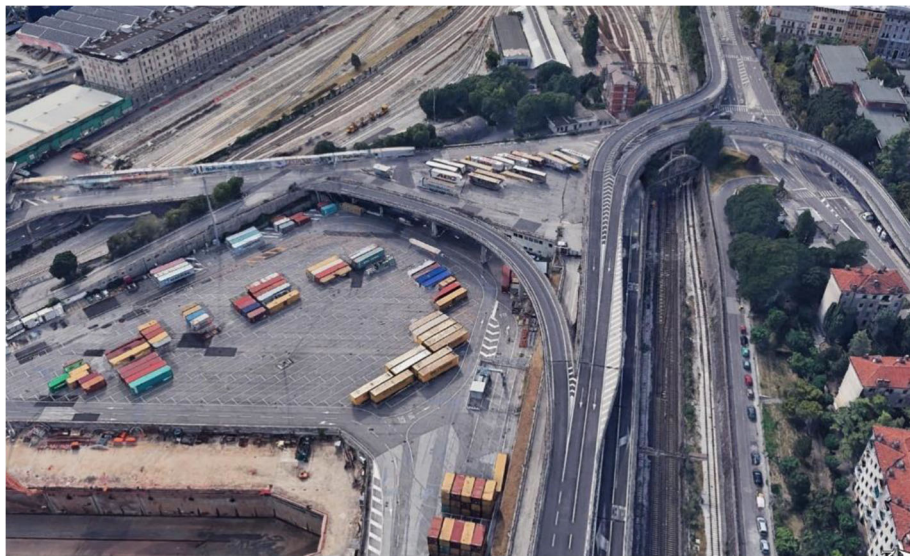


Figura 4 - area dell'intervento – vista a Ovest

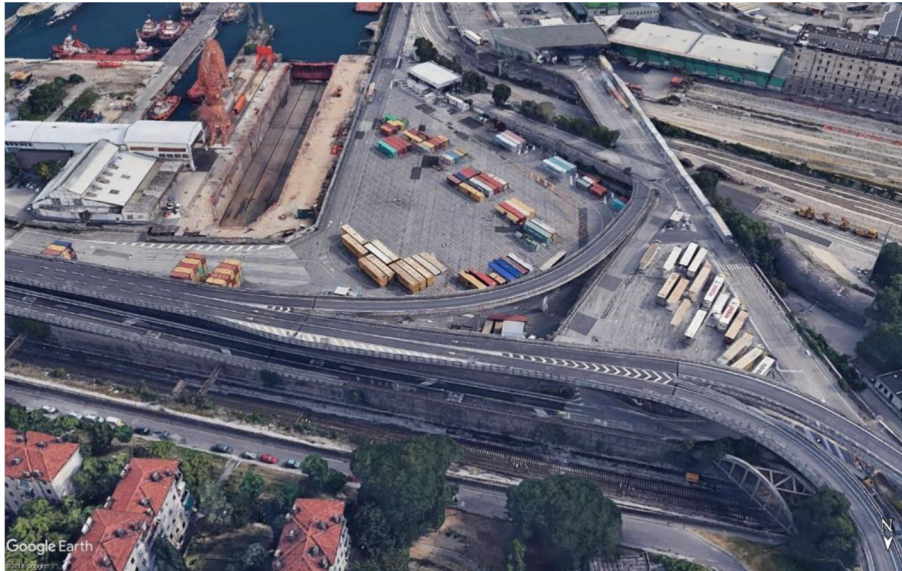


Figura 5 - area dell'intervento – vista a Sud

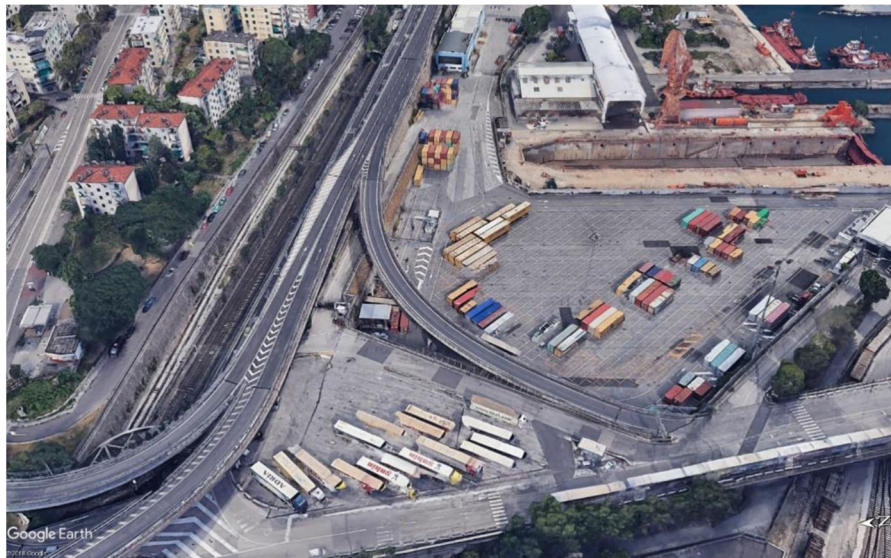


Figura 6 - area dell'intervento – vista a Est

In corrispondenza dell'allaccio ai binari esistenti è presente un vecchio ponte ad arco a via inferiore la cui spalla lato sud costituisce ulteriore interferenza con l'imbocco della galleria artificiale di progetto che attraversa il rilevato.



Figura 7 - Inquadramento dell'opera

È stato costruito negli anni '40, con la funzione di consentire il sovrappassaggio di un binario di raccordo che collegava la stazione di Trieste Campo Marzio con l'ex Fabbrica Macchine di Sant'Andrea, per il trasporto dei motori da installare sulle navi fino al 1970.

È stato ricostruito nel 1948, in seguito a danneggiamenti dovuti ai bombardamenti nel corso della Seconda Guerra Mondiale.

Le modifiche di viabilità stradale e ferroviaria e la chiusura del raccordo, hanno fatto perdere completamente al manufatto la sua funzione.

Attualmente infatti si trova al di sotto della rampa della Strada statale 202 Triestina, inutilizzabile anche per il transito pedonale in quanto privo di accessi idonei, vista la differenza di quota con il piano stradale attuale e la vicinanza dei guard-rail della strada adiacente, e invaso dalla vegetazione che si ripropone continuamente.

Inoltre, il manufatto insiste sulla linea ferroviaria Trieste C.le – Trieste Campo Marzio, in particolare sugli scambi di ingresso allo scalo, e la caduta di minimo materiale sui deviatoi e sulla linea di contatto in tensione dovuta al distacco dei copriferro può comportare in qualsiasi momento guasti all'infrastruttura ferroviaria.

Pertanto, visti i motivi sopra esposti, si prevede la demolizione del cavalcavia, in quanto si ritiene il mantenimento in essere fortemente oneroso e con finalità estremamente limitate, se non nulle.



Figura 8 - Stato attuale dell'opera

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Con l'approvazione del Decreto Legge n.145 del 23.12.2013, trasformato in legge (n. 9/2014) in materia di "Interventi finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani", l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota prot. RFIAD\A0011\PI\2014\0000109 del 10.02.2014, ha formulato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una proposta di intervento inerente alla rifunzionalizzazione dell'impianto di Trieste Campo Marzio e relative linee di collegamento, quale risposta alle attese previsioni di incremento di traffico del servizio portuale di Trieste.

In particolare, nell'ottica di migliorare e modernizzare le dotazioni infrastrutturali ferroviarie al servizio del porto, RFI ha previsto i seguenti interventi:

- realizzazione di un Terminal collocato interamente in aree del Gruppo FS ed utilizzabile dai tutti i moli del Punto Franco Nuovo;
- realizzazione di un nuovo piano del ferro della stazione di Trieste C. Marzio, razionalizzato rispetto all'esistente e costituito da un fascio arrivi/partenze, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza idonea alla movimentazione dei treni. I binari, tutti centralizzati, sono previsti gestiti da un nuovo apparato ACC;
- adeguamento/potenziamento delle linee di collegamento con il ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia e la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso.

La realizzazione dell'intero progetto infatti, prevede più interventi da realizzarsi in più fasi successive e suddivisi in più sotto progetti in parte in carico a RFI e in parte in carico ad Italferr.

In particolare, sono previsti i seguenti interventi:

In carico a RFI

- ripristino del collegamento diretto fra la stazione di Trieste Aquilinia e la bretella Trieste C.le-Trieste CM lungo la linea alta e adeguamento a sagoma P/C80 dell'intero percorso con gestione dell'intervento tramite adeguamento dell'ACEI esistente;

Sviluppati nell'ambito del PD di Rifunzionalizzazione di Trieste Campo Marzio

- realizzazione di un nuovo piano del ferro della stazione di Trieste C.Marzio, razionalizzato rispetto all'esistente e costituito da un fascio arrivi/partenze, binari di appoggio e aste di manovra di lunghezza idonea alla movimentazione dei treni consistente nella realizzazione delle aste "Prenzane" e nella modifica dell'accesso al varco 2 del porto.
- I binari, tutti centralizzati, compreso la realizzazione del nuovo ACC di Trieste Campo Marzio in sostituzione dell'esistente ACEI tipo I-0/16 II serie;

In carico al presente progetto

- Realizzazione del nuovo Varco 5 di collegamento tra la infrastruttura RFI e quella dell’Autorità Portuale. Ovvero collegamento diretto tra il Fascio arrivi e partenze di Trieste Campo Marzio e il Molo VII del Porto di Trieste.

Progetti futuri

- Realizzazione di un Terminal collocato interamente in aree del Gruppo FS ed utilizzabile dai tutti i moli
- del Punto Franco Nuovo;
- estensione dell’ACC di Trieste C.Marzio fino alla stazione di Trieste-Aquilinia;
- realizzazione di un fascio di binari di arrivo/partenza a servizio della Nuova Piattaforma Logistica da
- gestire tramite estensione dell’ACC di Trieste C.Marzio;

Il presente studio riguarda il progetto definitivo del nuovo Varco 5 ovvero collegamento diretto tra il Fascio arrivi e partenze di Trieste Campo Marzio e il Molo VII del Porto di Trieste.

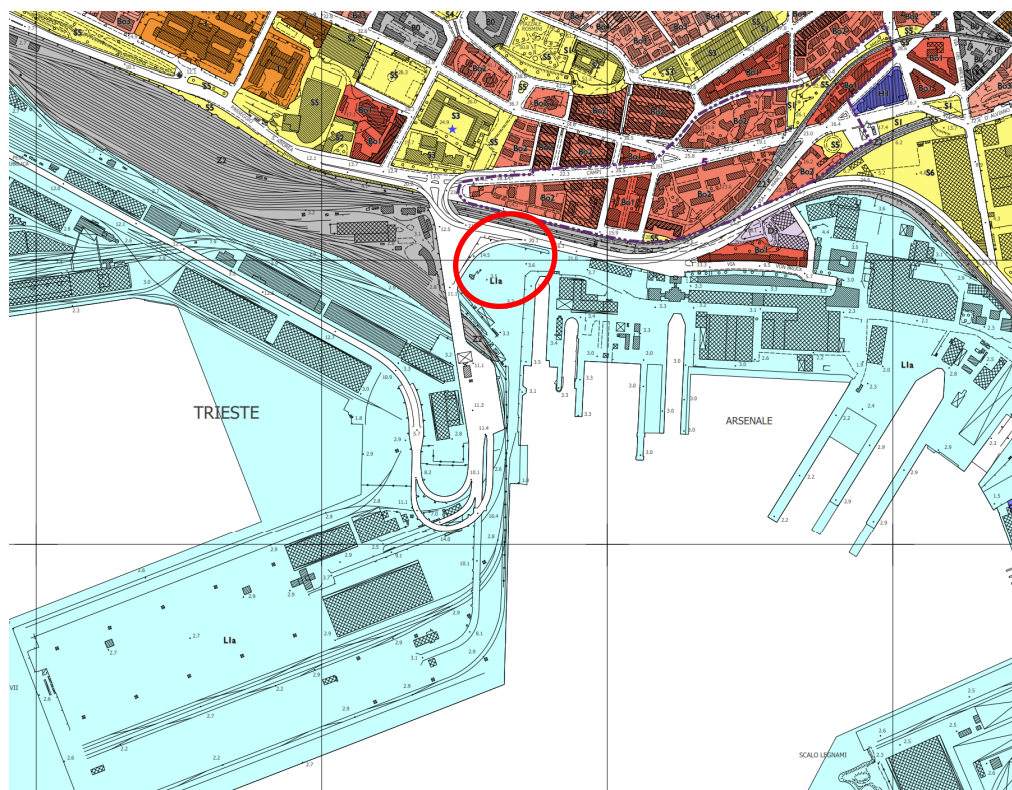


Figura 9 - Vista d’insieme della specifica area di intervento

4 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste è stato approvato con D.C. n. 48 dd.21.12.2015, sul BUR n. 18 del 04 maggio 2016 è stato pubblicato, per estratto, l'avviso del decreto del Presidente della Regione, n. 085/Pres. del 26 aprile 2016, che ha confermato l'esecutività della deliberazione consiliare n. 48, integrata dalla deliberazione consiliare n. 5 del 9 febbraio 2016, di approvazione del nuovo PRGC, disponendo l'introduzione, nel piano stesso, delle modifiche indispensabili al totale superamento delle riserve..

Nello stralcio successivo si evidenzia che l'opera da realizzare nel progetto in esame, al netto dell'occupazione delle superfici di sedime ferroviario, rientrano in Zona L1a-porto nuovo.



Aree delle attività marittime e della logistica

L1a - Porto nuovo

Figura 10 – stralcio tavola 6 - PO2 del PRG di Trieste

5 VINCOLI E AREE PROTETTE

Nel presente capitolo si riportano adeguati stralci cartografici nei quali si rappresentano i vincoli paesaggistici potenzialmente interferenti con le aree interessate dai lavori. I vincoli indagati riguardano quanto segue:

- Vincolo idrogeologico;
- Beni paesaggistici
 - Immobili e aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1497/1939);
 - Aree tutelate per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 431/1985 Legge Galasso);
 - Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 (ex L. 1089/39);
- Aree di interesse naturalistico
 - Aree naturali protette;
 - Rete Natura 2000 (SIC, ZSC e ZPS).

5.1 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il R.D.3267/23, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico.

Per quanto concerne il Vincolo Idrogeologico, dalla consultazione del WebGIS della Regione Autonoma del Friuli Venezia Giulia, l'opera in progetto risulta esterna ad areali di vincolo idrogeologico.




 Vincolo idrogeologico

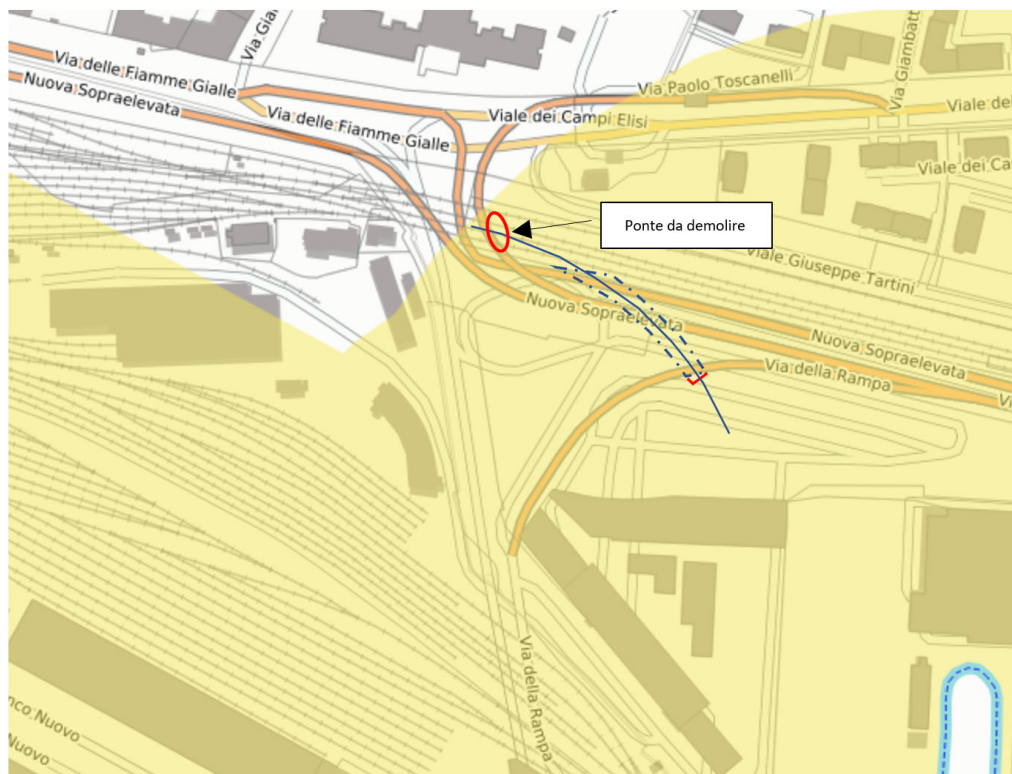
Figura 11 – Area interessata dalla realizzazione dell'intervento (evidenziata in rosso) esterna ad areali di vincolo idrogeologico

5.2 BENI PAESAGGISTICI

5.2.1 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018. È efficace dal 10 maggio 2018.

Dalla consultazione del Piano, è emerso che l'intervento in progetto ricade in fascia di rispetto della battigia marittima. Per tale motivo, vista la tipologia di opera (galleria artificiale realizzata mediante "metodo Milano") è stata redatta la relazione paesaggistica semplificata.



Aree tutelate per legge (D.Lgs 42/2004, Art.142)

a) Territori Costieri



Fascia rispetto Battigia Marittima

Figura 12 - Stralcio vincoli paesaggistici classificati ai sensi dell'Art. 142 del D. Lgs. 42/2004 interferiti dalle opere in progetto

5.3 AREE DI INTERESSE NATURALISTICO

L'area oggetto di intervento, come si può vedere dall'immagine sottostante, non interferisce con:

- Rete Natura 2000
- Aree protette EUAP
- Zone umide di importanza internazionale (Ramsar)
- Zone di protezione Ecologica
- Aree importanti per l'avifauna (IBA)



Figura 13 - Stralcio della mappatura dei siti afferenti alla Rete Natura 2000 (Fonte: Geoportale Nazionale)