



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 9240] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9-bis del D. Lgs. 152/2006. Collegamento diretto fra il fascio ferroviario A/P di Trieste Campo Marzio ed il Molo VII e del Porto di Trieste (Varco 5).

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot.RFI-NEMI.DIN.DINE.TS.VE\A0011\P\2022\0000441 del 13/12/2022, acquisita al prot. MiTE-157815 del 15/12/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9-bis, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo “*Collegamento diretto fra il fascio A/P di Trieste Campo Marzio ed il Molo VII e del Porto di Trieste (Varco 5)*”, localizzato nel Comune di Trieste.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, allegando gli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Oggetto dell'istanza presentata è la predisposizione del collegamento ferroviario diretto tra l'impianto ferroviario di Campo Marzio e il porto di Trieste attraverso il nuovo Varco 5. L'attrezzaggio ferroviario del Varco con i binari e l'impianto di trazione elettrica saranno effettuati successivamente nell'ambito di altri appalti.

La peculiarità di questo collegamento, 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

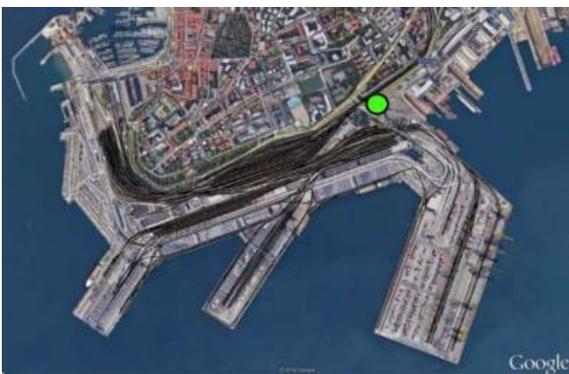


Figura 1: A sinistra il Porto di Trieste con indicazione dell'area di intervento, riportata sulla destra. Fonte: Lista di controllo e suoi allegati

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-5722 5074 - 5070 - e-mail: va-5@mite.gov.it

PEC: va@PEC.mite.gov.it

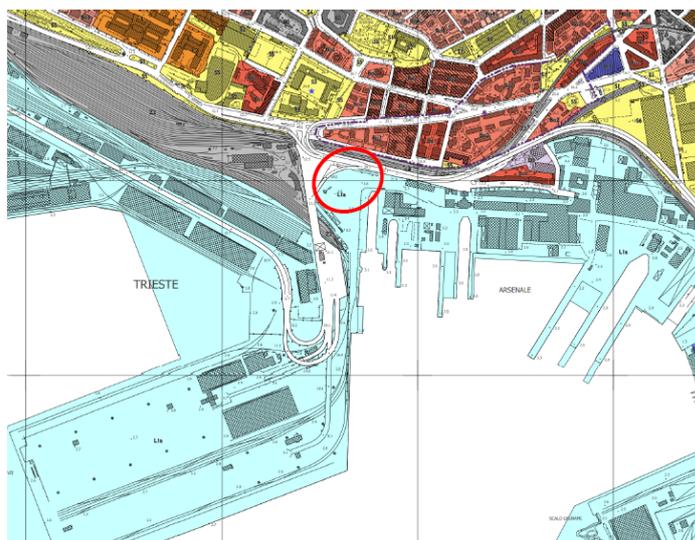
L'intervento in valutazione si configura come una modifica di un progetto appartenente alla tipologia di opere di cui all'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2, lett. h) *“modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”*.

Secondo quanto indicato nella Relazione generale allegata alla Lista di controllo, finalità degli interventi è migliorare e modernizzare le dotazioni infrastrutturali ferroviarie al servizio del porto, tramite il collegamento del varco all'asta di manovra adiacente ai binari di linea. L'intervento si inserisce all'interno del progetto per il potenziamento dell'impianto di Trieste Campo Marzio (realizzazione del nuovo PRG e del nuovo Apparato Centrale a Calcolatore di Trieste Campo Marzio, compresi due nuovi fabbricati tecnologici, e gli impianti di trazione elettrica, luce e forza motrice e telecomunicazioni, nonché di interventi secondari connessi e Porto di Trieste), oggi in fase di realizzazione.

L'intervento, inoltre, comporterà un sostanziale miglioramento estetico-funzionale sia dal punto di vista della sicurezza della viabilità ferroviaria, sia dal punto di vista dello skyline dell'area circostante l'area portuale.

Analisi e valutazioni

L'**area di intervento** riguarda la zona portuale di Trieste, in località Campo Marzio. Lo stato di fatto dei luoghi è assimilabile ad una tradizionale area industriale/produttiva in cui si inseriscono elementi infrastrutturali e di collegamento terra/mare. Infatti, l'opera da realizzare nel progetto in esame, al netto dell'occupazione delle superfici di sedime ferroviario, rientra in Zona L1a-porto nuovo secondo il PRG del Comune di Trieste approvato con D.C. n.48/2015.



Arete delle attività marittime e della logistica

L1a - Porto nuovo

Figura 2: Stralcio Tavola 6 PRG del Comune di Trieste. Fonte: Analisi territoriale e vincolistica, allegato alla Lista di controllo

Come riportato nell'allegato alla Lista di controllo "Analisi Territoriale e Vincolistica", dalla consultazione del Piano paesaggistico della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, è emerso che l'intervento in progetto ricade in fascia di rispetto della battaglia marittima. Per tale motivo, vista la tipologia di opera (galleria artificiale realizzata mediante "metodo Milano"), è stata redatta la relazione paesaggistica semplificata, allegata alla Lista di controllo, e si attiverà la procedura per il rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica.



Figura 3: A sinistra: Piano Paesaggistico Regione Friuli-Venezia-Giulia- Piano Beni Paesaggistici e ulteriori contesti (In blu la galleria prevista dal progetto, in rosso il tratto all'aperto. Fonte: Analisi Territoriale e Vincolistica, allegato alla Lista di controllo.

A destra: vista satellitare dell'area interessata dall'intervento. Fonte: Google Maps

Il **progetto** prevede il collegamento all'asta di manovra adiacente al binario di linea. Tale soluzione funzionalmente interferisce con il tratto di viadotto visibile nell'immagine sopra riportata, 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.

In corrispondenza dell'allaccio ai binari esistenti è presente un vecchio ponte degli anni '40, 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. 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. Inoltre, il manufatto insiste sulla linea ferroviaria Trieste C.le – Trieste Campo Marzio e la caduta di minimo materiale sui deviatori e sulla linea di contatto in tensione dovuta al distacco dei coprifermo può comportare in qualsiasi momento guasti all'infrastruttura ferroviaria. Tale bene, a valle della Verifica dell'Interesse Culturale ai sensi dell'art.

12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 - di cui al parere SR -FVG|15/09/2021|DECRETO 137, non è meritevole di tutela in quanto privo di interesse.

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 4: Inquadramento dell'opera e suo stato attuale. Fonte: Relazione generale, allegato alla Lista di controllo

Gli interventi previsti, pertanto, riguardano:

- demolizione del citato ponte ad arco;
- realizzazione di una galleria artificiale a singolo binario che attraversa il rilevato esistente tra sede ferroviaria e piazzale portuale e del rilevato esistente dallo sbocco sul piazzale, dalla lunghezza di 82,77 m, composta da 5 conci di diversa lunghezza e sezione;
- realizzazione di un bypass provvisorio per un tratto della SS202, passante per l'attuale parcheggio di autoveicoli ubicato al di sotto della sopraelevata.

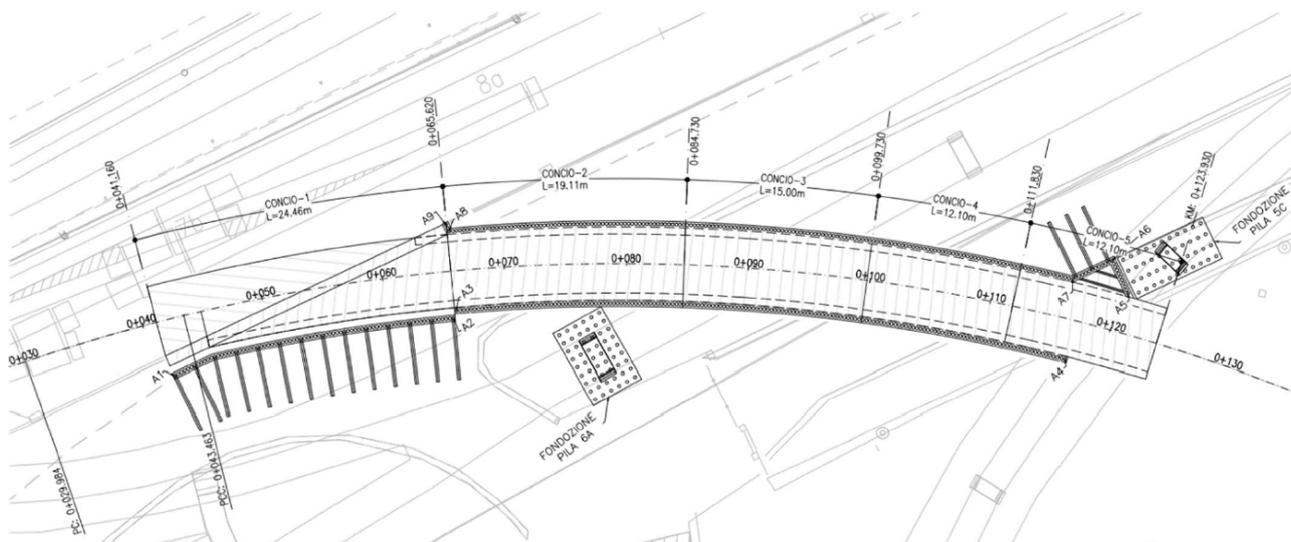


Figura 5: Planimetria del progetto della galleria su cartografia. Fonte: Relazione generale, allegato alla Lista di controllo

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nella Lista di controllo il proponente riporta che si prevede l'utilizzo di una serie di diverse aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria.

In particolare, sono stati previsti:

- il cantiere operativo CO.01 che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio dei materiali da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- 4 aree tecniche che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- l'area di stoccaggio AS.01 che funge da area di deposito temporaneo sia dei materiali provenienti dalle demolizioni, sia dei materiali necessari alla realizzazione dell'opera.

Secondo quanto riportato nell'allegato alla Lista di controllo "*Aspetti Ambientali della Cantierizzazione*", i lavori saranno suddivisi in quattro fasi: dalla Fase 0, preparatoria, alla Fase 3 con ripristino delle condizioni originali. Relativamente alla realizzazione dell'opera in progetto, nella Lista di controllo il Proponente dichiara che non si prevede una perdita di suolo non antropizzato tale da produrre effetti significativi sull'ambiente interessato in quanto sono presenti infrastrutture viarie a più livelli e inoltre l'opera da realizzare sarà in sotterraneo.

Gli interventi in progetto non produrranno effetti significativi negativi in termini di emissioni in atmosfera, in quanto queste saranno relative unicamente alla fase di cantiere, che sarà temporanea. Tali emissioni si annulleranno quindi a fine lavori e avranno comunque, un raggio di diffusione contenuto e intorno all'area operativa. Ad ogni modo durante i lavori, a titolo cautelativo, si prevede di mettere in atto interventi di prevenzione/mitigazione quali il trattamento delle superfici tramite bagnatura con acqua, il lavaggio delle ruote degli automezzi, spazzolatura della viabilità. Inoltre, considerando l'installazione di una barriera acustica di cantiere, questa renderà l'impatto del cantiere circa la problematica del sollevamento delle polveri pressoché trascurabile.

Tale barriera acustica sarà predisposta a protezione dei ricettori più prossimi all'area tecnica tra cui un ricettore scolastico e uno residenziale. Relativamente alla demolizione del ponte ad arco, date le dimensioni del manufatto e considerata la presenza della suddetta barriera, nonché la limitata durata delle attività di demolizione, si ritiene che gli effetti delle attività sui ricettori in questione possano essere considerate trascurabili.

Con riferimento alla **gestione dei materiali** di risulta prodotti in termini di scarto dalle attività di lavorazione, il proponente riporta nella Lista di controllo che saranno, come indicano gli esiti delle analisi di caratterizzazione effettuate in corrispondenza delle opere oggetto di intervento, costituiti per lo più dai seguenti materiali:

- terra e rocce con codice CER 17.05.04 - "terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17.05.03");
- rifiuti da attività di demolizione con i seguenti codice CER:
 - CER 17.09.04 - "rifiuti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 170901, 170902 e 170903";
 - CER 17.03.02 - "Miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17.03.01".

In particolare, si ha che la realizzazione delle opere previste determina complessivamente la produzione di circa 7.960 mc di materiali di risulta costituiti da 6.600 mc di materiali terrigeni, da 260 mc circa di calcestruzzo da demolizioni e da 1.100 mc di bitume da demolizioni. Tali volumetrie

sono prodotte dalle attività di escavazione, dalle attività di demolizione e dalla rimozione del ballast ferroviario per lo smantellamento/rifacimento delle linee esistenti.

Al fine del conferimento dei materiali di cui sopra, sono stati individuati, in prossimità delle aree di intervento, n. 8 società che si occupano di recupero e n. 5 società che si occupano dello smaltimento rifiuti inerti, pericolosi e non pericolosi.

Per quanto attiene invece i fabbisogni delle opere in progetto, nella *“Relazione di cantierizzazione”* si esplicita che questi si compongono di materiali di riempimento, inerti per cls e ballast, per un totale di circa 9.988 mc. Per l’approvvigionamento sono stati individuati, sul territorio circostante alla zona di esecuzione dell’intervento, alcuni impianti per la produzione di calcestruzzo esistenti e utilizzabili durante i lavori. Tuttavia, il Proponente non esclude la possibilità, da parte dell’appaltatore, di prevedere un proprio impianto di betonaggio di cantiere per la produzione del calcestruzzo.

A riguardo dell’eventuale interferenza dell’intervento proposto con le aree elencate nella *“Lista di controllo”* al punto **“8. Aree sensibili e/o vincolate”**, il proponente riporta che l’opera in progetto ricade nella categoria *“Zone costiere e ambiente marino”* e, come precedentemente riportato, nei *“territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare”* ai sensi dell’art. 142 D.Lgs. 42/2004, motivo per il quale è stata redatta la relazione paesaggistica semplificata e sarà attiva la procedura per il rilascio dell’Autorizzazione paesaggistica.

Con riferimento ai *“Siti contaminati”* ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto **“8. Aree sensibili e/o vincolate”** della *“Lista di controllo”*, il proponente riporta che l’area oggetto d’esame è ubicata a circa 280 metri dalla perimetrazione del SIN di Trieste (D.M. 468/2001, D.M. 25/2018) e non interferisce per le matrici oggetto di lavorazione né con le matrici contaminate dello stesso. Inoltre, le opere in progetto non interessano alcuno dei siti contaminati identificati dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, essendo la distanza minima tra di essi (sito con codice TS/BSI/31 e TS/BSI/132) e le opere in progetto superiore a 200 metri misurati in linea d’aria.

Per quanto riguarda le *“Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”* ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto **“8. Aree sensibili e/o vincolate”** della *“Lista di controllo”*, il Proponente afferma che, in base alla tavola di delimitazione della pericolosità fluviale allegata al PAIR (Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico Regionale), gli interventi di progetto sono esterni alle aree di pericolosità. In base alla tavola di perimetrazione delle aree a rischio esondazione del PGRA (Piano Gestione Rischio Alluvioni) del Distretto delle Alpi Orientali, gli interventi in progetto sono esterni alle aree di pericolosità.

Inoltre, in riferimento alla *“Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)”* e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto **“8. Aree sensibili e/o vincolate”** della *“Lista di controllo”*, il Proponente riporta che il territorio del comune di Trieste ricade in Zona sismica 3.

Infine, a riguardo delle *“Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)”* e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto **“8. Aree sensibili e/o vincolate”** della *“Lista di controllo”* il Proponente dichiara che l’opera in progetto è limitrofa ai seguenti sottoservizi: gasdotti, elettrodotti, reti idriche e fognature.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, considerando che il progetto si inserisce all'interno di un più ampio intervento di potenziamento dell'impianto di Trieste Campo Marzio, visto che lo stato di fatto dei luoghi è assimilabile ad una tradizionale area industriale/produttiva, tenendo conto che la finalità principale è quella di implementare e modernizzare le dotazioni infrastrutturali ferroviarie al servizio del porto, insieme al miglioramento estetico-funzionale sia dal punto di vista della sicurezza della viabilità ferroviaria, sia dal punto di vista dello skyline dell'area circostante l'area portuale, considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si propone che la soluzione progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco
