

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



LINEA CATANIA SIRACUSA

DIREZIONE TECNICA

S.O. PROGETTAZIONE DI LINEE E NODI

PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

Collegamento ferroviario con il Porto di Augusta

Fase 1B

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Relazione descrittiva del tracciato della Linea Ferroviaria

SCALA:

-

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

RS62 01 R 13 RG IF0001 001 B

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	M. Piazzolla	Novembre 2022	M. Fabbri	Novembre 2022	P. Carlesimo	Novembre 2022	V. Conforti Settembre 2023
B	EMISSIONE ESECUTIVA	M. Piazzolla	Settembre 2023	M. Fabbri	Settembre 2023	P. Carlesimo	Settembre 2023	ITALFERR S.p.A. Dott. Ing. VINCENZO CONFORTI Ordine degli Ingegneri di VITERBO N. 409

File: RS6201R13RGIF0001001B.doc

n. Elab.: xxxx

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	2 di 10

INDICE

1.	INTRODUZIONE.....	3
1.1	AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO.....	4
2.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	7
3.	DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE	8
4.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	9

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	3 di 10

1. INTRODUZIONE

Scopo della presente relazione è quello di illustrare il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Collegamento con il Porto di Augusta, intervento che rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Il cui Protocollo d'Intesa fra Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, Rete Ferroviaria Italiana e Regione Siciliana, è stato sottoscritto in data 7 agosto 2020 e successiva convenzione stipulata in data 17/04/2023.

La città di Augusta, sita in provincia di Siracusa, è attualmente attraversata dalla direttrice ferroviaria che collega tra di loro i due capoluoghi di Catania e Siracusa. L'attuale tracciato in corrispondenza dell'attraversamento del territorio comunale augustano è composto da un singolo binario con una serie di curve e controcurve che permettono l'avvicinamento della ferrovia al nucleo storico della città (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).



Figura 1 – area di intervento

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON IL PORTO DI AUGUSTA FASE 1B PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA					
Relazione descrittiva del tracciato della Linea Ferroviaria	COMMESSA RS62	LOTTO 01 R 13	CODIFICA RG	DOCUMENTO IF0001 001	REV. B	FOGLIO 4 di 10

Una volta attraversato il centro abitato, la linea ferroviaria percorre un tratto vicino il porto di Augusta che è caratterizzato da tre differenti ambiti:

- Petrolifero – energetico;
- Industriale;
- Commerciale e RoRo.

Allo stato attuale i traffici si sviluppano nell'ambito petrolifero-energetico e in quello industriale.

Il collegamento ferroviario al porto di Augusta, riguarda l'ambito Commerciale, situato nella parte settentrionale e per il quale sono in corso ipotesi di sviluppo infrastrutturale da parte dell'AdSP.

L'intervento si inserisce nel progetto di ampliamento del porto commerciale di Augusta e consiste nella realizzazione di una bretella ferroviaria che collega il nuovo parco ferroviario alla rete ferroviaria nazionale. L'obiettivo è quello di rispettare gli Adempimenti previsti da Reg 1315/2013 per i porti Core, in ottica di sviluppo delle connessioni insulari e da/per il continente.

Secondo quanto previsto da RFI, il progetto sarà realizzato in due diverse fasi funzionali, una prima fase, denominata Fase 1A, oggetto della presente relazione, che si configura secondo un layout delle opere ridotto all'interno dell'area portuale, e una seconda fase che completa lo sviluppo delle opere realizzate dalla Fase 1A al fine di raggiungere la configurazione finale definita Fase 1B. Questo al fine di utilizzare nell'immediato i finanziamenti disponibili.

Nell'area di Augusta è inoltre previsto anche un altro intervento denominato "Bypass di Augusta" anch'esso, come l'intervento del presente progetto, rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Anche in questo caso il "Piano di Committenza" prevede lo sviluppo di ambedue gli appalti entro i limiti temporali richiesti dal suddetto PNRR.

1.1 AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO

Con Nota del 21 giugno 2023 l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha espresso "parere positivo" al PFTE del progetto condizionandolo alla seguente prescrizione: "...sia assicurata la modifica della viabilità stradale di collegamento dei binari col porto, in modo che la sede individuata oggi dal P.F.T.E. per le sole corsie stradali, possa, senza doverne successivamente modificare l'assetto,

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	5 di 10

strutturale, la configurazione *planoaltimetrica*, i *sovraccarichi*, *consentire il passaggio anche del binario ferroviario diretto al terminal containers*. In tale secondo assetto, la *viabilità*, oggi prevista in due corsie da 3,5 metri l'una, oltre un tratto di marciapiede, sarà ridotta ad una sola, trattandosi di un collegamento di servizio, per lasciare spazio al binario ferroviario". Pertanto, si è provveduto ad aggiornare il progetto al fine di recepire nell'abito della Fase 1A la suddetta richiesta come meglio illustrato nel seguito

La Fase 1A prevede la realizzazione di un binario di Presa e Consegna (PEC) con modulo maggiore di 600 metri elettrificato e dotato di segnalamento, che è collegato alla variante della linea storica (bypass, a cura di altro appalto) fino ad un cancello che delimita l'area di competenza RFI dall'area di competenza dell'autorità portuale. Questa prima parte del progetto è dotata di tutte le dotazioni tecnologiche come da standard RFI. Oltre il cancello il progetto prevede un singolo binario tronco di modulo 250m di composizione/scomposizione e carico/scarico container, non elettrificato e non dotato di segnalamento. La connessione tra la banchina e il binario viene garantita da una viabilità che, al fine di rispondere alla prescrizione dell'AdSP, è stata rivisitata. In particolare, la stessa viene ridisegnata da un punto di vista plano-altimetrico al fine di essere compatibile con la geometria di un tracciato ferroviario nonché dimensionata da un punto di vista statico rispetto ai carichi ferroviari, sensibilmente superiori rispetto a quelli stradali.

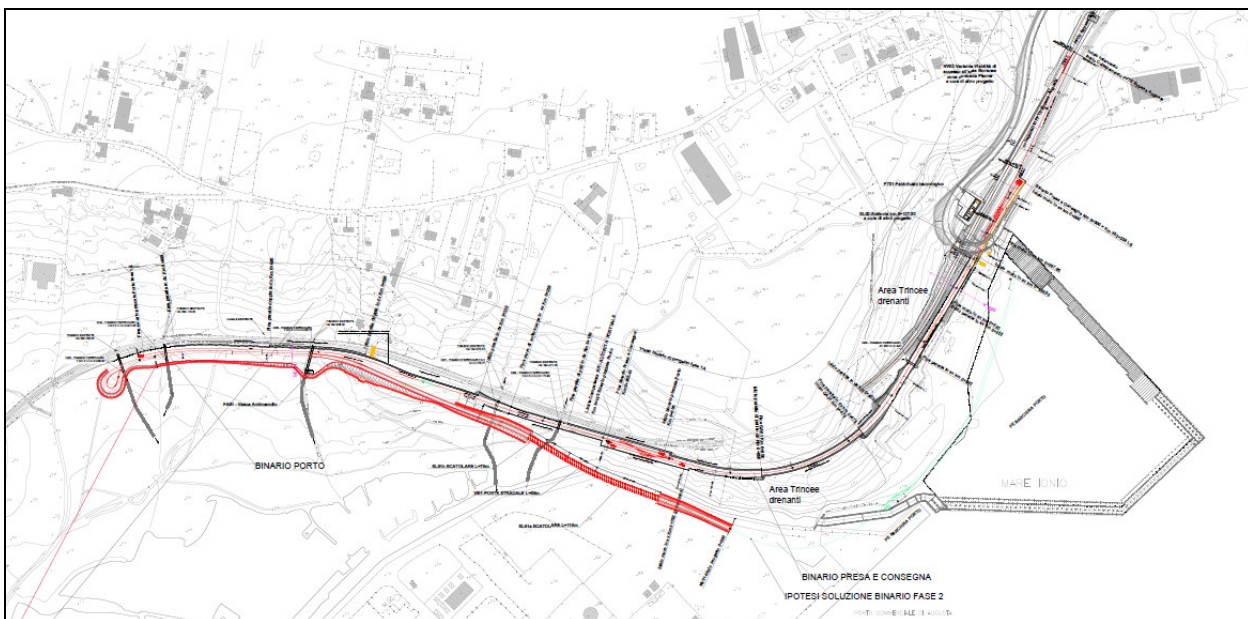


Figura 2 – Progetto Fase 1A

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	6 di 10

L'intervento di completamento che porta alla configurazione finale Fase 1B, oggetto della presente relazione, prevede il completamento del fascio di Binari per carico/scarico contenitori e composizione/scomposizione treni (n. 3 binari tronchi modulo 600 m) e l'estensione del relativo piazzale di movimentazione per l'intera lunghezza del fascio di binari e la demolizione di parte di viabilità e piazzale di fase 1A non compatibile con la configurazione ferroviaria definitiva dei tre binari tronchi (Figura 3).

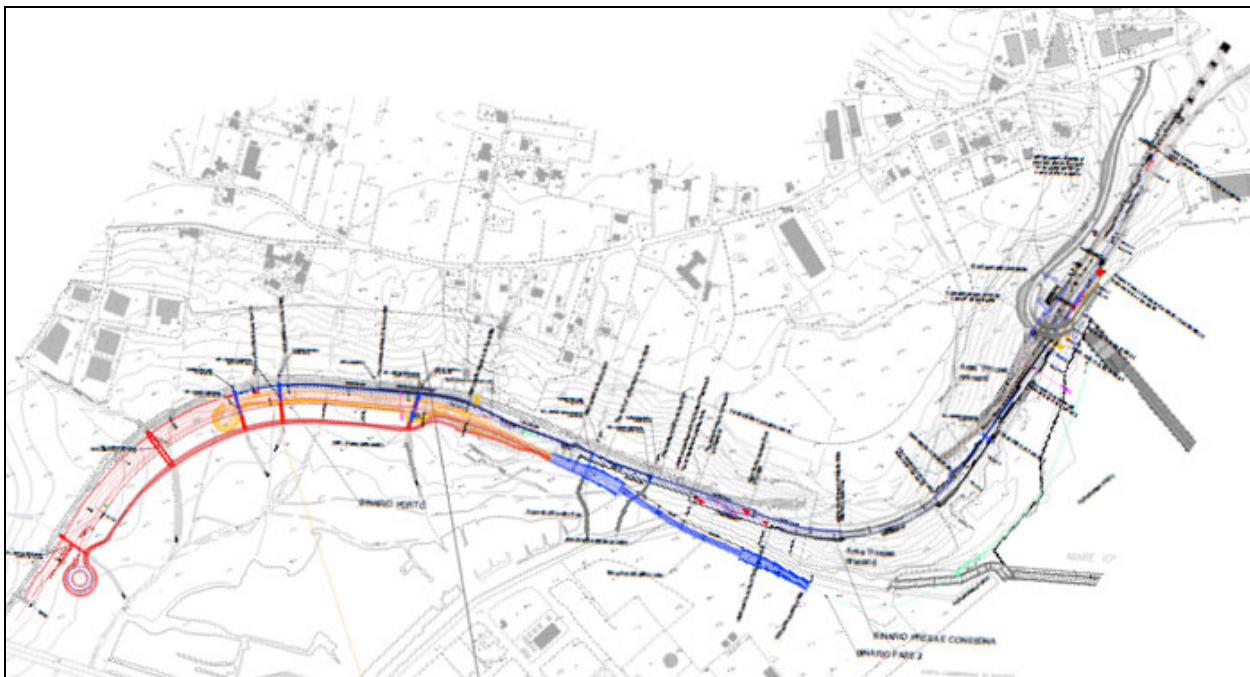


Figura 3 – Progetto Fase 1B

Si precisa che sia nella fase 1A sia nella fase 1B l'infrastruttura stradale avrà funzione di sola viabilità per la movimentazione dei container dalla banchina al piazzale di Carico/Scarico e solo in una futura fase, non oggetto del presente progetto, potrà avere la funzione di collegamento ferroviario con la banchina portuale oltre a collegamento viario limitato a veicoli di servizio/emergenza.

Il progetto prevede inoltre nel tratto iniziale, di collegamento con il Bypass di Augusta, la realizzazione di un fabbricato tecnologico con annesso piazzale.

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	7 di 10

2. *NORMATIVA DI RIFERIMENTO*

Il riferimento normativo principale è il Manuale di Progettazione d'Armamento RFI DTCSI M AR 01 001 1 B (data emissione 26/10/2022) che recepisce e aggiorna (annullandoli) i riferimenti utilizzati in precedenza per la progettazione dei tracciati ferroviari.

Inoltre, altro riferimento normativo utilizzato per la progettazione è il Regolamento (UE) N. 1299/2014 della Commissione del 18 novembre 2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "infrastruttura" del sistema ferroviario dell'Unione europea, modificato dal: Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 della Commissione del 16 maggio 2019 che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1303/2014 e (UE) 2016/919 della Commissione e la decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione per quanto riguarda l'allineamento alla direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e l'attuazione di obiettivi specifici stabili nella decisione delegata (UE) 2017/1471 della Commissione.

3. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

La stazione di Augusta insiste sulla linea a semplice binario elettrificata Catania – Siracusa. La linea è interessata da un traffico prevalentemente regionale, con 10 coppie di treni/giorno, a cui si aggiungono 5 coppie di treni LH-SU. Oltre ad essere sede di incrocio, la stazione di Augusta è anche sede di attestamento per 2 coppie di treni della relazione Augusta – Siracusa.

Il Porto commerciale di Augusta (in rosso in figura 1) costituisce un'isola artificiale circondata da zone soggette a vincoli ambientali (presenza di saline, zone di nidificazione di fenicotteri, ecc..).

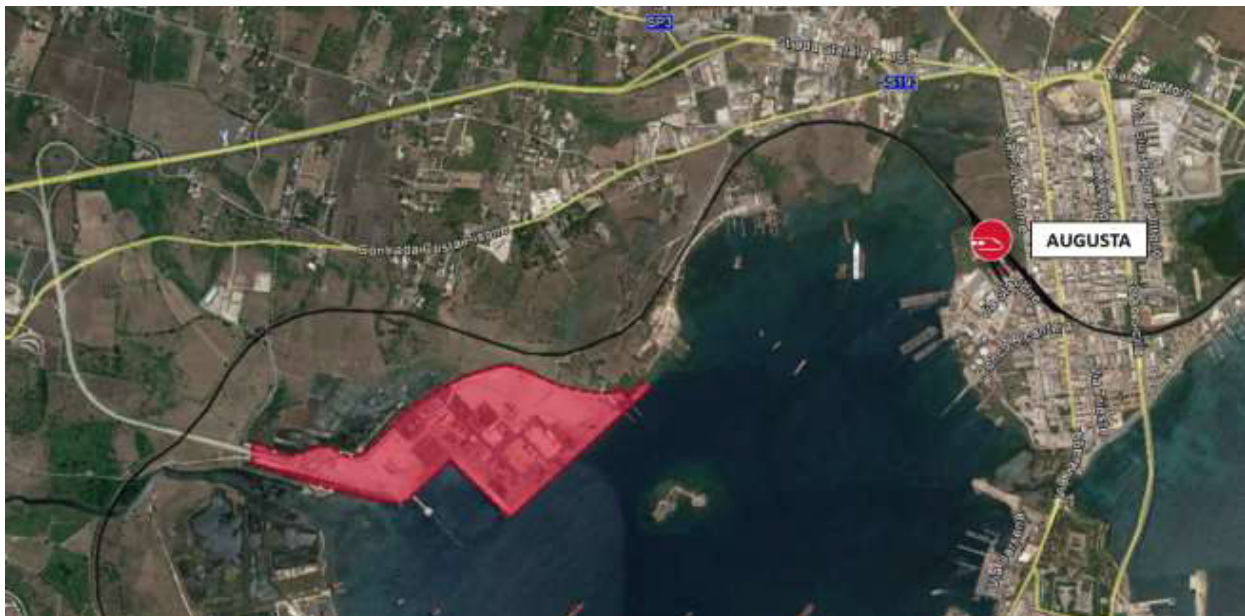


Figura 4: stralcio cartografico "stato attuale

La linea ferroviaria si trova ad una quota superiore rispetto al porto ed è caratterizzata da un alto grado di tortuosità e da pendenze elevate.

4. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento di ampliamento del porto commerciale di Augusta Fase 1B consiste nel completamento del parco ferroviario del Porto di Augusta.

La Fase 1A prevede la realizzazione:

- 1 binario di **presa e consegna** di **lunghezza ≥ 600 metri elettrificato** e collegato alla IFN mediante comunicazione centralizzata lato Augusta
- Tronchini atti al **ricovero di locomotive di manovre** posti alle estremità del binario di presa e Consegna
- **1 binari tronco** non elettrificato con modulo 250 metri in affiancamento alla viabilità del porto collegati mediante comunicazione S60/170/0.12 dx int. 4m al suddetto binario di presa e consegna

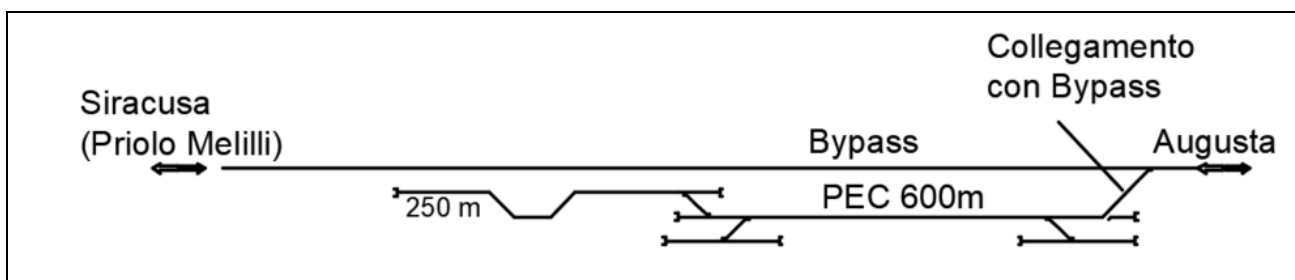


Figura 5: stato inerziale, Fase 1 A

La Fase 1B, con riferimento allo schema funzionale rappresentato in Figura 6, prevede la realizzazione dell'impianto ferroviario a servizio del porto che ha quindi le seguenti caratteristiche:

- **3 binari tronchi** non elettrificati di lunghezza ≥ 600 metri collegati mediante comunicazione al suddetto binario di presa e consegna
- Comunicazioni utili allo svincolo delle locomotive di testa sui binari tronchi insistenti nell'area di movimentazione delle UTI.

Relazione descrittiva del tracciato della
Linea Ferroviaria

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
RS62	01 R 13	RG	IF0001 001	B	10 di 10

Stato di progetto FASE 1B

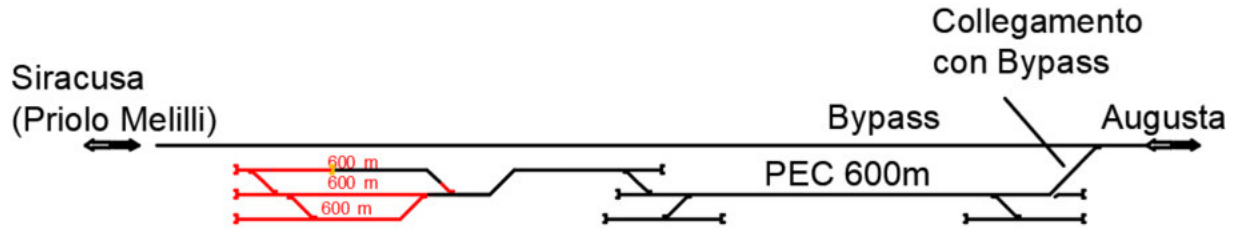


Figura 6: schematico dello scenario di progetto Fase 1B