

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



## LINEA CATANIA - SIRACUSA

### DIREZIONE TECNICA

### SO COORDINAMENTO DI SISTEMA E PFTE

### PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

### Collegamento ferroviario con il Porto di Augusta

### Fase 1 B

### DEMOLIZIONI

### Relazione illustrativa delle demolizioni

SCALA:

-

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RS62	01	R	14	RH	OC0000	001	A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione per recepimento prescrizioni AdSP	F. Mingrone	Settembre 2023	S. Larva	Settembre 2023	P. Carlesimo	Settembre 2023	G. Ingrosso Settembre 2023

ITALFERR S.p.A.  
COORDINAMENTO DI SISTEMA  
Dott. Ing. GIULIANO INGROSSO  
Ordine degli Ingegneri di ROMA N. 20502

File: RS6201R14RHOC0000001A.docx

n. Elab.:



**LINEA CATANIA – SIRACUSA**  
**Collegamento ferroviario con il Porto di Augusta**  
**Fase 1B**  
**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**

DEMOLIZIONI  
Relazione illustrativa

COMMESSA RS62	LOTTO 01	CODIFICA R14RH	DOCUMENTO OC0000001	REV. A	FOGLIO 2 di 7
------------------	-------------	-------------------	------------------------	-----------	------------------

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
	<b>1.1 AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE INTERVENTI DI DEMOLIZIONE .....</b>	<b>7</b>

## 1 PREMESSA

Oggetto della presente relazione è l'individuazione dei fabbricati interferenti oggetto di demolizione nell'ambito della fase 1A del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del *Collegamento ferroviario con il porto di Augusta* (SR).

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Collegamento con il Porto di Augusta è un 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 (Figura 1).

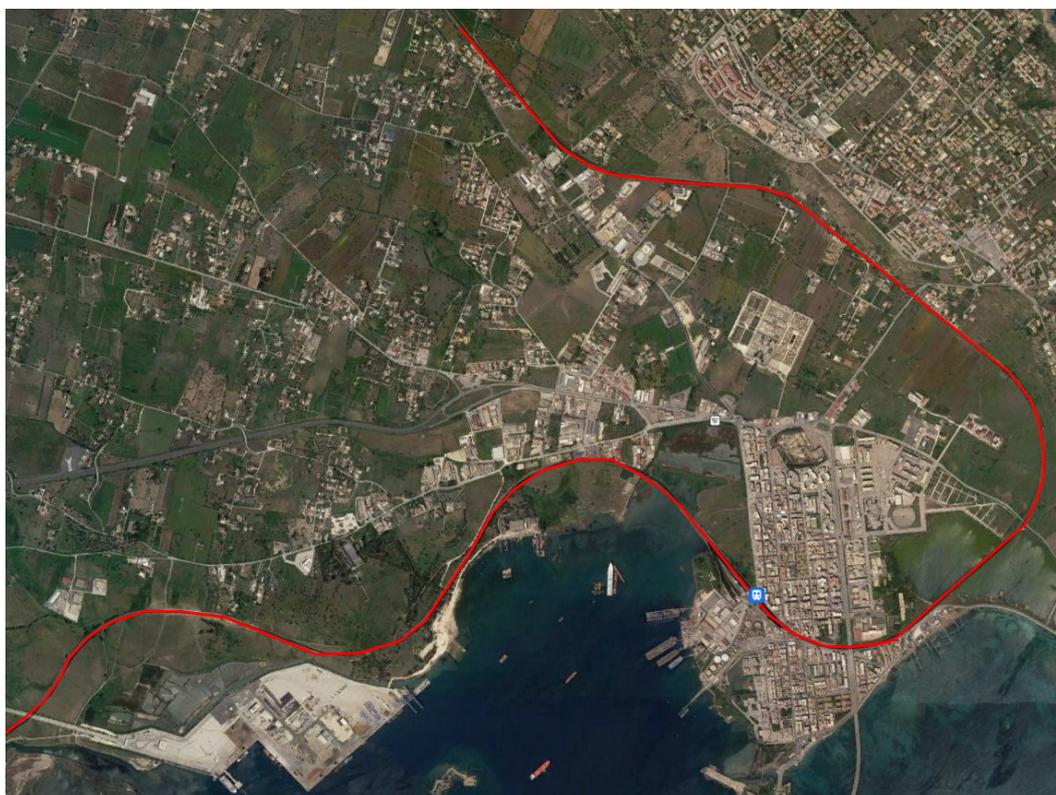


Figura 1 – area di intervento

	<b>LINEA CATANIA – SIRACUSA</b> <b>Collegamento ferroviario con il Porto di Augusta</b> <b>Fase 1B</b> <b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA</b>					
<b>DEMOLIZIONI</b> Relazione illustrativa	COMMESSA <b>RS62</b>	LOTTO <b>01</b>	CODIFICA <b>R14RH</b>	DOCUMENTO <b>OC0000001</b>	REV. <b>A</b>	FOGLIO <b>4 di 7</b>

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.

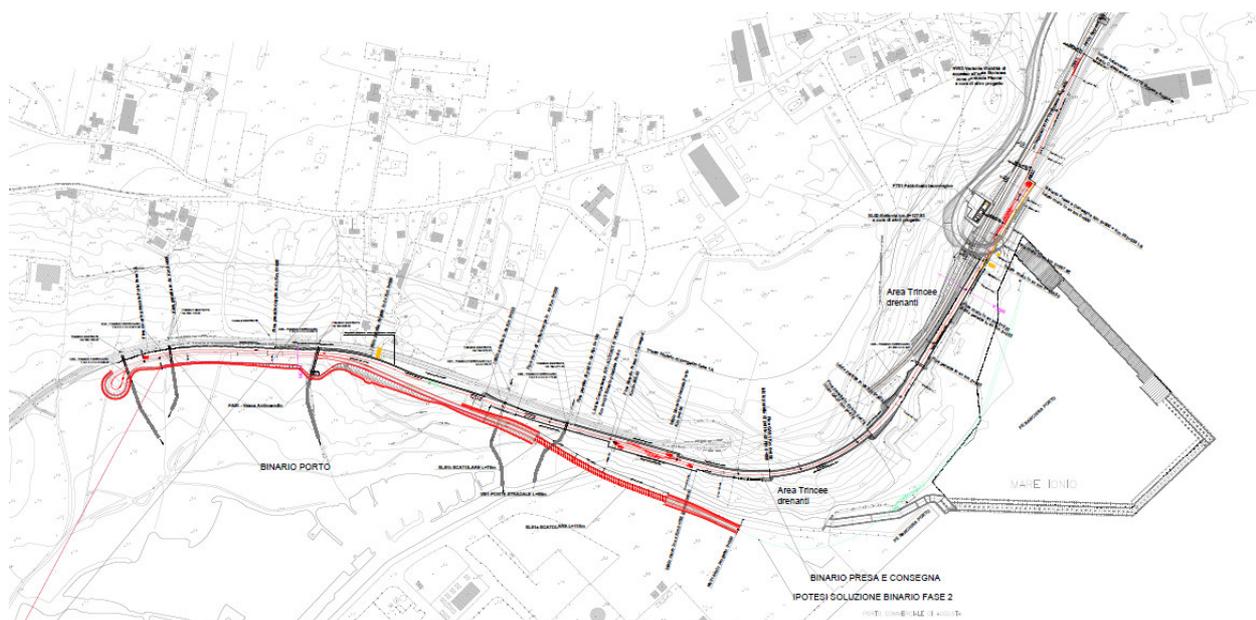
Nell’area di Augusta è inoltre previsto anche un altro intervento denominato “Bypass di Augusta” anch’esso, come l’intervento del presente progetto, rientra nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Anche in questo caso il “Piano di Committenza” prevede lo sviluppo di ambedue gli appalti entro 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, 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'ambito 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. 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 (Figura 2).



**Figura 2 – Progetto Fase 1A**

L'intervento di completamento che porta alla configurazione finale Fase 1B, 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.



**Figura 3 – Progetto Fase 1B**

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

