

COMUNE DI SAN DORLIGO DELLA VALLE

PROGETTO

STUDIO TECNICO dott. ing. PAOLO BUZZI

Via Silvio Pellico 1 -34122 Trieste – tel. 040772215

COMMITTENTE:

INTERPORTO S.P.A.

PROGETTISTA:

dott. ing. Paolo BUZZI

| | |
|--|-----------------------|
| DESCRIZIONE | |
| SINTESI NON TECNICA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE | DATA Giugno 2019 |

| | |
|-------|----------------------|
| NOTE: | SERIE TAVOLA N° |
| | R 02 |

Sommario

1. DESCRIZIONE GENERALE

2. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE E FINALITA' DELL'INTERVENTO

1. DESCRIZIONE GENERALE

L'intervento che si vuole realizzare è all'interno dello stabilimento WÄRTSILÄ S.p.A., industria finlandese specializzata nella costruzione di motori marini e terrestri, 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.

Il complesso esistente, sito nella zona industriale di Trieste in località Bagnoli della Rosandra, occupa un'area di circa 23 ettari con tre edifici, per una superficie coperta totale di 74000 m² ed è dotato di un collegamento ferroviario con l'ex stazione, oggi semplice scalo merci di Trieste Aquilinia.

Come si nota nella figura sottostante, il complesso industriale è adiacente alla grande viabilità "Nuova Sopraelevata" SS202.



Figura 1 Lo stabilimento

Una parte del complesso industriale, comprensiva di due dei tre edifici, è stata acquistata nel dicembre 2017 dalla INTERPORTO di Trieste S.p.A., società operante già da diversi anni in Località Ferneti in qualità di struttura logistica retroportuale e titolare di concessione di un raccordo ferroviario inserito sulla linea Villa Opicina - Confine di Stato (SŽ).

Acquistando tale area, la società INTERPORTO ha l'obiettivo di estendere la propria attività logistica con la creazione di un secondo polo di attività retroportuale.

La Figura 2, riportata di seguito, mostra l'evidenza del comprensorio Wärtsilä e dell'area oggetto d'intervento.



Figura 2 Area destinata ad ospitare le strutture dell' Interporto di Trieste S.p.A.

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

2. DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE E FINALITA' DELL'INTERVENTO

Attualmente le aree dell'Interporto di Trieste risultano inutilizzate e non sono presenti al loro interno attività produttive.

I capannoni sono quindi inattivi, così come la linea ferroviaria in disuso ormai da anni.

L'obiettivo principale dell'intervento è quello di realizzare 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; così facendo viene contenuto l'aumento della corrente ascensionale che si formerebbe soprattutto nel periodo estivo.

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.



Figura 3 Inserimento del progetto nel contesto attuale

In seguito alla pavimentazione dell'area in oggetto, attualmente caratterizzata da un terreno naturale, porta ad un aumento delle portate scaricate nella rete esistente, rispetto alla situazione attuale.

Attualmente, le acque bianche che non vengono assorbite dalle aree verdi presenti, vengono raccolte attraverso tubazioni che vanno poi a convogliare in due tubi in cemento di diametro interno pari a 125 cm, il primo posizionato in prossimità dell'entrata Sud mentre il secondo disposto in modo quasi parallelo all'altra estremità. Entrambe le tubazioni vanno ad immettere l'acqua piovana opportunamente trattata nel Torrente Rosandra.



Figura 4 Percorso del torrente Rosandra

Il Torrente è quindi da considerarsi come il corpo idrico nel quale far defluire le acque derivanti dalle piogge. In seguito all'impermeabilizzazione del terreno, per non portare il corso d'acqua

alle condizioni critiche e per realizzare il trattamento delle acque di prima pioggia, è stato previsto la posa di nuove tubazioni di raccolta acque le quali garantiscono il volume d'invaso necessario al rispetto del Regolamento Regionale; tali tubazioni vanno a confluire in 4 vasche interrate di calcestruzzo che svolgono il trattamento delle acque di prima pioggia in continuo che vengono disposte in quattro aree diverse in modo da suddividere il volume d'acqua consentendo la realizzazione di vasche di dimensioni contenute.

L'acqua uscente dalle vasche, in accordi con la Wärtsilä, verrà suddivisa tra le due tubazioni esistenti di cemento sopra citate e, quindi, scaricata nel Torrente Rosandra. Nel rispetto della portata massima che si può immettere nel torrente, calcolata come indicato nel Regolamento recante disposizioni per l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica, tale portata viene limitata già all'ingresso delle vasche.

Gli scarichi esistenti sono stati verificati atti allo scopo; ci sarà la necessità di predisporre, prima dell'allaccio alla rete di scarico, dei pozzetti per il controllo della qualità del refluo in smaltimento.

Oltre alle quattro vasche di trattamento di prima pioggia, verrà posta una vasca di raccolta degli olii e delle altre sostanze inquinanti provenienti dai mezzi danneggiati che dovranno sostare in un'area apposita all'interno del piazzale prima delle dovute riparazioni. Tale area, identificata come "Area IMDG", al di sotto della pavimentazione presenta appunto una vasca di raccolta degli elementi inquinanti che verranno poi smaltiti adeguatamente.

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 che garantiranno l'illuminazione esclusivamente delle zone all'interno del piazzale, senza creare disturbo agli edifici esterni alla proprietà.

Per controllare il più possibile le problematiche ambientali, si prevede di aumentare le barriere acustiche/visive mediante la piantumazione all'interno del perimetro della proprietà, in prossimità dell'attuale barriera rappresentata da un muro alto mediamente 2,5 metri che racchiude tutta la proprietà, una vegetazione autoctona, principalmente nella zona più critica ovvero quella che corre parallela ai binari ferroviari e avrà un'altezza media di 3 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.

Trieste, Giugno 2019

Il tecnico

dott. Ing. Paolo Buzzi