

---

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## All'esame ambientale il fronte terra del futuro Molo VIII a Trieste

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 17th, 2023

Passo in avanti per il principale intervento Pnrr-Pnc del porto di Trieste.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, infatti, ha avviato la procedura di Valutazione di impatto ambientale del progetto dell'Autorità di sistema portuale giuliana intitolato alla “estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo nel Porto di Trieste – Fascicolo A”, che beneficia di 180 milioni di euro di finanziamento da parte del fondo complementare al Pnrr.

La ‘fascicolazione’ è necessaria perché, per ragioni principalmente temporali (le opere finanziate da Pnrr-Pnc devono terminare entro il 2026), Adsp ha suddiviso appunto in due fascicoli – il secondo slegato dai suddetti finanziamenti – il progetto di fattibilità tecnico-economica volto in ultima istanza alla realizzazione di un secondo terminal container nello scalo, appunto il Molo VIII. Così che la procedura in essere riguarda solo il fascicolo A (in estrema sintesi le opere a terra), ma l'unitarietà del progetto è un aspetto richiamato in tutti i documenti prodotti (e nei relativi apparati grafici, come mostra il rendering che pubblichiamo in pagina).

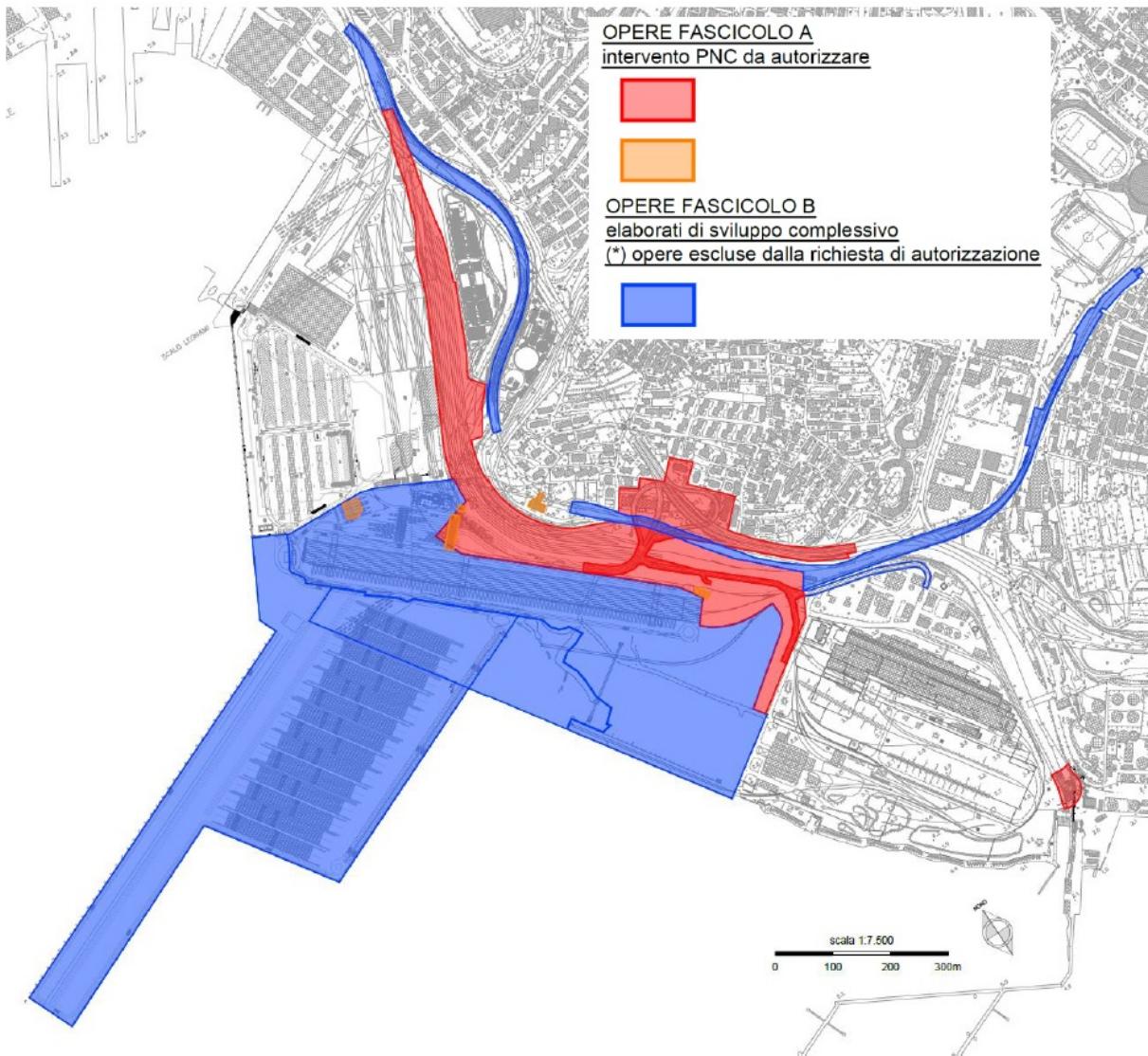


Figura 1-3 inquadramento degli ambiti progettuali con distinzione in fascicolo A e fascicolo B

Il fascicolo A comprende quindi quattro interventi: la bonifica delle aree a terra che facevano parte della Ferriera (Messa in sicurezza permanente delle aree oggetto di intervento pubblico), la realizzazione della stazione ferroviaria commerciale Nuova Servola (cuore dell'intervento, composta da 10 binari di lunghezza utile pari a 750 metri), allacci autostradali e stradali (Connessione alla GVT e altre opere viarie); edifici pubblici funzionali al Porto di Trieste (fra cui edifici doganali e il punto di controllo frontaliero).

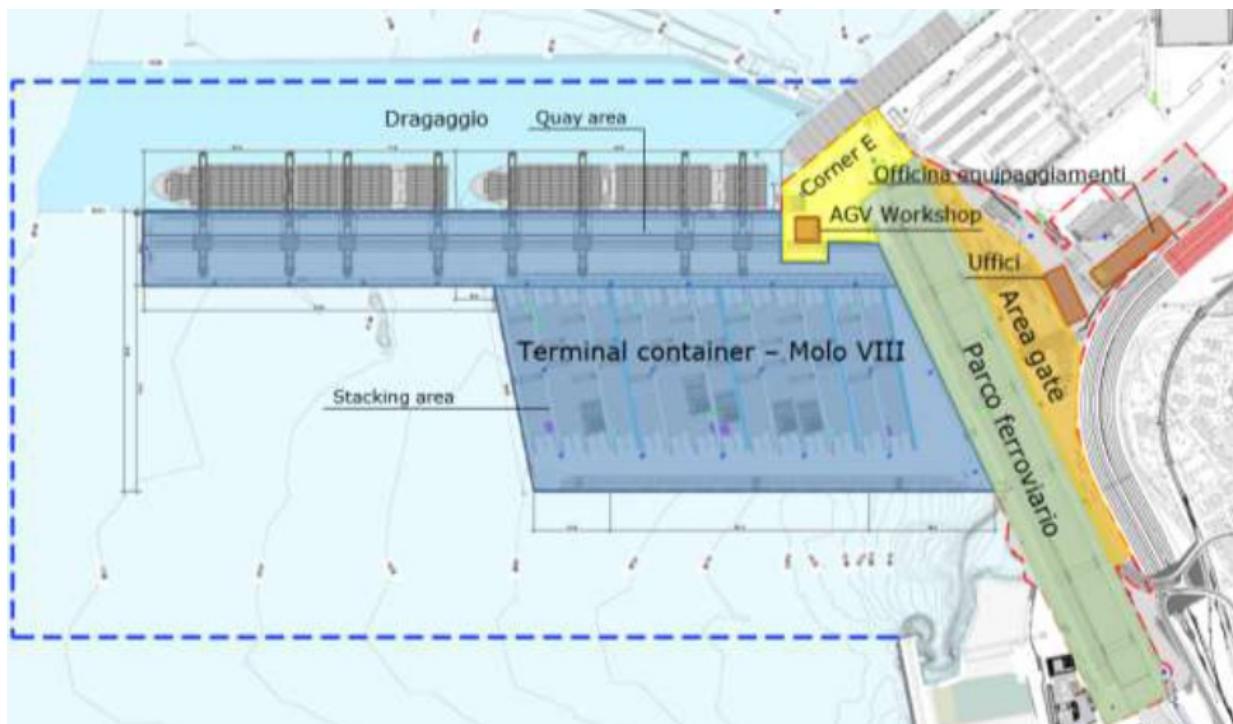
Come detto, però, la documentazione, a sottolineare l'unicità dell'operazione, illustra anche le opere del fascicolo B: “La realizzazione del Molo VIII; La realizzazione della cassa di colmata antistante la ferriera di Servola e posta sotto l'impronta del Molo VIII; La realizzazione della rampa di collegamento ad Arvedi; Le opere su asset Rfi”.

La cassa di colmata, si legge, sarà “funzionale sia alle opere del progetto, sia in generale, alla manutenzione del Porto di Trieste per ricollocarvi i sedimenti dragati”. Si apprende inoltre che “la soluzione progettuale prevede la realizzazione della cassa di colmata in due porzioni distinte (4a, alla radice del Molo VIII, a nord, 4b, di completamento, a sud)” onde favorire la decantazione dei sedimenti ricollocati, per una superficie complessiva di 71mila mq e una capienza di 826mila mc.

Quanto al terminal vero e proprio, “la soluzione sviluppata nel progetto è quella con tecnologia

ASC e prevede un'area di banchina realizzata con opera a giorno di superficie complessiva 88.600 m<sup>2</sup> circa e un'area di stoccaggio di circa 167.000 m<sup>2</sup>, di cui circa 126.000 m<sup>2</sup> su impalcato a giorno e circa 41.000 su colmata. La banchina ha larghezza di 100,5 m e lunghezza 860 m ed è in grado di ospitare due navi da 24.000 Teu. L'area di stoccaggio prevede 14 baie da 1.620 Teu ciascuna (270 Teu 6 tiri) per un totale di 22.680 Teu di capacità totale; 5 delle 14 baie sono strutturate per ospitare un massimo di 1.500 container refrigerati. Per consentire l'impilaggio dei container fino a 6 tiri è stato eseguito uno studio sul vento, in conseguenza del quale sono stati inseriti dei muri frangivento alti 18 m ogni 4 baie di carico per limitare gli effetti delle raffiche di vento sulla stabilità dei container”.

Come mostra la figura di seguito, l'intervento comprende anche “il prolungamento della banchina della Piattaforma Logistica (Corner E) per l'accosto di navi Ro-ro e portacontainer di lunghezza fino a 220 m; il dragaggio del canale di accosto (285.000 mc); il parco ferroviario comprensivo delle fondazioni delle gru Rmg; l'area gate; i fabbricati (edificio uffici, officina equipaggiamenti e AGV workshop”.



*Figura 4-8: Planimetria di progetto – layout ASC*

A.M.

#### ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Già 100 i partecipanti al Business Meeting sui container in programma a Milano il 13 novembre

This entry was posted on Tuesday, October 17th, 2023 at 10:30 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

