

PIANO ATTUATIVO COMUNALE DI INIZIATIVA PUBBLICA PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO INTERMODALE ANNESSO ALL'AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI

fase di progettazione:

PAC

luogo dei lavori:

Via Aquileia. n. 46 - Ronchi dei Legionari

numero tavola:

RI

nome della tavola:

Relazione illustrativa

data di creazione:

6 dicembre 2012

scala di rappresentazione:

CUP
G000 00 0000 0000

cpv:
45223320 - 5

CIG:

progetto:

Ufficio di Piano Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Ing. Stefano Guerriero Progettazione Generale
Ing. Ermanno Simonati
Dott.ssa Sara Bragato
Dott.ssa Arch. Nicole Vascotto

Professionisti esterni

Arch. Pietro Cordara Relazione Paesaggistica
Geom. Giuseppe Nicoli Rilievo
Dott. Pietro Riavez Relazione Archeologica preliminare
Geol. Liliana Sambo Relazione Geologica

responsabile unico del procedimento:

Ing. Stelio Vatta

coordinatore della sicurezza in fase di progettazione:

coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione:

direttore lavori:

revisioni:

numero	descrizione	data

timbr:



file name

F:\POLO INTERMODALE\progettazione\PAC\ELABORATI DI PROGETTO\AMMINISTRATIVI\Relazione illustrativa.doc

autore:
Sara Bragato

data ultima stampa
13/12/2012



Allegato B RI, VAS, RP, NTA, ETC.
RG, AS, P.1.0, P.2.0, P.3.0, P.4.0, P.5.0
P.6.0
Piano attuativo comunale



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

FASE CONOSCITIVA

Premessa ed obiettivi del PAC

Il presente PAC – Piano Attuativo Comunale di iniziativa pubblica viene redatto ai fini della realizzazione di un punto di scambio aria – gomma - ferro, definito ‘Polo Intermodale’, presso l’aeroporto di Ronchi dei Legionari, unica infrastruttura regionale aeroportuale abilitata a collegamenti di livello nazionale e internazionale per il trasporto passeggeri e merci. Esso rientra nella categoria dei “piccoli aeroporti regionali”, aventi un volume annuo di traffico passeggeri inferiore ad un milione, sebbene la sua capacità operativa stimata sia di due milioni di passeggeri/anno (fonte Aeroporto FVG S.p.A.).

Innestandosi infatti nel sistema dei flussi di traffico Est-Ovest, Nord-Sud, grazie alla sua posizione geografica, esso da un lato possiede le potenzialità per divenire nodo strategico rispetto al sistema sia stradale che ferroviario nazionale, dall’altro manifesta un’accessibilità carente per mezzi diversi da quello privato, che di fatto ne limita lo sviluppo.

Al fine quindi di ampliare il bacino d’utenza dello scalo, facilitandone le modalità di accesso, oltre che per dare un forte impulso ad un processo di razionalizzazione e rafforzamento del sistema di trasporto pubblico regionale ad ausilio anche del traffico pendolare, la Regione ha posto tra le proprie priorità la realizzazione di un sistema di infrastrutture di trasporto e di offerta di servizi fortemente orientato allo sviluppo dell’intermodalità.

In questo contesto proprio l’aeroporto di Ronchi dei Legionari è stato individuato quale nodo di interscambio modale della “Piattaforma logistica regionale”, da realizzarsi attraverso l’integrazione del trasporto su strada con il trasporto ferroviario, marittimo ed aereo, nell’ambito di un organico e ordinato sviluppo delle reti di trasporto.

L’intervento oggetto del presente PAC, ponendosi in linea con tali obiettivi, riconosciuti anche dal Consiglio europeo e già definiti nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti del 2001, nel quale si incoraggia l’utilizzo di modalità di trasporto rispettose dell’ambiente per sviluppare alternative al trasporto stradale, viene pertanto ammesso ad usufruire di un cospicuo finanziamento da parte della Commissione europea.

Esso rientra infatti nelle iniziative dell’Asse 3 “Accessibilità” del Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 Obiettivo Competitività regionale e occupazione, finanziato da fondi europei. Obiettivo specifico dell’Asse è il miglioramento dell’accessibilità del sistema regionale e, in particolare del sistema della mobilità della Regione nell’ambito della linea di attività 3.1.a “Interventi materiali nell’ambito delle infrastrutture di trasporto” avente ad oggetto l’intervento relativo al Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari.

Gli obiettivi attesi attraverso un adeguato collegamento dell’aeroporto con la rete ferroviaria e viaria sono in particolare una riduzione della congestione stradale e soprattutto una riduzione dei tempi di percorrenza rispetto alle attuali tratte, con un contestuale ampliamento dei servizi a beneficio dell’utenza.

In termini di prospettive d’uso a medio e lungo termine il Polo si pone a servizio della mobilità dell’area territoriale composta da una parte delle province di Gorizia e Trieste, in considerazione della localizzazione della nuova fermata ferroviaria, che grazie all’ampia

dotazione di parcheggi potrà divenire importante nodo di interscambio gomma / ferro per le percorrenze in ambito regionale.

In vista della sua possibile trasformazione in stazione della futura linea ad Alta Velocità/Alta Capacità, essa potrebbe assumere anche un ruolo propulsivo per il traffico aereo di passeggeri e merci che, come riconosciuto dalla Commissione europea, “può essere essenziale per la competitività e lo sviluppo di certe regioni: aeroporti ben serviti possono fungere, per così dire, da calamita per le compagnie aeree e quindi, per loro tramite, favorire l'attività economica e la coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione Europea”.

In quanto potenziamento di elementi già esistenti l'intervento, dal punto di vista della sostenibilità economica, si configura come la strategia meno costosa per incrementare le prestazioni globali del sistema di trasporto regionale. Dal punto di vista strategico quindi l'opera si configura “nella programmazione regionale in materia di trasporti, il centro dell'intermodalità regionale passeggeri”. (Accordo di Programma Quadro in materia di “Infrastrutture di trasporto nel Friuli Venezia Giulia”, stipulato tra Ministero dell'Economia e delle Finanze, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato S.p.a. e Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il 30 novembre 2004).

L'intervento consiste in un collegamento tra il terminal passeggeri dell'aeroporto esistente e le reti TEN (*Trans-European Networks*) con una nuova fermata ferroviaria, un'autostazione, un parcheggio multipiano e la dotazione di un nuovo ed organico sistema di viabilità.

L'ambito di studio è stato individuato nell'area antistante l'aerostazione passeggeri, tra la strada statale SS14 e la linea ferroviaria Venezia – Trieste e costituisce di fatto la naturale estensione e potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale esistente.

L'intervento afferente all'aeroporto è relativo alla realizzazione della nuova viabilità interna, dell'area parcheggi e dei collegamenti di connessione tra l'aeroporto e il blocco fermata ferroviaria – autostazione, tali interventi risultano in carico ad Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A., gestore dell'aeroporto. Ulteriori infrastrutture beneficiarie dell'intervento in quanto funzionali al progetto del Polo in termini di intermodalità, seppure minori e secondarie quanto a realizzazioni e relativi costi, sono la fermata ferroviaria da realizzarsi da parte della società RFI S.p.a (soggetto che a livello nazionale gestisce l'infrastruttura ferroviaria) e l'autostazione che verrà realizzata dalla Provincia di Gorizia.

Quadro di riferimento programmatico

Il presente Piano deve essere inteso come uno strumento di attuazione studiato coerentemente agli indirizzi contenuti nel Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di Ronchi dei Legionari approvato con DPGR n° 0358/Pres del 30 ottobre 1997, la cui variante generale è stata approvata con Deliberazione Consiliare n° 2 del 7 marzo 2012, resa esecutiva con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2027 del 21 novembre 2012.

Il P.R.G.C. a sua volta si attiene alle disposizioni generali ed alle direttive dei piani di grado sovra ordinato, quali:

- Il Piano Urbanistico Regionale Generale PURG approvato con Decreto del Presidente della Regione del 15 settembre 1978, n. 0826/Pres.;

- Piano del governo del territorio adottato con decreto del Presidente della Regione n. 267 del 31 ottobre 2012, in attuazione della deliberazione della Giunta regionale n. 1890 del 31 ottobre 2012.
- Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Ronchi dei Legionari ai sensi dell'art. 707 del Codice della navigazione parte Aeronautica approvato con Deliberazione Consiliare n°1 del 26 gennaio 2010;

ai principali riferimenti di pianificazione dei trasporti nel Friuli Venezia Giulia:

- Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT approvato con Decreto del Presidente della Regione del 09 dicembre 1988, n. 0530/Pres.;
- Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica approvato con Decreto del Presidente della Regione del 16 dicembre 2011, n. 300/Pres.;
- Il Piano Regionale per il trasporto Pubblico Locale PRTPL approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 3377 dd. 20/11/1998;

nonché al:

- Piano di sviluppo aeroportuale 2010-2024 (prot. ENAC n. 11758/DIRGEN/PROT del 19 febbraio 2010 e successivo nulla osta tecnico (prot. ENAC 0095229/ENAC/CIA del 16 agosto 2010).
- Piano Intercomunale del Traffico Urbano – PUT, approvato con Delibera Consiglio Comunale di Ronchi dei Legionari del 27 settembre 2010, n. 33.

P.R.G.C. di Ronchi dei Legionari vigente:

Il presente Piano è chiamato a dare attuazione ad una porzione centrale, pari a mq. 80.165,30 della zona omogenea denominata “M1/bis Polo Intermodale” dal P.R.G.C. del Comune di Ronchi dei Legionari, avente una superficie complessiva di 450.467 mq, che *“comprende le aree sulle quali è previsto l’insediamento delle attività, dei servizi e delle attrezzature necessarie alla realizzazione di un terminale d’interesse regionale, di corrispondenza e di interscambio fra il trasporto aereo, ferroviario e su strada, costituenti il polo intermodale di integrazione e di interscambio fra sistemi di trasporto delle persone, previsto dal Piano Regionale integrato del trasporto”*.

Gli obiettivi che il Piano regolatore comunale prevede per quest’area coincidono con quelli regionali ed europei sopra ricordati.

Il Piano elenca dettagliatamente le attività e destinazioni d’uso consentite nell’area, tra le quali sono previste anche le *“strutture ed attrezzature atte all’interconnessione tra terminal ferroviario/autobus ed aeroportuale a favore del transito passeggeri; terminal o stazione ferroviaria; terminal autobus di linea e turistici; parcheggi all’aperto e/o interrati, compresa la tipologia autosilos”*.

Per l’attuazione della zona il Piano regolatore comunale richiede espressamente il ricorso ad un *“Piano attuativo articolato in tre sub-comparti funzionali, prevedendo obbligatoriamente:*

a) ad ovest un ambito artigianale/industriale, in corrispondenza dell’esistente zona artigianale;

- b) un ambito centrale, in corrispondenza dell'aerostazione, destinato alle strutture a servizio dell'interconnessione passeggeri, comprendenti funzioni direzionali ed il terminale ferroviario e autocorriere direttamente connessi con l'aerostazione stessa;*
- c) un ambito comprendente le rimanenti aree comprese nella zonizzazione del polo intermodale. In tali zone possono essere previste tutte le altre destinazioni d'uso di cui al comma 2 ad eccezione delle attività industriali.*

I tre sub-comparti dovranno coordinarsi per quanto riguarda le reti infrastrutturali (fognatura, viabilità, sottoservizi, ecc.).”

In linea con le indicazioni del P.R.G.C., nel mettere in luce il coordinamento con gli altri sub comparti, necessario ad un coerente sviluppo dell'intera zona omogenea M1/bis, come meglio specificato nelle Norme Tecniche di Attuazione, il presente Piano dà attuazione unicamente al comparto centrale. In esso si collocano le principali infrastrutture di interesse pubblico, che costituiscono il nucleo del servizio intermodale, la cui realizzazione contribuirà a valorizzare gli ampi spazi prospicienti l'aeroporto, delimitati a sud dalla linea ferroviaria, dando così impulso all'avvio di tutta quella serie di compiti di carattere logistico, economico, amministrativo, culturale e scientifico previsti dai vari strumenti urbanistici.

Intorno di influenza del PAC

La vasta area in cui si innesta il presente PAC è posta al confine occidentale del Comune di Ronchi dei Legionari, in zona periferica rispetto all'abitato.

Sul lato nord, le immediate vicinanze sono caratterizzate principalmente, oltre che dagli assi viari, dalla presenza delle strutture aeroportuali, e dalla zona artigianale, i cui fabbricati, in entrambi i casi, sono di epoca relativamente recente. Tra questi trovano collocazione anche alcuni edifici residenziali di tipologia disomogenea.

Al di là della linea ferroviaria, sul lato sud, si trovano ampi spazi agricoli caratterizzati da una certa monotonia morfologica, per i quali non si denotano peculiarità o valore storico

Il PAC in oggetto si posiziona quindi in una fascia del paese già urbanizzata, con una vocazione ai servizi, su un terreno un tempo adibito a coltivazioni, ancor oggi punteggiato da piccoli manufatti di servizio (per i pozzi di captazione, la centralina elettrica..) e quindi “antropizzato”.

L'intorno di influenza del presente PAC, per l'ampiezza delle aree, la natura delle opere che vi si prevedono e gli obiettivi che si prefiggono, è da considerarsi piuttosto ampia.

Oltre ad un immediato effetto propulsivo e di valorizzazione degli spazi limitrofi della stessa zona M1/bis, si ritiene che, per certi aspetti, potranno registrarsi ricadute positive a scala regionale, mentre, in termini più specifici, da esso potrebbe scaturire una spinta importante allo sviluppo ed al riassetto urbanistico dell'area del monfalconese.

Note storiche

Il Comune di Ronchi dei Legionari, composto dal capoluogo e dalle frazioni di Selz, Vermegliano, Soleschiano e San Vito è uno dei centri del Mandamento di Monfalcone, situato immediatamente ai piedi dell'altipiano carsico, nella bassa pianura isontina. Terzo Comune della Provincia di Gorizia per numero di abitanti. La sua storia segue le sorti della terra in cui si situa: abitato fin dai tempi della preistoria e in epoca romana, il territorio fu più tardi dominio del Patriarcato di Aquileia, cui rimase fino al 1420 per passare quindi alla Repubblica di Venezia fino al 1797; dopo il breve periodo delle occupazioni francesi, nel 1815 è entrato a far parte dei possedimenti dell'Impero Austriaco e quindi all'Italia dal 1918.

Da sempre luogo di transito di importanti vie di comunicazione tra Nord -Italia e Europa centro-orientale, l'area si è sviluppata a partire dal Medioevo con un'economia agricola fino al XIX secolo, divenuta prevalentemente industriale dalla fine dell'Ottocento.

Nel 1850 Ronchi divenne Comune autonomo, assorbendo le sue frazioni. Nel 1860 fu inaugurata la prima stazione ferroviaria (Ronchi Nord) sulla linea Trieste – Udine - Venezia, cui seguì nel 1906 l'inaugurazione della seconda stazione (Ronchi Sud) sulla linea Trieste – Cervignano - Venezia. Il quadro socioeconomico cambiò gradatamente in seguito all'avvio, in tutto il monfalconese, delle prime attività industriali: in particolare dopo l'apertura, nel 1908, dei Cantieri Navali di Monfalcone, ma anche grazie al Cotonificio di Vermeigliano, del 1884. Nel 1906 fu tracciato tra Sagrado e Monfalcone, passando per Ronchi, il canale de Dottori, che grazie all'energia prodotta da alcune centraline idroelettriche e a un sistema di irrigazione più razionale fu di forte impulso per industria e agricoltura.

Oggi Ronchi dei Legionari è noto soprattutto per l'Aeroporto Regionale del Friuli Venezia Giulia, creato nel 1935 a fini militari, aperto nel 1961 a quelli civili ed intitolato dal 2007 all'esploratore friulano Pietro Savorgnan di Brazzà, mentre l'immagine del centro urbano è caratterizzata prevalentemente da edilizia residenziale recente distribuita attorno ai nuclei più antichi delle diverse località, in un'espansione dell'abitato che ormai è quasi continua.

Stato di fatto dell'area di progetto del PAC

L'area oggetto del PAC è parte della pianura isontina compresa tra la zona aeroportuale e gli abitati di Ronchi dei Legionari, Begliano (San Canzian d'Isonzo) e Staranzano.

I dettagli morfologici sono evidenziati nella tavola P.3.0 - planimetria e profili dello stato di fatto.

Suolo e sottosuolo

La piana in esame è di origine alluvionale, costituita da sedimenti del fiume Isonzo. Ne è derivata una struttura embricata con eterogeneità verticali e orizzontali, ma con una disposizione preferenziale a lenti allineate in senso N-S. Al di sotto di uno strato di riporto, più o meno trasformato dai processi di ferrettizzazione, di spessore inferiore ai 2.5 m, è presente un deposito costituito da ghiaie in matrice sabbiosa con ciottoli anche molto grossolani ben addensato fino a 14-17 m di profondità. Seguono sedimenti argillosi e poi nuovamente ghiaie e conglomerati.

Paesaggio

Il terreno è sub pianeggiante, decrescente verso sud con quote da 8.50 m s.l.m.m. nella fascia settentrionale a circa 8 m s.l.m.m. nella fascia meridionale. In senso trasversale si rilevano piccole ondulazioni attribuibili ad interventi antropici.

L'interesse paesaggistico e naturalistico dell'area è piuttosto basso: essa è caratterizzata da appezzamenti incolti su cui si sviluppa una vegetazione spontanea di tipo erboso o arbustivo, con scarsa presenza di elementi arborei, che unitamente all'assenza di corsi d'acqua, ed alla presenza delle forti barriere fisiche costituite da aeroporto e strada statale, a nord, e dalla linea ferroviaria, a sud, incide negativamente sulla presenza di fauna nell'area.



Nell'ambito della zona M1/bis Polo Intermodale si contano alcuni edifici già esistenti, in particolare:

- i manufatti per vani tecnici e per i pozzi di captazione a servizio dell'acquedotto di Grado e Monfalcone, due di quest'ultimi ubicati nel comparto centrale;
- una cabina elettrica, anch'essa posizionata nel comparto centrale;
- una stazione di servizio carburanti, lungo la strada statale, al limite Ovest del comparto, nella zona dedicata a futuri insediamenti artigianali;
- alcuni edifici residenziali e relative pertinenze.

Per aspetti paesaggistici ulteriori e di maggior dettaglio si rimanda all'elaborato "RP - Relazione Paesaggistica e Rendering".

Vincoli

La presenza dei summenzionati pozzi di captazione, ma anche di altri elementi, quali ad esempio dei piccoli laghi (*laghetti di Dobbia*) a sud della ferrovia, determinano una serie di vincoli di tutela che incidono sull'area interessata dal presente Piano, graficamente evidenziati nella tavola "P.1.0 - inquadramento territoriale" e di seguito opportunamente descritti:

VINCOLI ESISTENTI:	DESCRIZIONE
<p>ZONE DI TUTELA DEI CORPI IDRICI D. Lgs. 03/04/2006 n. 152, Titolo III, Capo I</p>	<p>ZONA DI TUTELA ASSOLUTA: è l'area immediatamente circostante le captazioni o derivazioni. Deve avere un'estensione di almeno 10 metri di raggio dal punto di captazione, deve essere adeguatamente protetta e deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio.</p>
<p>ZONE DI TUTELA DEI CORPI IDRICI D. Lgs. 03/04/2006 n. 152, Titolo III, Capo I</p>	<p>ZONA DI RISPETTO: In assenza dell'individuazione da parte delle regioni o delle province autonome della zona di rispetto, la medesima ha un'estensione di 200 m di raggio rispetto al punto di captazione o di derivazione. Nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento di centri di pericolo e lo svolgimento di alcune attività tra cui: la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade; pozzi perdenti.</p>
<p>VINCOLO PAESAGGISTICO Art. 142 del D.Lvo 42/2004</p>	<p>Fascia di 300 m dalla sponda dei laghi. Nell'area d'indagine: Laghetti di Dobbia</p>
<p>ZONA DI TUTELA D, RIFERITA AL PIANO DI RISCHIO Regolamento Costruzione Aeroporti ENAC</p>	<p>In tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.</p>
<p>VINCOLO DI INEDIFICABILITA' DALLA PIU' VICINA ROTAIA. Art. 49 e 50 del D.P.R. N. 753 del 11 luglio 1980 Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto.</p>	<p>Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. [...] In base alle prescrizioni di RFI S.p.A. rispetto al progetto AV/AC, tale fascia di rispetto è ampliata a 45 metri dalla rotaia.</p>

I punti di captazione costituiscono zona di salvaguardia delle risorse idriche ai sensi del D.Lgs. 152/2006 (tutela assoluta ml. 10 dal punto captazione e zona rispetto dal punto captazione 200 ml.) e Del. Interministeriale dd. 04.02.1977.

Già con l'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture di Trasporto nel Friuli Venezia Giulia del 30.11.2004 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione F.V.G. e le Ferrovie dello Stato in materia di "infrastrutture di trasporto nel F.V.G.", per l'attuazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, si prevedeva la chiusura preliminare degli attuali pozzi di captazione con risorsa alternativa alla fornitura d'acqua al Comune di Monfalcone.

Con apposita variante urbanistica, che ai sensi del D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 inseriva nel Piano Regolatore Generale la previsione di realizzazione di un nuovo collettore per acqua potabile, il Comune di Ronchi nel 2006 ha di fatto dato avvio all'eliminazione della presenza dei punti di captazione dell'acqua potabile dalla zona M1/bis.

Le zone di tutela assoluta e di rispetto ad essi legate verranno dismesse in concomitanza dell'inizio lavori, come stabilito dagli accordi esistenti con gli enti di gestione delle risorse idriche (ACEGAS, IRIS ACQUA, A.T.O.).

Attenzione va posta all'esistenza dei sottoservizi presenti nell'area, riferiti alla rete idrica (che passa al bordo Sud della Strada Statale n. 14), ai collegamenti fra i punti di captazione dell'acqua potabile, ed alla fascia di rispetto per il metanodotto che è posto al bordo Nord della Strada Statale n. 14.

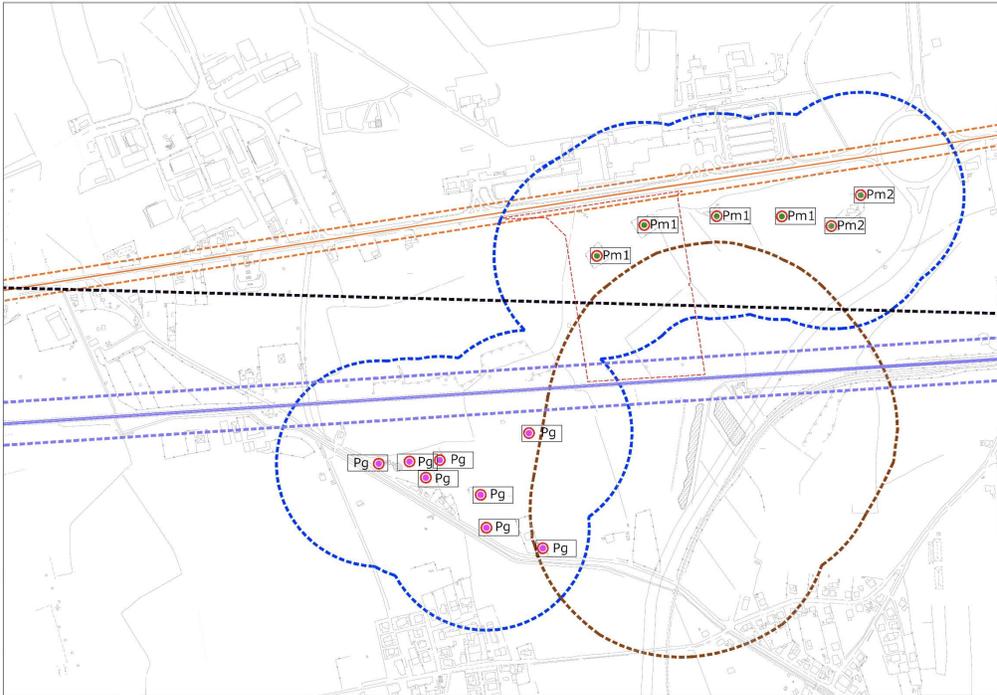
L'esistenza di alcuni piccoli laghi (*laghetti di Dobbia*) a sud della ferrovia che delimita l'area del futuro polo intermodale crea elemento di rispetto paesistico in quanto per la Legge Galasso vige il vincolo ambientale per una fascia di 300 metri dalla sponda (art. 142 del D.Lvo 42/2004).

L'area d'indagine si trova al di fuori di zone di pericolosità idraulica (così come riportato nel P.A.I. (Piano di Stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione), e non è sottoposta a vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267/23).

Nel mantenere il collegamento dell'aeroporto con la rete viaria esistente, il Polo Intermodale ha altresì lo scopo di collegare direttamente il terminal passeggeri alla rete ferroviaria, mediante una nuova fermata sulla linea Venezia - Trieste, identificata quale asse di collegamento nell'ambito delle reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese *Trans-European Networks - Transport*), che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale trans-europea che, in prospettiva, la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea.

La linea ferroviaria Venezia – Trieste delinea il limite sud dell'ambito di intervento, imponendo un vincolo di inedificabilità esteso fino a 45 metri lineari parallelamente alla più vicina rotaia.

Vincoli e servitù_scala 1:10000



legenda

 Ambito oggetto dell'intervento

 Lago

 Pm1 Pozzi acquedotto Monfalcone: prevista dismissione

 Pm2 Pozzi acquedotto Monfalcone: possibile successiva dismissione

 Pg Pozzi acquedotto Grado

Vincoli

 Vincolo paesaggistico:
fascia di rispetto di 300 mt. (D.L. 42/04 art.142)

 Tutela condotte del gas:
fascia di rispetto di 20 mt. per lato (D.M. 24/11/1984, D.M. 17/04/2008)

 Tutela corpi idrici:
fascia di tutela assoluta di 10 mt. (D.L. 152/06)

 Tutela corpi idrici:
fascia di rispetto di 200 mt. (D.L. 152/06)

 Vincolo ENAC aeroportuale:
(Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, cap. 9)

 Vincolo RFI:
fascia di rispetto di 40 mt. dall'asse ferroviario

Vincoli aeroportuali

La presenza dell'aeroporto determina per l'area oggetto del PAC la presenza di due tipologie di vincoli.

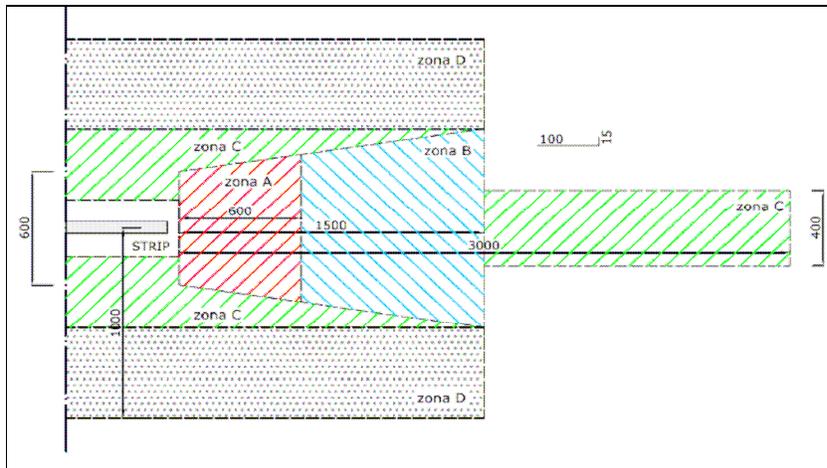
Il primo si esprime in termini di altezza consentita per qualunque tipo di manufatto, calcolata sulla base di una pendenza del 14% (rapporto 1:7) che si estende per una fascia esterna di 300 m. dallo *strip* (Emendamento 8 del 21.12.2011 al Codice della Navigazione, art. 715).

Tutti gli edifici e le strutture previste dal PAC raggiungono una quota massima non superiore ai 15 m e comunque inferiore all'altezza massima dell'edificio aeroportuale antistante pari a 17.4 m. e quindi non interferiscono con la Zona Libera da Ostacoli che, come da planimetrie fornite da Aeroporto FVG S.p.A., ricade interamente all'interno del sedime aeroportuale, non interessando neanche l'aerostazione, e non determinano neppure lo sfioramento della Superficie di Transizione, Superficie Orizzontale Interna (che con una altezza di imposta di 45 m è ben superiore agli edifici in esame) e Superficie Conica.

La seconda tipologia di vincolo si concretizza nell'individuazione dell'uso del territorio, ponendo attenzione ai livelli di carico antropico ed alle attività incompatibili con il livello di rischio associato all'attività di volo che si svolge sull'aeroporto considerato.

La normazione di dettaglio di questa seconda tipologia di vincolo è rimandata ad appositi Piani di Rischio Aeroportuali, di competenza comunale (Codice della Navigazione Aerea, art. 707 e 715), finalizzati ad assicurare i più elevati livelli di sicurezza per le operazioni di volo ed al territorio.

Schematicamente l'impronta a terra dell'area interessata dal vincolo aeroportuale è la seguente:



L'area su cui si sviluppa il presente PAC viene ad essere parzialmente interessata dal vincolo di cui alla "zona D", introdotta con l'emendamento n. 7 del 20 ottobre 2011 al Codice della Navigazione Aerea, pubblicato il 28 ottobre 2011.

In questa zona, come specificato dalla normativa ENAC, vanno evitati «insediamenti ad elevato affollamento quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione»

In attesa dell'aggiornamento del Piano di Rischio Aeroportuale del Comune di Ronchi dei Legionari, il presente Piano attuativo si conforma alle indicazioni dell'emendamento di cui sopra, prevedendo altezze massime non superiori ai 15 m per gli edifici e le strutture che costituiscono nel loro insieme il Polo Intermodale, la cui funzione oltre a non alterare significativamente il carico antropico dell'area non rientra tra gli obiettivi sensibili ed i centri ad elevata concentrazione esplicitamente esclusi da ENAC.

Al contrario, è proprio lo sviluppo dell'intermodalità, uno dei punti cardine del Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il cui più recente aggiornamento prevede in modo esplicito che, in coerenza con i programmi della Commissione Europea, siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro dello scalo del Friuli Venezia Giulia.

Lo scalo ronchese rientra tra gli aeroporti Primari individuati da tale Piano, classificato come uno degli otto scali di questa categoria che soddisfano la domanda di ampi bacini d'utenza e particolari segmenti di traffico e che attualmente presentano limitazioni allo sviluppo, quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata o altri ostacoli allo sviluppo infrastrutturale.

Vincoli la cui soluzione è rappresentata appunto dalla realizzazione del Polo Intermodale.

Dati di progetto e descrizione del PAC

Il Piano attuativo in oggetto comprende una superficie complessiva 80.165,30 mq., la cui estensione interessa numerose particelle riconducibili ad una pluralità di soggetti proprietari, come rinvenibile dall'elenco riassuntivo riportato nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Tali particelle attualmente non rientrano nelle disponibilità dei soggetti promotori dell'iniziativa, pertanto se ne prospetta l'acquisizione attraverso attività di compravendita oppure mediante il ricorso a procedure di esproprio. L'attuazione di questa seconda procedura necessita dei requisiti di cui al Capo II del DPR del 8 giugno 2001, n°327, ovvero definizione del vincolo preordinato all'esproprio, dichiarazione di pubblica utilità e determinazione dell'indennità.

Descrizione dell'opera ed iter progettuale

Come sopra accennato l'impianto generale del Polo Intermodale prevede la trasformazione di un area per complessivi 80.165,30 mq.

Per garantire l'accesso veicolare sicuro a tale area e fluidità di circolazione, sono previsti una serie di interventi di raccordo con la SS14 ed una viabilità interna articolata su un sistema di scorrimento anulare a servizio delle infrastrutture pubbliche, costituite da un parcheggio multipiano, un'autostazione bus, una passerella pedonale sopraelevata per l'attraversamento della SS14, una nuova fermata ferroviaria, a cui si aggiunge la sistemazione superficiale degli spazi rimanenti su cui verranno ricavate ulteriori due aree di parcheggio di superficie, aree verdi e aree piantumate.

L'edificio multipiano trova collocazione lungo il lato settentrionale dell'area, parallelamente alla strada statale, mentre l'autostazione si inserisce alla base della passerella pedonale, la cui funzione è di collegare direttamente l'aerostazione, posta immediatamente a nord della SS 14, con la linea ferroviaria, posta al limite sud del comparto, dove verrà realizzata la nuova fermata.

Negli spazi centrali, delimitati su tre lati dai manufatti sopra descritti e dal circuito della viabilità interna, si estenderanno ampi parcheggi di superficie. Infine, un sistema di aree a verde medierà il rapporto tra questi spazi e quelli limitrofi.



Viabilità

La strada statale 14 delimita a nord l'intera zona M1/bis Polo Intermodale.

Si tratta di uno dei tronchi viari principali del Friuli Venezia Giulia individuati nel Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica del 2011, che vi attribuisce la funzione di accogliere e distribuire flussi di traffico di transito e scorrimento a scala regionale.

Il Piano regionale prevede lungo tutto il suo percorso una serie di azioni di riqualificazione volte all'adeguamento funzionale dell'assetto esistente, a garanzia tanto di maggior sicurezza quanto di adeguati livelli di servizio.

Adeguamenti che interesseranno anche il tratto prospiciente la zona M1/bis Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, rispetto alla quale la statale costituisce al contempo principale arteria di arrivo, confine fisico dell'area ed elemento conformatore.

Tra le finalità stesse del presente Piano vi è infatti la realizzazione di una connessione diretta delle nuove strutture con l'aerostazione, mediante una passerella sopraelevata per l'attraversamento in sicurezza da parte degli utenti.

In linea con le indicazioni del succitato Piano Intercomunale del Traffico approvato dai Comuni di Ronchi dei Legionari, Monfalcone e Staranzano, e con il programma regionale di interventi di adeguamento e potenziamento per permettere alla statale di supportare gli incrementi "fisiologici" di traffico e, nel lungo periodo, assicurare prestazioni adeguate e affidabili in termini di accessibilità al territorio, di qualità di deflusso e di sicurezza, l'accesso veicolare al Polo Intermodale potrà far perno su una nuova rotonda posta all'altezza dell'incrocio con l'esistente zona artigianale, al limite ovest dell'intera zona M1/bis (come da indicazione della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici e su progettazione preliminare di Aeroporto FVG SpA).

Essendo tuttavia tale opera completamente esterna all'ambito di attuazione del presente Piano, essa troverà realizzazione con un percorso progettuale distinto.

Tra gli interventi che il presente Piano prevede vi è infatti anche la dotazione di un accesso ed un'uscita autonomi per l'area in oggetto rispetto alla strada statale.

L'uscita dall'ambito con innesto sulla SS14 prevede un incrocio a raso perpendicolare alla statale, come indicato da FVG Strade S.p.A., mentre per l'accesso è stata predisposta una corsia di uscita dalla SS 14.

Il sistema della viabilità interna si articola su due circuiti riferiti al flusso del trasporto pubblico e a quello privato, l'anello principale di distribuzione del traffico veicolare privato segue il perimetro dell'area mettendo in collegamento tra loro tutti i settori di intervento, il trasporto pubblico usufruisce invece di una bretella che riduce al minimo il chilometraggio dei mezzi e limita le interferenze tra le due tipologie di flusso.

Il coordinamento con i sub ambiti limitrofi è garantito dalla possibilità di innesto nel circuito interno per la creazione di ulteriori percorsi laterali interconnessi.

La capacità e funzionalità dell'assetto viario rispondono alle stime effettuate sui flussi di traffico, a partire dai valori attuali, rispetto agli scenari insediativi futuri, tenuto conto anche delle modifiche introdotte dal progetto.

Si ritiene che i flussi previsti determineranno, nei momenti di massimo impegno, dei rapporti flusso/capacità entro limiti accettabili.

A completamento del sistema viario va ricordata anche la previsione di una pista ciclabile, la cui completa funzionalità è demandata ai futuri interventi negli attigui sub comparti, mentre il presente PAC ne sviluppa il solo tratto di competenza.

Posto a poco più di 40 metri dalla ferrovia, a rispetto del relativo vincolo, il percorso ciclabile correrà parallelamente ad essa pressoché su tutta la lunghezza della zona M1/bis, a partire dal raccordo con la ciclabile esistente che affianca la bretella aeroporto-strada provinciale per Grado, per poi risalire fino in corrispondenza del costruendo collegamento viario della Provincia di Gorizia e della zona artigianale a ovest dell'aeroporto.

Parcheggio multipiano

Seguendo l'anello di distribuzione della viabilità il primo manufatto accessibile è il parcheggio multipiano, che si affaccia direttamente sulla statale, dirimpetto al terminal passeggeri dell'aeroporto, costituendo una quinta architettonica articolata su tre livelli.

Collegamenti pedonali

Il principale collegamento pedonale è costituito dalla passerella sopraelevata, così ideata per consentire l'attraversamento in sicurezza della strada statale 14 e permettere il collegamento diretto, in pochi minuti di cammino, tra l'aerostazione e la fermata ferroviaria e/o con l'autostazione ed i parcheggi.

Al fine di evitare interferenze strutturali, la passerella è strutturata come un corpo distaccato rispetto al terminal passeggeri, in prossimità del quale, nei pressi dell'area "arrivi", è stato individuato un punto di salita/discesa alla stessa.

Altri punti di accesso alla passerella, debitamente dotati di ascensori, montacarichi, scale mobili e scale di sicurezza, sono previsti rispettivamente presso la testata sud, ovvero in corrispondenza della fermata ferroviaria, e nei due punti intermedi in corrispondenza dell'autostazione e del parcheggio multipiano. Le dimensioni della passerella sono tali da garantire il flusso di passeggeri nelle due direzioni, sia pedonale che coadiuvati da un sistema di marciapiedi mobili.

Autostazione bus

Alla base della passerella pedonale trova collocazione l'autostazione autocorriere, che ne segue lo sviluppo longitudinale, orientato secondo l'asse Nord-Sud.

L'autostazione è dimensionata per accogliere contemporaneamente un massimo di 16 mezzi, disponendo inoltre di un piazzale per la sosta lunga per ulteriori 6 autocorriere. E' costituita

da un ampio marciapiede di attesa coperto, attorno al quale si accostano gli autobus per lo sbarco ed imbarco dei passeggeri.

Fermata ferroviaria

La fermata ferroviaria è organica al sistema infrastrutturale di RFI S.p.A.

Pur collocandosi di fatto al di fuori del perimetro del presente PAC, ne costituisce elemento fondante, stante l'intrinseco obiettivo di realizzazione di una passerella pedonale di collegamento diretto dell'aerostazione proprio con la nuova fermata ferroviaria, ed anzi con prosecuzione della struttura stessa della passerella anche in funzione di scavalco dei binari, al fine di garantire continuità e maggiore funzionalità ed omogeneità all'intera opera.

Alla luce delle valutazioni espresse dai competenti organi comunitari in fase di autorizzazione all'uso dei fondi FESR, la fermata ferroviaria verrà strutturata in modo da poter costituire, in futuro, "quota parte" della *stazione* "Ronchi Aeroporto", di cui al progetto AV/AC in via di ridefinizione, che in prossimità dell'aeroporto prospetta un affiancamento della nuova linea a nord rispetto agli esistenti due binari.

Parcheggi di superficie

Gli ampi spazi centrali del comparto, delimitati su tre lati dalle strutture sopra descritte verranno adibiti a parcheggi di superficie, per i quali è prevista la medesima modalità di gestione del parcheggio multipiano.

Si distingueranno due aree, rispettivamente nord e sud, caratterizzate entrambe da viabilità interna in asfalto e da aree di stazionamento in terra stabilizzata, idoneo impianto di illuminazione e sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

Sintesi delle forme e delle fonti di finanziamento per la copertura della spesa

La sintesi delle forme di finanziamento fa riferimento ai documenti e alle indicazioni fornite da Aeroporto FVG S.p.A. in relazione al progetto sottoposto alla Commissione Europea per accedere ai FESR per la realizzazione "Polo intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari".

I soggetti coinvolti risultano essere il Comune di Ronchi dei Legionari, in quanto ambito amministrativo in cui ricadono le aree e a cui competono le attività di fattibilità e di pianificazione propedeutiche alla progettazione, la Provincia di Gorizia ente responsabile per l'autostazione bus, RFI S.p.A. soggetto cui spetta la competenza per la nuova fermata ferroviaria Ronchi Aeroporto Regionale, ed infine Aeroporto FVG S.p.A., soggetto gestore dell'aeroporto regionale e responsabile per la realizzazione del sistema di parcheggi, viabilità interna e connessioni. Quest'ultimo risulta essere il principale soggetto cui è demandata la realizzazione e gestione della parte preponderante dell'intervento in considerazione delle sue capacità e potenzialità, in termini di strutture organizzative nonché di professionalità, per l'espletamento delle attività principali costituenti l'intervento globale.

In base a questa premessa la scheda 3.1.a "Interventi materiali nell'ambito delle infrastrutture di trasporto" del Programma Operativo Regionale (POR) FESR 2007-2013 (approvata e parte integrante della deliberazione DGR n° 804 del 28 aprile 2010) individua il seguente quadro di finanziamenti:

"Per la realizzazione della viabilità interna, dei parcheggi e dei collegamenti di connessione tra l'aeroporto e il blocco autostazione-fermata ferroviaria, come anche per la realizzazione della stessa fermata ferroviaria, è previsto uno stanziamento finanziario complessivo di 6.000.000,00 di Euro di fondi POR, di cui 1.470.000,00 di Euro di quota FESR, 3.150.000,00 di Euro di quota Stato e 1.380.000,00 di Euro a carico di Aeroporto FVG S.p.a. e di RFI

S.p.a., (quota di cofinanziamento pari al 23% dello stanziamento globale). Lo stanziamento globale sarà destinato per circa il 10% alle progettazioni e per il restante 90% alle realizzazioni infrastrutturali.

Fasi e tempi di attuazione

Realizzazione dell'opera in lotti funzionali

Per la realizzazione delle opere del presente PAC è prevista la realizzazione di un'opera di pubblica utilità attualmente ipotizzata suddivisa in due lotti funzionali.

La suddivisione in lotti funzionali si è resa necessaria in parte per la volontà di Aeroporto FVG S.p.A. di fornire un servizio migliore e rendere maggiormente qualitativo il progetto del Polo Intermodale, ed in parte per le mutate condizioni normative che hanno imposto un maggior costo delle opere in progetto.

In particolare il primo lotto dei lavori è quello che adegua le previsioni di spesa già oggetto di notifica alla Comunità Europea alle mutate condizioni normative rispetto al progetto oggetto della notifica stessa.

Primo lotto

Il primo lotto di lavori prevede in sintesi la realizzazione della viabilità e dei parcheggi, sia di superficie che multipiano, della fermata ferroviaria e dell'autostazione corriere. In questo lotto la passerella di collegamento non viene costruita per l'intera lunghezza, bensì limitata allo scavalco della strada statale 14 e quindi al collegamento tra il parcheggio multipiano e l'aeroporto, ed alla parte a scavalco dei binari, peraltro compresa nella realizzazione della fermata ferroviaria.

Si rileva uno scostamento fra la stima del costo dell'opera come notificato alla Comunità Europea e l'attuale previsione del primo lotto (maggiori costi per € 4.191.459,86 euro), dovuto sia all'aggiornamento prezzi sia a cambiamenti al progetto originario che si sono dovuti introdurre a seguito di modifiche normative successive e non prevedibili, come appresso meglio specificato.

Tali maggiori costi saranno coperti con finanziamento proprio della società Aeroporto FVG S.p.A o con finanziamento regionale già richiesto.

Il Valore complessivo dell'opera è pari a 17.200.000,00euro dei quali sono previsti con il primo lotto di cui sopra 13.500.000,00 euro.

Secondo lotto

Il secondo lotto comprenderà gli altri interventi previsti dal Piano Attuativo ma non essenziali al suo compimento e alla realizzazione delle infrastrutture funzionali e non realizzati nella prima fase, per un importo totale di €3.700.000,00.

I lavori consistono essenzialmente nel completamento della passerella pedonale, nel miglioramento delle finiture delle aree scoperte e delle finiture del parcheggio multipiano.

La copertura finanziaria sarà da ricercare nel nuovo bando fondi POR – FERS 2014 – 2020 di prossima indizione.