

# PROGETTO DI RICONFIGURAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE “ERF” previsto all’interno del Macro-Intervento di riassetto della viabilità di accesso alla Macroisola 1° Zona Industriale di Porto Marghera, denominato “STRADA-VEGA”

Il progetto viabilistico denominato “StradaVEGA” si inserisce in un contesto urbano/industriale densamente sviluppato e caratterizzato da numerose infrastrutture poste sia sopra suolo (i.e. “esterne”) che sotto-suolo (sottoservizi).

Tra le infrastrutture esterne, rientra una significativa interferenza con le linee ferroviarie esistenti e poste in adiacenza all’attuale sedime della S.R.11, gestite da E.R.F. (Esercizi Raccordi Ferroviari); in particolare, con riferimento alla foto aerea seguente, tali linee riguardano la Linea Petroli (parallela alla SR11) e la Linea Industrie (parallela a Via delle Industrie), entrambi derivanti dal Fascio Breda.

Ad oggi la Linea Industrie risulta scollegata (lo scambio è infatti stato rimosso), mentre viene utilizzata (in un numero variabile tra i 4/6 passaggi giornalieri) la Linea Petroli.

La configurazione del progetto viabilistico denominato “StradaVEGA”, prevedendo la realizzazione di una rotonda nei pressi dell’attuale “troso” (vedi Figura) comporta l’interferenza con l’attuale tracciato della Linea Petroli.

Per la risoluzione di tale interferenza, si prevede la riconfigurazione del tracciato della Linea Petroli con il fine di evitarne l’attraversamento con il corpo centrale della rotonda, spostandone quindi i passaggi a livello (n.2) sui rami di innesto alla stessa.

Unitamente alle opere civili di riconfigurazione del tracciato sono da prevedersi relative opere impiantistiche ferroviarie indispensabili per la realizzazione di p.l. di tipo SOA, coerentemente con gli apparati impiantistici attualmente presenti e le richieste del Gestore ERF.

Completano l’intervento le opere di demolizione e la riconfigurazione del muro di delimitazione della cabina ITALGAS, limitrofa alla linea ferroviaria Petroli.

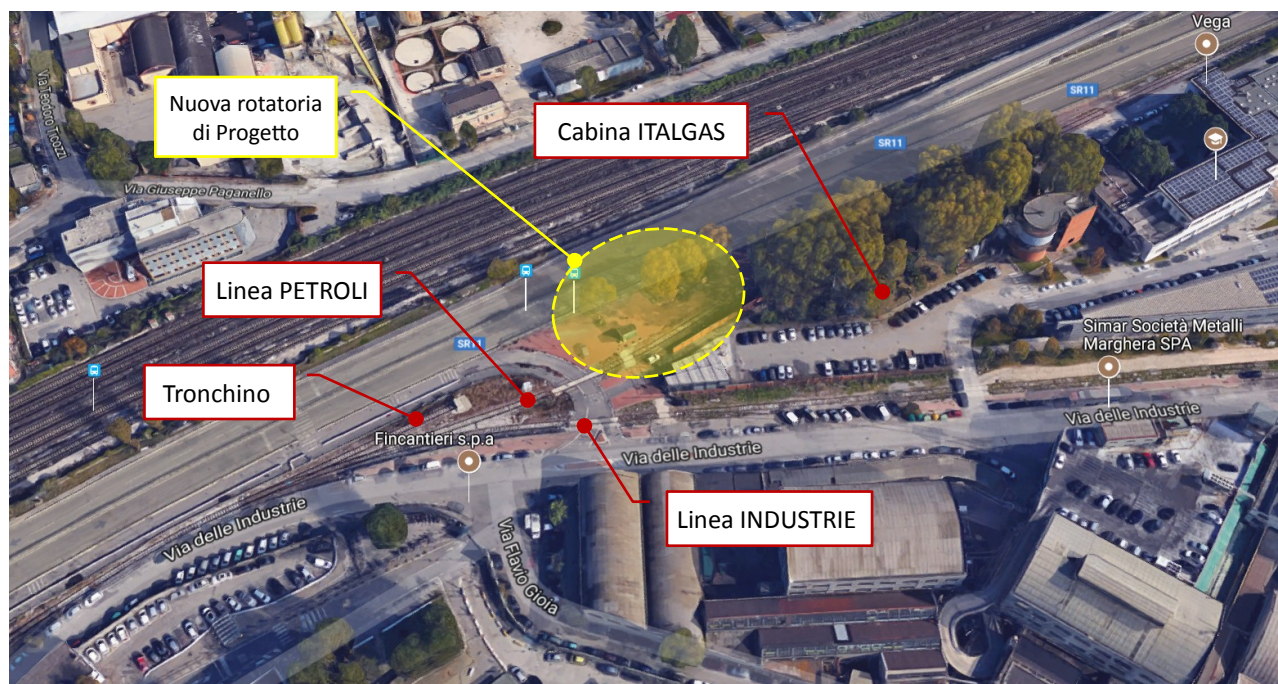


FIGURA – FOTO AEREA CON INDICAZIONE QUALITATIVA DELLA ROTATORIA DI PROGETTO “STRADAVEGA”

## **1) RICONFIGURAZIONE TRACCIATO DELLA "LINEA PETROLI"**

Per ovviare all'attraversamento a raso della nuova rotatoria prevista nel progetto stradale, il binario dell'attuale "Linea PETROLI" dovrà essere riconfigurato con un nuovo tracciato e quindi, una volta allacciato attraverso l'inserimento di un nuovo deviatoio, scollegato e demolito.

Il nuovo tracciato ferroviario di lunghezza prevista di circa 251m (36m di nuova campata di raccordo con il binario proveniente dal Fascio Breda e 215m di variante di linea) sarà dotato di adeguato armamento ferroviario e rotaie tipo S60U e nuovo scambio (S60U/170/0.12D). In corrispondenza dei due attraversamenti a raso presso i relativi rami di innesto alla rotatoria di progetto, saranno realizzati n.2 passaggi a livello, opportunamente controllati a livello impiantistico (p.l di tipo SOA – vedi punto 2) ed attrezzati con sistemi di attraversamento stradale tipo STRAIL.

Le demolizioni riguardano il tronchino esistente (60m circa) e relativo blocco paraurti nonché l'esistente deviatoio (da sostituire con uno nuovo) ed il tratto di Linea Petroli esistente, interferente con la futura viabilità di progetto, per una lunghezza stimata di 160m.

Completano quindi i lavori di riconfigurazione della Linea Petroli la costruzione di un nuovo blocco paraurti in c.a. a servizio del nuovo tronchino, ricavato dal parziale mantenimento dell'attuale binario della Linea Petroli (circa 31.5m).

## **2) PROGETTAZIONE IMPIANTISTICA ATTRAVERSAMENTI FERROVIARI MEDIANTE PASSAGGI A LIVELLO**

L'attuale impianto ferroviario presente nei pressi di Via delle Industrie/Fincantieri nasce come appendice della stazione di Mestre; nel corso degli anni la gestione è passata da RFI ad ERF. Per risolvere il problema della radice lato mare del Fascio interferente con un PL pubblico è stato introdotto un istradamento condizionato: l'impianto, realizzato su schema RFI, attiva l'itinerario, la protezione lato strada e, solo dopo, la lanterna rossa lato ferrovia si spegne, garantendo in questo modo non la libertà della via ma l'autorizzazione ad immettersi nell'itinerario. Alla luce di queste considerazioni è ovvio che la valutazione di RFI (fatta in base alle "Nuove norme emanate con D.M. 1/4/1978, n° 670 in materia di impianto ed esercizio di binari di raccordo" - Lettera N° M.223/C.SV.423/L.6.22/I.E..513) non potesse che concludersi affermando come tale impianto non abbia le caratteristiche di un impianto di sicurezza (se non altro perché, da RS, ogni volta che un treno incontra un segnale luminoso spento questo deve essere interpretato nel suo aspetto più restrittivo).

In base alle DICC (si faccia riferimento all'edizione 05/2016 che, ad ogni buon conto, conferma le precedenti abrogando di fatto la Lettera N° M.223), gli impianti di protezione dei PL sono stati affidati alla responsabilità del proprietario dei binari di raccordo ovvero il Comune di Venezia. Per ovviare alla questione, sulla convenzione che l'impianto sia di sicurezza oppure no, RFI ha chiesto che il progetto sia redatto da un tecnico abilitato.

Da esperienze pregresse, e considerazioni attuali, l'impianto come prospettato da ERF ad integrazione del presente, ovvero:

1. con segnali di protezione lato ferrovia come da art. 53 bis RS;
2. con segnali di avviso lato ferrovia come da articolo sopra richiamato;

può presentare le caratteristiche di impianto di sicurezza. La firma di un progettista abilitato ne assevera la peculiarità.

Da ciò, tenendo presente le esigenze di ERF, il progetto dell'attraversamento ferroviario (i.e. p.l. di tipo SOA) andrà sviluppato tenendo conto di quanto segue:

- a. verifica dei circuiti di binario, in particolare l'affidabilità in caso di presenza di acqua;
- b. l'affidabilità in generale;
- c. anticipare una soluzione in caso di attivazione del binario "linea Industrie";
- d. verificare la possibilità di telecomunicare eventuali anomalie (e.g. allarme con invio di squadra sul posto);
- e. indicare l'ammissibilità di implementazione con telecomando da locomotore;
- f. in accordo con le richieste RFI, il progetto di tali attraversamenti dovrà essere sviluppato e successivamente collaudato da tecnico abilitato.

### **3) RIMOZIONE TRATTO BINARIO LUNGO LA "LINEA INDUSTRIE"**

Alla luce della presenza di binari appartenenti alla "linea Industrie" interferenti con la viabilità di progetto attualmente scollegati (il deviatoio è stato infatti recentemente rimosso da ERF), si prevede la rimozione del tratto di binari interferenti per una lunghezza di circa 130m.

### **4) NUOVO MURETTO DI RECINZIONE DELLA CABINA ITALGAS A SERVIZIO DEL POLO "VEGA"**

Data la presenza di un impianto ITALGAS comprensivo di cabina ed armadio e relativo muretto di recinzione, posto internamente all'area del complesso "VEGA", la riconfigurazione della linea Petroli dovrà comprendere anche la parziale demolizione del muro esistente e la successiva ricostruzione.

Il nuovo muro rappresenterà inoltre la nuova recinzione di chiusura dell'area di parcheggio del complesso Vega.