



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO:[ID:11094] - Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: - Intervento 1: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)" - spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata. Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)] - eliminazione muro di contenimento del piazzale. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota acquisita al prot. 62249/MiTE del 19/05/2022, la società Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone spa ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto “*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: - Intervento 1: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)" - spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata. Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari*”, in quanto modifica ad opera ricadente al punto 2 lettera a dell’Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero “*interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali*”.

Oggetto della presente valutazione preliminare sono due interventi di modifica del progetto definitivo valutato con Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023, ovvero:

- 1) Intervento 1: spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata:
- 2) Intervento 2: eliminazione muro di contenimento del piazzale.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.mite.gov.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*”, ed alcuni elaborati tecnici e cartografici.

Storia pregressa del progetto

Il progetto di “*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11*

al 15)" *"Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)* è stato dapprima sottoposto a valutazione preliminare ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006. conclusasi con nota 75414/MiTE del 16/06/2022, con cui la Scrivente Direzione Generale riteneva che il progetto dovesse essere sottoposto a verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.,

La verifica di assoggettabilità a VIA si è poi conclusa con Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023 di esclusione dalla VIA.

Successivamente all'esito della procedura di verifica di Assoggettabilità a VIA, RFI Spa con nota prot. 3070 del 09/06/2023 ha prescritto alcune modifiche progettuali relative all'Intervento 1 (asta di manovra) richiedendo, in particolare lo spostamento dell'interasse del binario di ulteriori 80 cm dalla linea di corsa (portando così l'interasse da 8,50 m a 9,30 m) al fine di assicurare lo spazio necessario per la futura installazione (programmata da RFI) di barriere antirumore tra la linea di corsa e l'asta di manovra.

Per recepire la richiesta di RFI, il Proponente ha provveduto ad un aggiornamento progettuale che riguarda tra l'altro l'inserimento, al piede della scarpata, di un muro in c.a. sostenuto su pali di fondazione; tale scelta è stata condizionata dall'impossibilità di allargare la base del rilevato per la presenza della pista ciclabile, del collettore fognario e delle abitazioni poste verso la fine dell'asta, a cui si aggiunge la necessità di assicurare la stabilità del rilevato medesimo, considerato il significativo dislivello tra la quota dei binari e quella della pista ciclabile.

Il proponente, con nota prot. 48 in data 14/07/2023 ha trasmesso a RFI il progetto definitivo dell'Intervento 1 con l'aggiornamento progettuale relativo allo spostamento dell'asse del binario a 9,30 m e la realizzazione del muro di contenimento alla base del rilevato, e la stessa, con nota prot. 4684 del 04/09/2023, ha espresso parere favorevole sul progetto modificato.

Il Proponente ha poi presentato anche alcune modifiche all'intervento 2, dovute all'acquisto di alcuni terreni contigui all'intervento, che permettono di disporre di adeguato spazio per l'allargamento del piazzale esistente, rendendo possibile eliminare il muro (alto circa 2 m) di contenimento del piazzale medesimo e di sostituirlo con una scarpata e una più semplice recinzione.

In sede di Conferenza di Servizi, indetta dall'Amministrazione Comunale di Pordenone (in qualità di soggetto che approva il progetto) finalizzata all'ottenimento dei pareri degli Enti locali, è stato richiesto di chiedere al Ministero dell'Ambiente un Parere preliminare, mediante lista di controllo (art. 6, co. 9, D.Lgs. 152/06), sulle modifiche progettuali apportate al progetto originario.

Analisi e valutazioni

Il progetto in oggetto ricade nell'ambito periurbano di Pordenone, più precisamente all'interno dell'insediamento ex Centro Commerciale all'Ingrosso (ora Interporto Centro Ingrosso), al margine del quartiere di Villanova. Il Centro Intermodale di Pordenone consta in un'area di 75 ettari circa, posta a contatto con la linea ferroviaria Mestre-Udine e direttamente collegata all'autostrada A 28 Portogruaro-Conegliano.



Figura 1 – Localizzazione del progetto

Il progetto non ricade all'interno di aree naturali protette della Rete Natura 2000 e/o ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico.

Per quanto riguarda la presenza di zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica il Proponente dichiara che non sono presenti zone che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto.

Il Proponente afferma che sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto dichiarando che *“sono presenti acque sotterranee (falde confinate) a circa 2m sotto il p.c.”*.

Per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) il Proponente dichiara che sono presenti aree con *“Pericolosità idraulica P1 e P2”*.

Per quanto riguarda le aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, il Proponente dichiara che non sono presenti aree direttamente interferite dall'intervento.

Infine, il Proponente afferma che, in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, gli interventi in oggetto rientrano nella zona sismica 2.

Nel dettaglio gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare consistono in due modifiche del progetto definitivo approvato con Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023.

Gli interventi in esame ricadono tutti all'interno del perimetro dell'Interporto di Pordenone.

Richiamando le opere complessive, l'intervento 1 prevedeva l'allungamento dell'attuale asta di manovra di circa 450 m in direzione ovest, in modo da raggiungere la lunghezza complessiva di 750 m, mediante le seguenti opere:

- l'allargamento del rilevato ferroviario della linea UD-VE;
- l'ampliamento del sottopasso ferroviario di Via Nuova di Corva;
- la posa di nuovi binari;
- il ripristino della pista ciclo-pedonale esistente, a lato del rilevato.
- la sostituzione del tratto di fognatura esistente.

Il Progetto Definitivo prevede che le opere dell'asta di manovra siano realizzate all'interno della fascia di rispetto ferroviaria con un allargamento della base del rilevato ferroviario esistente di circa 3,0 m e in sommità di circa 7,5 m.

A tal proposito, con parere prot. 3070 del 09/06/2023 RFI S.p.A ha prescritto alcune modifiche progettuali relative all'Intervento 1 (asta di manovra) ovvero ha richiesto lo spostamento dell'interasse del binario di ulteriori 80 cm dalla linea di corsa (portando così l'interasse da 8,50 m a 9,30 m) al fine di assicurare lo spazio necessario per la futura installazione (programmata da RFI) di barriere antirumore tra la linea di corsa e l'asta di manovra.

Nel recepire tale richiesta di RFI S.p.A, il Proponente ha provveduto anche ad inserire al piede della scarpata, un muro in c.a. sostenuto su pali di fondazione; tale scelta è stata condizionata dall'impossibilità di allargare la base del rilevato per la presenza della pista ciclabile, del collettore fognario e delle abitazioni poste verso la fine dell'asta, a cui si aggiunge la necessità di assicurare la stabilità del rilevato medesimo, considerato il significativo dislivello tra la quota dei binari e quella della pista ciclabile.

Su tale modifica progettuale, ovvero sullo spostamento dell'asse del binario a 9,30 m e sulla realizzazione del muro di contenimento alla base del rilevato, RFI SpA. con nota prot. 4684 del 04/09/2023, ha espresso parere favorevole.

Per quanto riguarda la realizzazione del muro il Proponente fornisce le seguenti informazioni:

- muro di altezza 2,50 m, fondato su una palificata costituita da tre file di pali con Ø 500 mm posti ad interasse di 1,50 m.;
- la realizzazione dei pali avverrà mediante metodologia di perforazione CFA (pali trivellati ad elica continua). La caratteristica principale del palo CFA è costituita dall'elica continua che costituisce l'utensile di scavo; al suo interno si trova un tubo con passaggio interno di 100 o 125 mm attraverso il quale il calcestruzzo è convogliato ed iniettato a pressione durante la fase di estrazione;
- le attrezzature impiegate per la penetrazione dell'elica sono essenzialmente costituite da un escavatore cingolato al quale viene applicata una torre in elementi flangiati o tubolari di altezza adeguata alla lunghezza dei pali da eseguire oppure da attrezzature idrauliche automontanti appositamente disegnate per l'esecuzione del palo.

Inoltre, la suddetta metodologia si caratterizza per i seguenti aspetti:

- non produce scosse o vibrazioni,

- non è previsto l'impiego di fango bentonico, riducendo in particolare le esigenze di smaltimento delle terre di risulta;
- la perforazione produce modeste quantità di terre da portare, quindi, in discarica o centri di recupero;
- le attrezzature impiegate per la penetrazione dell'elica sono essenzialmente costituite da un escavatore cingolato al quale viene applicata una torre in elementi flangiati o tubolari.

Infine, alla base del muro di sostegno, quindi lungo la pista ciclopedonale che sarà ripristinata, il Proponente ha previsto la realizzazione di opere a verde di mascheramento paesaggistico proattive anche ad una valenza ecologica (in relazione al ruolo di corridoio ecologico che il PRGC attribuisce alla scarpata ferroviaria in esame). Tra la pista ciclopedonale e il nuovo muro saranno realizzati dei contenitori (fioriere) intervallati da panchine (quali punti di sosta) per una migliore fruizione della pista medesima.

In relazione al progetto approvato con Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023, l'intervento 2, prevede la realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri, comprendente:

- scotico terreno vegetale e formazione del piano di piattaforma;
- realizzazione muro di sostegno del piano;
- la posa dei nuovi binari;
- realizzazione del pacchetto di pavimentazione, in continuità con la pavimentazione esistente del terminal intermodale.

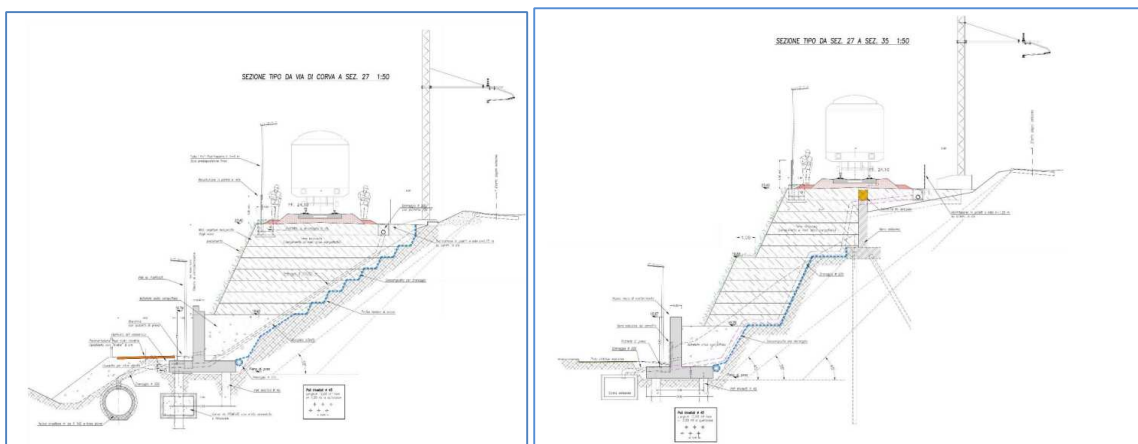


Figura 2 - Confronto della sezione tipo del nuovo rilevato ferroviario: a sinistra senza modifica, a destra con modifica

Le modifiche all'intervento 2, oggetto della presente valutazione preliminare, scaturiscono dall'acquisto da parte di Interporto, dei terreni contigui all'intervento, permettendo di disporre di adeguato spazio per l'allargamento del piazzale esistente.

Tali modifiche consistono nell'eliminazione del muro di contenimento del piazzale, nella predisposizione per lo scarico delle acque meteoriche (per una futura migliore gestione delle stesse), nell'inserimento di una linea per l'alimentazione di un portale ferroviario e nella predisposizione per la futura illuminazione dell'asta di manovra.

Il muro di sostegno sarà sostituito da un semplice muretto di recinzione.

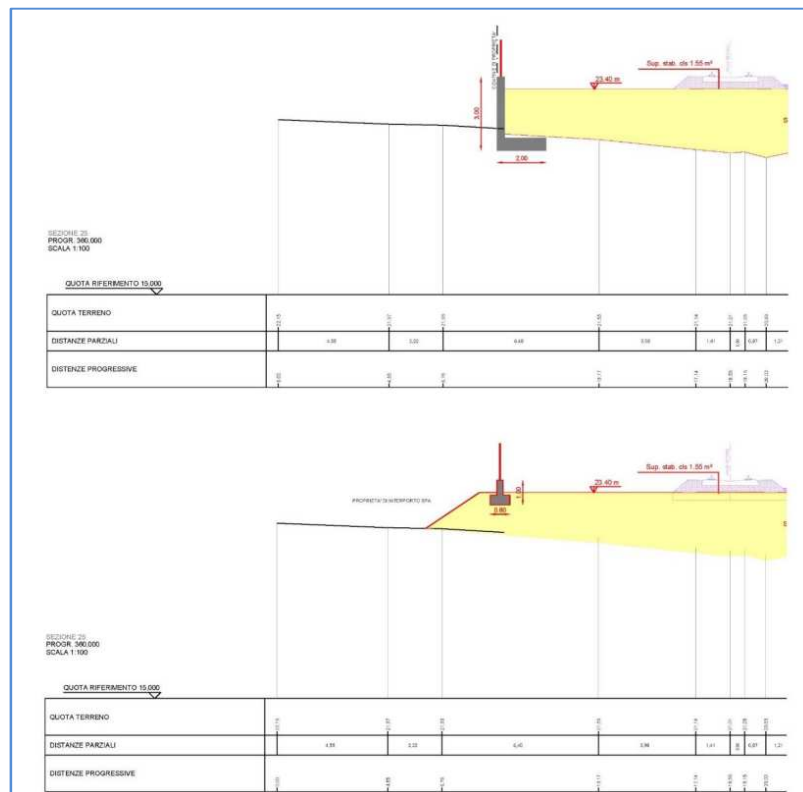


Figura 3 - stralcio sezione tipo del muro di contenimento del piazzale per il nuovo fascio binari (intervento 2); sotto, stralcio sezione tipo del progetto modificato

Con riferimento alla cantierizzazione e alla durata dei lavori, il Proponente afferma che non sono previste modifiche alle aree occupate dal cantiere, né alle piste interne né alla viabilità utilizzata da e per il cantiere.

Il Proponente precisa che:

- le forniture degli inerti del rilevato per l'asta di manovra (3-4 mezzi/gg da ridursi in funzione della ridotta fornitura degli inerti, -27%) saranno consecutive a quella del cls (circa 1-2 betoniere/gg) senza comportare, pertanto, "sommatorie" di flussi di mezzi pesanti sulla circolazione stradale;
- l'avanzamento lavori si riduce da 10-12 m/gg a 8 m/gg;
- il cronoprogramma vede un aumento di circa il 30% dei gg complessivi (tenuto conto di alcuni aggiustamenti sulle opere già previste), passando da 340 gg a 460 gg. Tale aumento risulta giustificato dalla realizzazione del nuovo muro; inoltre, seppur diminuisca la fornitura di inerti e, quindi, i tempi di stesa e compattazione, il nuovo assetto del rilevato richiederà un impegno temporale leggermente più diluito nel tempo a cui si aggiungono i tempi per la demolizione della fognatura aggiuntiva;
- con le modifiche all'intervento 2, il modesto aumento delle forniture si compensa con l'equivalente riduzione dei conferimenti in discarica delle terre in esubero, non incidendo sui flussi dei mezzi pesanti.

Per quanto riguarda il Bilancio delle risorse ed i rifiuti, il Proponente evidenzia che per l'allargamento del rilevato dell'asta di manovra (intervento 1) si stima una riduzione complessiva di

circa il 27% (circa 9.000 m³) del fabbisogno di inerti. Sono invece previsti circa 2.900 mc di cls in più (da 1.108 a 4.008 mc) per la realizzazione del nuovo muro di sostegno (comprese le fondazioni). Per l'intervento 2 si evidenziano delle variazioni contenute tra maggiori richieste di ghiaia ed equivalenti minori esigenze in cls, a cui si aggiunge un netto vantaggio migliorativo per la riduzione dell'acciaio per armature del 15%. Il bilancio complessivo di tutte le modifiche prevede un lieve aumento di circa il 6% (da 9.437 m³ a 11.411 m³) del conferimento a centri di recupero, per quanto sia meglio ottimizzato il reimpiego in cantiere (da 14% al 21%).

Il Proponente non prevede una maggiore produzione di rifiuti (ai sensi della Parta IV del D.Lgs. 152/06) rispetto a quanto già stimato, né impiego di sostanze pericolose.

Con riferimento ai possibili impatti ambientali scaturiti dalle modifiche progettuali, oggetto della presente valutazione preliminare, il Proponente ha trasmesso un'apposita "*Relazione di verifica ambientale sulle modifiche al progetto*", nella quale a conclusione delle argomentazioni riportate, ritiene di escludere che le modifiche progettuali possano avere impatti significativi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini sulla base delle seguenti motivazioni di sintesi:

- la tecnologia adottata per la realizzazione dei pali di sostegno del nuovo muro non avrà alcun effetto inquinante (immissione di sostanze) sulle falde sotterranee, né sarà causa di rumore e vibrazioni significative; pertanto, rispetto a quanto già stimato, non si prevedono ulteriori emissioni acustiche o vibrazioni, né radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche;
- non sarà previsto l'utilizzo o la produzione di sostanze nocive per l'uomo o per l'ambiente, né generate da attività di cantiere o in fase di esercizio, che possono diffondersi in atmosfera, nel terreno o in acqua;
- in prossimità al progetto non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale;
- non è previsto un ulteriore impiego significativo di inerti rispetto a quanto già previsto dal Progetto Definitivo; il corpo del rilevato richiederà, invece, una riduzione di materiale di circa il 27%, a fronte di un lieve aumento (circa 7%) del conferimento in discarica o centri di recupero delle terre in esubero;
- pur essendo previsto un aumento delle forniture di acciaio e calcestruzzo per la formazione del nuovo manufatto (muro di contenimento, intervento 1), si avrà una riduzione di tali forniture nell'intervento 2 (eliminazione del muro di contenimento);
- il progetto non è ubicato in zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto stesso;
- non si prevedono aumenti dei flussi di traffico pesante di cantiere, né quindi, ulteriori interferenze sul traffico locale, rispetto a quanto già stimato;
- non sono previsti né sussiste il rischio di incidenti rilevanti (come esplosioni, perdite di idrocarburi o gas, ecc.) tali da creare situazioni di criticità per l'ambiente o per la salute dei cittadini;
- per ultimo, le modifiche progettuali non avranno alcuna influenza negativa su biodiversità e paesaggio; per contro le opere a verde previste, in varia misura, si reputano proattive sia all'inserimento paesaggistico sia ad una funzione ecologica.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- oggetto della presente istanza sono alcune modifiche rispetto al progetto definitivo già valutato con Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023, che consistono:
 - Intervento 1: spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata;
 - Intervento 2: eliminazione muro di contenimento del piazzale;
- gli interventi in esame ricadono tutti all'interno del perimetro dell'Interporto di Pordenone;
- non sono presenti aree naturali protette o siti della Rete Natura 2000, direttamente interferite dall'intervento;
- il progetto non interferisce direttamente con aree soggette a vincolo paesaggistico;

Considerato e valutato, che:

- la metodologia di realizzazione del nuovo muro di contenimento si caratterizza per i seguenti aspetti:
 - non produce scosse o vibrazioni,
 - non è previsto l'impiego di fango bentonico, riducendo in particolare le esigenze di smaltimento delle terre di risulta; -
 - la perforazione produce modeste quantità di terre da portare, quindi, in discarica o centri di recupero;
- pertanto, rispetto a quanto già stimato, non si prevedono ulteriori emissioni acustiche o vibrazioni, né radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche;
- il bilancio complessivo di tutte le modifiche prevede un lieve aumento di circa il 6% (da 9.437 m³ a 11.411 m³) del conferimento a centri di recupero, per quanto sia meglio ottimizzato il reimpiego in cantiere (da 14% al 21%), tuttavia pur essendo previsto un aumento delle forniture di acciaio e calcestruzzo per la formazione del nuovo manufatto (muro di contenimento, intervento 1), si avrà una riduzione di tali forniture nell'intervento 2 (eliminazione del muro di contenimento);
- il cronoprogramma dei lavori vede un aumento di circa il 30% dei gg complessivi (e tiene conto anche di alcuni aggiustamenti sulle opere già previste), passando da 340 gg a 460 gg; tuttavia non sono previste modifiche alle aree occupate dal cantiere, né alle piste interne né alla viabilità utilizzata da e per il cantiere e non si prevedono aumenti dei flussi di traffico pesante di cantiere, né ulteriori interferenze sul traffico locale, rispetto a quanto già stimati;
- alla base del muro di sostegno, quindi lungo la pista ciclopedonale che sarà ripristinata, il Proponente ha previsto la realizzazione di opere a verde di mascheramento paesaggistico proattive anche ad una valenza ecologica (in relazione al ruolo di corridoio ecologico che il PRGC attribuisce alla scarpata ferroviaria in esame). Tra la pista ciclopedonale e il nuovo muro saranno realizzati dei contenitori (fioriere) intervallati da panchine (quali punti di sosta) per una migliore fruizione della pista medesima;

si ritiene che per il progetto di **“Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: - Intervento 1: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)” - spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata. Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della**

dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari” si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi e pertanto si propone che lo stesso non debba essere valutato nell’ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

Resta l’obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il Decreto Direttoriale n. 211 del 26/04/2023, qualora applicabili.

La responsabile del procedimento

Claudia Pieri

