



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di un interporto di rilevanza nazionale da realizzarsi nei Comuni di Manoppello e Rosciano (PE) e Chieti località Manoppello, presentata dalla Società Interporto Valpescara S.p.A. con sede in via Giovanni Amendola 102, 66020 S. Giovanni Teatino (CH), in data 27 marzo 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Interporto Valpescara S.p.A. in data 15 novembre 2000, 26 gennaio, 10 luglio e 5 settembre 2001, 29 gennaio e 15 marzo 2002;

VISTA la nota n. 3471/2000 della Regione Abruzzo del 20 giugno 2000, pervenuta il 5 luglio 2000, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/413/10020/ del Ministero per i beni e le attività culturali del 14 marzo 2002, pervenuta in data 20 marzo 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 480 formulato in data 28 marzo 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Interporto Valpescara S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante un interporto di rilevanza nazionale da realizzarsi nei Comuni di Manoppello e Rosciano (PE) e Chieti, località Manoppello Scalo;

LB AR

- il progetto interessa un ambito compreso tra l'autostrada A25 Roma-Pescara e il fiume Pescara, all'altezza del Comune di Manoppello in Provincia di Pescara, in destra idrografica del fiume Pescara, compresa tra il Fosso S. Maria d'Arabona ed il Fosso Calabrese, affluenti del fiume stesso; l'area è costituita per la maggior parte (circa 100 ha) da una piana di fondovalle, mentre per un parte minore (circa 35 ha), nel tratto più verso valle, da un lembo rimasto a nord dell'autostrada A25 del sovrastante ultimo terrazzo alluvionale, che chiude la suddetta piana allargandosi fino ad arrivare all'alveo di magra del fiume Pescara. Uno stretto lembo di interporto si dilunga sul terrazzo anche oltre il fosso Calabrese, verso il mare, interessando il Comune e la Provincia di Chieti;
- la piana di fondovalle non è stata storicamente oggetto di insediamenti stabili che si sono situati, invece, a quote più alte, sul terrazzo alluvionale, più ad est e soprattutto a sud, sul quale scorre la strada storica Tiburtina Valeria (ora SS. 5, in parte variata) e la ferrovia Roma - Sulmona - Pescara, e, l'autostrada A25, quest'ultima più esterna e in parte proprio sul margine del terrazzo;
- l'area occupata dal progetto, circa 96 ha, ha uno sviluppo longitudinale parallelo al fiume per circa di 2 km con una larghezza varia e, secondo le indicazioni di progetto, è distinguibile in tre parti:
 - una grande parte centrale, di maggiore lunghezza (circa 900 m) e larghezza (circa 650 m max), quasi tutta sulla piana di fondovalle, destinata allo scalo ferroviario, al terminale trasporti intermodali (combinati, container e ferro-gomma tradizionale con magazzini ed edifici direzionali) e ad una serie di magazzini gomma-gomma, impianti tra loro paralleli; a monte, trasversalmente, si pone il complesso di edifici ed attrezzature per i servizi alla persona e l'anello stradale di distribuzione interna;
 - una parte minore, nel tratto più verso monte ma ancora interamente sul fondovalle, che in pianta si restringe progressivamente (fino ad una larghezza minima di 250 m circa, lunga 500 m circa), destinata a magazzini, piazzali ed edifici direzionali del centro autotrasporto;
 - una parte minore verso valle (interamente coincidente con il lembo di terrazzo), più stretta (larghezza media circa 300 m, lunga 600 m), destinata ad un'altra serie di edifici gomma-gomma e a fascio ferroviario di presa-consegna;
- da tale area si estendono rispettivamente verso sud-ovest e verso nord-est, i raccordi di connessione alla rete stradale (1.700 m, a carreggiata unica) e ferroviaria (500 m in fascio a più binari per presa/consegna, 2.200 m a binario unico, più 250 m di adeguamento sede sulla linea Sulmona-Pescara), in totale o parziale adiacenza all'autostrada, anch'essi parte integrante dell'intervento. Il progetto prevede, inoltre, un ulteriore raccordo stradale verso nord, a scavalco del fiume Pescara (600 m a carreggiata unica). Sono, inoltre, previsti 2.000 m di nuova viabilità interpodereale;

considerato che:

per quanto attiene alla programmazione settoriale:

- il Piano Generale dei Trasporti del 1986 riconosce gli interporti come una delle componenti fondamentali per il conseguimento degli obiettivi di razionalizzazione dei consumi e di tutela dell'ambiente attraverso il riequilibrio modale tra ferro e gomma. L'individuazione dei sistemi interportuali di interesse nazionale è stata operata dal Piano Quinquennale degli Interporti adottato dal CIPET nel 1992 (ai sensi della legge quadro di settore n.240/1990), che ha previsto un interporto denominato Chieti-Pescara come unico impianto per la Regione Abruzzo. Per effetto di



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

questa programmazione, il progetto beneficia di finanziamenti a valere sulle leggi statali nn.240/1990 e 204/1995, oltre che del finanziamento deliberato dal CIPE ai sensi della legge n.341/1995 per il completamento di opere interne all'impianto;

- l'interporto Chieti-Pescara è compreso, inoltre, tra i Progetti Strategici Regionali. In particolare, nella scheda programmatica del P.O.P. Abruzzo 1994-1996, "detta infrastruttura è finalizzata all'affermazione del trasporto combinato, alla riqualificazione della quota su ferro e su nave, a conferire vantaggi per il sistema produttivo regionale e benefici ambientali attraverso la riduzione dei volumi di traffico su gomma". La realizzazione dell'interporto è inserita nel Piano Regionale dei Trasporti approvato nel 1990. In particolare, il Piano conferma la scelta regionale dell'intermodalità con la localizzazione dell'interporto regionale nella Val Pescara;
- il progetto corrisponde quindi alle indicazioni degli atti di programmazione settoriale considerati nello studio di impatto ambientale che risultano, inoltre, confermate dal nuovo Piano Generale dei Trasporti che include Pescara tra i cinque interporti di valenza nazionale del Centro-Italia, prevedendo anche il potenziamento del corridoio ferroviario trasversale Roma - Sulmona - Pescara;

per quanto attiene agli aspetti di programmazione e pianificazione territoriale:

- il "Quadro di riferimento regionale", prevede nell' Obiettivo Regionale "Efficienza dei sistemi insediativi" la realizzazione tra l'altro dell'interporto da localizzare nell'area Chieti - Pescara. Lo stesso documento prevede il potenziamento della direttrice del trasporto pubblico su ferro nel tratto Pescara-Brecciarola della linea Pescara-Sulmona. Quanto alla rete stradale, riconosce una funzione particolare, quale "asta multimodale urbana" alla direttrice stradale della Val Pescara per il tratto Pescara - Scafa, composto dalla Statale SS 5 e, per il tratto limitato Pescara-Chieti ovest, dall'asse attrezzato E 80. Per tutta la fascia del fiume Pescara, lo stesso documento prevede la tutela e la valorizzazione del sistema fluviale;
- il Piano Regionale Paesistico include il sito di intervento nell'ambito fluviale n.10. L'area occupata dalla struttura interportuale e dal primo tratto del raccordo ferroviario è classificata come zona "D" di trasformazione a regime ordinario, con rinvio cioè alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici ordinari.
La fascia più prossima al fiume Pescara, subito a nord dell'interporto, ove passa un tratto del raccordo stradale interportuale, è classificata "zona di conservazione parziale" dove la possibilità della trasformazione è condizionata alla conservazione dei caratteri costitutivi dei beni presenti. Allo stesso modo è classificata l'area interessata dall'altra parte del raccordo ferroviario.
La fascia di alveo fluviale e tutta la fascia riparia di sinistra fino alla strada provinciale è classificata "A 1 zona di conservazione integrale" con un complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla "tutela conservativa dei caratteri del paesaggio ..., delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa ed al ripristino ambientale ..., alla ricostruzione ed al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro ed al recupero dei manufatti esistenti";
- il Piano Territoriale della Provincia di Pescara prevede la destinazione dell'area di intervento a Piattaforma logistica;
- il Piano Territoriale della Provincia di Chieti riprende e conferma la zonizzazione e la relativa disciplina del Piano Paesistico;

- il PRG del Comune di Manoppello destina l'area di insediamento ad interporto. In area contigua, lungo l'alveo fluviale, sono previsti un parco fluviale ed un percorso attrezzato. Il P.R.G. prevede, inoltre, un nuovo accesso autostradale sull'A25 subito ad ovest dell'abitato di Manoppello Scalo, connesso, tra l'altro, tramite una nuova strada posta sul fianco nord ovest dell'autostrada stessa, al sito dell'interporto;
- il PRG del Comune di Chieti, nel cui territorio ricade un tratto significativo del raccordo ferroviario verso Pescara, prevede per le aree destinazione agricola e, per lembi minimi, residenziale semiestensiva e fascia di rispetto autostradale;
- il PRG di Rosciano, il cui territorio è interessato da una parte del raccordo stradale interportuale, recepisce integralmente le previsioni di tutela del PRP;
- per quanto riguarda il sistema di accesso all'interporto, nessun atto di programmazione prevede il raccordo stradale tra l'interporto e la strada provinciale "Bonifica Ponte Villanova Stazione di Alanno" in attraversamento al fiume Pescara, sono invece, contemplate diverse ipotesi:
 - il PRG di Manoppello prevede la connessione all'ipotizzato nuovo accesso autostradale di Manoppello Scalo Ovest;
 - il "Progetto Preliminare" del PTCP di Pescara, coerentemente con le previsioni dei Piani ASI, ha previsto una nuova strada, in prosecuzione dell'Asse Attrezzato da Chieti Ovest fino ad oltre l'interporto in direzione Rosciano, in stretto affiancamento all'autostrada, lato nord (il "Piano Struttura", approvato il 25.05.2001, a seguito di una modifica alle previsioni dei Piani ASI, ha poi eliminato tale previsione);
 - la recente Scheda della Misura 1.1 "Sistema Intermodale Regionale" del DOCUP Abruzzo 2000-2006 (approvato dalla UE nel settembre 2001) prevede "la realizzazione del collegamento asse attrezzato-interporto, quale viabilità dedicata ..";
- dal punto di vista della pianificazione paesaggistica, il progetto aggiornato non interferisce con i vincoli e con le prescrizioni di tutela previste in particolare per la fascia di territorio lungo il fiume Pescara. Il progetto aggiornato di raccordo stradale con la strada provinciale "Bonifiche..." invece interferisce con i vincoli e con le prescrizioni di tutela previste in particolare per la fascia fluviale e di sponda sinistra del fiume Pescara;

per quanto attiene la pianificazione idrogeologica:

- l'area di insediamento non risulta soggetta a vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/1923). Il "Piano straordinario per la rimozione delle situazioni di rischio idrogeologico elevato" approvato il 30.11.1999 dal Consiglio della Regione Abruzzo (ai sensi del D.L. 180/1998 convertito dalla legge 267/1998) individua le aree a rischio idraulico definendone la relativa disciplina. La scheda relativa alla località Pescara Secca classifica l'ambito fluviale contiguo all'interporto (nel quale ricade il previsto raccordo stradale interportuale con la Strada Provinciale "Bonifica Ponte Villanova - Stazione di Alanno" come "area a rischio elevato" ovvero "R3" (ai sensi dell'Atto di indirizzo e coordinamento di cui al DPCM del 29.09.1998), e l'area interportuale come "area a rischio di inondazione" e più precisamente "zone considerate a potenziale rischio di inondazione non valutando la presenza delle opere idrauliche esistenti (criterio geomorfologico)", puntualizzando, comunque, che "la presenza di importanti infrastrutture e di insediamenti artigianali, in aree alluvionali limitrofe ad aree ad elevato rischio di inondazione, è motivo di preoccupazione in quanto non sono da escludere danni ai manufatti ed alle attività economiche, oltre che pericolo per



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

le persone". La classificazione dell'area interessata dall'impianto come "area a rischio di inondazione" consegue da una proposta del Comune di Manoppello, formalizzata in fase di definizione del Piano, la cui bozza tecnica qualificava l'area stessa come soggetta ad un più stringente regime di salvaguardia, cioè a rischio molto elevato (R4); ne deriva che:

- nel tratto fluviale adiacente all'interporto ed interessato dal suo raccordo stradale sussistono importanti limitazioni di intervento ("sono consentiti esclusivamente interventi idraulici volti alla messa in sicurezza delle aree a rischio ... tali da migliorare significativamente le condizioni di funzionalità idraulica, da non aumentare il rischio a valle e da non pregiudicare la possibile attuazione di una sistemazione idraulica definitiva"; ... sono altresì consentiti modesti interventi di adeguamento edilizio "a condizione che essi non aumentino il livello di rischio comportando significativo ostacolo al deflusso o riduzione apprezzabile delle capacità d'invaso delle aree stesse e non precludano la possibilità di eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio", o comunque realizzati a quote compatibili con la piena di riferimento);
- nel sito di inserimento della piattaforma interportuale, non sussistono vincoli particolari;
- per l'insieme delle aree considerate e per il grado di riconosciuta criticità, sono comunque necessari degli approfondimenti di studio, da cui deriveranno degli aggiornamenti di pianificazione;
- l'esame del progetto presentato per la valutazione ha evidenziato sostanziali criticità idrauliche, geomorfologiche ed ambientali-paesaggistiche: quali la realizzazione di consistenti sbancamenti di un terrazzo fluviale e di parte della piana di fondovalle (con conseguente rilevante soggiacenza di una parte della piattaforma interportuale al livello delle piene duecentennali); l'inserimento di una parte di piattaforma interportuale e di un nuovo attraversamento fluviale in rilevato e viadotto, con la conseguenza di una riduzione significativa della capacità di invaso dell'alveo di piena duecentennale e d'inserimento di un importante ostacolo al deflusso della stessa; la dislocazione di una parte del raccordo ferroviario interportuale ad una quota a rischio idraulico con conseguente alterazione del regime di drenaggio delle zone circostanti; l'inserimento del raccordo stradale in attraversamento a zone di elevata e riconosciuta valenza ambientale e la successiva prosecuzione dell'itinerario di raccordo alla rete autostradale con rilevanti penalizzazioni trasportistiche ed urbanistiche, su tratti di una rete inadeguata e in attraversamento a centri abitati; l'interclusione e compromissione di una lunga fascia fluviale a margine dell'interporto, in assenza di dispositivi di mitigazione e compensazione;
- conseguentemente sono state proposte diverse modifiche progettuali per la soluzione della criticità; la versione progettuale finale, conseguente a dette modifiche, presenta un'estensione planimetrica significativamente ridotta per il rispetto pressoché integrale, dell'area di espansione della marea e a rispetto degli insediamenti rurali limitrofi sul terrazzo; altimetricamente, si dispone quasi in coincidenza con gli attuali profili del piano campagna, senza più sbancamenti; propone una diversa soluzione, nettamente meno critica, del raccordo ferroviario, la possibilità di diverse soluzioni di accessibilità stradale, anche totalmente alternative a quella in attraversamento fluviale nonché la compatibilità di traffico di un primo stralcio di interporto con la sola accessibilità dall'attuale Strada Statale e in assenza di nuove soluzioni di raccordo primario all'autostrada ed all'Asse Attrezzato Chieti - Pescara; la realizzazione di un parco naturale, in fregio all'interporto, in una parte dell'area

libera compresa tra questo e il fiume Pescara ed infine la realizzazione di alcune vasche con ecosistemi filtro per il trattamento delle acque di prima pioggia;

- in conclusione il progetto dell'interporto nella sua versione modificata risulta composto da:
 - terminale trasporti intermodale, con binari e raccordi, piazzali, parcheggi e magazzini per i trasporti combinati, per la movimentazione dei container e per i trasporti ferro-gomma tradizionali ed edifici direzionali;
 - fascio di presa-consegna, con binari e raccordi alle altre zone, e innestato sul raccordo ferroviario alla linea Roma - Pescara;
 - area dei Servizi all'uomo ed alla Persona, con edifici, parcheggi e superfici a verde, circondata da un sistema stradale rotatorio di innesto dei due raccordi stradali (alla Strada Statale 5 e alla Strada Provinciale "Bonifica..") e di distribuzione a tutte le altre aree dell'interporto, all'esterno del quale sono inserite un'autostazione, parcheggi e verde;
 - centro autotrasporto con magazzini, piazzali, parcheggi ed edifici direzionali;
 - aree Gomma-Gomma, con magazzini, piazzali e parcheggi;
 - scalo merci FS, con binari, rampe per carrellamenti e trasporto combinato, magazzini per l'interscambio merci tradizionale, piazzali, edifici per uffici e servizi, verde;
- una parte minima della viabilità, dei piazzali e degli edifici è già realizzata, con un'occupazione di circa 25 ha (tutti nella parte centrale della piana di fondovalle, nella zona più vicina alla fascia fluviale);
- gli interventi complementari all'interporto riguardano:
 - la connessione stradale alla S.S. 5 a carreggiata unica, di circa 1,3 km in adiacenza all'Autostrada A25, parte su basso rilevato e parte in trincea, anche profonda, con ponte a trave unica sul Fosso di S. Maria d'Arabona, e raccordata poi, una volta sottopassata la stessa, alla S.S. 5 (attraverso un tratto di viabilità locale industriale, già dotata di innesto finale a due livelli);
 - la connessione stradale alla S.P. "Bonifica Ponte Villanova - Stazione di Alanno", a carreggiata unica, verso nord (con attraversamento del fondovalle e dell'alveo fluviale su alto rilevato (attrezzato con condotte portanti per lo smaltimento delle acque di piena e per lo scolo delle acque piovane) e su viadotto (a diverse campate con luce pari a 25-30 m, con protezioni delle sponde con materassi Reno anche in prossimità delle pile), e con innesto finale a raso a T;
 - la connessione ferroviaria alla linea Pescara - Roma, a binario unico, allungata verso est e sud-est, (circa 2.600 m), in adiacenza dell'Autostrada A25, parte in trincea (anche profonda), parte in galleria artificiale (80 m in corrispondenza del nucleo abitato di Villa del Duca e poi per il sottopasso dell'Autostrada), parte in rilevato di media altezza (4 m, a margine del nucleo di Brecciarola), con attraversamento del Fosso Taverna (sifonato per 40 m) e di altri scoli (su scatolare) e canali di drenaggio (uno dei quali deviato su nuovo corso), e con interferenze con alcune strade comunali e vicinali (alcune deviate in sottopasso, altre in sovrappasso, con rampe di raccordo a pendenza anche accentuata: 7-9 %);
 - la strada vicinale di bordo alla piattaforma interportuale verso nord (circa 2 km), raccordata alla connessione alla S.S. 5 e alla viabilità vicinale esistente a nord-est dell'interporto;
- il progetto comprende, inoltre, impianti di smaltimento acque con reti separate per le acque nere (con vasche Himoff e di raccolta stagne) e per le acque bianche (con vasche di contenimento di



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

prima pioggia, seguite da dispositivi per la disoleatura, la sedimentazione e da vasche con ecosistemi filtro di fondo a fondo impermeabilizzato), con recapito finale nel fiume Pescara o Fossi affluenti;

- per gli interventi di progetto, sono previsti complessivamente scavi di sbancamento superficiale o per sezione obbligata (trincee per connessioni stradali e ferroviaria) per circa 1,2 mln di m³ e circa 1.2 mln di prelievi in cava (entrambi per circa il 25-28 % già realizzati); il 90-95 % del materiale di scavo è riusato in sito (per rincalzamento di condotte interferite, per ritombamenti di aree depresse da destinare a verde, per rilevati stradali, per gli interventi di mitigazione e compensazione) e la restante parte, solo in quanto inidonea, smaltita in discariche ordinarie già in esercizio; i prelievi sono previsti tutti in cave ordinarie già in esercizio;

osservato che:

- nel corso dei diversi studi preliminari predisposti dal Consorzio ASI Val Pescara, dalla Camera di Commercio di Chieti e dalla Regione, nonché in un successivo studio di fattibilità predisposto dal Proponente sono state considerate sette possibili localizzazioni alternative a quella di Manoppello Scalo, precisamente a Chieti Scalo, nella zona industriale di Alanno, a Buccheri di Cepagatti, a Villareia, a Rosciano, a Ortona. La maggior parte di tali alternative non è risultata praticabile per insufficienza delle dimensioni e/o inadeguatezza della conformazione, e per difficoltà tecniche ed ambientali di connessione ferroviaria, e comunque insistenti nel fondovalle della ValPescara, così come quelle risultate praticabili (Villareia e Rosciano);
- tra tutte queste ipotesi, il sito di Manoppello è risultato preferibile perché di minimo impatto con l'ambiente, in quanto:
 - zona non urbanizzata e classificata dal PRP "a trasformazione ordinaria"; di semplice raccordabilità viaria e ferroviaria (contiguità a linea elettrificata, raccordo di minima lunghezza e di idonee caratteristiche plano-altimetriche -R min. = 900 m, P < 8 p.m.); di adeguata dimensione per l'insediamento delle diverse funzioni intermodali;
- nel tempo si sono succedute varie versioni dello schema insediativo che hanno riguardato:
 - la connessione stradale (con le ipotesi di un nuovo accesso autostradale in prossimità dell'interporto e di prosecuzione dell'Asse Attrezzato in complanare all'Autostrada A25, poi sostituite dalla soluzione di innesto sulla S.P. "Bonifica..." con ponte sul fiume); la connessione ferroviaria, con le ipotesi di connessione inizialmente verso Manoppello e poi verso Brecciarola Bivio; le disposizioni degli edifici e lo schema di rete stradale distributiva interna;
- atteso che l'autostrada e la linea ferroviaria, alle quali l'interporto deve raccordarsi, si sviluppano sempre prossime, se non contigue, alla fascia fluviale del fiume Pescara, la esplorazione delle possibili alternative e le considerazioni in proposito presentate appaiono sufficientemente attendibili, così come le conclusioni accettabili. Tutte le localizzazioni alternative presentano, infatti, una o più criticità funzionali per potenzialità di traffico e difficoltà tecniche o ambientali di connessione con le reti, con conseguente penalizzazione per le funzioni interportuali, e presentano analoghe, se non maggiori, problematiche di inserimento per la loro contiguità o prossimità al fiume Pescara;
- le soluzioni progettuali interne al sito interportuale prescelto hanno conseguito un'efficace ottimizzazione della funzionalità e quindi del traffico interno. In modo analogo si può concludere per la connessione ferroviaria il cui tracciato finale risulta ottimizzato anche per inserimento

ambientale; in fase esecutiva, il progetto potrà essere ottimizzato ulteriormente in modo tale da consentire l'eventuale inserimento di connessioni stradali in aderenza, anche in corrispondenza del nucleo di Villareia, del quale, invece, l'ipotesi di prosecuzione dell'Asse Attrezzato prevederebbe l'aggiramento sull'altro lato nord, con la sua conseguente totale interclusione;

- per la connessione stradale, la soluzione proposta, cioè quella in attraversamento del fiume Pescara, presenta le numerose criticità, a fronte delle quali la mancata scelta delle alternative individuate in proposito risulta non sufficientemente motivata né dal punto di vista funzionale né sotto il profilo della compatibilità ambientale;
- quanto alla congruenza tra le scelte di assetto progettuale interno con il contesto territoriale:
 - il progetto aggiornato presenta una residua criticità nella dislocazione di una parte dei volumi edilizi per l'interscambio gomma-gomma nell'estrema parte orientale dell'area, sul terrazzo. Tale soluzione risulta già significativamente migliorata rispetto al progetto iniziale, per la riduzione dell'estensione planimetrica ed il maggior distanziamento dall'insediamento rurale sul margine nord del terrazzo oltre che per la conseguita integrità geomorfologica del corpo del terrazzo stesso (sul quale il previsto lungo magazzino gomma-gomma parallelo al fascio di presa-consegna ed all'autostrada viene inserito sostanzialmente all'attuale quota campagna con modesti livellamenti e non più previo sbancamento totale). Tuttavia:
 - tale parte di funzioni interportuali si trova marginale e lontana dal resto delle attività e dei servizi centrali;
 - l'inserimento dell'edificazione avviene con un'opera che, per la peraltro opportuna rinuncia allo sbancamento del terrazzo, si presenta in forte elevazione rispetto al resto dell'interporto, con un effetto di notevole evidenza e persistenza alla visuale degli utenti dell'adiacente autostrada, interrompendone in modo assai intrusivo la visuale del fondovalle e dell'alveo fluviale;
 - tale parte interportuale si colloca (unica dell'ambito) in prossimità di diversi edifici rurali ancora attivi, riducendone in modo significativo le pertinenze agrarie ancora in pieno uso, a sistemazione tradizionale;
 - tale parte dell'interporto appartiene all'ultima fase di realizzazione, tra oltre 10 anni, e non rientra nei piani di copertura finanziaria già definiti;
- una riduzione, o, addirittura una eliminazione di tale magazzino a tutela dell'area di occupazione dal terrazzo appare opportuna ed ancora possibile, anche senza riduzione della volumetria e della superficie coperta complessiva fissata nella versione finale del progetto, tramite una traslazione della volumetria e della superficie coperta in una o più delle diverse parti a quota di fondovalle, di copertura e densità edilizia minore di quella ipotizzata per il lotto sul terrazzo e quindi ottimizzabili con una maggior efficienza d'uso dello spazio (in particolare nell'area destinata a Scalo ferroviario, che appare di incerta caratterizzazione e funzione, ed anzitutto nell'area destinata a Centro Autotrasporto, il cui assetto planivolumetrico appare particolarmente dilatato; entrambe sono aree di seconda fase d'attuazione);
- il progetto trascura di garantire un'accessibilità ciclo-pedonale per usi ricreativi-escursionistici nella fascia fluviale, di valenza ecosistemica-paesaggistica e dove viene previsto il nuovo parco naturale. La soluzione della viabilità podereale di progetto non appare sufficiente a tale scopo, immettendo, nell'estremità ovest, solamente nel raccordo stradale destinato al traffico dell'interporto, e senza



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

integrazione con la fascia fluviale subito a monte del Fosso di S. Maria d'Arabona. La sistemazione della fascia a parco naturale e di quella liberata subito più a est dovrà, quindi, comprendere anche un percorso ciclopedonale, integrato con la viabilità vicinale della fascia fluviale a valle e a monte dell'interporto, attrezzando di conseguenza anche le opere di ricucitura stradale che il progetto prevede di eseguire a superamento dei Fossi di S. Maria d'Arabona, Calabrese e Taverna;

- l'arretramento del limite nord della piattaforma interportuale a rispetto della possibilità di espansione della piena duecentennale nella parte più orientale dell'area di fondovalle, ottenuto con l'aggiornamento progettuale, determina la formazione di un'area reliquata, confinata tra piattaforma interportuale, terrazzo fluviale e parco naturale. Di tale fascia, se priva di utilizzo produttivo agricolo, dovrà essere attuata una rinaturazione con finalità anche di schermatura/filtro visuale all'interporto, peraltro con modalità compatibili con la sua funzione di laminazione della piena del fiume Pescara, da concordare con l'Autorità di Bacino;
- l'ipotesi progettuale di inserimento di una variante del tratto Brecciarola Bivio - Stazione di Alanno della linea ferroviaria Pescara-Roma nella fascia compresa tra l'autostrada A25 e le infrastrutture stradali e ferroviarie a servizio diretto dell'interporto, ipotesi contemplata nel progetto di interporto, non risulta ancora definita. In attesa di tale eventuale utilizzo infrastrutturale, la fascia riservata a tale scopo nel progetto dovrà essere rinaturata sin dalle prima fase di attuazione;
- adeguate ottimizzazioni con modifiche minime potranno essere conseguite in fase esecutiva dei progetti di alcune opere complementari alle connessioni stradali e ferroviaria, laddove prevedono per i manufatti di ricucitura delle strade locali interessate una sistemazione eccessivamente tortuosa e/o con pendenze di rampa eccessive e/o senza spazi sicuri per la mobilità degli utenti deboli;
- a fronte delle evidenziate criticità della soluzione di connessione con la S.P. "Bonifica Ponte Villanova - Stazione di Alanno" e di instradamento dei flussi interportuali in un itinerario in sponda sinistra lungo la stessa e la seguente provinciale, sono state verificate le possibilità tecniche delle seguenti possibili ottimizzazioni o alternative progettuali:
 - in versante sinistro della Val Pescara:
 - 'Alternativa 1': parziale variante dell'itinerario lungo le Strade Provinciali "Bonifica Ponte Villanova - Stazione di Alanno e Bonifica di Villareia", a by-pass del nucleo e delle propaggini insediative di Villareia, in avvicinamento al fiume Pescara e poi, superando l'autostrada (con sovrappasso o sottopasso) con attestamento al sistema del nodo autostradale di Chieti Ovest. Lunghezza della Variante: 2,2 km circa;
 - in versante destro della Val Pescara:
 - un nuovo accesso diretto dall'interporto all'Autostrada A25 attigua all'interporto e dotata di notevoli margini di capacità (come previsto, se pur in modi diversi, dal Comune di Manoppello leggermente ad ovest della viabilità di accesso interportuale da ovest (Ramo 19) e dalla Provincia di Pescara, da quest'ultima anche con l'eventuale "apertura" del tratto finale dell'autostrada, con un conseguente livello di servizio considerato dal Proponente 'ideale' per la circolazione veicolare, a vantaggio anche della sicurezza e vivibilità dei centri urbani attraversati);
 - "Alternativa 2": l'ideale prosecuzione della Superstrada E80 "Asse Attrezzato", dal nodo di Chieti Ovest a risalire la Val Pescara, in adiacenza all'autostrada stessa (anche in corrispondenza dei suoi ponti sul fiume Pescara, lato sud) e poi, scavalcata quest'ultima, al

nuovo raccordo ferroviario (lato nord; salvo un breve tratto in corrispondenza del nucleo di Villa del Duca, che verrebbe aggirato lato fiume, rimanendo così intercluso). Di tale ipotesi non è stata esclusa la prosecuzione/riconnessione fino alla viabilità a monte dell'interporto, a più generale vantaggio di decongestionamento della zona di Manoppello Scalo. Lunghezza della Variante: 3,5 km circa;

- la zona è caratterizzata dalla presenza di una estesa coltre di depositi alluvionali ripartita su terrazzi di ordine e potenza diversi. Data la morbida acclività dell'area non si rilevano fenomeni gravitativi profondi e superficiali degni di particolare rilevanza, riconoscendo all'area un elevato grado di stabilità;
- la matrice solida dei sedimenti presenta intercalazioni limo-argillose disposte in maniera non omogenea nell'intera area conferendo caratteristiche di irregolare variabilità della permeabilità dei suoli. L'area di fondovalle si presenta fortemente rimaneggiata e sede di attività estrattive, anche non autorizzate, e in alcuni casi oggetto di successivi tombamenti, effettuati anche con materiali non inerti, che la rendono fortemente compromessa in termini di qualità del suolo e del paesaggio; i fondi non compromessi presentano usi agricoli residuali, quando non sono incolti. Tali attività, valutate sulla base degli elaborati grafici presentati a corredo dello SIA, interessano un'area complessiva di oltre 25 ha del sedime interportuale, pari a circa 35-40 % dei circa 75 ha dell'area dell'interporto su piana di fondovalle, ovvero il 25-30% dell'intera area prevista occupata dall'interporto; l'attività di cava ha interessato peraltro anche la fascia a margine del sedime interportuale, verso l'alveo di magra del fiume, per circa 30 ha. L'area più a est e a sud-est, sul terrazzo, di circa 25 ha, presenta, invece, ancora un uso agricolo, geomorfologicamente e pedologicamente non alterato se non per sistemazioni di carattere tradizionale (campiture di varia dimensione ed orientamento, viabilità poderale minuta, scoli e fossi naturaliformi confinali, ...);

per quanto attiene la componente idrologia superficiale:

- la peculiarità dell'area è legata all'adiacenza al fiume Pescara (destra idraulica) che, a seguito di eventi estremi, potrebbe essere interferito dalle opere in progetto. A tal fine, lo studio di impatto ambientale riporta, con successivi aggiornamenti, lo studio della propagazione delle onde di piena associate a tempi di ritorno 200 (calcolo ordinario) e 1000 anni;
- le analisi sono state condotte su basi storiche relativamente ad un periodo di osservazione compreso tra il 1921 ed il 1994 tenendo conto delle osservazioni dirette riscontrate in corrispondenza della stazione di misura di S. Teresa, a valle dell'area in esame. Lo studio del rischio idraulico è stato condotto verificando le condizioni di esondabilità dell'area anche in occasione dell'eventuale crollo dello sbarramento ENEL di Alanno, ubicato a monte dell'area in esame. Pertanto, le verifiche sono state prodotte con una portata millenaria di circa 1.395 m³/sec in coincidenza anche del crollo dello sbarramento di Alanno. La modellazione matematica prodotta in fase istruttoria, eseguita con modelli numerici sufficientemente affidabili per la valutazione dei livelli idrici e con riferimento ad un numero significativo di sezioni di controllo, hanno consentito la ricostruzione delle aree interessabili dalle acque esondabili del fiume Pescara relativamente a tempi di ritorno variabili;
- sono state valutate le interferenze con i fossi S. Maria D'Arabona (a monte dell'interporto) Calabrese e Taverna (a valle) anche in relazione allo sviluppo del raccordo ferroviario, nonché



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

l'effetto dei possibili fenomeni di rigurgito generati dall'esistente attraversamento autostradale della A25 (Roma- Pescara), consentendo di aggiornare gli studi idraulici prodotti al fine di ottenere una affidabile quantificazione degli impatti che l'opera produce sulle componenti idrauliche dell'area;

- le informazioni iniziali, integrate dagli ulteriori approfondimenti operati dal proponente, hanno permesso di ricostruire un quadro informativo sufficientemente dettagliato ed affidabile ai fini delle valutazioni quantitative del rischio idraulico dell'area occupata dall'infrastruttura. Il confronto tra le aree esondabili e quelle di pertinenza interportuale, così come risultano dagli aggiornamenti dello studio idraulico, dei piani quotati delle aree interne all'interporto e limitrofe di pertinenza fluviale e delle planimetrie di progetto, ha indirizzato verso la soluzione finale del layout dell'infrastruttura e delle opere idrauliche connesse alla sistemazione e messa in sicurezza dell'area e dei corsi d'acqua minori adiacenti il sito. Tale configurazione, alla luce dei risultati ottenuti dalle simulazioni e valutazioni del rischio idraulico, garantisce un livello di sicurezza, sia delle aree fluviali sia delle aree interportuali, e compatibilità dell'opera nei riguardi delle dinamiche del corso d'acqua significativamente rassicuranti rispetto agli scenari inizialmente presentati. Le analisi condotte in fase di studio ed i risultati ottenuti dalla modellistica idraulica operata evidenziano, sostanzialmente, il limitato impatto che l'opera, così come proposta nella configurazione in esame, esercita nei riguardi della componente idrologica superficiale. In particolare, sono valutate sicuramente trascurabili le interferenze con il fiume Pescara che, nel rispetto delle pertinenze fluviali maturabili per eventi di piena anche con tempo di ritorno millenario, continua a mantenere sostanzialmente le attuali aree di esondazione e di espansione anche in ragione dei manufatti già presenti nell'area (A25 Roma-Pescara). Risultano accettabili gli impatti conseguenti le opere di regimazione e di inalveazione dei fossi S. Maria D'Arabona, Calabrese e Taverna che, per i primi due, non alterano il funzionamento idraulico anche in ragione dei manufatti già presenti mentre per il Taverna, la deviazione del corso nella parte terminale con immissione sul Pescara a valle dell'attraversamento dell'A25 potrebbe configurarsi come un alleggerimento della portata di piena del Pescara stesso, attesi comunque i valori esigui delle portate di piena del fosso (circa $10 \text{ m}^3/\text{sec}$) rispetto a quelle del fiume. L'area destinata all'infrastruttura interportuale si trova in una piana alluvionale del fiume Pescara con ampi terrazzamenti naturali e caratterizzata da un ecosistema in cui si alternano coltivi a seminativo e da arboricoltura a vite e bordata da una quinta ripariale molto sottile. La quinta di bosco ripariale non ha in quel tratto particolare consistenza e pregio, ed appare poco evidente dall'unica visuale attualmente frequentata cioè dall'autostrada A25;

per quanto attiene gli aspetti ambientali:

- la vegetazione e la fauna presenti sull'area presentano caratteri tipici delle fasce ripariali e degli alvei fluviali, anche se la loro consistenza appare gravemente compromessa dalle attività antropiche. Da sottolineare che una larga parte della superficie impegnata dal progetto è già stata sottratta alla coltivazione, in quanto destinata ad area di cantiere per escavazione di inerti e al compostaggio in cumuli fuori terra di materiali organici. Nell'area non vi sono elementi del patrimonio artistico-culturale, archeologiche, storiche o contemporanee di qualche rilievo. Le uniche valenze sono riconducibili, e solo per una porzione dell'areale medesimo, a quelle rurali, composte da brani residuali di paesaggio agrario tradizionale e da singoli insediamenti sparsi, talora di un qualche valore storico-testimoniale;

- il potenziale impatto delle attività di cantiere e di esercizio è contenuto, vista la scarsa consistenza del sistema naturalistico del fiume nonché i suoi modesti valori percettivi. In ogni caso, le modifiche di progetto volte alla riduzione delle aree occupate a ridosso della sponda destra del fiume, alla riduzione degli sbancamenti dei terrazzamenti e della strada in attraversamento del fiume e del fondovalle e i previsti interventi di riqualificazione e ricomposizione ambientale, quale il parco naturale fluviale, hanno consentito di mitigare ulteriormente le pressioni sul sistema ambientale. Per quanto concerne l'intrusione visiva determinata dalle opere, si rileva che il pianoro alluvionale di livello inferiore che ospiterà la maggior parte delle strutture interportuali è dominato e perimetrato lungo il lato longitudinale sud dal rilevato dell'autostrada A25 con assenza, pertanto, di effetto intrusivo; per la parte di complesso interportuale inserito sul terrazzo alluvionale di livello superiore, invece, il progetto prevede l'inserimento di fasce a verde longitudinali lungo l'autostrada e il fascio ferroviario parallelo, che potranno comunque costituire un efficace effetto di barriera visuale;
- le sistemazioni esterne rispondono alla richiesta di realizzare interventi compensativi di tipo naturalistico e prevedono la destinazione di circa 10 ha, adiacenti all'Interporto, a ricostituzione di elementi della serie vegetazionale locale quali: una fascia a vegetazione riparia; una fascia a bosco planiziale; aree a prato stabile; un'area a bosco termofilo e di macchia mediterranea; una zona umida/stagno naturalizzato;
- le integrazioni allo studio di impatto ambientale prevedono: il riporto del terreno vegetale di scotico su tutte le superfici di intervento ed in particolare quelle sottoposte in precedenza a scavi e ritombamenti con materiale argilloso di scarto; la messa a dimora di specie arbustive ed arboree autoctone di provenienza locale; le semine per formazione di prato stabile;
- tutti i predetti interventi di mitigazione/compensazione naturalistiche hanno tenuto in debito conto le deboli preesistenze, ed hanno perseguito il loro consolidamento e valorizzazione, in coerenza con i principi degli interventi di ricostituzione ambientale integrata con la realizzazione delle infrastrutture;
- la valutazione degli effetti acustici dell'esercizio dell'interporto sui recettori sensibili circostanti è stata effettuata tramite la caratterizzazione del clima acustico ante operam e post operam:
 - è stata effettuata un'apposita campagna di misura dei livelli sonori significativi in prossimità delle fonti di rumore attualmente presenti, in particolare presso le reti stradale e ferroviaria attualmente in esercizio (rilevandone contestualmente il traffico) ed in prossimità dei recettori sensibili, o degli ambiti di maggior densità di ricettori, precedentemente individuati e classificati per grado di sensibilità. La rilevazione ha interessato 15 postazioni circostanti il sito di intervento (distribuite tra la SS.5 in destra idrografica e l'abitato di Rosciano e la S.P. "Bonifica .." in sinistra). Sulla base delle rilevazioni è stato tarato un modello matematico di simulazione del rumore da traffico (mod. SoundPLAN, su modello digitale del terreno), con cui si è prodotta una mappatura dell'attuale situazione acustica (in livelli equivalenti diurni);
 - una simulazione del rumore da traffico in fase di esercizio diurno (non si prevede, nell'interporto, attività notturna), in funzione degli scenari di traffico e di reti infrastrutturali ipotizzati; tale simulazione ha interessato tutto l'ambito territoriale interessato dall'intero complesso di opere, compresa, tra queste, il raccordo ferroviario nella sua intera estensione fino alla reimmissione nella linea Roma-Pescara (bivio di Brecciarola);



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- una simulazione del rumore notturno da circolazione di due convogli ferroviari e di carico/scarico di uno di essi all'interno dell'interporto, comprensiva del traffico su gomma indotto sia di veicoli leggeri che merci pesanti (eventi che il Proponente considera possibili ma, specie il secondo, sporadico se non addirittura eccezionale). Di tale evento sono state condotte anche due simulazioni diurne e due notturne di dettaglio su un piccolo nucleo insediativo più vicino di altri agli impianti interportuali e plausibilmente più esposto alla rumorosità interportuale (simulandone con maggiore precisione la riflessione delle facciate e l'effetto schermo di un edificio sull'altro);
- i livelli acustici di riferimento sono stati definiti tramite una zonizzazione acustica in 6 classi ex DPCM 01.03.1991 suppletiva di quelle comunali di Manoppello e Rosciano (non ancora realizzate), elaborata in base all'assetto insediativo attuale, alle zonizzazioni e destinazioni previste dai PRG, alla presenza di attrezzature ed aree qualificabili come ricettori sensibili, secondo i criteri stabiliti dalla normativa italiana e dalle linee guida di altre regioni italiane. Analogamente si è proceduto per la definizione dei livelli di riferimento per le fasce di rispetto infrastrutturali (in funzione della specifica normativa acustica ferroviaria, e per le strade della tipologia fisica e funzionale della strada e del relativo contesto);
- per le previsioni sono stati modellizzati due scenari di rete:
 - uno scenario a breve termine, con solo un accesso interportuale dalla S.S. 5, collocato ad est di Manoppello Scalo, e ipotizzando itinerari di avvicinamento lungo l'Asse Attrezzato e poi la S.S. 5 (da ovest) e dal casello di Alanno-Scafa lungo la S.S. 5;
 - tre scenari di assetto stradale definitivo, accumulati dalla previsione di un nuovo casello autostradale sulla A25 in località Manoppello Scalo, due dei quali differenziati per la presenza di un'ulteriore connessione stradale (un apposito collegamento stradale fino all'interporto sviluppato a lato dell'autostrada, in prosecuzione dell'Asse Attrezzato; oppure un nuovo ponte sul fiume Pescara con immissione sulla S.P. "Bonifica..." ed un itinerario esteso fino al casello di Chieti Ovest);
- per le previsioni di traffico medio diurno sulla rete stradale circostante l'interporto, sono stati considerati i carichi rilevati nelle campagne di rilevazione, incrementati di una quota parametrica per trend di crescita, e di quote di traffico aggiuntivo attratte dall'interporto, desunte da simulazioni trasportistiche di lungo termine elaborate dal Proponente, e assegnate alla rete secondo ipotesi di distribuzione territoriale e di itinerario congrue con le opportunità e le convenienze percepite;
- per le previsioni di traffico ferroviario sulla linea Pescara-Roma sono stati utilizzati i dati di orario F.S. s.p.a., mentre sul raccordo interportuale, in rapporto al traffico merci dell'area di Pescara e alla quantità di traffico attraibile dall'interporto, sono stati ipotizzati 12 treni / g.
Per le previsioni di traffico da carico/scarico notturno (eccezionale) sono stati considerati attivi 3 fork-lift, la cui emissione è stata cautelativamente modellizzata come sorgente lineare; da essi viene generato anche un traffico interno ed esterno di circa 50 veicoli merci e 10 veicoli leggeri;
- la morfologia dell'abitato di Manoppello Scalo, e la topologia della rete stradale ed autostradale, lo rendono acusticamente schermato, rispetto all'interporto, dal rilevato dell'autostrada (+8/10 m sul p.c. del sito interportuale), che si sviluppa sul lato nord dell'abitato. Sul versante vallivo opposto è presente l'abitato di Rosciano, in posizione dominante, parzialmente schermato da un rilievo. Il

clima acustico attuale è caratterizzato da una forte incidenza delle emissioni da traffico sull'autostrada e sulla SS.5 (in prossimità della SS.5, livelli costanti di 70,0-72,0 dB(A); in zone lontane dalla viabilità principale valori alquanto differenti). La presenza dell'autostrada (19.000 veicoli diurni, di cui il 16 % pesante) incide sul livello acustico del sito dell'intervento (55 dB(A)), e, in misura minore, delle abitazioni isolate sull'opposto versante (47 dB(A)). Gli effetti previsti in fase di costruzione per le attività di cantiere (per approntamento delle aree, per funzionamento di impianti fissi, per transiti di veicoli, per lavorazioni e movimentazioni), sono stati considerati trascurabili, sia per la dimensione dell'incremento del traffico considerata moderata rispetto ai livelli attuali che per la localizzazione delle aree di cantiere nell'area. La simulazione modellistica della situazione attuale evidenzia, per le zone insediative e le abitazioni singole circostanti l'interporto in destra idrografica, in assenza di mitigazioni, livelli critici di rumore superiori ai limiti di zona assunti; peraltro tali livelli sono determinati dalle rilevanti infrastrutture già presenti nel fondovalle (autostrada, S.S. 5, linea ferroviaria). Il rumore del traffico interno o di accesso finale all'interporto, così come del raccordo ferroviario interportuale, rispetto al centro abitato di Manoppello Scalo, risulta viceversa bloccato, verso l'abitato di Manoppello, dalla presenza del rilevato autostradale. Per gli insediamenti in sinistra idrografica, la distanza appare tale da limitare le immissioni rumorose su livelli irrilevanti rispetto a quelli causati dalla viabilità locale, anche per la presenza di contrafforti collinari con notevole effetto di abbattimento acustico. La simulazione modellistica del contributo acustico da traffico negli scenari futuri evidenzia modifiche apprezzabili di livelli di rumore nelle sole immediate vicinanze della viabilità interessata, di volta in volta, in positivo o in negativo, dalle modifiche della rete considerate nei diversi scenari ipotizzati. Tali modifiche non sembrano tradursi, peraltro, in alterazioni sostanziali dei livelli acustici per i ricettori sensibili anche più vicini, in quanto, pressochè tutti, risultano sufficientemente discosti oppure protetti da formazioni naturali o da preesistenti opere con funzione di barriera acustica. La simulazione modellistica dell'immissione notturna da carico/scarico di un convoglio ferroviario presso un ricettore potenzialmente sensibile (per maggior vicinanza all'interporto) ha fornito un esito rassicurante, quantificando in misura modesta il contributo interportuale, per di più su livelli decisamente inferiori (di circa una decina di dB(A)) del fondo determinato dalle altre fonti, in periodo sia notturno che diurno (rispettivamente 38 dB(A) su 52 complessivi, e 32 dB(A) su 41 complessivi). Da tali verifiche, ne deriva la non necessità di interventi di mitigazione acustica, riservando modalità di soluzione tecnica, in sede di progettazione esecutiva, alle sole due situazioni riscontrate critiche, in prossimità allo sfiocco ferroviario per l'interporto ed ai due imbocchi della vicina galleria, per i quali vengono segnalate soglie acustiche più elevate, in quanto ricadenti in fascia di rispetto ferroviaria;

valutato che:

- il procedimento utilizzato per la caratterizzazione dell'attuale clima acustico e per la previsione dei livelli di rumore da esercizio dell'interporto appare sostanzialmente attendibile, così come i risultati ottenuti. Gli scenari infrastrutturali considerati, peraltro, per quanto coincidenti con quelli ricavati dalla programmazione per fasi di attuazione, non appaiono del tutto attendibili nelle configurazioni dell'assetto di rete e di connessioni a regime, configurazioni che si presentano come semplici ipotesi di scala eccessivamente approssimativa e schematica, tutte da verificare tecnicamente e che, in fase di progetto, potrebbero essere configurate anche in modo significativamente diverso da



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

quello considerato nella modellizzazione. Per di più, gli scenari di traffico utilizzati per la simulazione di lungo termine ("a regime") non presentano livelli quantitativi congrui, anche solo orientativamente, con i livelli di domanda e di traffico ipotizzati dallo stesso Proponente in altra parte del SIA per quell'orizzonte temporale, ben più elevati. Da tutto ciò derivano conclusioni rassicuranti per le fasi di breve termine (salvo l'adozione di generiche cautele preventive e di monitoraggi, ed eventualmente di soluzioni di mitigazioni puntuali per le situazioni di dettaglio); per il lungo termine, invece, sarà necessario implementare una modellizzazione con scenari infrastrutturali e di traffico attendibili e più precisi, oltreché puntuali rispetto alla soluzione che verrà definita.

In fase di studio è stata effettuata una caratterizzazione della qualità dell'aria allo stato attuale, tramite una campagna di misure in quattro punti rappresentativi interni (Punti 1 e 4, vicini all'autostrada A25) ed ai margini (Punti 2 e 3, vicini al fiume Pescara) dell'area di intervento; le modalità di campionamento e determinazione dei parametri richiesti si riferiscono alle norme UNICHIM;

- sulla base dei dati effettivamente misurati, la qualità dell'aria appare caratterizzata da presenza di inquinanti tipici di motori a scoppio su livelli ordinari per le aree adiacenti alla grande viabilità (quali sono la SS.5 e l'autostrada A25) e comunque inferiori ai limiti di legge, e da una concentrazione di materiale particolato vicino ai limiti massimi dei limiti di legge. Tali ultimi elevati livelli sono ascrivibili in gran parte ad un'estesa attività di escavazione di inerti presente nella zona. Per la previsione degli impatti atmosferici dell'opera in esame, in particolare per la fase d'esercizio, è stata effettuata una modellizzazione previsiva delle concentrazioni attese di inquinanti da traffico stradale. Per la stima delle emissioni è stata utilizzata la metodologia COST 319/COPERT II (sezione della metodologia CORINAIR relativa alle emissioni dovute al traffico veicolare, proposta dall'Agenzia Europea per l'Ambiente; algoritmi di calcolo aggiornati nel 1998 nell'ambito del progetto MEET DGVII della UE); tale metodologia quantifica le emissioni del traffico previsto sulla base dei "fattori di emissione" unitari, a loro volta stimati in funzione della composizione del parco circolante (con esclusione, nel caso specifico, dei ciclomotori e dei pullman, ritenuti di entità irrilevante) e della velocità attesa.

Gli inquinanti simulati sono: Monossido di Carbonio (CO), Particelle Totali Sospese (PTS) e Biossido di Azoto (NO₂).

Per la simulazione della diffusione e delle concentrazioni attese, è stato utilizzato il modello matematico MISKAM, di tipo euleriano-gaussiano, realizzato dall'Istituto di Fisica dell'Atmosfera dell'Università di Mainz. Le ipotesi modellistiche di tale modello sono:

- trasporto del pennacchio secondo la direzione del vento in funzione della sua velocità;
 - dispersione del pennacchio in funzione della stabilità atmosferica e della distanza sottovento dalla sorgente;
 - stazionarietà ed omogeneità delle condizioni meteorologiche e velocità del vento non nulla;
 - assenza di trasformazioni chimiche e fenomeni di rimozione;
 - terreno piatto;
- i parametri meteorologici utilizzati nella simulazione sono stati determinati sulla base delle statistiche della vicina stazione meteorologica ANAS di Pescara, che dispone di serie adeguate di osservazioni circa il regime anemologico (frequenze del vento per direzione e velocità), la

temperatura, la nuvolosità e l'insolazione nell'intero periodo 1984-1991. Da tali rilevazioni il fondovalle del fiume Pescara risulta caratterizzato da una costante ventosità. Tale situazione risulta tipica dei fondovali medioadriatici aventi giacitura a pettine SO-NE, ed è prodotta dai regimi di brezza in particolare nel periodo primaverile-estivo, con significativa frequenza dei venti di tramontana (N) nel periodo autunno-invernale. Le velocità più elevate nel corso dell'anno sono registrate da direzioni opposte, N e SO, mentre le più basse da S a SE. I valori mensili assegnano il massimo della velocità media ai venti provenienti da NO nei mesi di dicembre, gennaio e novembre, da O nel mese di marzo, da SO nei mesi di febbraio, maggio e giugno; da N nei mesi di aprile, luglio agosto e settembre. Per lo scenario di simulazione sono state quindi prescelte le condizioni meteorologiche peggiori per la diffusione degli inquinanti; e sono stati utilizzati i dati di traffico rilevati sulle sezioni delle strade limitrofe al sito interportuale, e per gli scenari futuri, le previsioni di flusso ricavabili dai trend di crescita del traffico preesistente e dalle ipotesi di traffico aggiuntivo corrispondenti alle diverse fasi di esercizio interportuali definite dal Proponente;

- i risultati delle simulazioni effettuate, rappresentati come mappe di isoconcentrazione per i tre inquinanti simulati (solo contributo da traffico stradale), sono abbondantemente al di sotto dei limiti normativi;
- analizzando dettagliatamente la dispersione degli inquinanti, si evidenzia che:
 - la qualità dell'aria nei centri di Rosciano e Villa Uliveti, nell'altro versante vallivo, rimane praticamente inalterata in seguito all'avvio delle attività dell'interporto; i valori di concentrazione sono legati al traffico locale, mentre l'orografia e la distanza dall'interporto limitano la diffusione degli inquinanti del traffico autostradale ed interportuale sui due centri;
 - sull'abitato di Manoppello, i valori aumentano ma in misura ritenuta non rilevante, con concentrazioni che in qualunque scenario appaiono abbondantemente al di sotto dei limiti normativi;
 - gli aumenti di traffico prevalentemente pesante legato all'attività dell'interporto non comportano aumenti sensibili delle concentrazioni degli inquinanti, potendo così considerare che l'impatto di tale attività può ritenersi pressoché irrilevante;
- lo studio relativo alla qualità dell'aria ante e post-operam non presenta la completezza di rilevazioni e di simulazioni auspicabile per una previsione completa e puntuale delle condizioni future; in particolare potrebbero risultare rilevanti, ai fini della determinazione delle qualità complessive dell'aria, le carenze sia della campagna di rilevazione (come parametri effettivamente misurati) sia della simulazione (limitata solamente ad alcuni inquinanti diretti emessi dagli scarichi dei veicoli in circolazione su strada, e con qualche significativa approssimazione modellistica, quale quella legata al presupposto di terreno piatto, anziché rispondente alle morfologie vallive). Le simulazioni relative alle diverse ipotesi di scenario "a regime" corrispondono inoltre a scenari di assegnazione e di redistribuzione/concentrazione/congestione del traffico sui diversi archi della rete, che appaiono da approfondire, in particolare sia rispetto alla S.S. 5 che rispetto alla SP "Bonifica...". La simulazione appare comunque sufficiente a stimare, a scala complessiva, un contributo modesto del traffico attratto dalle attività interportuali alle concentrazioni di inquinanti dell'aria, sia in termini quantitativi assoluti che come aumento delle possibilità di superamento dei limiti prestabiliti. In altre parole si conferma anche in questo caso, come per altri impianti interportuali di simili caratteristiche, il limitato incremento marginale dell'inquinamento atmosferico conseguente alla deviazione e concentrazione di traffico pesante nelle rete stradale più prossima all'impianto



Al Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

interportuale rispetto ai livelli di traffico (e d'inquinamento atmosferico) preesistenti e comunque in crescita sui tronchi adiacenti della rete primaria afferente e/o limitrofa al sito (nel caso A25 e S.S. 5). La mancanza di previsioni degli effetti d'inquinamento atmosferico delle attività interne all'inter-porto appare invece non critica, essendo nel progetto già minimizzate le emissioni da impianti fissi da riscaldamento (con l'adozione generalizzata del metano) e risultando minimizzabili quelle da traffico e attività operative tramite specifiche prescrizioni sulle tecnologie e i dispositivi mitigativi. Tali conclusioni determinano tuttavia una valutazione positiva, sufficientemente sicura, per il solo scenario "di breve periodo". Per lo scenario "a regime" ci si deve limitare ad una preliminare indicazione d'effetti positivi (per quanto di misura percentuale) sicuramente solo a scala dell'area vasta interessata dal nuovo sistema di trasporto intermodale, caratterizzato da emissioni atmosferiche ben minori di quello tutto gomma; su scala locale, una potenziale situazione positiva può essere attualmente solo presunta, sulla base solo delle riscontrate favorevoli condizioni anemometriche dell'intera vallata (prudenzialmente non considerate nelle simulazioni finora effettuate e che possono favorire una buona diluizione e dispersione degli inquinanti). Per una previsione circostanziata e sicura su scala locale anche per la fase "a regime" è invece necessario disporre di un adeguato livello di definizione sia dei progetti di nuova connessione che delle conseguenti ipotesi di regolazione del traffico sull'intera rete locale, sulle quali effettuare opportune simulazioni puntuali di carico e di emissione e diffusione di inquinanti, in particolare sui centri abitati eventualmente attraversati da traffico aggiuntivo;

- per la costruzione, ed in particolare per la fase di cantierizzazione, lo studio di impatto ambientale prevede le seguenti misure di mitigazione degli impatti quali: tutela integrale della fascia arborea ripariale; l'acquisizione all'esterno del cantiere di calcestruzzi ed inerti; la preservazione e l'accantonamento della coltre di terreno vegetale asportato per realizzare le opere edili ed infrastrutturali al fine di un suo successivo riutilizzo nelle previste aree verdi e sulle scarpate dei rilevati; valorizzazione e recupero genetico delle specie arbustive e arboree taleabili e/o riseminabili e-spiantate dalla piana alluvionale coltivata (es. salici, pioppi, farnie,...) o da piante madri eventualmente selezionate e indicate dal Corpo Forestale dello Stato previa realizzazione di un vivaio temporaneo in area di cantiere (3.000 mq ca.) e successivo riutilizzo delle stesse talee radicate o piantine allevate in vasetto per il ripascimento floristico delle strutture interportuali; messa a dimora di quinte arboree e arbustive con specie autoctone prevalentemente sempre-verdi (leccio, lauro, viburno tino, ramno alaterno) e semi sempreverdi (roverella, ecc.) per la realizzazione di schermature del cono visivo dai più importanti punti di vista sulle sottozone interportuali di modesto valore percettivo (es. deposito container, parcheggio automezzi,...); rinaturazione delle scarpate dei rilevati stradali, in particolare della viabilità da realizzare sul limite esterno del sedime interportuale (verso il fiume Pescara), mediante inerbimento e piantumazione di idonee specie arbustive autoctone (salici, ramni, viburni, ecc.); realizzazione di alberature commiste a cespuglietti con prevalenza di essenze autoctone sempreverdi (lecci, lauro, viburno, ecc.) al perimetro ed all'interno dell'areale interessato, al fine di ridurre lo spostamento d'aria e l'impatto sonoro (almeno -2/-3 dB(A) sezionando ed isolando le fonti sonore preesistenti con quelle di origine interportuale, nonché di migliorare le caratteristiche paesaggistiche e la sua qualità percettiva; contenimento della velocità di movimentazione interna di lavoro e di trasporto (30 km/h), onde contenere le emissioni atmosferiche ed acustiche e il sollevamento di polvere; la cappottatura

acustica dei mezzi d'opera fissi; l'inumidimento delle piste e dei piazzali; costruzione della rete fognante acque nere e sistema depurativo nella prima fase di cantiere; realizzazione di una vasca di prima pioggia;

• il progetto di connessione stradale su viadotto e rilevati tra l'interporto e la strada provinciale "Bonifica Ponte Villanova – Stazione di Alanno" presenta diverse criticità:

- introdurrebbe un elemento di ostacolo al deflusso dell'acqua, particolarmente in quel punto della sponda sinistra, ove, per l'acclività particolarmente ridotta e l'assenza di terrazzamenti, la piena trova modo di espandersi per una fascia di larghezza apprezzabile, maggiore di quanto non sia mediamente nella sponda destra; circostanza questa ancora più importante nella situazione determinata dall'inserimento, proprio in sponda destra, della piattaforma intermodale, elemento di notevole irrigidimento e contenimento dell'ambito fluviale;
- introdurrebbe un elemento artificiale di forte evidenza e contrasto paesaggistico e di notevole e difficilmente mitigabile disturbo acustico in un tratto della fascia fluviale sinistra, che per i motivi geomorfologici sopra accennati, oltre che per l'assenza di edificazioni, presenta una sensibilità visuale - paesaggistica particolare;
- produrrebbe, con la parte in rilevato, una forte penalizzazione delle potenzialità di ripristino dell'estensione e della continuità longitudinale degli ecotoni ripari e retroripari di sponda sinistra, moltiplicando, anche in sinistra l'impatto già prodotto nel fondovalle di destra idrografica; analogamente aggraverebbe l'effetto cesura tra fondovalle fluviale e i versanti boscati dei sistemi collinari immediatamente adiacenti per l'appesantimento di traffico sulla prosecuzione dell'itinerario sulla S.P. verso valle;
- si porrebbe in netto contrasto con i forti intendimenti di tutela di tali aspetti ecosistemici e paesaggistici dell'intero ecopaesaggio di sponda sinistra, sanciti nel Piano Regionale Paesaggistico, che, diversamente dalla sponda destra, proprio a partire dall'altezza del sito interportuale, allarga di molto l'ambito riconosciuto di massima valenza e tutela (nel tratto fluviale da monte fin a lì, invece, limitato allo stretto alveo);
- appare funzionalmente poco adeguato, in quanto verrebbe a costituire un itinerario di limitate capacità e sicurezza per un flusso importante di traffico merci pesanti, costretto ad un lungo tragitto (oltre 7 km) su viabilità ordinaria non dedicata e a traffico promiscuo, a carreggiata unica con diversi innesti a raso (svolte a sinistra) su viabilità di livello gerarchico analogo o superiore, e numerosi accessi laterali di insediamenti frontisti;
- determinerebbe sensibili peggioramenti ambientali all'intero borgo di Villareia (Comune di Cepagatti) e alle sue propaggini lungo strada, che ne sarebbero attraversate, e un maggior consumo energetico per la lunghezza e la scarsa scorrevolezza;
- renderebbe prima o poi inevitabile un adeguamento del complessivo itinerario, oppure di una sua parte significativa, intervento non considerato da alcuno strumento di programmazione territoriale o settoriale (situazione rilevante se si considera che implicherebbe un notevole impegno tecnico e finanziario degli EE.LL. interessati);
- nel caso in cui l'adeguamento implicasse un potenziamento di capacità, anche per tratti parziali in sede o con variante di tracciato della stessa S.P. (come ipotizzato nell' "alternativa 1" presentata in fase di approfondimento) vi sarebbe un rischio di criticità paesaggistica, considerato il valore dell'intero ambito territoriale, oggetto di conservazione integrale, nonché



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

le numerose presenze insediative ed infrastrutturali in zona Villareia e Brecciarola-Chieti Ovest; e qualora tale potenziamento dovesse estendersi fino a raggiungere l'importante nodo stradale di Chieti Ovest (nodo tra casello autostradale, SS.5 e superstrada E80 "Asse Attrezzato", in destra idrografica) si renderebbe necessario un ulteriore ponte sul fiume Pescara;

- infine, qualsiasi ipotesi di potenziamento infrastrutturale sul versante vallivo sinistro, se al di fuori di un più generale piano di riassetto territoriale, presenterebbe non poche difficoltà, anche ambientali, a rendersi funzionale alle necessità di accessibilità dei diversi centri abitati attraversati dal tratto di SS.5 a monte di Chieti Ovest (Brecciarola, Manoppello Scalo, Scafa) tutti in destra idrografica;
- le suddette criticità appaiono particolarmente rilevanti se confrontate con le difficoltà potenzialmente minori di inserimento territoriale ed ambientale di alcune ipotesi di completamento infrastrutturale già accennate nello studio di impatto ambientale, riconsiderate e giudicate fattibili, prevalentemente o totalmente in versante destro, quali il nuovo accesso autostradale a Manoppello Scalo e la "alternativa 2" a mò di prosecuzione dell'Asse attrezzato (pressochè tutta in aderenza ad altre infrastrutture esistenti o comunque previste, salvo un breve tratto ad interclusione del nucleo di Villa del Duca, peraltro apparentemente ottimizzabile).

Si tratta delle seguenti ipotesi:

- un nuovo accesso diretto dall'interporto all'autostrada A25, attigua all'interporto e dotata di notevoli margini di capacità; ipotesi analoghe sono state già individuate dal Comune di Manoppello (il cui PRG prevede l'apertura di un nuovo accesso autostradale, in zona Manoppello Scalo Ovest) e dalla Provincia di Pescara (proposta di declassamento del tratto di autostrada A25 da Villanova/Chieti Scalo- Alanno con ulteriori accessi);
- la prosecuzione della superstrada E80 'Asse attrezzato' da Chieti Ovest verso monte, che, sviluppandosi in parziale adiacenza all'autostrada stessa o al nuovo raccordo ferroviario potrebbe contenere al massimo gli impatti da cesura territoriale; se connessa alla Statale 5, a monte di Manoppello Scalo, risolverebbe le esigenze di accessibilità, decongestionamento e riqualificazione ambientale quanto meno di questo centro e di Brecciarola; una ipotesi di questo tipo era stata a suo tempo indicata dallo stesso proponente e poi dal Progetto Preliminare del PTCP di Pescara (adottato). Analoga ipotesi è stata recentemente contemplata nella scheda relativa all'intermodalità ed all'interporto Valpescara contenuta nel DOCUP 2000-2006 della Regione;
- in conclusione, la soluzione di progetto per la connessione alla rete della viabilità primaria (nuovo ponte e itinerario sulla Strada Provinciale "Bonifica Ponte Villanova - Stazione di Alanno" presenta gravi controindicazioni ambientali, anche in comparazione con le alternative considerate dal Proponente e contemplate dagli atti di pianificazione e di programmazione, pur a diverso titolo ed in modo ancora disomogeneo e parzialmente contraddittorio. Peraltro, nessuna di tali alternative (finora studiate ad un livello non sufficiente per la valutazione della loro compatibilità ambientale e, soprattutto, non nella totale disponibilità del Proponente) può essere preferita *tout court*, anche se esse fin da oggi appaiono migliori sotto il profilo ambientale, oltre che caratterizzate da una maggiore sinergia con la rete e le risorse infrastrutturali esistenti, di cui, seppur in misura diversa, ottimizzerebbero l'uso;

- al presente livello di conoscenze e di consolidamento progettuale non può, quindi, conseguirsi un parere di compatibilità riferibile all'intero insieme di opere ed infrastrutture interportuali; tuttavia considerato che:
 - la realizzazione del progetto è proposta in due fasi temporalmente sequenziali e precisamente:
 - 1° fase (comprendente le realizzazioni finanziate con il POP 94-96, le L.240/1990 e 341/1995 e l'Intesa istituzionale di Programma), cui corrisponde un insieme d'opere di completa funzionalità intermodale (1° modulo intermodale e il raccordo ferroviario, 2 magaz. ferro-gomma, 3 magaz. gomma-gomma (nord), 1 edificio direz.), la viabilità di raccordo con la SS.5 (Ramo 19), piazzali e viabilità interni relativi alle opere stesse, la stazione di servizio, il parco naturale;
 - 2° fase, composta: di una prima sub-fase (comprendente le realizzazioni finanziate con il Doc. Up. e il PRUSST: il 2° modulo intermodale, gli altri 9 magaz. ferro-gomma, 1 edificio direz., una prima parte (pari a 1/5) del lungo edificio gomma-gomma (est), 4 magaz. del Centro Autotrasporto, piazzali e viabilità interni relativi alle opere stesse e la connessione stradale tra l'interporto e la Strada Provinciale "Bonifica Ponte Villanova – Stazione di Alanno"; e di un'ultima sub-fase (comprendente le realizzazioni non oggetto, allo stato, di alcun progetto di finanziamento: l'ultimo magazzino del Centro Autotrasporto, 2 edifici direzionali, 3 edifici per i servizi alle persone con le pertinenze di verde e il laghetto ricreativo, la restante parte (4/5) del lungo edificio gomma-gomma (est), la sistemazione della fascia sud riservata all'eventuale variante ferroviaria Brecciarola Bivio – stazione Alanno);
- verificati gli effetti di traffico stradale relativi al carico aggiuntivo determinato dalle due fasi sopra riferite su diversi scenari di viabilità d'accesso all'interporto sulla base degli esiti di tali simulazioni di traffico, risulta che, in assenza di nuove connessioni stradali (come il nuovo casello o le nuove connessioni alla Strada Provinciale "Bonifica Ponte Villanova – Stazione di Alanno" o all'Asse Attrezzato), ovvero sia con il solo accesso stradale contemplato nella prima fase o "scenario di breve termine" (aggancio alla S.S. 5 dal "ramo 19") l'effetto di congestione sulla S.S. 5 Tiburtina Valeria sarebbe accettabile (liv. D) solo nell'ipotesi di limitazione delle realizzazioni interportuali alla opere di 1° fase;
- è possibile prefigurare un primo orizzonte di funzionalità interportuale corrispondente alle opere di prima fase, i cui effetti di traffico ed ambientali risultano compatibili con i margini di capacità residui sulla SS.5, utilizzabili con il solo accesso del "ramo 19"; tale primo orizzonte di funzionalità completa (intermodalità container e ferro-gomma tradizionale oltre che interscambio gomma-gomma, con uffici e servizi minimi) anche se su scala ridotta, si presenta quindi compatibile anche in assenza di risoluzione del problema della nuova viabilità di connessione, e quindi subito "autorizzabile" indipendentemente dalla disponibilità di una opzione definitiva per la nuova connessione stradale "a regime". Le opere di seconda fase, già d'ora accertate come compatibili quanto agli impatti su suolo e sottosuolo, acqua e paesaggio, potranno essere riconosciute compatibili in relazione degli impatti atmosferici, acustici e di sicurezza solo quando definitivamente assunta la determinazione di scelta della soluzione di viabilità a regime e questa sia risultata compatibile;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- per le considerazioni sopra svolte, il progetto può essere quindi disarticolato in due stralci funzionali;
- per le opere di seconda fase, come sopra individuate, non è possibile esprimere parere di compatibilità ambientale in assenza di una soluzione progettuale per la viabilità a regime. Per tali opere infatti, pur essendo fin da ora valutabili positivamente gli impatti su suolo e sottosuolo ed acqua, non sono disponibili elementi di valutazione relativamente agli impatti atmosferici, acustici, di sicurezza e paesaggistici. La distribuzione dei volumi previsti nella versione finale del progetto tra le diverse zone di seconda fase dovrà comunque essere ottimizzata per conseguire la minimizzazione, e se possibile, l'eliminazione della edificazione e dell'occupazione della parte ad est sul terrazzo alluvionale, se necessario anche modificando la distribuzione planivolumetrica (viabilità, piazzali, volumi) interna delle altre zone;
- le opere di prima fase, corrispondenti ad un primo orizzonte di funzionalità interportuale, sono ambientalmente compatibili in quanto gli impatti ad esse correlati risultano, a seguito delle modifiche apportate e, a condizione del rispetto delle prescrizioni di mitigazione e ottimizzazione previste dal Proponente nonché quelle di seguito indicate, di bassa entità.

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizione in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 3471/2000 della Regione Abruzzo del 20 giugno 2000, pervenuta il 5 luglio 2000, con cui si esprime un parere favorevole sulla compatibilità ambientale dell'intervento in oggetto;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/413/10020/ del 14 marzo 2002, pervenuto in data 20 marzo 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con riferimento alla nota del 27.03.00, prot. n. 649 qui pervenuta il 4.04.2000 con prot. n. ST/413/7828 dell'Interporto Val Pescara s.p.a. con la quale, nel trasmettere la documentazione dello Studio di Impatto Ambientale e relativa pubblicazione sui quotidiani si richiedeva di pronunciarsi sulla compatibilità ambientale ex art. 6, legge 349/86, secondo la procedura di cui al D.P.C.M. 27/12/88 per la realizzazione dell'interporto di Chieti - Pescara;

vista la nota n. ST/413/8141 del 7.04.2000, con la quale questa Direzione Generale ha richiesto alle competenti Soprintendenze dell'Abruzzo di voler valutare quanto argomentato dal Richiedente nello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, Storici, Artistici e Demoetnoantropologico dell'Abruzzo n. 15561 del 4.05.2000 qui pervenuta il 4.05.2000 con prot. n. ST/413/10038, con la quale fa rilevare che l'area interessata dall'intervento in oggetto è soggetta alle disposizioni previste dal D. L.vo 29/1071999, n. 490, per i vincoli imposti dalla ex legge 149739, D.M. 21.06.1985, suppl. G.U. n. 179/85 - (già art. 1 quinquies Legge 431/85 per una piccola parte) e dalla ex Legge 431/85, art. 1 lettera c) fiume Pescara e Fosso S.

Maria; che l'area ricade in zona assoggettata alle norme del vigente Piano Regionale Paesistico dell'Abruzzo, e precisamente in zona "D" categoria "Trasformazione a regime ordinario" ed in "Ambito Fluviale n. 10 – Fiumi Pescara – Tirino e Sagittario categoria "Conservazione Integrale e Conservazione Parziale", in detta nota la Soprintendenza comunica il proprio parere favorevole alla realizzazione degli interventi in oggetto;

considerato che nel corso dell'esame del predetto Studio di Impatto Ambientale, anche in riferimento a quanto emerso nelle riunioni nonché nei sopralluoghi effettuati dal gruppo istruttore, sono state richieste integrazioni della documentazione con particolare riguardo all'approfondimento delle soluzioni atte a risolvere il problema del rischio idraulico sia per le piattaforme intermodali ancora da realizzare nella parte centrale del progetto, sia per il raccordo ferroviario lato Pescara, ad uno studio più dettagliato di tutte le soluzioni alternative della viabilità di servizio proposta in origine, nonché all'approfondimento della parte ovest del progetto (autoporto) e dell'intervento sul terrazzo fluviale nella parte est del progetto; che tali integrazioni sono state prodotte dal Richiedente e trasmesse rispettivamente con nota del 26.02.2001, qui pervenuta il 16.03.2001 con prot. ST/413/7525 e con nota n. 1185 del 28.01.2002 qui pervenuta l'11.02.2002, con prot. n. ST/413/5224;

vista la nota n.6190 del 18.10 2001, qui assunta al protocollo con n. ST/413/20689 del 9.11.2001 della Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Abruzzo con la quale, nel riferire che l'area oggetto dell'intervento non risulta interessata da resti archeologici di alcun genere, esprime, per quanto di competenza parere favorevole alla realizzazione del progetto in oggetto;

vista la nota n. 41202 del 19.12.2001 qui assunta al prot. n. ST/413/25606 del 19.12.2001 della Soprintendenza per i beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico Artistico e Demoetnoantropologico dell'Abruzzo con la quale si conferma il parere già espresso con la già citata nota n. 15561 del 4.05.2000;

questo Ministero

- esaminati gli atti e gli elaborati progettuali;
- viste le varie disposizioni di legge;
- visti i pareri delle competenti Soprintendenze dell'Abruzzo;

esprime parere favorevole al progetto per la realizzazione dell'Interporto Chieti – Pescara con la prescrizione che venga adottata per la realizzazione dell'edificio albergo in adiacenza al centro direzionale una tipologia architettonica diversa da quella verticale proposta che risulta di particolare impatto visivo e che comunque, in fase di progettazione esecutiva, sarà sottoposta al parere della competente Soprintendenza;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'interporto di rilevanza nazionale da realizzarsi nei Comuni di Manoppello e Rosciano (PE), e di Chieti località Manoppello presentato dalla Società Interporto Valpescara S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) movimentazione di sostanze pericolose:

- per il trasbordo intermodale e la sosta all'interno dell'interporto di unità di carico contenenti le sostanze e i preparati classificati "*Tossici, Esplosivi, Infiammabili o Pericolosi per l'ambiente*" in base alla normativa di recepimento delle direttive 67/584/CEE, 88/379/CEE, 78/631/CEE e relative modifiche e adeguamenti al progresso tecnico, si dovrà provvedere:
 - alla predisposizione di aree dedicate, localizzate ad adeguata distanza da sorgenti di innesco, opportunamente segnalate e facilmente accessibili ai mezzi di soccorso;
 - alla realizzazione di un sistema di raccolta e contenimento dei volumi accidentalmente sversabili e dei liquidi provenienti dalle relative attività di lotta contro il fuoco;
 - ad un'adeguata formazione del personale per la movimentazione e per la gestione delle emergenze;
 - ad una preventiva notifica al competente Comando Provinciale dei VV.F. e all'ARPA;
- in generale, nell'interporto dovrà essere preclusa ogni operazione di travaso, riconfezionamento, consolidamento/deconsolidamento e stoccaggio delle suddette sostanze, salvo specifica autorizzazione rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dall'ARPA.

b) movimentazione di rifiuti pericolosi:

- nell'interporto, la movimentazione di rifiuti pericolosi dovrà avvenire con gli stessi limiti e modalità indicati per le sostanze pericolose, salvo specifica deroga rilasciata dal Comando Provinciale dei VV.F. e dall'ARPA;

c) regolamento minimizzazioni emissioni acustiche ed atmosferiche della fase di esercizio:

- prima dell'entrata in funzione dell'interporto dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione e al Ministero dell'Ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un Regolamento per la minimizzazione delle emissioni acustiche ed atmosferiche, veicolari e dei macchinari in genere, fissi e mobili, che preveda in particolare:
 - l'adozione massima di sistemi di alimentazione elettrica ai veicoli-frigoriferi in sosta e di veicoli e mezzi di movimentazione interna a propulsione elettrica e, per i mezzi con motore necessariamente a combustione, di carburanti a minimo tenore inquinante e dispositivi di abbattimento a valle;
 - l'utilizzo della migliori tecnologie disponibili di insonorizzazione dei dispositivi motoristici e in genere meccanici fissi e mobili (condizionamento, pompe, gru, sollevatori, veicoli e macchinari operativi vari, ...);

d) monitoraggio ambientale:

- dovrà essere predisposto ed eseguito un programma per il monitoraggio ambientale in fase d'esercizio, al fine di individuare e caratterizzare secondo le specifiche norme tecniche i contributi dell'interporto, ivi compresi quelli dei raccordi stradali e ferroviario, rispetto alle condizioni del territorio circostante (fondo).

Tale programma, da concordare con gli uffici regionali o provinciali competenti ai controlli ambientali, e da riferire alle componenti aria, clima acustico, inquinamento luminoso, acque superficiali e sotterranee, stato degli interventi di rinaturazione dei corsi d'acqua e delle opere a verde (parco naturale), dovrà prevedere rilevazioni sistematiche ed essere attuato sia tramite reti fisse di rilevazione in continuo (in special modo della qualità dell'aria e del clima acustico) sia con postazioni mobili e prelievi singoli;

e) mitigazioni acustiche:

- per le mitigazioni acustiche da definire in fase di progettazione esecutiva, nonché per le verifiche periodiche del programma di monitoraggio, si dovrà prendere a riferimento i valori stabiliti dal DPCM del 14.11.97 tab D (valori di qualità). Qualora il Gestore dell'infrastruttura intendesse modificare le previsioni di esercizio dichiarate nello studio di impatto ambientale estendendo stabilmente al periodo notturno gli orari di attività degli impianti, sarà cura del proponente predisporre nuovo specifico studio acustico, da sottoporre ad approvazione della Regione;

f) mitigazioni dell'impatto da emissioni luminose:

- il progetto illuminotecnico degli esterni dovrà conseguire il massimo contenimento possibile delle emissioni luminose, in particolare attraverso l'impiego di tecnologie e dispositivi di massima efficienza energetica e la scelta di soluzioni di schermatura atte ad evitare al massimo le dispersioni verso l'alto e verso l'intorno territoriale. A tal fine si dovrà agire su dimensionamento, dislocazione, densità, altezza, tecnologia, orientamento e schermatura delle sorgenti, nonché con la modulazione temporale e spaziale dell'intensità luminosa emanata nelle diverse zone in funzione dell'effettivo fabbisogno. La mitigazione dell'impatto residuo dovrà essere conseguita con adeguati dimensionamento e caratterizzazione del verde perimetrale;

g) inserimento ambientale e qualità architettonica degli edifici:

- il progetto esecutivo dovrà perseguire una elevata qualità architettonica dei manufatti edilizi e tecnologici curandone il disegno delle strutture, i rivestimenti, le cromie in modo da ottenere per l'intero complesso dell'impianto, specie per le parti visibili dall'esterno, un inserimento visuale unitario curato e composto. In particolare, l'edificio alto ad uso albergo dovrà essere ridotto ad un'altezza che appaia di scala congrua con quella degli edifici limitrofi, e comunque non maggiore di quella in grado di preservare l'efficacia di quinta e di filtro visuali del gradino geomorfologico adiacente e del bosco planiziale del vicino parco naturale;

h) interventi sui corsi d'acqua:

- i previsti interventi di sistemazione idraulica lungo i corsi S. Maria D'Arabona, Calabrese e Taverna dovranno essere effettuati impiegando tecniche di rinaturazione e di ingegneria naturalistica secondo il principio del dimensionamento minimo efficace e, se possibile, adottando morfologia naturaliforme. Ciò dovrà riguardare anche le eventuali briglie, da realizzare preferibilmente con la tecnica della briglia in legname e pietrame rivegetata, escludendo, a meno che non ne sia dimostrata la necessità, interventi con materiali artificiali. A titolo di compensazione, gli interventi di rinaturazione sul Fosso S. Maria D'Arabona andranno effettuati, oltre che nel punto interessato dall'inserimento del raccordo stradale, sull'intero tratto compreso tra la immissione del Fosso stesso nel fiume Pescara fino ad almeno all'altezza dei ponti autostradali;

i) opere idrauliche accessorie:



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

- gli impianti di raccolta e trattamento (trattenimento, sedimentazione, disoleazione e eco-filtro) delle acque di pioggia dovranno essere opportunamente dimensionati in ragione dell'effettiva superficie impermeabile presente e delle caratteristiche di quantità e frequenza degli eventi pluviometrici significativi per l'area, con un valore di primo riferimento minimo di 50 m³/ha impermeabile, da calibrare più precisamente in funzione degli esiti del monitoraggio dell'efficacia idraulica e depurativa del primo impianto già in fase di realizzazione;

l) prescrizioni generali di cantierizzazione:

- in aggiunta ai Piani di Sicurezza previsti dagli artt. 12 e 13 del D.Lgs. 494/96 dovrà essere redatto un regolamento di cantiere che preveda l'adozione di tutti gli accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, tra i quali si segnalano:
 - in fase di trasporto, la copertura dei carichi che possono essere dispersi;
 - la programmazione di operazioni di innaffiamento delle piste tramite autobotti;
 - la protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...);
 - la prevenzione delle dispersioni e delle infiltrazioni in falda di idrocarburi, specie dalle macchine di lavorazione nei piazzali di sosta e dalle attrezzature di lavaggio manutenzione e rifornimento, nonché delle sostanze chimiche utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni.
- per il trasporto di inerti da cave e per discariche, dovrà essere redatto un studio di compatibilità per la ottimizzazione degli itinerari prescelti, l'eventuale loro preventiva messa in sicurezza in funzione dei territori attraversati, l'eventuale definizione di limiti e regole per la circolazione dei mezzi. Il regolamento e lo studio citati dovranno essere concordati con la Regione e con gli E.E.L.L. interessati;

m) sistemazioni accessorie:

- l'area compresa tra il fiume Pescara, la piattaforma intermodale, il parco naturale (ad ovest) e il terrazzo alluvionale (a est), dovrà essere rinaturata con finalità anche di schermatura/filtro visuale all'interporto, peraltro con modalità compatibili con la sua funzione di laminazione della piena del fiume Pescara, da concordare con l'Autorità di Bacino. In tale area e nella fascia destinata a parco naturale dovrà essere realizzato un percorso ciclopedonale di accesso al parco ed all'alveo fluviale.

Detto percorso dovrà essere connesso, ad est, con la viabilità vicinale sul terrazzo e, tramite questa, con la frazione di Villa del Duca, ed a ovest, con la viabilità vicinale della sponda sinistra del Fosso di S. Maria d'Arabona; a tal fine si dovrà inserire uno spazio separato, di funzionalità adeguata a tale funzione, nelle previste opere stradali di scavalco dei Fossi Calabrese e S. Maria d'Arabona, o in alternativa realizzando sugli stessi specifiche passerelle separate. Il progetto del percorso e delle sue connessioni dovranno essere concordate con gli E.E.L.L. interessati. La fascia compresa tra l'autostrada A25 e le infrastrutture stradali e ferroviarie a servizio diretto dell'interporto, nell'attesa dell'eventuale utilizzo per l'inserimento della variante della linea ferroviaria Pescara-Roma tratto Brecciarola Bivio - Stazione di Alanno, dovrà essere comunque sistemata a verde;

n) interventi complementari alle connessioni stradali e ferroviaria:

- le opere di ricucitura delle strade intersecate dal fascio ferroviario di presa-consegna e dal raccordo ferroviario dovranno conseguire una funzionalità adeguata al tipo di traffico servito,

senza penalizzazioni di pendenza o di tracciato; le strade pubbliche o comunque di pubblico transito, dovranno presentare caratteri di confort, visibilità e pendenza rampe adeguati anche al transito ciclopedonale, da garantire su uno spazio separato da quello del transito veicolare. La galleria artificiale del raccordo ferroviario in corrispondenza della strada di accesso al nucleo di Villa del Duca va allungata per ottenere, per quanto possibile, il ripristino della continuità della superficie e la mitigazione visuale ed acustica per l'intera serie degli edifici residenziali prospicienti il raccordo. Ciò potrà essere ottenuto raccordando l'estradosso della copertura dei previsti tratti di trincea d'imbocco con il piano campagna delle fasce adiacenti, eventualmente rimodellandone la morfologia;

- o) dovranno essere ottemperate, altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Abruzzo e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

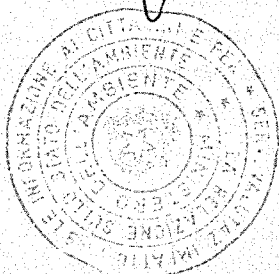
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Interporto Valpescara S.p.A., al Ministero dei trasporti e infrastrutture: DICOTER e MCTC ed alla Regione Abruzzo, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;

Roma li 12 LUG. 2002

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 13 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 12.07.2002