

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia



## INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE

### **(Int. 1) LAVORI DI COMPLETAMENTO DEL CENTRO INTERMODALE DI PORDENONE: ALLUNGAMENTO DELL'ASTA DI MANOVRA A M. 750**

(Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi 11 12, 13, 14, 15)

### **(Int. 2) LAVORI DI POTENZIAMENTO E MIGLIORAMENTO DELLA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL TERMINAL INTERMODALE: REALIZZAZIONE DI UN FASCIO DI BINARI PER LA SOSTA DEI CARRI FERROVIARI**

(Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)

Progetto Definitivo

### **Lista di controllo per la valutazione preliminare**

(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

**Committente:**

INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE SpA  
Sede in Interporto - Centro Ingrosso Settore F n.1  
33170 Pordenone

**Professionista:**



*Agr. dott. - Naturalista*  
**Marco Vecchiato**



Via A. Vespucci 5, 33080 Porcia (PN)  
vecchiatomarco@hotmail.com | www.ecoteam-naturae.it

maggio 2022

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

*Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico*

**Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750.**

(Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi 11 12, 13, 14, 15)

**Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari**

(Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)

## 2. Tipologia progettuale

*Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera*

*Denominazione della tipologia progettuale*

Allegato II, punto/lettera \_\_\_\_

Allegato II-bis, punto/lettera **2h**

h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).

Allegato III, punto/lettera \_\_\_\_

Allegato IV, punto/lettera \_\_\_\_

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

*Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.*

Gli interventi di potenziamento/adequamento del Terminal intermodale ad oggi realizzati, nel rispetto delle intese previste dalla convenzione sottoscritta con RFI il 10 ottobre 2013, hanno consentito un considerevole aumento dei volumi di traffico ferroviario e la conseguente necessità di completare, nel breve periodo, la dotazione infrastrutturale ed il sistema di gestione.

Il terminal intermodale è stato progettato con riferimento allo standard europeo per la circolazione dei treni di lunghezza fino a m 750,00.

L'attuale infrastruttura ferroviaria del raccordo è costituita da n. 3 binari di presa e consegna elettrificati (lunghezza m 750-800), n. 4 binari operativi (lunghezza m 750), dove viene svolto l'interscambio ferro/gomma delle merci, e n. 1 binario con funzione di asta di manovra (lunghezza m 312).

L'asta di manovra, che si sviluppa in parallelo alla linea di corsa UD-VE, ad ovest del terminal, nella prima fase di interventi è stata realizzata fino al sottopasso su Via Nuova di Corva, in quanto non vi era la copertura finanziaria per sostenere i costi per il suo scavalco.

La ridotta lunghezza dell'asta comporta, anche per gli attuali treni in circolazione nella rete ferroviaria nazionale (lunghezza fino a m 550), la rottura del convoglio in più parti per consentire l'inoltro dai binari di presa e consegna ai binari operativi. La frammentazione della manovra ferroviaria comporta un maggiore disagio sia in termini di tempi di movimentazione che di costi, oltre ad un conseguente peggioramento delle condizioni ambientali a livello acustico, atmosferico e di consumo di carburante per il maggior utilizzo del locomotore diesel.

Un'altra criticità funzionale del terminal è dovuta alla mancanza di binari destinati al deposito e sosta dei carri in manutenzione, che obbliga il gestore, per tale funzione, ad occupare uno dei 4 binari operativi di carico e scarico delle merci, a scapito della produttività e dell'efficienza del terminal.

Pertanto i progetti degli interventi di completamento - potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale di Pordenone prevedono l'allungamento dell'asta di manovra a m 750 (al fine di uniformare l'intero terminal agli standard europei e, attualmente, alla lunghezza dei treni in circolazione nella rete nazionale) e la realizzazione di un fascio di n. 4 binari per la sosta dei carri (al fine di consentire la massima efficienza operativa nell'interscambio delle merci), in parallelo all'asta di manovra, per una lunghezza complessiva di stazionamento pari a m 1.100.

#### 4. Localizzazione del progetto

*Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8).*

L'ambito territoriale di riferimento è costituito dalla pianura pordenonese, ed in particolare il progetto ricade in ambito periurbano di Pordenone, nell'insediamento ex Centro Commerciale all'Ingrosso (ora Interporto Centro Ingrosso), al margine del quartiere di Villanova. Si tratta di un'area di 75 ettari circa, posta a contatto con la linea ferroviaria Mestre-Udine e direttamente collegata all'autostrada A 28 Portogruaro-Conegliano.

L'area in cui si inseriscono gli interventi in esame si colloca, quindi, in un'area già molto urbanizzata dove non sono presenti aspetti naturalistici o paesaggistici di rilievo.

Si precisa che è in corso di realizzazione la "circonvallazione sud di Pordenone" (in tratteggio nell'immagine seguente) con lo scopo di mettere in collegamento l'A28 e la SS.13 Pontebbana.

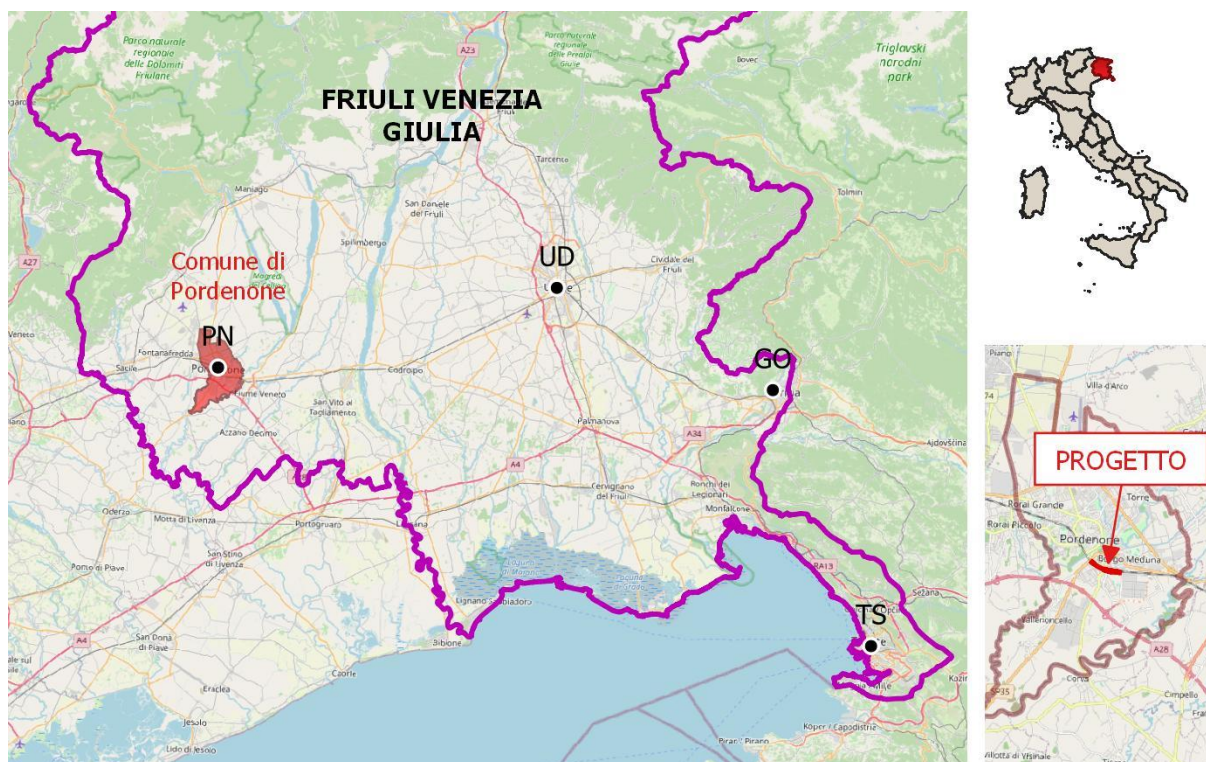


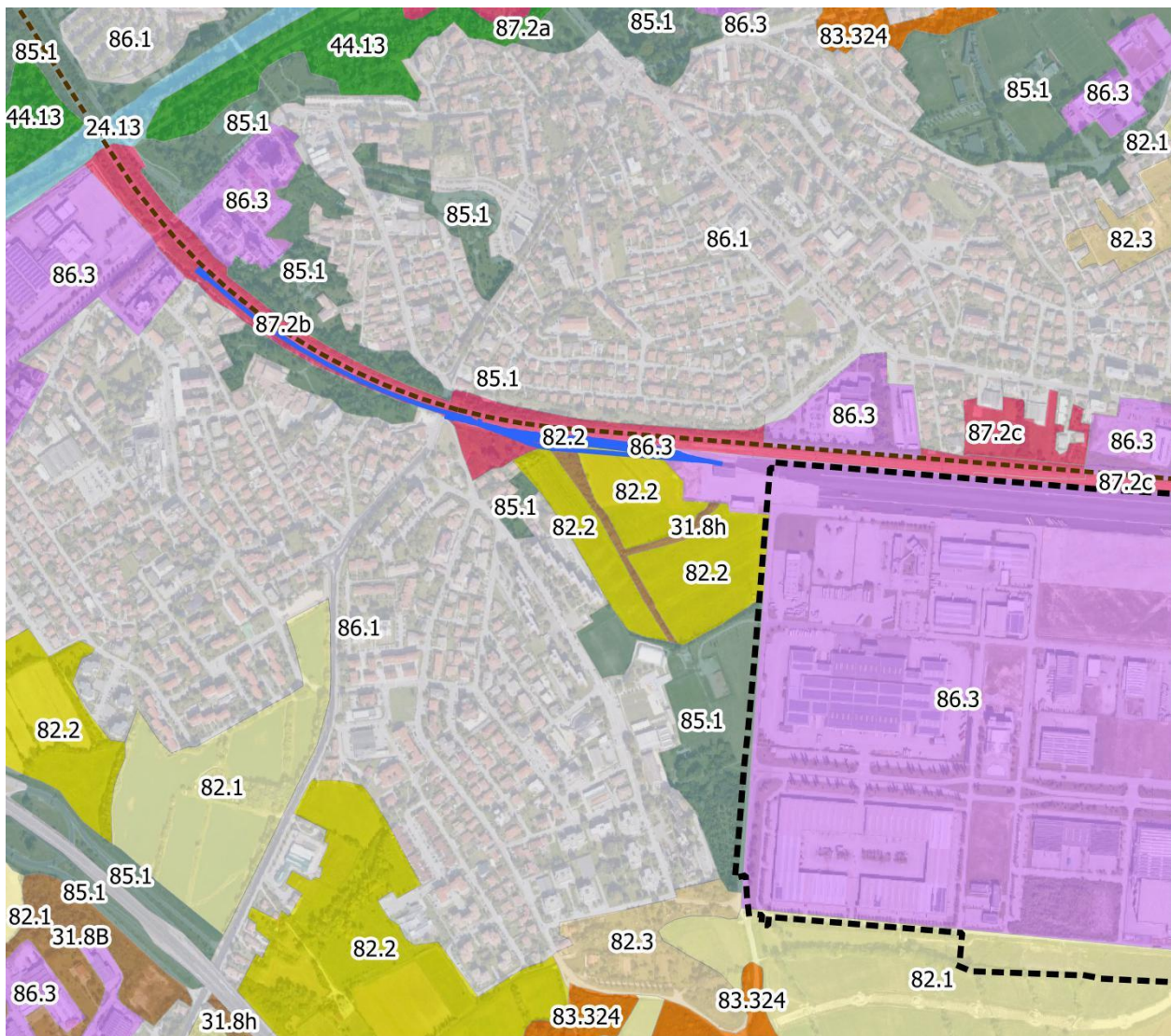
Fig. 1 - Inquadramento territoriale delle opere in oggetto.



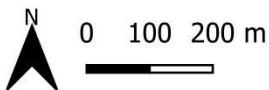


Fig. 2 - Inquadramento territoriale su ortofoto.





**CARTA HABITAT FVG**



PIP

Progetto asta-binari

Linea FS UD-VE

**Carta Habitat FVG (Corine B.)**

24.13 - Corsi d'acqua: fascia del temolo

31.8B - Cespuglieti e siepi submediterranei sudorientali

31.8h - Mantelli dei suoli igrofilo a salici e Viburnum opulus

44.13 - Gallerie ripariali e boschi palustri a Salix alba

82.1 - Seminativi intensivi e continui

82.2 - Aree agricole con elementi naturali residui

82.3 - Colture di tipo estensivo e sistemi agric. complessi

83.324 - Robinieti

85.1 - Grandi Parchi

86.1 - Città, Centri abitati

86.3 - Siti industriali attivi

87.2a - Amorfeti

87.2b - Formazioni ruderali con specie esotiche

87.2c - Formazioni ruderali con specie autoctone

*Fig. 3 – Carta degli habitat FVG – Progetto Carta Natura (Corine Biotopes), aggiornata per l'area in esame.*

## 5. Caratteristiche del progetto

*Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).*

*Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

*Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).*

*Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.*

Si precisa che gli interventi in oggetto, per quanto facenti parte di un progetto unitario di miglioramento e potenziamento dell'area intermodale, sono stati suddivisi in due progetti autonomi in quanto, in virtù delle diverse fonti di finanziamento pubblico, saranno appaltati in fasi separate.

Nel seguito si farà riferimento, per brevità, al Progetto quando è possibile generalizzare le osservazioni del caso oppure specificando i singoli interventi.

Innanzitutto il Progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs. 105/2015 relativo al controllo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose.

### Descrizione degli interventi

L'Interporto Centro Ingrosso intende realizzare i seguenti interventi:

- Intervento1: allungamento dell'attuale asta di manovra di circa 450 m, in direzione ovest, che in particolare comporta:
  - l'allargamento del rilevato ferroviario della linea UD-VE;
  - l'allungamento del sottopasso ferroviario di Via Nuova di Corva;
  - la posa dei nuovi binari;
  - il ripristino della pista ciclo-pedonale esistente, a lato del rilevato.
- Intervento 2: realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri, comprendente:
  - scotico terreno vegetale e formazione del piano di piattaforma;
  - realizzazione muro di sostegno del piano;
  - la posa dei nuovi binari;
  - realizzazione del pacchetto di pavimentazione, in continuità con la pavimentazione esistente del terminal intermodale.

### Intervento 1

Le opere **dell'asta di manovra** saranno realizzate all'interno della fascia di rispetto ferroviaria, con un allargamento della base del rilevato ferroviario esistente di circa 3,0 m e in sommità di circa 7,5 m;

A lato del rilevato, sarà ripristinata l'attuale pista ciclabile (largh. 3,0 m) che nel frattempo sarà utilizzata come area di cantiere temporanea. Il rilevato sarà costituito principalmente da misto granulato confinato da una scarpata realizzata in terre armate, gradonata, in posizione mediana, da un terrazzo di circa 2,0 m di larghezza.

Per lo **scavalco di Via Nuova di Corva** sarà previsto di affiancare al manufatto esistente una nuova struttura "a portale" in c.a. con luce di circa 19 m e spessore dell'impalcato di 1,2 m. Per la realizzazione dei nuovi muri d'ala (di sostegno della parte sommitale dello scavalco) saranno infisse delle palancole a perdere, infisse fino a circa 16m di profondità, così da creare un cassero di larghezza di circa 1,2 m che sarà poi svuotato dalla terra e riempito con il nuovo getto armato per la formazione dei muri medesimi.

Per la realizzazione dell'opera, in alcuni tratti, sarà necessaria l'infissione provvisoria di palancole per il sostegno del rilevato ferroviario esistente.

### Intervento 2

Il secondo intervento, attuato in aree già di proprietà dell'Interporto, prevede la realizzazione di un **fascio di binari** mediante il riposizionamento di uno scambio esistente che verrà ricollocato nella radice di ingresso/uscita del terminal: in questo modo si potrà permettere il raccordo con la nuova asta e migliorare, mediante la posa di ulteriori fasci di binari, i raccordi ai binari esistenti.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo piano di piattaforma, realizzato in materiale tout-venant; preventivamente sarà attuato uno scotico del terreno vegetale per circa 20 cm, in quanto non idoneo alla portanza del caso. Il piano si attesterà a circa 1,0 m dal p.c. con un muro perimetrale sopra il quale sarà posta una recinzione metallica. Solo in alcuni punti, lungo fossi esistenti, è previsto un muro di sostegno in cls con altezza mediamente di circa 2,5m.

Dopo la realizzazione del piano seguirà la posa dei binari e la formazione del pacchetto di pavimentazione finale in conglomerato bituminoso.

### Cantierizzazione

Per tutte le opere in previsione (asta di manovra e fascio di binari) non sono previsti espropri in quanto dette opere saranno interamente realizzate in aree di proprietà dell'Interporto; tuttavia saranno occupate in via temporanea solo piccole aree limitrofe all'asta di manovra.

Tutte le aree interessate dal Progetto sono classificate dal PRGC vigente come "Zone ferroviarie".

Le aree di cantiere saranno agevolmente raggiungibili dalla viabilità esistente che porta all'Interporto, direttamente collegato all'autostrada A28; pertanto non si stimano criticità con la viabilità locale, né per interferenza diretta sul traffico né per possibili effetti di disturbo acustico o emissioni gassose e polveri in atmosfera.

### Utilizzo di risorse

Per l'**asta di manovra** si stima un fabbisogno di inerti di circa 19.300 mc per il rilevato; tra i materiali principali, inoltre, saranno necessari (compreso il prolungamento del sottopasso ferroviario): 3.140 mc di cls, 362 t di acciai (per armature) e 120 mc di binder per la pista ciclopedonale, oltre a vari materiali minori (tubi in PVC, geotessuti, cavidotti, pali luce, ecc.).

Per la realizzazione del **fascio di binari**, il nuovo piano richiederà un fabbisogno di inerti di circa 13.600 mc; inoltre sono previsti: 690 mc di cls (per muro di contenimento, ecc.) e 59,7 t di acciai (per armature).

Sono richiesti, infine, 1.308 m di binari e 7 scambi.

Sia per i fabbisogni di inerti sia per eventuale gestione delle terre in esubero e/o rifiuti, è stata verificata, in via preliminare, la presenza nei comuni limitrofi di cave di prestito, centri di recupero e smaltimento inerti nonché di discariche.

### Rifiuti e recupero inerti

Solo per l'asta di manovra si stima un volume di rifiuti, in prevalenza da demolizioni, per circa 300 mc, mentre per il fascio di binari si prevede di smantellare 26 m di binari; in entrambi i casi si aggiungono limitate quantità di materiali vari come sfridi di lavorazione, legno, plastiche, carta, vetro, ecc. che potranno essere gestiti sulla base delle norme comunali sulla raccolta differenziata.

Per quanto riguarda gli scavi/reimpieghi si precisa:

- asta di manovra: sono previsti scavi per circa 8.170 mc e reimpieghi per circa 825 mc (10%);
- fascio di binari: sono previsti scavi per circa 4.670 mc e reimpieghi per circa 633 mc (13%).

Gli esuberanti, rispettivamente 7.345 mc e 4.037 mc, saranno, quindi, conferiti in centri di recupero inerti.



### **Emissioni acustiche**

Per i progetti in esame sono state sviluppate le rispettive **Valutazioni di impatto acustico**, al fine di valutare l'eventuale disturbo sulla popolazione residente contermina. Di seguito si riportano le conclusioni, rimandando agli studi allegati per i relativi approfondimenti.

Il clima acustico della zona è caratterizzato dalla presenza delle infrastrutture ferroviarie e stradali, e dalle attività presenti di tipo commerciale, agricolo e residenziale in essere.

#### **Intervento 1 - Prolungamento dell'asta di manovra.**

L'area interessata si inserisce in una zona individuata prevalentemente come Classe IV, con l'eccezione di una zona di Classe I, dovuta alla presenza della Scuola Elementare "Gaspere Gozzi", che ricade inoltre all'interno della fascia A di pertinenza ferroviaria, definita dal D.P.R. 18/11/1998, n.459 – Inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario.

L'impatto acustico indotto dal cantiere di costruzione sarà legato allo stadio dell'attività costruttiva. Tale impatto non si discosta da quello derivante da normali attività cantieristiche. L'emissione rumorosa si produrrà soltanto nei periodi diurni, e consisterà essenzialmente nella rumorosità delle macchine operatrici e degli utensili utilizzati nella realizzazione delle opere progetto.

Dall'analisi condotta si conclude che **i livelli sonori previsionali** ascrivibili all'infrastruttura di progetto e valutati in corrispondenza dei ricettori all'interno della fascia A, **non incrementeranno di fatto il clima acustico attuale.**

#### **Intervento 2 - Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri.**

L'area d'intervento sarà realizzata a sud dell'esistente tracciato ferroviario Venezia Udine, in prossimità di aree attualmente non edificate, con la presenza di alcuni edifici residenziali isolati. A sud, ad una distanza di almeno 150 metri, si trova il complesso residenziale denominato "Case Rosse" (nel quartiere di Villanova), composto da edifici multipiano. Anche per questo progetto sono state considerate le aree come classificate per l'analisi dell'asta di manovra.

In conclusione, il **contributo sonoro dell'ampliamento** è in assoluto **molto contenuto**. I livelli sonori di simulazione conseguenti, calcolati presso i ricettori individuati in corrispondenza di edifici residenziali ubicati nel quartiere Villanova, risultano **inferiori ai limiti previsti dalla normativa vigente** (L. 26/10/1995 n.447, D.P.C.M. 14/11/1997, L.R. 18/06/2007 n. 16, D.P.R. 18/11/1998 n. 459).

Pertanto, **in entrambi i casi**, non si evidenziano criticità tali da richiedere specifiche misure di mitigazione, come la previsione di barriere acustiche.

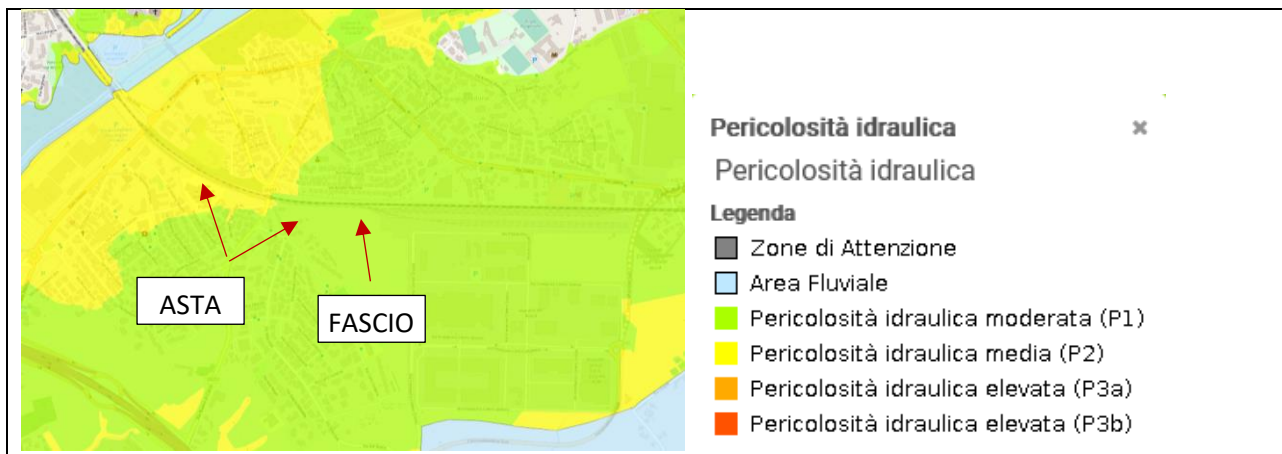
Va tuttavia precisato che il piano di risanamento acustico di RFI SpA prevede l'installazione di barriere acustiche lungo l'asse ferroviario contiguo agli interventi in oggetto.

### **Cronoprogramma**

La durata dei lavori è stimata, per l'asta di manovra, in circa 400 gg, naturali e consecutivi, per il fascio di binari in circa 360 gg, naturali e consecutivi

### **Pericolosità idraulica**

Si precisa che il Piano di gestione del rischio di alluvioni predisposto dell'Autorità di Distretto delle Alpi Orientali, classifica come "P2 Pericolosità idraulica media" le zone a est di Via Nuova di Corva, mentre a ovest (come tutta l'area dell'Interporto) le aree sono classificate come "P1 Pericolosità moderata". Sarà richiesto, pertanto, il nulla osta idraulico evidenziando, tuttavia, che il modesto allargamento del rilevato ferroviario esistente non comporterà alcun aggravio della pericolosità idraulica del territorio.



## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	Regione Friuli Venezia Giulia (ai tempi Ente di competenza), Servizio Valutazioni Ambientali, Decreto SCR N.1339/2014.
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni: _____	_____

L'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone **non è stato soggetto ad alcuna procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** in quanto nasce e sviluppa come "Centro Commerciale all'Ingrosso" a partire dagli anni 70-80, quindi in un **contesto normativo antecedente** all'entrata in vigore della **normativa in materia di VIA** recepita in Italia con la Legge n. 349 dell'8 luglio 1986, che altresì Istitui il Ministero dell'Ambiente e le norme in materia di danno ambientale.

Nel tempo il Centro consolida gli aspetti intermodali; nel 2014 sono stati previsti lavori di implementazione e adeguamento degli impianti ferroviari esistenti (ultimati nel 1993) alla linea ferroviaria UD-VE; tali lavori sono stati assoggettati alla **procedura di Screening di VIA**, ai tempi di competenza della regione Friuli, ottenendo la compatibilità ambientale (con prescrizioni) con Decreto del Servizio VIA, SCR 1339, n. 2228 del 21.11.2014. Tali opere di potenziamento sono attualmente compiute.

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio e progettuale	RFI SpA
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Permesso di costruire	Amministrazione Comunale
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione del finanziamento	Regione Friuli Venezia Giulia

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tutto il Comune di Pordenone ricade in zona DOC Friuli Grave, ma il progetto non interessa aree agricole DOC.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pericolosità idraulica P1 e P2
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona 2 – Alta sismicità
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Opere ricomprese in fascia di rispetto ferroviario

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica



9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che <b>modificheranno fisicamente</b> l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> Prolungamento asta di manovra: previsto un modesto allargamento del rilevato ferroviario esistente (alla base, di circa 3 m) in area di pertinenza ferroviaria; nuovo fascio di binari: l'area si attesterà mediamente a circa 1,0 m da p.c., in area di proprietà del Centro Interporto.		<b>Perché:</b> Le nuove morfologie sono di entità modesta e si raccordano a rilevati e piazzali esistenti.
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l' <b>utilizzo di risorse naturali</b> come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> Tra le risorse necessarie è previsto la fornitura di inerti per circa 32.900 mc, da cave di prestito presenti nei comuni limitrofi		<b>Perché:</b> Sono presenti cave di prestito autorizzate nei comuni limitrofi, di facile collegamento principalmente lungo l'autostrada A28, limitando notevolmente l'incidenza sul traffico locale.
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la <b>produzione di sostanze</b> o materiali che potrebbero essere <b>nocivi</b> per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b>		<b>Perché:</b>
4. Il progetto comporterà la produzione di <b>rifiuti</b> solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<b>Descrizione:</b> Si prevede una produzione di inerti da demolizioni varie per circa 300 mc e terre da scavo in esubero per circa 11.382 mc.		<b>Perché:</b> Le quantità di inerti appaiono limitate e facilmente conferibili in discarica o, eventualmente, riciclabili mediante centri di recupero inerti assieme agli esuberi delle terre da scavo. Discariche e centri di recupero sono presenti nei comuni limitrofi, raggiungibili principalmente tramite autostrada A28, limitando le interferenze sul traffico locale.

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
5. Il progetto genererà <b>emissioni</b> di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, <b>nocive nell'atmosfera</b> ?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In generale non sono previste emissioni di sostanze nocive. Per fase di cantiere non si esclude, invece, il sollevamento di polveri dovute al movimento dei mezzi di cantiere.		<i>Perché:</i> Si ritiene che la produzione di polveri possa essere contenuta in relazione al possibile impiego di inerti grossolani; inoltre si potranno abbattere ulteriormente con frequenti bagnature.
6. Il progetto genererà <b>rumori</b> , vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dallo studio acustico si stima che il Progetto possa dare un modesto contributo in termini di emissioni acustiche.		<i>Perché:</i> Il contributo acustico del Progetto risulta, per l'appunto, molto contenuto; non sono previsti superamenti dei limiti di legge.
7. Il progetto comporterà <b>rischi di contaminazione</b> del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di sostanze pericolose.		<i>Perché:</i> Non è possibile, tuttavia, escludere a priori sversamenti accidentali dei mezzi d'opera (rotture di serbatoi, perdite d'olio, ecc.), per quanto questo evento si possa ritenere di basso accadimento (utilizzo di mezzi moderni e a norma di legge); in ogni caso sono sempre previste, dal PSC, misure di pronto intervento.
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili <b>rischi di incidenti</b> che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono <b>zone protette</b> da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro <b>valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale</b> od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre <b>zone/aree sensibili</b> dal punto di vista <b>ecologico</b> , non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti <b>corpi idrici superficiali e/o sotterranei</b> che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Sono presenti solo acque sotterranee (falde confinate) a circa 2m sotto il p.c.. Sotto l'attuale pista ciclabile (che sarà utilizzata come area di cantiere temporanea) è presente un corpo idrico tombinato; tali elementi di tombinatura saranno sostituiti con prefabbricati a maggiore portanza, al fine di sostenere il peso del rilevato funzionale all'asta di manovra.		<i>Perché:</i> Il progetto prevede scavi per la realizzazione del piano d'imposta delle terre armate per circa 1 m di profondità, senza interessare, pertanto, la falda. Per la realizzazione dello scavalco su via Nuova di Corva, lo scavo a sezione obbligata tra le palancole (a perdere) sarà eseguito dall'esterno delle stesse e, quindi, la possibilità di sversamenti accidentali a contatto con le acque di falda è ragionevole ipotizzare pressoché nulla. Le acque di falda intercettate non hanno impieghi potabili.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti <b>vie di trasporto</b> suscettibili di <b>elevati livelli di traffico</b> o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Per sua natura il progetto è limitrofo e già si raccorda alla linea FS UD-VE; a breve distanza è presente anche l'autostrada A28 a cui il Centro Interporto si collega.		<i>Perché:</i> Il Progetto non prevede alcuna modifica sugli attuali flussi di traffico, in particolare ferroviari: l'asta di manovra e il nuovo fascio binari avranno funzione di migliorare e ottimizzare la logistica e il movimento dei convogli nel centro intermodale.	



9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
13. Il progetto è localizzato in un'area ad <b>elevata intersivibilità</b> e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In particolare l'asta di manovra si colloca nei pressi di aree residenziali che avranno piena visibilità sull'asta medesima, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.		<i>Perché:</i> Il progetto non apporta alcun elemento intrusivo tale da modificare, in modo significativo, la percezione dei luoghi, in quanto si configura come un tratto di binari in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora <b>non urbanizzata</b> dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono <b>piani/programmi approvati</b> inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono <b>zone densamente abitate</b> o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come già evidenziato, l'asta di manovra si colloca nei pressi di aree residenziali in cui è presente anche una scuola primaria, mentre l'area interessata dai nuovi fasci binari si colloca ad almeno 150 m di distanza dal quartiere residenziale di Villanova. A nord l'intero progetto è, invece, delimitato dalla tratta ferroviaria UD-VE.		<i>Perché:</i> In relazione alla tipologia di progetto in esame, il principale impatto è ascrivibile alle nuove emissioni di rumore indotte dal progetto- Dallo studio acustico emerge che l'area è già influenzata dal rumore prodotto dalla linea ferroviaria esistente, mentre risultano alquanto limitati i contributi acustici indotti dalle opere in previsione; nel complesso <b>non sono superati i limiti di legge.</b>
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti <b>ricettori sensibili</b> (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come evidenziato in precedenza, a sud dell'asta di manovra è presente una scuola primaria.		<i>Perché:</i> Lo Studio di Impatto acustico conclude che il contributo acustico degli interventi è modesto e non è tale da richiedere eventuali mitigazioni in tal senso (es. barriere acustiche).

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti <b>risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità</b> (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> Come evidenziato in precedenza sono presenti, a partire dalla profondità di 2 m circa, delle falde confinate che, tuttavia, non sono utilizzate/utilizzabili ai fini potabili;		<i>Perché:</i> In ogni caso, fatto salvo solo per i locali scavi per la realizzazione dei muri d'ala dello scavalco su Via Nuova di Corva, le falde non sono intercettate dalle opere in progetto.	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti <b>zone</b> che sono <b>già soggette a inquinamento o danno ambientale</b> , quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una <b>zona soggetta a terremoti</b> , subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come gran parte del territorio della bassa pianura pordenonese, l'ambito in oggetto rientra nella zona sismica 3 (alta sismicità).		<i>Perché:</i> Le opere sono progettate nel rispetto della normativa vigente, in cui la realizzazione dei rilevati ferroviario e del piazzale rappresentano le opere più significative (sotto l'aspetto sismico) del progetto stesso.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare <b>effetti cumulativi</b> con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come evidenziato in precedenza, lo Studio acustico del Progetto evidenzia dei contributi al rumore presente in zona.		<i>Perché:</i> L'area è già influenzata dal rumore prodotto dalla linea ferroviaria esistente, mentre risultano alquanto limitati i contributi acustici indotti dalle opere in previsione; nel complesso <b>non sono superati i limiti di legge.</b>	

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>

<b>10. Allegati</b>			
<p><i>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</i></p> <p><i>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</i></p>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
<b>00</b>	Planimetria generale degli interventi	varie	00_Planimetria_interventi.pdf
	<i>Intervento 1</i>		
<b>1A</b>	Relazione tecnica-descrittiva	-	1A_Rel_tecnica.pdf
<b>1B</b>	Planimetria e profilo degli interventi	1:500/100	1B_Plan_interventi.pdf
<b>1C</b>	Sezioni tipo	1:50	1C_Sezioni_tipo.pdf
<b>1D</b>	Planimetria e sezioni tipo - cavalcavia	1:100	1D_Plan_sez_tipo_cavalcavia.pdf
<b>1E</b>	Documentazione previsionale di impatto acustico - Asta di manovra	-	1E_Rel_Acustica_asta.pdf
<b>1F</b>	Relazione geologica	-	1F_Rel_geologia.pdf
	<i>Intervento 2</i>		
<b>2A</b>	Relazione tecnica-descrittiva	-	2A_Rel_tecnica.pdf
<b>2B</b>	Planimetria degli interventi e sezioni tipo	1:500/100	2B_Plan_interventi.pdf
<b>2C</b>	Valutazione di impatto acustico – Integrazione – Ampliamento area di manovra sud ovest	-	2C_acustica_fascio_bin.pdf
<b>2D</b>	Relazione geologica	-	2D_Rel_geologia.pdf
<b>03</b>	Regione Friuli Venezia Giulia, Servizio Valutazioni Ambientali, Decreto SCR N.1339/2014.	-	03_DecretoSCR-VIA.pdf

Il dichiarante

p.i. Alfredo De Paoli

*Amministratore delegato*

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.