

122/UA/4290



# Il Ministro dell'Ambiente

## 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 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'interporto di Orte da realizzarsi in Comune di Orte (VT) presentata dalla Società Centro Merci di Orte S.p.A., con sede in Orte via dei Gladiatori s.n.c., in data 16 aprile 1997;

**VISTA** la legge n. 240/90, come modificata dalla legge n. 204/95;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Centro Merci di Orte S.p.A. in data 10 giugno 1997, 11 luglio 1997, 22 luglio 1997, 4 maggio 1998, 26 ottobre 1998, 19 e 23 marzo 1999;

**VISTA** la nota n. 69/7950 della Regione Lazio del 30 ottobre 1998, pervenuta il 2 novembre 1998, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

**VISTA** la nota n. 27230 del Ministero per i beni e le attività culturali del 9 settembre 1997, pervenuta in data 22 settembre 1997, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

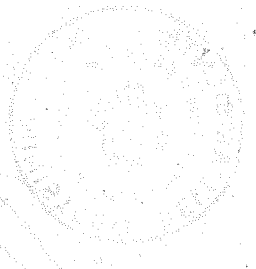
**VISTA** la nota n. 1325/SG dell'Autorità di Bacino del 6 agosto 1998, con cui si esprime parere positivo;

**VISTA** la nota n. 3878 dell'ufficio speciale del Genio Civile per il Tevere e dell'Agro Romano, del 6 ottobre 1998, con cui si esprime parere positivo;

**VISTO** il parere n. 312 formulato in data 13 maggio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Centro Merci di Orte S.p.A.;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la realizzazione dell'interporto di Orte

1220



collocato in sinistra idrografica del fiume Tevere per una superficie di 32 ha. Il progetto prevede la suddivisione dell'interporto in sei parti funzionali costituiti da: terminal intermodale; area magazzini; la dogana; i servizi ai veicoli; servizi alle persone e alle imprese;

osservato che:

**suolo e sottosuolo:**

- la realizzazione dell'opera per il sovraccarico del rilevato sui terreni sabbiosi e limosi, con scadenti caratteristiche, modifica i parametri geotecnici e geomeccanici. Le fondazioni indirette su pali intestati su strati conglomerati sottostanti i limi e le sabbie, ove circola una falda idrica, possono modificare le caratteristiche idrauliche e di qualità della falda idrica;

**ambiente idrico (sicurezza idraulica):**

- la presenza del rilevato riduce la capacità di invaso della cassa di espansione, allargando ad altre aree l'erosione, e modifica l'erosione e trasporto e deposito dei sedimenti, relativamente alla sicurezza idraulica dell'interporto, allo Studio di impatto ambientale (SIA) hanno fatto seguito diverse integrazioni. Lo Studio del prof. Barberis del 1984 ha effettuato la stima della piena massima al colmo tramite *interpolazione delle curve probabilistiche delle portate di piena relative a due stazioni idrometrografiche prossime al sito dell'interporto* e stima il profilo locale tramite *modellizzazione del rigurgito* determinato dalla strettoia del ponte ferroviario, la quota di livello idrico del pelo libero raggiunta nella piena considerata cinquecentenaria con portata di 3165 m<sup>3</sup>/s, immediatamente a monte del ponte ferroviario, sarebbe attualmente di 51,87 m s.l.m.. Rispetto alla quota di piena cinquecentenaria, la piattaforma interportuale, impostata a 53,5 m s.l.m (rilevato d'altezza variabile tra 0 e 4 m sull'attuale p.c.), presenterebbe un franco idraulico di circa 110-165 cm.

Le stime dello Studio della Soc.SAPPRO del 1985 e del 1991 effettuato per il Min.LL.PP.e basate sulle *curve probabilistiche regionali della portata massima media ricostruite per l'intero corso del Tevere in funzione dell'estensione del bacino imbrifero*, hanno evidenziato che la stessa portata di piena di 3165 m<sup>3</sup>/s, le stesse conseguenti quote di livello idrico del pelo libero e lo stesso franco idraulico, verrebbero raggiunti con Tempo di Ritorno assai superiore, almeno plurimillenario. Pertanto, valutato il franco idraulico della piattaforma interportuale con la piena centenaria, questo risulta pari a circa 195-290 cm.

Nel recente Studio Idraulico per il Progetto Esecutivo della Soc.RPA del 1997, effettuato con la base dati SAPPRO 1985 di portate idrometrie e sezioni, è stato simulato il profilo di piena, alla portata centenaria di 2200 m<sup>3</sup>/s, con un *modello idraulico di simulazione di moto permanente monodimensionale (HEC-RAS)*. Tale modellizzazione, che applicata allo scenario attuale sostanzialmente conferma le previsioni della precedente simulazione SAPPRO, nello scenario con rilevato manifesta in corrispondenza dello stesso un effetto di modesto abbassamento del profilo (-2 cm) e un 'modestissimo incremento della velocità media di sezione (inferiore al 10 %)' in alveo e golena.

Nella Relazione Integrativa dello Studio Idraulico, curata dalla Soc.RPA nel 1998, è stata proposta un'*ulteriore simulazione*, relativa al campo di moto idrodinamico indotto dalle opere in progetto in prossimità delle stesse, effettuata con *modello bidimensionale agli elementi finiti SMS e la stessa base dati delle precedenti modellizzazioni*, per un tratto fluviale limitato in corrispondenza dell'interporto e poco a monte. I risultati di tale simulazione evidenziano, come conseguenze dell'inserimento del rilevato interportuale, un incremento dei livelli delle piezometriche in corrispondenza al rilevato interportuale sostanzialmente coincidente con quanto già indicato dalle precedenti simulazioni e comunque minimo (nel punto più a nord-ovest max +6 cm), mentre nel tratto che risale a monte la tendenza all'aumento dei livelli risulta più pronunciata e progressiva (da

HW  
BAR



# Il Ministro dell'Ambiente

+10 cm all'altezza del viadotto del raccordo superstradale Viterbo-Terni a +17 cm al termine del tratto simulato, 2750 m a monte del ponte ferroviario). Idrodinamicamente il modello segnala in sinistra idrografica, in prossimità dell'estremo di monte del rilevato interportuale, ovvero là dove il fiume curva, 'una limitata zona di ricircolo che non contribuisce al moto medio, provocando una modesta deflessione locale del campo di moto che viene ad interessare il filone centrale della corrente con incrementi limitati della velocità' (in ogni caso contenuta entro i 2,0/2,5 m/s), fenomeno che tende 'ad esaurirsi molto rapidamente' (300-500 m). E' inoltre confermata la bassa profondità (1-1,5 m) delle acque golenali presso il rilevato di progetto e la loro velocità assai bassa (ovunque minore di 1,0 m/s).

Infine, l'ultimo Studio Integrativo della Soc.RPA del 1999, usando il *modello monodimensionale HEC-RAS*, per ciascun edificio considerato significativo fra quelli nell'area esondabile con frequenza centenaria (portata di 2200 m<sup>3</sup>/s), ha valutato la differenza di altezza di allagamento tra situazione con e situazione senza rilevato interportuale alle portate di piena di eventi di diversi Tempi di Ritorno, ed è stata calcolato il cambiamento della frequenza minima di allagamento dalla situazione senza alla situazione con rilevato interportuale.

I risultati evidenziano la misura limitata del previsto incremento dell'altezza dell'allagamento dei diversi edifici ai vari Tempi di Ritorno considerati, in genere qualche cm in situazioni di già avvenuto allagamento per altezze di qualche decimetro o più; e prevedono riduzioni del Tempo di Ritorno degli eventi allaganti nulle o poco rilevanti, nella maggior parte dei casi corrispondenti, al più, al 3-6 % del valore originario.

Riguardo alla qualità delle acque, l'inserimento dell'interporto in area immediatamente adiacente al corpo idrico ricettore finale comporta l'esposizione al rischio di inquinamento diretto e rapido per sversamento di inquinanti, sia di cantiere che di esercizio, sia continuo (scarichi di depuratore), che sporadico (dilavamento stradale per pioggia) e eccezionale (sversamenti improvvisi per incidenti);

## vegetazione, flora, fauna, ecosistemi:

- gli impatti irreversibili sono quelli che conseguono alla perdita di habitat per occupazione dell'area e cambio di destinazione d'uso. La perdita riguarda:
  - l'area di macchia arborea-arbustiva presso il Tevere in aderenza alla linea ferroviaria; tale perdita è parziale;
  - l'area coltivata (seminativi, frutteti, orti, filari, siepi, gruppi arborei residuali, casali rurali), la cui perdita è parziale; conseguentemente si verifica diminuzione della capacità faunistica e della diversità, perdita dell'habitat faunistico, disturbo della fauna per attività ed emissioni interportuali varie nelle aree residue limitrofe;
  - la siepe, la siepe arborata, il filare di *Populus nigra var. Italica*, uniche strutture vegetazionali dell'ambiente agricolo presenti nell'area, importanti per la conservazione della biodiversità in ambiti impoveriti e la funzione di corridoi, di buon interesse naturalistico (specie quella arbustata con *Prunus spinosa* e *Ulmus campestris*); la perdita è totale;
  - esemplari di *Quercus pubescens* (gruppo di roverelle), presso il Casale di Schifa, elemento di rarità e di valore naturale, importante biocenosi, luogo di rifugio e alimentazione per la fauna; la perdita è totale (salvo trapianto nelle aree verdi ornamentali interne all'interporto). È il danno vegetazionale maggiore di tutta l'area;
  - casale abbandonato, attuale luogo di nidificazione per specie e rettili; la perdita è totale. La sottrazione di habitat costringe la fauna alla ricerca di altri rifugi e nidificazioni;
  - altri danni rilevanti si possono verificare per la fascia fluviale, possibile bersaglio di inquinamento da polveri di cantiere, da dilavamento fanghi, da disturbi vari di costruzione e di esercizio (luce, rumore, scarichi atmosferici);

HRV  
SAR

- infine, danni potenziali da polveri possono verificarsi anche per il vicino boschetto di *Quercus pubescens*, nella limitrofa zona agricola, importante patrimonio vegetazionale, in continuità vegetazionale all'ambito fluviale, e quindi con questo unicum di corridoio ecologico;

#### paesaggio:

- dai vari punti di visuale attiva individuati, l'impatto da intrusione visuale, può considerarsi basso, tale impatto si verifica anche per la vicinanza con ambiti di visuale passiva rilevanti, quali il sistema fluviale del Tevere (corso d'acqua e vegetazione ripariale), e per il diretto affiancamento con alcuni casali rurali storici (casale di Schifa, Casale del Marchese).

Invece una perdita netta di beni paesaggistici si verifica per la soppressione dei due insediamenti rurali interni all'area di intervento, per l'abbattimento di intere formazioni vegetali (siepi e filari) percepibili dalla linea ferroviaria, per la eliminazione del residuo paesaggio agricolo percepito dalla viabilità limitrofa;

#### rumore:

- la stima previsionale dell'emissione acustica dell'interporto ha utilizzato un modello matematico di propagazione tridimensionale (Raynoise), al quale sono stati imputati:

- una rappresentazione morfologica tridimensionale dell'ambito di studio (orografia e manufatti), descrittiva anche della capacità di riflessione/assorbimento/ diffrazione dei vari materiali e superfici;
- le caratteristiche del rumore emesso da ogni attività interportuale (transito e parcheggio automezzi leggeri e pesanti, magazzino, carico/scarico, stoccaggio containers), come da specifica letteratura tecnica di comparto;
- una stima dell'intensità giornaliera (divisa in diurna e notturna) e localizzazione di dettaglio (per punti, linee, aree) delle suddette attività all'interno del futuro interporto, all'anno 2002 (tra le quali il movimento di 2 treni, 139 automezzi pesanti, 200 automezzi medio-leggeri);
- alcune caratteristiche climatiche medie dell'ambito di studio.

Sulla base di tali input, dal modello è stata simulata la propagazione, diretta e indiretta, dei vari rumori emessi dall'interporto fino alle postazioni-bersaglio considerate, per ciascuna delle quali sono stati quindi calcolati i valori diurni e notturni di pressione sonora risultanti da emissione interportuale, valori che, sommati ai valori di fondo (l'attuale clima acustico), stimano anche i valori di immissione globale da tutte le fonti presenti.

Dalla lettura dei risultati di tali stime "le aree critiche e le aree di rilevante peso residenziale non risentiranno ... di impatti in grado di alterare il clima acustico attuale o di determinare livelli post-opera superiori ai limiti normativi"; in altri termini il peggioramento non è rilevante o significativo, o si contiene entro i limiti di classe conseguenti alla zonizzazione proposta dal proponente; singole eccezioni, specie per il periodo notturno, riguardano il sito industriale o insediamenti residenziali singoli, sul lato nord;

#### atmosfera:

- sulla base delle stime, all'anno 2002, della crescita dell'attuale traffico, della riduzione delle immissioni unitarie per riqualificazione tecnologica del parco veicoli, e dalla quota aggiuntiva di traffico indotta dall'interporto, con la stessa metodologia applicata per la caratterizzazione dello stato di fatto sono stati quantificati i futuri carichi emissivi da traffico, giornalieri per chilometro di strada, dei vari inquinanti. Tali carichi risultano, nella media, sensibilmente ridotti (mediamente del 13 %) per il CO, sostanzialmente stabili per gli NOx, in crescita (circa il 4 %) per i COV. Stante l'incidenza del previsto traffico indotto dall'interporto (complessivamente all'incirca l'1 % del traffico previsto), l'impatto atmosferico determinato dall'interporto viene considerato, nel SIA, "assolutamente trascurabile";



# Il Ministro dell'Ambiente

considerato che:

lo Studio di impatto ambientale prevede le seguenti mitigazioni e compensazioni:

**mitigazioni d'impatto su suolo e sottosuolo:**

- accorgimenti di scavo: regimazione ed allontanamento delle acque dal fronte di scavo; verifica sulla fattibilità di uno o più sistemi di sostegno dei fronti di scavo o di scavo con fronte di pendenza unica adeguata alle caratteristiche del materiale;
- controllo sui materiali da cantiere potenzialmente contaminanti le acque di falda, prevenendo: la diluizione in dilavamento, il contatto con il terreno superficiale, la dispersione in profondità dalle perforazioni. Intercettazione, raccolta ed allontanamento delle acque meteoriche;
- accorgimenti di dimensionamento fondazioni: preventive verifiche geotecniche;

**mitigazione d'impatto idrografici e idrogeologici:**

- misure di cautela negli interventi e nelle movimentazioni da cantiere, per evitare dilavamenti e dispersioni in falda; regimazione e allontanamento delle acque di dilavamento;
- previsione di dispositivi di separazione delle reti delle acque bianche e delle acque nere, e di ulteriore separazione e convogliamento delle acque di prima pioggia al depuratore delle acque nere, con la possibilità di intercettazione (blocco) delle sostanze sversate nei piazzali;

**mitigazione e compensazioni d'impatto su vegetazione, flora e fauna:**

- ricollocazione delle essenze di Roverella non conservabili in sito;
- messa a dimora di materiale vegetale sulla scarpata del rilevato (tramite inserimento di vasche di terra vegetale tra le gabbionate della scarpata) con funzioni ecosistemiche, di corridoio ecologico e paesaggistiche;
- nuovi impianti arborei/arbustivi su prato estensivo (densità di copertura 50 %) ai margini perimetrali sud-ovest, ovest e nord con funzione di schermo visivo rispetto agli edifici limitrofi a nord-est, alla S.S. 204 Ortana e all'adiacente viadotto e di ricomposizione di corridoi biologici. Alberi ed arbusti disetanei; area di impianto larga tra 20 e 70 m e continua, salvo interruzione in corrispondenza del Casale di Schifa (immediatamente adiacente ai parcheggi) e dello svincolo di accesso stradale;
- piantumazione di filare di *Populus Nigra var. Italica* sul margine nord-est (lato stabilimento EdilGori; interasse 8 m su fascia di prato estensivo);
- impianto ornamentale di verde di arredo (prato irriguo a graminacee e arbusti a vario sesto) internamente all'area, in vari lembi dell'area di spina centrale e nelle aiuole dei parcheggi. Nella rotonda centrale reimpianto delle Roverelle (*Quercus Pubescens*) espianate dalla parte ovest;
- introduzione di prato estensivo (graminacee 70 %, leguminose 30 %), nelle aree basse di risulta tra i vari rilevati di raccordo ferroviario, sul lato est;

**mitigazioni degli impatti acustici:**

- è previsto un piano di risanamento per le aree insediative adiacenti la S.S. 315 e la ferrovia Roma-Firenze storica (di competenza e a cura di ANAS e FS);
- fasce boscate vicino al Casale di Schifa (nord-ovest) e all'esistente stabilimento (nord-est), con piante ad elevata densità fogliare a partire da 1-2 m dal suolo con h. media, in età matura, di 8-9 m;
- pavimentazioni della viabilità dello svincolo con conglomerati bituminosi fonoassorbenti;

valutato che:

**quadro programmatico:**

- gli strumenti di pianificazione di settore richiamati dallo Studio di impatto ambientale degli Interporti indicano unanimemente la rilevanza nazionale dell'interporto di Orte;
- in generale, nell'attuale stato di fatto ed ancor più nella pianificazione dell'intero comparto dei trasporti, Orte risulta effettivamente un nodo infrastrutturale di notevole importanza, all'incrocio

MLU  
SAR

delle più importanti linee dorsali ferroviarie (ordinarie ed AV) e stradali (superstradali ed autostradali), con le più importanti corrispondenti direttrici trasversali, di elevato traffico sia gomma che ferro, e quindi di elevata potenzialità intermodale, a efficace servizio di un consistente bacino produttivo e commerciale verso il quale già ora si offre come nodo di traffico naturalmente baricentrico;

- gli specifici strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica citati nello Studio di impatto ambientale prevedono effettivamente la possibilità di un insediamento interportuale nel sito proposto. In particolare, il Piano Paesistico Regionale, che pure riconosce che il sito è parte del sistema paesaggistico del fiume Tevere, sottoposto a particolari norme di tutela e salvaguardia, vi ammette, tra le tipologie di 'trasformabilità limitata', anche la realizzazione di impianti produttivi /commerciali/di servizi privati (tra i quali appare ascrivibile l'interporto), con limiti massimi di altezza (7,5 m) e densità ( $2 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ) e, nel caso specifico esplicitamente richiamato dell'interporto, prescrizioni di distanziamento minimo dal fiume (150 m) e dall'autostrada (100 m) e di salvaguardia del cono visuale panoramico orientato sulla Rupe di Orte dal rettilineo dell'autostrada A1.

L'area di intervento rimane esterna all'omonima zona di tutela archeologica "Piscinale".

Relativamente al regime di salvaguardia della sicurezza idraulica, nel piano delle aree di esondazione del fiume Tevere, avente natura di effettivo 'vincolo idraulico' ai sensi dell'art. 17 comma 3 lett. 1) della L. 183/1989 e del R.D. n. 523/1904, l'Autorità di Bacino individua due zone di rischio idraulico, A e B. L'area in oggetto ricade interamente in zona A per la quale le Norme Tecniche all'art. 4 danno le seguenti prescrizioni: 'Caratterizzate da costante rischio di naturale esondazione del Tevere. Al fine di consentire la libera attività espansiva delle acque [è] vietata qualunque attività di trasformazione dello stato dei luoghi (morfologica, infrastrutturale, edilizia)'. ... Sono consentite le attività relative alla esclusiva utilizzazione agricola o pastorale dei suoli, la realizzazione di manufatti ad uso esclusivamente agricolo .., opere sul patrimonio esistente, oppure finalizzate alla piena efficienza di infrastrutture e reti tecnologiche nonché le opere di bonifica idraulica".

Va tuttavia preso atto che, a fronte di tali indicazioni di pianificazione di bacino sia generali che specifiche, l'Ufficio Tevere ha incluso il progetto in parola nella categoria delle 'opere già esistenti', per le quali, secondo la disposizione normativa dell'art. 3 comma 3 dello stesso Piano di Bacino, è risultata prescritta, e quindi è stata espressamente richiesta dallo stesso Ufficio Tevere proprio ai sensi di tale norma, solamente una verifica sullo stato di fatto per un eventuale adeguamento (cfr. Ufficio Tevere, nota n. 1117 del 7/3/96). Tale connotazione di 'opera esistente' è stata affermata rispetto allo stato di fatto conseguente ai lavori di primo stralcio finora realizzati, consistenti nello scotico del terreno vegetale su parte dell'area stessa e nella realizzazione altrettanto parziale (sia planimetricamente che altimetricamente) del solo corpo del rilevato, inteso come nudo terrapieno, della prevista piattaforma interportuale, per circa 1/3 del volume totale previsto;

#### **quadro progettuale:**

- progetto e lo Studio di impatto ambientale non presentano un'esplicita motivazione delle scelte localizzative puntuali dell'opera proposta, per la quale, pur nell'ambito della programmata attribuzione ad Orte, era possibile considerare anche altri siti, comunque non troppo lontani dalle infrastrutture ferroviarie e stradali.

Il sito proposto appare certamente di elevata efficacia trasportistica e ambientalmente in parte già compromesso proprio dall'isolamento determinato dalla quasi totale interclusione tra diverse infrastrutture lineari, particolarmente intrusive proprio ai bordi dell'area.



# Il Ministro dell' Ambiente

Per altro verso, il sito appare di elevata sensibilità ambientale per la presenza del Tevere, le cui esigenze di tutela idraulica, idrogeologica, ecosistemica e paesaggistica hanno richiesto un particolare e attento controllo sulla sicurezza e sugli impatti idraulici dell'opera; solo grazie alle conseguenti ripetute correzioni progettuali e in corso d'opera anche successive, ha potuto raggiungere una delimitazione topografica coerente con la presenza di un'adeguata fascia di rispetto verso l'ambito fluviale (150 m.) e ritenuta dalle autorità competenti sicura e compatibile. Peraltro, considerato il contesto territoriale, si può ritenere che presumibilmente altri siti vicini non avrebbero garantito impatti minori.

Il dimensionamento stretto, se non addirittura sacrificato, della struttura, che consegue a tale localizzazione, comporta una potenzialità dell'opera più limitata rispetto alla potenzialità intermodale anche prudenziale del bacino territoriale di riferimento. Ciò comporta:

- da un lato una rilevante sicurezza di progettazione, da cui deriva la determinazione alla realizzazione simultanea ed integrale di quanto previsto senza incertezze di sviluppo e articolazione per stralci gradualità;
- dall'altro l'esclusione sin d'ora di qualsiasi ipotesi di successivo ampliamento dimensionale, per quanto funzionalmente opportuna ed economicamente giustificata essa possa risultare.

Cionondimeno va considerato che l'assoggettamento dell'opera a procedura di V.I.A. di livello nazionale, conseguente all'introduzione di innovativa normativa specifica, è avvenuto quando il precedente iter approvativo regionale era già assai avanzato, ed addirittura i lavori erano anche parzialmente avviati.

Sulla base di tutto ciò, l'opzione localizzativa proposta può ritenersi ammissibile, anche in assenza di valutazione comparativa con possibili siti alternativi.

- l'opera presenta una composizione fisica e funzionale interna che appare coerente rispetto agli obiettivi di qualità, efficienza ed impatti assunti a base della progettazione.

Di quanto proposto, ai fini funzionali interni appare ridondante e non motivato solo il rilevato di tipo ferroviario vicino al fiume tra margine sud della piattaforma interportuale e il ponte ferroviario sul Tevere, probabile residuo di una precedente ipotesi di accesso ferroviario all'interporto direttamente da e per direzione sud ora non più contemplata. Tale rilevato è tra l'altro l'unica parte d'opera che si inserisce nella fascia fluviale di pertinenza del f. Tevere, per la quale peraltro l'Ufficio Tevere, sin dall'istruttoria per i primi pareri, (1989) ha richiesto il rispetto integrale; per la sua realizzazione si renderebbe necessaria la riduzione della riconosciuta macchia arborea-arbustiva in successione secondaria in aderenza all'alveo fluviale e alla relativa fascia di vegetazione riparia.

Dei manufatti previsti, solo la gru a ponte presenta un'elevata altezza lorda, per di più su dimensioni planimetriche rilevanti, tale da rendere teoricamente possibili interferenze alla visuale della rocca del Centro di Orte dalla linea ferroviaria e dai rettilinei autostradali, quest'ultima considerata meritevole di tutela negli strumenti di pianificazione paesaggistica. Altri manufatti presentano un'altezza eccedente i limiti di norma paesaggistica, tra questi solo l'edificio a servizi presenta un'eccedenza significativa, pari a circa un livello di piano.

Non è stata con precisione e chiarezza quantificata la tipologia di inerti necessari per la realizzazione dell'intera opera, in particolare per l'importante rilevato di piattaforma (terrapieno, con fondazioni stradali). La cubatura delle parti di terrapieno realizzate appare quantificabile in circa 260.000 m<sup>3</sup>, mentre la cubatura totale delle parti di rilevato da realizzare risulta stimata in circa 530.000 m<sup>3</sup>. Di tali fabbisogni non viene fornito nè il piano di approvvigionamento, nè alcun elemento o riferimento ad un piano-cave; l'uno e l'altro potranno e dovranno essere definiti in fase di progettazione esecutiva e della cantierizzazione;

Handwritten initials and signature in the bottom left corner.

- la previsione della domanda appare corretta nel metodo ed attendibile nei risultati. Anche il livello dello scenario di traffico massimo, pari a circa 1,5 mln. di tonn. di merci trattate all'anno, appare conseguibile alla data prevista (2005) se non addirittura prima.

Essendo tale intensità di traffico corrispondente alla potenzialità massima delle attrezzature interportuali previste, vi è una consistente probabilità di insufficienza dell'opera proposta rispetto alle potenzialità intermodali del bacino territoriale di riferimento nel medio e lungo periodo, alle quali certamente non si potrà rispondere esaurientemente in sito, per la totale assenza di margini di ampliamento planimetrico.

L'analisi costi-benefici appare non del tutto affinata: manca la depurazione dei trasferimenti, specie per fiscalità, non vengono valutate alcune esternalità ambientali, ad esempio d'impatto sul paesaggio e sul regime idraulico, pure quantificabili economicamente (ad esempio tramite valori edonici o willingness to pay); vi è poi la probabilità di errati o doppi conteggi relativi a:

- parte dei costi del personale di costruzione e gestione, ricomputata anche come beneficio;
- la riduzione dei costi dell'incidentalità, probabilmente già inglobati negli oneri assicurativi e quindi computata nella riduzione dei costi generali dell'attività di trasporto;
- il risparmio energetico, probabilmente anch'esso già computato nella riduzione dei costi di trasporto.

Tuttavia la misura elevata dei margini di rendimento complessivo risultanti dall'analisi, la misura cautelativa del tasso di sconto adottato, la consistenza prevedibilmente marginale delle mancate valutazioni e dei possibili doppi conteggi rispetto alle dimensioni assolute delle altre componenti di stima, sono aspetti che consentono di ritenere indicativamente condivisibili le conclusioni tratte per una probabile elevata utilità economica generale dell'intervento, anche per lo scenario di traffico minore;

- il progetto non fornisce indicazioni sulle sistemazioni morfologiche e naturalistiche di alcune aree che risultano definitivamente compromesse per interclusione tra il perimetro interportuale e la carreggiata principale della strada S.S. 204 Ortana, ove oltretutto il progetto indica che l'attuale tracciato del ramo di raccordo tra Raccordo Viterbo-Orte e S.S. 204 Ortana verrà abbandonato a favore di un altro, interamente aderente a quest'ultima Strada. Parimenti non vengono fornite indicazioni di sistemazione naturalistica delle aree intercluse tra i vari rami del previsto svincolo di accesso all'interporto e tra questo, il raccordo Viterbo-Orte e il sedime attuale dell'autostrada A1. Nel progetto proposto, il sistema di intercettazione separazione e depurazione delle acque di prima pioggia, esteso all'intera superficie pavimentata della piattaforma interportuale non risulta dimensionato in modo adeguato alla possibilità di accadimento simultaneo di pioggia e sversamenti incidentali

Nella sistemazione stradale proposta per la S.S. 204 Ortana in corrispondenza del tratto che verrà ristrutturato a carreggiate separate e del previsto svincolo di accesso all'interporto, non risulta prevista un'adeguata attrezzatura per l'accessibilità ciclopedonale protetta all'interporto, al contiguo stabilimento, ai vicini edifici residenziali, da entrambe le direzioni della S.S. 204 Ortana. Nè risulta inoltre verificata la presenza o la possibilità, lungo la stessa strada, di autolinee di trasporto pubblico e di eventuali relative fermate a servizio dell'interporto e del vicino stabilimento, per le quali sarebbe opportuna la previsione di adeguati spazi di sosta e relative attrezzature pedonali per l'attraversamento stradale protetto su livello separato.

Della nuova strada rurale prevista in adiacenza al piede del rilevato della piattaforma interportuale, da ritenersi complementare all'intervento in oggetto nonostante sia a carico di altro soggetto ed esterna al perimetro d'intervento, la sistemazione di fondo e di pavimentazione, adeguata ad uso gravoso, e la generosa geometria di progetto non presentano apparenti giustificazioni. In

mw  
AR





# Il Ministro dell' Ambiente

considerazione delle funzione modesta e della previsione di rinaturazione dell'adiacente scarpata e delle possibilità di ricomposizione paesaggistica del lato verso il fiume, anche integrata con le opere a verde dello stesso rilevato interportuale, appare opportuno considerare e se possibile attuarne un adattamento tipologico ed eventualmente planimetrico al progetto di rinaturalizzazione e ricomposizione complessiva;

## quadro ambientale:

- le previsioni di possibili impatti sulla stabilità del suolo e sulle acque sotterranee, le indicazioni degli accorgimenti di prevenzione da adottare durante i cantieri risultano generiche ma sufficienti al livello di valutazione sul progetto di massima. In fase di definizione esecutiva, anche dei cantieri, si potrà e dovrà provvedere alla definizione puntuale delle modalità operative;
- gli studi e le simulazioni degli effetti del rilevato della piattaforma autostradale sul regime delle piene del Tevere appaiono, nei limiti della strumentazione previsionale disponibile ed utilizzata, attendibili e esaustivi.

La successiva ed ulteriore integrazione di studio, ha evidenziato gli effetti del rilevato della piattaforma interportuale in termini di aumento di frequenza e di altezza degli eventi di allagamento prevedibili nelle varie parti della cosiddetta "Cassa di espansione" estesa a monte del ponte ferroviario e del rilevato della piattaforma interportuale, fino almeno il ponte della S.S. 204 Ortana (storica); tale zona attualmente è utilizzata per agricoltura estensiva e qualche orto e frutteto, con alcuni insediamenti sparsi di tipo per lo più rurale, alcuni disattivi altri in uso o ancora in grado di esserlo e un impianto di depurazione monovasca, mai attivo da almeno un decennio.

Quest'ultimo approfondimento ha accertato che per le varie parti di tale area e per gli edifici che vi si trovano, effettivamente sussiste la previsione di un misurabile aumento dell'altezza di allagamento in caso di eventi di piena con Tempo di Ritorno pluriennale e, per taluna di queste parti, di una misurabile riduzione del Tempo di Ritorno degli eventi allaganti. Tali effetti tuttavia, secondo le assunzioni e le modellazioni applicate (modello monodimensionale HEC-RAS e bidimensionale SMS), vanno considerati come indicazione approssimativa, con i limiti d'approssimazione modellistica, e risultano comunque di entità modesta; nell'uno e nell'altro caso incidono per una modifica della situazione ex-ante corrispondente a qualche punto percentuale in più d'altezza di allagamento ed eventualmente di frequenza di allagamento.

Sulla base della documentazione presentata in termini di portate di piena e di sezioni e velocità di deflusso, si può prevedere che l'evento di esondazione in grado di raggiungere l'unghia esterna del rilevato interportuale abbia tempi di ritorno pari a 2-5 anni; si può quindi ritenere che gli effetti idraulici del rilevato interportuale si verifichino per eventi sporadici con tempi di ritorno ancora superiori, e così infatti risulterebbe confermato dalle ultime simulazioni. Tale situazione porta ad escludere effetti di modifica delle capacità d'uso del suolo e delle potenzialità ecosistemiche della zona.

Gli effetti previsti potranno determinare, al più, una modifica modesta delle condizioni d'uso e di fruizione reale del territorio, intesa non come perdita irreversibile o come compromissione di risorse o di possibilità di utilizzo antropiche del territorio ma come aumento, limitato, degli oneri sostenuti per esse (per necessità di preventiva mitigazione o di successivo ripristino o reintegrazione), e comunque senza alcun aumento del livello di pericolo per la pubblica incolumità.

Effetti di tale natura ed entità costituiscono impatti non gravi, non tali cioè da compromettere la compatibilità ambientale dell'opera; per essi sono necessari e sufficienti dispositivi adeguati di mitigazione e/o compensazione;

- le analisi delle diverse componenti dell'ambito territoriale e del sito specifico appaiono puntuali ed esaustive, così come l'individuazione degli impatti irreversibili (quali le perdite totali e parziali) o

MDW  
AR

reversibili (quali le interferenze e i disturbi in fase di costruzione e di esercizio) determinabili dall'opera.

Delle formazioni di cui è prevista la perdita (macchie, siepi, filari; tra loro separate ma integrate in un ambito pressoché integralmente agricolo), risultano reintrodotte o trapiantate in altro sito solo il filare di *Populus nigra var. Italica* (reintrodotta al confine nord-est) e le Roverelle (spostate nella rotonda centrale), peraltro in condizioni di isolamento tra aree pavimentate ed edificate.

Di alcune di queste formazioni, la riduzione o l'eliminazione non è dimostrata totalmente necessaria ed inevitabile, nonostante interferiscano poco o nulla con le attrezzature interportuali o addirittura si trovino sul bordo dell'area interportuale. Si tratta de:

- le Roverelle presso il Casale di Schifa (coincidenti con una parte marginale dei parcheggi);
- parte della siepe arborata (sul margine perimetrale, ove è prevista l'introduzione di diversa associazione);
- la macchia arbustiva in connessione con la fascia di vegetazione riparia (ridotta per inserire il rilevato di tipo ferroviario verso sud-est, privo di funzionalità).

La proposta originaria del proponente di realizzare a titolo compensatorio un bosco mesoigrofilo nell'intera area golenale residua tra il rilevato interportuale e l'alveo risulta coerente con la vocazione ecosistemica del sito ma non compatibile con la sicurezza idraulica per la possibile pericolosità di sradicamento degli alti fusti durante le piene. Per soddisfare le sopracitate esigenze di sicurezza e per non aumentare in maniera significativa la scabrezza di tali superfici, nonché in omaggio al principio di biodiversità in un'area in cui lo stadio di bosco igrofilo è abbondantemente presente in zone viciniori, si ritiene opportuna la realizzazione di facies a prato stabile con siepi arbustate.

I vari raccordi ferroviari interportuali, che tra l'altro interrompono la continuità della scarpata del rilevato e del pur modesto fossato adiacente, intercludono alcuni spazi, destinati a prato estensivo, senza connessioni per la fauna, che viceversa è possibile e opportuno prevedere.

Le diverse formazioni di nuovo impianto previste (prati vari con impianti arbustivi o arboreo/arbustivi, filari e prati estensivi) non risultano connesse né tra loro né con ambiti a vegetazione preesistente o con corridoi biologici, pure presenti nei pressi.

Tenuto conto delle modifiche locali dei flussi idrici, che risulteranno anche parzialmente contaminati in occasione dei dilavamenti da eventi meteorici, appare anche importante integrare l'ecomosaico locale con unità con valenza di ecosistemi-filtro in grado di migliorare la qualità delle acque in uscita dal sistema. Tali unità verranno coordinate ed integrate con le adiacenti aree a prato e siepi arbustive, provvedendo anche a definire le opportune modifiche ai caratteri strutturali, funzionali e planimetrici della prevista strada rurale alla base del rilevato;

- le componenti del sistema paesaggistico con cui l'intervento viene ad interferire sono pressoché puntualmente e correttamente individuate.

Relativamente ai due insediamenti rurali storici che verrebbero soppressi:

- l'uno risulta allo stato ormai di rudere, di valore edilizio ormai pressoché azzerato;
- la demolizione dell'altro (in stato di degrado), ad apposita verifica, è risultata inevitabile, per la coincidenza topografica con la prevista piattaforma intermodale (piazzali, strade, binari, gru a ponte), la cui localizzazione non presenta alternative. Peraltro, se pur architettonicamente curato, il casale non presenta particolare dimensioni e valore oltre a quello storico-testimoniale, non raro sia nell'area vasta che nello specifico ambito di studio, con caratteri e pregio anche ben superiori.

Quanto al Casale di Schifa, il cui sedime è lasciato esterno al confine interportuale e quindi risparmiato, l'immediata adiacenza ad esso della recinzione, della scarpata del rilevato e degli



# *Il Ministro dell'Ambiente*

impianti di parcheggio esterno e dei magazzini, senza nemmeno il filtro della cortine arborea/arbustiva perimetrale all'interporto che proprio in quell'unico punto si interrompe, ne sacrifica lo scoperto di pertinenza compromettendone l'integrità spaziale. Non è dimostrata la necessità di tale intrusione, e non sono state considerate le opportune minimizzazioni, pure possibili articolando in modo di poco diverso la planimetria dei parcheggi, tramite l'utilizzo degli spazi immediatamente adiacenti agli stessi verso nord, tra confine interportuale e S.S. 204 Ortana ristrutturata, spazi reliquati a seguito dello traslazione dell'innesto del raccordo da Viterbo e lasciati senza destinazione né sistemazione.

L'impatto visuale non appare completamente mitigato come potrebbe. Questo in particolare con riferimento alla prospiciente area abitativa di Orte Scalo, sull'altra sponda del Tevere, la cui vista sul complesso interportuale sarebbe solo parzialmente filtrata dall'impianto arboreo/arbustivo perimetrale della parte ovest dell'interporto, mentre non sarebbe mitigata verso la parte est dello stesso se non dallo sporadico filtro della sola vegetazione fluviale esistente, che rimane per lo più su quote alquanto minori ed efficace comunque solo per la parte inferiore dell'abitato.

Per le vedute dinamiche dalle infrastrutture adiacenti, efficace è la mitigazione relativamente al raccordo da Viterbo e alla S.S. 204 Ortana, la cui veduta attiva sarebbe filtrata dall'impianto arboreo-arbustivo perimetrale (escluso il tratto dell'interruzione presso il Casale di Schifa); trascurata appare invece la visuale dalla linea ferroviaria, verso la cui direzione non viene indicata alcuna rivegetazione perimetrale arborea/arbustiva, nemmeno sugli spazi pure liberi e disponibili tra i diversi rami di raccordo ferroviario, e per di più è prevista la riduzione della macchia arborea/arbustiva al bordo del fiume senza cautele o stabilizzazioni per la parte residua. Infine non viene considerata e misurata la possibile intrusione della grande e larga gru a ponte, che pure è la struttura in altezza più emergente dell'intero complesso, nel cono visuale della Rupe di Orte Centro dall'autostrada;

Non è stato sufficientemente considerato che, rispetto al sistema spondale del Tevere, permane ed anzi risulta accentuato l'effetto barriera del rilevato della linea ferroviaria, che viene parzialmente allargato e appesantito dai nuovi raccordi interportuali; tale effetto barriera è forte anche per la presenza, poco sopra, dell'ulteriore delimitazione del rilevato autostradale, parallelo al Tevere, che con il primo si incrocia, non superabile o aggirabile se non in corrispondenza della S.S. 204 Ortana, che in quel tratto si prevede di tipologia superstradale. Le opere interportuali si appoggiano direttamente a tale rilevato ferroviario, occupandone quasi l'intero sviluppo del lato ovest, compreso tra autostrada e alveo fluviale; il tratto che rimane libero e allo stato attuale è molto limitato e immediatamente a ridosso del ponte sul fiume. Data la valenza naturalistica e paesaggistica del sistema spondale nonché il generale orientamento culturale-programmatico di valorizzare tali risorse con sistemazioni che ne garantiscano la continuità d'accesso e di percorrenza a scopo ricreativo-turistico specie nel caso di sistemi fluviali importanti come quello del Tevere e relativi affluenti, risulta opportuno almeno garantire la possibilità di una eventuale realizzazione futura di una connessione ciclopedonale tra le aree spondali del Tevere e del Nera (confluente immediatamente a valle del sito) e quindi tra le aree ai lati della linea ferroviaria, connessione inseribile in un qualsiasi punto tra autostrada e fiume, verificandone sin d'ora la fattibilità tecnica rispetto alle previsioni del progetto d'interporto. Le opere e le soluzioni che a tal fine risultassero eventualmente necessarie nei nuovi rilevati realizzati per l'interporto dovranno essere predisposte già in occasione dei cantieri di realizzazione dell'interporto;

- nella zonizzazione acustica, l'attribuzione di tutte le aree residenziali alla classe III non appare congrua con i prevalenti caratteri di parte di esse, ovvero laddove l'insediamento, nelle sue parti più

MW  
AR

discoste dal fascio infrastrutturale costituito dalla S.S. 315 e dalla linea ferroviaria storica Roma-Firenze, assume caratteri di prevalenza residenziali di bassa densità (piuttosto di classe II che non III).

La caratterizzazione acustica dello stato di fatto ha descritto le immissioni acustiche nell'ambito di studio ma non ha rilevato in modo adeguato i distinti valori di emissione del traffico presente su ciascuna delle infrastrutture per le quali sono o saranno previste fasce di pertinenza oggetto di specifica regolamentazione acustica come da DPCM 14/11/97;

La metodologia di previsione delle emissioni acustiche delle varie attività interportuali, comprese quelle di movimentazione e lavorazione interne all'interporto, spesso trascurate, risulta in questo caso adeguata e, nei propri limiti, completa ed attendibile.

I risultati della stima previsionale dei valori complessivi di immissione per le postazioni considerate con l'interporto in esercizio (rumore delle attività interportuali aggiunto al rumore di fondo attuale) prefigurano un incremento del rumore effettivamente assai modesto. Ciò trova spiegazione:

- nell'orizzonte temporale della previsione del traffico interportuale limitato all'anno 2002, e conseguente livello di traffico e movimentazioni interne sensibilmente più basso del traffico ipotizzato a regime, pari alla potenzialità massima sia di scambio intermodale che di magazzinamento merci, raggiunta nel 2005;
- nella rilevante e talora elevata rumorosità residua da traffico generale (preesistente rumore di fondo dall'autostrada, dalle strade statali, dalle linee ferroviarie).

Tali condizioni fanno apparire allo stato attuale effettivamente trascurabile il previsto impatto acustico, in termini di Leq dBA, dell'interporto al regime ipotizzato, in particolare nelle zone limitrofe a tali infrastrutture (peraltro presenti in ogni settore territoriale circostante il sito interportuale).

I valori di emissione acustica propri dell'interporto sono comunque, e già nella previsione relativa all'anno 2002, assai alti, specie di notte, quando, le componenti di rumore da traffico di mezzi pesanti interno all'interporto e soprattutto da movimentazione container a terra e su treni e veicoli gommati potranno ammontare a valori globali di emissione significativamente eccedenti i limiti normativi di emissione relativi alle zone considerate, in particolare della zona residenziale a sud della S.S. 315 prospiciente la zona del fascio ferroviario interportuale. I limiti notturni di emissione dell'interporto rispetto alle diverse parti di tale zona verrebbero superati addirittura per circa 5-10 dBA Leq (emissione interportuale verso tale zona all'incirca di 50 e oltre dBA Leq contro limiti massimi di emissione notturni relativi a tali zone fissati a 40-45 dBA Leq). Oltretutto è probabile che le caratteristiche proprie di quelle componenti acustiche (suoni discontinui, improvvisi e di elevata intensità), le rendano particolarmente fastidiose per gli insediamenti residenziali proprio di notte, particolarmente allorquando sia stato attuato il previsto risanamento acustico stradale e ferroviario.

Per di più tali valori e i conseguenti rilevanti impatti aumenterebbero già nello scenario 2005, con il previsto aumento del traffico interportuale fino al livello di regime.

Tale situazione di rilevante superamento dei limiti tollerabili, indipendente dal rumore stradale e ferroviario e dagli eventuali piani di risanamento acustico specifici per tali fonti, rende quindi preventivamente necessari maggiori e più impegnativi dispositivi sia di massima moderazione del rumore interportuale alla fonte, specie relativamente alle attività intermodali notturne, sia di massima attenuazione alla propagazione da queste specialmente verso i prospicienti insediamenti residenziali di Orte Scalo.

Qualitativamente meno rilevante appare invece l'impatto acustico verso gli altri settori geografici, ove la propagazione dalle fonti notturne è meno diretta, interferisce solo con

mm  
AS AR



# Il Ministro dell'Ambiente

- sporadici insediamenti singoli, taluni nemmeno residenziali (o non attivi), e, nonostante il maggior grado di intensità e quindi di impatto puntuale, è più facilmente mitigabile con pavimentazioni fonoassorbenti, in parte già previste e da aumentare specie sulla S.S. 204 Ortana, e con opere a verde ed eventualmente anche barriere artificiali presso i singoli ricettori;
- la caratterizzazione e la stima degli impatti atmosferici appaiono adeguate per quanto riguarda l'attuale stato e le previsioni del traffico sulla rete stradale, comprensive anche di quello indotto dallo stesso interporto, il cui incremento non presenta dimensioni significative. Non è stata invece tuttavia considerata l'attitudine emissiva delle stesse strutture ed attrezzature interportuali e del traffico interno interportuale, che complessivamente può essere rilevante e per la quale vi possono essere opportune soluzioni mitigative;
  - non è stato affrontato infine il tema dell'inquinamento luminoso notturno, non trascurabile per la vastità dello spazio aperto interportuale in cui si prevede esercizio anche notturno e rilevante anche ai fini dell'economia energetica; per esso è opportuno quindi provvedere mitigazioni;

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

**CONSIDERATA** la nota n. 69/7950 della Regione Lazio del 30 ottobre 1998, pervenuta il 2 novembre 1998, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- l'eventuale impianto di vegetazione arborea in golena dovrà essere limitato affinché vengano assicurate idonee condizioni di sicurezza idraulica e dovrà avvenire con i necessari accorgimenti atti ad evitare lo sradicamento degli stessi in caso di eventi di piena;
- adozione di idonee misure, in fase di cantiere, per il contenimento della diffusione delle polveri e per la protezione degli elementi arborei in prossimità delle zone di cantiere;
- collocazione di barriere fonoassorbenti nelle aree contermini ove siano presenti insediamenti antropici e di pavimentazione fonoassorbente per la viabilità interna dell'interporto;
- nell'area dell'interporto non dovranno effettuarsi lavorazioni pericolose o che possano indurre rischi e/o disturbi per gli insediamenti contermini;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali del 9 settembre 1997, pervenuto in data 22 settembre 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- vengano eseguiti saggi preliminari nell'area interessata;
- venga informata con congruo anticipo dell'inizio dei lavori la Soprintendenza Archeologica per l'Etruria Meridionale;

**CONSIDERATO** il parere dell'Autorità di Bacino del 6 agosto 1998 con cui si esprime parere positivo con la seguente motivazione:

- esaminato il progetto alla luce degli studi di supporto, circa gli effetti provocati dagli interventi di adeguamento sulle condizioni di rischio delineate nel PS1, considerato che tali interventi provocano un incremento del livello idrico di piena al massimo di circa cm 10 ed una riduzione della capacità di invaso dell'alveo di circa m<sup>3</sup> 300.000, valutati nelle stesse condizioni fisiche ed idrauliche e con le stesse metodologie utilizzate nell'ambito del PS1, ritenuto che tali modifiche non alterano le condizioni di rischio sia a livello globale (la complessiva capacità di invaso delle aree del PS1 è

HRU  
SAR

stimata in circa m<sup>3</sup> 200.000.000) sia nel tratto di interesse in modo significativo rispetto all'approssimazione con cui è stata determinata la soglia di rischio prefissata dal PS1, visto l'art. 3, comma 3, delle N.T.A. del PS1, questa Autorità esprime parere favorevole alla realizzazione del Centro merci intermodale di Orte.

Resta salva la competenza di codesto Ufficio in ordine alla definitiva espressione del nulla osta idraulico;

**CONSIDERATO** il parere dell'ufficio speciale del Genio Civile per il Tevere e dell'Agro Romano, del 6 ottobre 1998, con cui si esprime parere positivo con la seguente motivazione:

- lo scrivente Ufficio rilascia il nulla-osta idraulico ai soli fini della tutela delle pertinenze idrauliche, per l'esecuzione delle opere previste sul progetto in esame.

Si precisa che il presente nulla-osta viene rilasciato esclusivamente sotto il profilo della tutela delle pertinenze idrauliche e che sarà cura di codesta Società Centro Merci di Orte S.p.A. acquisire ogni altra autorizzazione o parere previsto dalle normative attualmente in vigore.

Sarà cura di codesta Società comunicare tempestivamente l'inizio dei lavori per poter effettuare i successivi controlli;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 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;

### **ESPRIME**

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al progetto dell'interporto di Orte da realizzarsi in Comune di Orte (VT) presentata dalla Società Centro Merci di Orte S.p.A a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) opere complementari ed accessorie all'intervento di ristrutturazione della S.S. 204:

- l'intervento di ristrutturazione della S.S. 204 e costruzione dello svincolo d'accesso dovrà comprendere:

- il ripristino e la rinaturazione delle aree dismesse o di risulta tra l'interporto e la S.S. 204 Ortana e tra questa e l'attuale sede autostradale e delle aree intercluse tra i rami dello svincolo;

- la protezione dei movimenti ciclo-pedonali, sia d'accesso ai singoli insediamenti sui due lati (interporto compreso) che di connessione tra la direzione di Orte Casello e quella di Orte Centro;

- la sistemazione e l'attrezzamento delle eventuali fermate di autolinee di trasporto pubblico;

- l'accessibilità veicolare ai singoli insediamenti completa e semplice;

b) contenimento sversamenti e depurazione acque:

- nel parcheggio esterno va inserito un collettore di raccolta dei liquami dei servizi igienici di bordo (camper, ...). I collettori di scarico delle superfici pavimentate interportuali (svincolo, piazzali, strade) dovranno essere attrezzati e dimensionati per la separazione delle acque di prima pioggia, e per il contenimento di sversamenti accidentali anche simultanei alla pioggia, mediante inserimento d'opportune vasche di raccolta con funzioni anche di sedimentazione.

NRW  
S3/R



# Il Ministro dell' Ambiente

Per la fitodepurazione delle acque di prima pioggia, nonché per l'affinamento delle acque usate depurate, dovranno essere predisposte aree di fitodepurazione e/o ecosistemi-filtro, di congruo dimensionamento. Le aree necessarie potranno essere reperite all'interno del sedime del progetto e/o all'esterno tra l'interporto ed il Tevere; in quest'ultimo caso si raccomanda di utilizzare una fascia larga almeno 10 m. alla base del rilevato;

**c) mitigazioni e compensazioni per l'ambito naturalistico e paesaggistico di pertinenza fluviale:**

- a compensazione degli impatti irreversibili sull'ambito paesaggistico e naturalistico fluviale il proponente dovrà progettare e realizzare la rinaturazione della fascia compresa tra rilevato interportuale e alveo del fiume Tevere, con caratteri di prato stabile e sieponi arbustivi longitudinali, da coordinare ed integrare con le sopra indicate vicine unità ecosistemiche di fitodepurazione e filtro. Di conseguenza va verificata l'utilità della prevista strada rurale alla base del rilevato, eventualmente adeguandone le modalità di realizzazione;
- le scarpate del rilevato dovranno essere consolidate con tecniche di ingegneria naturalistica con messa a dimora di talee di salice disposte a gradonata viva;
- attorno al Casale di Schifa va garantita un'adeguata area libera di pertinenza. Le previste aree perimetrali arboreo-arbustive ovest e nord vanno tra loro ricongiunte e attorno al sopraddetto Casale estese fino a inglobare il vicino gruppo di Roverelle, che deve essere conservato e rafforzato in sito. Se necessario, la capacità di parcheggio compromessa con tali modifiche potrà essere recuperata verso nord, con allargamento della piattaforma interportuale su una parte dell'area di risulta da rinaturare;
- dovrà essere preservata la parte di siepe arborata presso il confine con lo stabilimento Edilgori sita a nord della nuova strada d'accesso allo stabilimento e se possibile anche quella tra la stessa e l'edificio di dogana; essa dovrà essere integrata con l'area verde prevista in adiacenza e dovrà esserne mantenuto il fosso o scolo;
- in assenza d'intesa con la concessionaria ferroviaria per la realizzazione ed attivazione immediate del secondo raccordo d'accesso all'interporto (rivolto verso il Tevere), salvo diversa richiesta da parte delle autorità idrauliche, il relativo rilevato non dovrà essere realizzato e dovrà essere mantenuta integralmente la macchia arborea/arbustiva adiacente; in ogni caso di quest'ultima si dovrà prevedere tutela e consolidamento;
- le fasce arboree/arbustive perimetrali, la suddetta macchia e le aree di fitodepurazione/ecosistemi-filtro dovranno essere progettate in modo integrato tra loro e con le fasce a prato stabile e a vegetazione riparia del Tevere. L'accessibilità faunistica dovrà essere garantita anche alle aree boschive interne al perimetro e, con sottopassi di adeguate larghezza, altezza e sistemazione a terra, a quelle intercluse tra i rilevati dei raccordi ferroviari. Tutti gli interventi di rinaturazione e ingegneria naturalistica dovranno essere realizzati secondo le modalità previste dalla Regione Lazio e quelle delle Linee Guida per gli Interventi di Ingegneria Naturalistica predisposte dal Ministero dell'Ambiente;

**d) completamento della fascia boscata perimetrale a sud del terminal intermodale, verso Orte Scalo:**

- a mitigazione visuale, oltre che acustica, del terminal intermodale (parte est dell'interporto) verso l'abitato di Orte Scalo, sul lato sud di questo si dovrà prevedere e realizzare, a quota di piattaforma, un'adeguata fascia boscata continua, simile e in continuità con quella prevista per le parti ovest dell'interporto, utilizzando la fascia perimetrale attualmente residua entro la piattaforma e/o allargando quest'ultima verso sud. Dimensionamento e caratteri di tale fascia dovranno essere adeguati alle esigenze visuali e acustiche rilevate;

MDU  
AR

**e) tutela delle visuali attive e altre mitigazioni paesaggistiche:**

- in fase di definizione esecutiva, dovrà essere verificata la tutela della visuale della Rupe di Orte (Centro Storico) dai rettilinei autostradali e dalla linea ferroviaria Orte-Falconara, anche rispetto alla possibile ostruzione visuale determinata dalla gru a ponte nonché dall'accatastamento di container nelle aree di stoccaggio; se necessari al conseguimento di tale obiettivo, dovranno essere introdotti gli opportuni adattamenti progettuali e fissate le limitazioni d'esercizio. L'altezza degli edifici interportuali dovrà, comunque, adeguarsi ai limiti indicati nel Piano Territoriale Paesistico della Valle del Tevere;

**f) minimizzazione degli impatti nella fase di cantiere:**

- un Piano d'Approvvigionamento e Smaltimento d'Inerti dovrà indicare siti di prelievo e smaltimento, quantità, fasi, traffico, impegni di mitigazione di rumore, vibrazioni e polveri in lavoro e trasporto, rinaturazioni finali;
- dovrà essere redatto un Regolamento di cantiere per l'adozione sistematica di accorgimenti e dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, prevedendo tra l'altro: contenimento delle polveri tramite innaffiamento, protezione degli alberi da mantenere (recinzioni, staccionate, ...), conservazione e riuso appropriato del terreno vegetale, contenimento del dilavamento e prevenzione dell'intorbidimento delle acque fluviali, 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, e di sostanze chimiche in genere utilizzate nel cantiere, specie durante le perforazioni e il getto delle fondazioni;

**g) continuità dell'accessibilità ciclo-pedonale lungo il fiume Tevere e verso il fiume Nera:**

- il proponente dovrà verificare la possibilità di garantire, nel tratto dell'adiacente linea ferroviaria compreso tra autostrada e fiume, la continuità ciclopedonale tra la sponda sinistra dell'alto-medio Tevere e la sponda del fiume Nera, inserendo nel progetto dell'interporto le eventuali predisposizioni d'opera a tal fine necessarie;

**h) salvaguardia dal rumore:**

- il proponente si dovrà impegnare a garantire il rispetto delle norme di cui al D.P.C.M. 14/11/97 con riferimento alla zonizzazione acustica che il comune dovrà adottare. Particolare attenzione dovrà essere posta ad garanzia della tutela acustica dell'abitato di Orte Scalo, in relazione al quale il contenimento del rumore potrà essere attuato con adeguate opere mitigative (barriere, schermature e terrapieni) e regolazioni o limitazioni all'esercizio degli impianti;

**i) contenimento dell'illuminazione notturna:**

- l'impianto luce esterna dovrà limitare l'illuminazione alle superfici effettivamente operative, escludendo dispersioni laterali e verso l'alto. 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;

**l) altre minimizzazioni e mitigazioni della fase d'esercizio:**

- prima dell'entrata in funzione dell'interporto dovrà essere adottato e trasmesso alla Regione Lazio e al Ministero dell'Ambiente, e poi periodicamente aggiornato, un regolamento d'esercizio per la minimizzazione delle emissioni acustiche e atmosferiche veicolari e dei macchinari in genere fissi e mobili, in particolare tramite:





# Il Ministro dell'Ambiente

- l'adozione massima di sistemi 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, ...);

**m) compatibilità tra merceologie interportuali:**

- il trasbordo intermodale e l'eventuale sosta provvisoria di sostanze e merci pericolose nonché di rifiuti deve avvenire solo in ambiti stabilmente riservati, adeguatamente attrezzati. Quando nell'interporto siano presenti sostanze pericolose, dovranno essere vietati su tutta l'area interportuale l'introduzione, la movimentazione e lo stoccaggio di derrate alimentari non confezionate a tenuta stagna;

**n) monitoraggio ambientale:**

- periodiche campagne di monitoraggio ambientale curate dall'agenzia regionale protezione ambiente dovranno rilevare la qualità delle acque (a monte e a valle dell'impianto) e dell'aria, le emissioni e le immissioni acustiche dell'interporto rispetto ai ricettori circostanti (qualificando anche il rumore residuo e le eventuali componenti tonali e/o impulsive), la sua illuminazione artificiale notturna esterna (efficienza, dispersioni, modulazioni, ... );

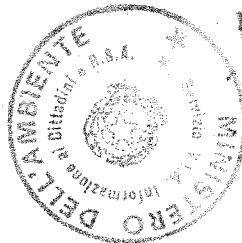
- o) dovranno altresì essere ottemperate le prescrizioni della Regione Lazio e del Ministero per i beni e le attività culturali;

- p) la verifica d'ottemperanza alle prescrizioni f) e n) dovrà essere svolta dalla Regione Lazio mentre per le altre prescrizioni sarà svolta dal Ministero dell'Ambiente; la verifica dovrà concludersi prima della definitiva approvazione del progetto esecutivo;

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Centro Merci di Orte S.p.A., al Ministero dei trasporti Direzione MTC, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Lazio, 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 = 3 DIC. 1999



La presente copia fotostatica Com-  
posta di N. 9 fogli è conforme  
al suo originale.  
Roma, li 3-12-99 Angelli

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI