



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 8429] "Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)".

"Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)".

Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota acquisita al prot. MiTE_2022-0062249 del 19/05/2022, la società Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone spa ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., in merito al progetto *“Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)”. “Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)”, in quanto estensione ad opera ricadente al punto 2 lettera a dell’Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero “interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali”.*

Secondo quanto riportato dal Proponente i progetti in oggetto, pur usufruendo di fonti di finanziamento diverse, rappresentano un progetto unitario di completamento, potenziamento e miglioramento della dotazione Infrastrutturale del Terminal intermodale di Pordenone.

Nello specifico, gli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, prevedono l’allungamento dell’asta di manovra a mt. 750 totali, con quindi un allungamento in progetto dell’attuale asta di manovra di circa 450 mt. con la finalità di uniformare l’intero terminal agli standard europei e alla lunghezza dei treni in circolazione nella rete nazionale, nonché 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 circa mt. 1.100.

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

Analisi e valutazioni

Il progetto in oggetto 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.



Figura 1 Localizzazione del progetto

Secondo quanto riportato dal Proponente l'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone non è stato soggetto ad alcuna procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in quanto nasce e si sviluppa come "Centro Commerciale all'Ingrosso" a partire dagli anni 70-80, in un contesto normativo antecedente all'entrata in vigore della normativa in materia di VIA. Nel tempo il Centro consolida gli aspetti intermodali e nel 2014 sono stati previsti lavori di implementazione e adeguamento degli impianti ferroviari esistenti alla linea ferroviaria UD-VE; tali lavori sono stati esclusi dalla VIA ed

esito di una procedura di Screening di VIA, ai tempi di competenza della regione Friuli Venezia Giulia, con Decreto del Servizio VIA SCR 1339, n. 2228 del 21.11.2014. Il Proponente dichiara che tali opere di potenziamento sono attualmente compiute.

Secondo quanto riportato dal Proponente i progetti oggetto della presente istanza, pur usufruendo di fonti di finanziamento diverse, rappresentano un progetto unitario di completamento, potenziamento e miglioramento della dotazione Infrastrutturale del Terminal intermodale di Pordenone.

Nello specifico, gli interventi in oggetto prevedono l'allungamento dell'asta di manovra a mt. 750 totali, con quindi un allungamento in progetto dell'attuale asta di manovra di circa 450 mt., al fine di uniformare l'intero terminal agli standard europei e 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 circa mt. 1.100.

Di seguito la descrizione degli interventi previsti così come riportati dal Proponente:

L'Interporto Centro Ingrosso intende realizzare i seguenti interventi:

➤ *Intervento 1: 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 atterrerà 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.

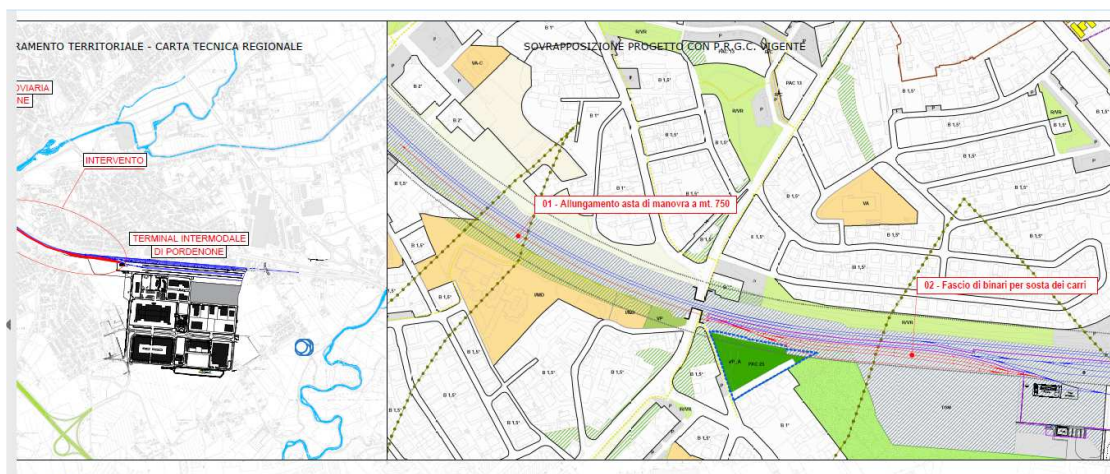


Figura 2 Stralcio planimetria dell'intervento

Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione il Proponente dichiara che le opere in progetto “saranno interamente realizzate in aree di proprietà dell’Interporto” e stima, per l’asta di manovra, un fabbisogno di inerti di circa 19.300 mc per il rilevato, oltre a 3.140 mc di cls, 362 t di acciai (per armature) e 120 mc di binder per la pista ciclopedonale e vari ulteriori materiali minori (tubi in PVC, geotessuti, cavidotti, pali luce, ecc.) mentre, per la realizzazione del fascio di binari, il Proponente stima un fabbisogno di inerti di circa 13.600 mc oltre a 690 mc di cls (per muro di contenimento, ecc.), 59,7 t di acciai (per armature), 1.308 m di binari e 7 scambi.

Per quanto riguarda le modalità di gestione del materiale da scavo, il Proponente dichiara che per l’asta di manovra sono previsti scavi per circa 8.170 mc e reimpieghi per circa 825 mc (10%) mentre per il fascio di binari sono previsti scavi per circa 4.670 mc e reimpieghi per circa 633 mc (13%) affermando che “gli esuberanti, rispettivamente 7.345 mc e 4.037 mc, saranno, quindi, conferiti in centri di recupero inerti”, senza altresì specificare la modalità di gestione per quanto riguarda i quantitativi da reimpiegare, anche ai sensi del Dpr n. 120/2017.

Per quanto riguarda gli impatti ambientali il Proponente afferma che “il principale impatto è ascrivibile alle nuove emissioni di rumore indotte dal progetto” evidenziando che “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”.

Il Proponente afferma inoltre che, 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: in entrambi i casi, non sono superati i limiti di legge e, quindi, non si evidenziano criticità tali da richiedere specifiche misure di mitigazione come, ad esempio, la previsione di barriere acustiche o interventi sui ricettori”, tuttavia il Proponente asserisce anche che “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”; il Proponente, infatti, nella Relazione acustica segnala che, benché l’area interessata al prolungamento dell’asta di manovra si inserisca in una zona individuata prevalentemente come Classe IV, esiste una “zona di Classe I, dovuta alla presenza della Scuola Elementare “Gaspare

Gozzi”, che ricade inoltre all’interno della fascia A di pertinenza ferroviaria, definita dal D.P.R. 18/11/1998, n.459”.

Per quanto riguarda il cronoprogramma degli interventi il Proponente dichiara che “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”, un tempo non trascurabile.

Per quanto riguarda la presenza di 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), il Proponente dichiara che non sono presenti aree naturali protette della Rete Natura 2000 e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall’intervento.

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

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

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

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

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

Conclusioni

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

- il progetto prevede l’allungamento dell’asta di manovra a mt. 750, al fine di uniformare l’intero terminal agli standard europei e 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 circa mt. 1.100;
- non sono presenti 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) e ulteriori zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico direttamente interferite dall’intervento;
- il progetto non interferisce direttamente con aree soggette a vincolo paesaggistico;
- sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto dichiarando la presenza di acque sotterranee (falde confinate) a circa 2m sotto il p.c.;
- per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) sono presenti aree con “Pericolosità idraulica P1 e P2”;
- per quanto riguarda le aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni non sono presenti aree direttamente interferite dall’intervento;

- in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006, l'intervento ricade in Zona Sismica 2;

considerato e valutato che:

- oggetto della presente valutazione preliminare è il progetto "*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)*". "*Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)*";
- l'Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone non è stato assoggettato ad alcuna procedura di Valutazione di Impatto Ambientale in quanto nasce e si sviluppa come "Centro Commerciale all'Ingrosso", in un contesto normativo antecedente all'entrata in vigore della normativa in materia di VIA, sebbene i lavori di implementazione e adeguamento degli impianti ferroviari esistenti alla linea ferroviaria UD-VE, con i quali è stata realizzata l'attuale asta di manovra di circa 300 mt., sono stati esclusi dalla VIA ed esito di una procedura di Screening di VIA, ai tempi di competenza della regione Friuli Venezia Giulia, con Decreto del Servizio VIA, SCR 1339, n. 2228 del 21.11.2014.
- sono presenti corpi idrici sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto;
- non è specificata la modalità di gestione per quanto riguarda i quantitativi di materiale da scavo da reimpiegare, anche ai sensi del Dpr n. 120/2017;
- per quanto riguarda l'impatto acustico generato dal cantiere, benché l'area interessata al prolungamento dell'asta di manovra si inserisca in una zona individuata prevalentemente come Classe IV, esiste una zona di Classe I, dovuta alla presenza della Scuola Elementare "Gaspare Gozzi" (ricettore sensibile) che non si può ritenere trascurabile;
- 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, un tempo non trascurabile;
- in fase di cantierizzazione è prevista un'ingente movimentazione di materiali ed inerti, i cui potenziali impatti necessitano di una valutazione più approfondita, in particolare sulle componenti aria (qualità dell'aria) e rumore, anche in relazione ai potenziali effetti nocivi sulla salute umana;

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che per il progetto in valutazione denominato "*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)*". "*Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)*" non si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi e pertanto si propone che lo stesso debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

La responsabile del procedimento

Arch. Claudia Pieri

