

ARPA - FVG

Prot . 0035990 / P / GEN/ AUT

Data : 17/11/2022 11:16:03

Classifica : PRA-AUT

S.O.S. Pareri e supporto per valutazioni
e autorizzazioni ambientali
Responsabile del procedimento:
ing. Massimo Telesca
Via Cairoli, 14 - 33057 Palmanova
tel. 0432/1918087
Email massimo.telesca@arpa.fvg.it
PEC arpa@certregione.fvg.it
Responsabile dell'istruttoria:
dott.ssa Francesca Delli Quadri
tel. 0432/1918199
Email francesca.delliquadri@arpa.fvg.it

GEN/INT. 0014592

Alla Direzione Centrale
Difesa dell'Ambiente
Energia e Sviluppo Sostenibile
Servizio Valutazioni Ambientali
Pec: ambiente@certregione.fvg.it

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale Valutazioni
Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione
VIA e VAS
Pec: va@PEC.mite.gov

p.c.
Comune di Pordenone
SETTORE VIII – AMBIENTE U.O.S.
Ambiente, Ecologia, Energia e
Mitigazione Eventi Climatici
Pec: comune.pordenone@certgov.fvg.it

Oggetto: D. Lgs. 152/2006 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, comprensiva della Valutazione di incidenza, per 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)" da realizzarsi nel Comune di Pordenone. Comunicazione e richiesta parere.

Proponente: Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A..
Richiesta Integrazioni

Rif: Nota prot. n. 132615 del 25.10.2022, al prot. ARPA n.33438-A del 25.10.2022 e Nota prot.n. 224737 del 07.11.2022, al prot. ARPA n. 34619 del 25.10.2022.

Codice interno pratica 439/2022

A seguito della nota di avvio del procedimento amministrativo per la procedura di screening di cui all'oggetto, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia (ARPA), in merito alla documentazione analizzata e per quanto di sua competenza, osserva quanto di seguito riportato.

Il progetto in esame nel suo complesso consiste in un intervento di sviluppo e potenziamento dell'area intermodale suddiviso in due interventi:

- Intervento 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);

- Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17).

In sintesi i progetti 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 circa m 1.100.

La durata delle lavorazioni considerata è di 360 giorni per l'intervento 1 - allungamento dell'asta di manovra e 270 giorni per l'intervento 2 - realizzazione del fascio di binari.

Per quanto concerne gli impatti sulle differenti matrici ambientali interessate dagli interventi, si riportano di seguito le considerazioni inerenti gli elaborati esaminati e le relative richieste di integrazioni.

Atmosfera e qualità dell'aria

Per la componente atmosfera, si rileva che all'interno dello S.P.A. sono stati valutati in maniera approfondita, tramite applicazione delle Linee Guida ARPA Toscana e di modellistica previsionale, solamente gli impatti per la fase di cantiere. Al fine di valutare in maniera approfondita anche gli impatti relativi alla fase di esercizio, considerate altresì le richieste di supporto del 03.03.2022 del Comune di Pordenone al protocollo ARPA FVG n. 3184 del 04.02.2022, e successive interlocuzioni, relativamente a segnalazioni pervenute da cittadini dei quartieri di Borgomeduna e Villanova per presunto inquinamento dell'aria causato dalle attività dell'Interporto, **si richiede di produrre documentazione integrativa contenente una approfondita valutazione degli impatti relativi alle emissioni in atmosfera, attraverso stime e simulazioni modellistiche, mettendo in evidenza il confronto tra la fase ante operam e la fase post operam ovvero la fase di esercizio.**

Per quanto concerne la fase di cantiere, visto quanto stimato all'interno dello S.P.A ed evidenziata la necessità di procedere a misure di mitigazione quali la bagnatura delle strade sterrate e dei cumuli, **si ritiene opportuno che come attività di monitoraggio in fase di cantiere venga prevista la predisposizione di un Diario di Cantiere** in cui dovranno essere registrati giornalmente gli orari delle bagnature effettuate e i quantitativi utilizzati; tale Diario dovrà essere conservato in cantiere a disposizione delle autorità di controllo.

Impatti sulla popolazione

Si richiede di specificare se per la realizzazione dell'intervento n. 1 sia prevista una chiusura completa del sottopasso via Nuova di Corva, ed eventualmente si chiede di indicarne le tempistiche.

Inoltre, dato che a pag. 18 dello S.P.A. si indica che l'attuale pista ciclabile sarà utilizzata come area di cantiere, si richiede di **indicare quali sono le misure previste per garantire e mettere in sicurezza il traffico pedonale e ciclabile durante le operazioni di cantiere**, ciò al fine di evitare disagi prolungati nella mobilità dei residenti dei quartieri di Villanova e Borgomeduna.

Rumore

Si fa presente che è la documentazione di impatto acustico esaminata dalla scrivente Agenzia, presente nella documentazione di screening VIA, è stata suddivisa nei due interventi:

1. L'allungamento del binario di manovra a 750m (documenti A_ACUST)
2. La realizzazione di un fascio di binari di manovra nell'area sud-ovest dell'Interporto (documenti B_ACUST)

Parte 1: Allungamento del binario di manovra a 750m:

Valutata la documentazione pervenuta, in particolare il progetto esecutivo e la “*Documentazione Previsionale di Impatto Acustico*” redatta dal tecnico competente in acustica Dino Abate, preso atto che:

- Il progetto presentato consiste nel prolungamento dell’asta ferroviaria di manovra presente sul ramo meridionale della tratta UD – VE. Il tratto oggetto di modifica, di pertinenza del Centro Intermodale, ultimato nel 2019, richiede l’adeguamento agli standard ferroviari europei di lunghezza dei convogli. L’attuale sviluppo del ramo di manovra dovrà pertanto essere esteso dagli attuali 311m a 750m di lunghezza;
- in riferimento all’intervento previsto, è opportuno distinguere le due fasi acusticamente indipendenti:
 1. La fase di cantiere
 2. La fase di esercizio dell’infrastruttura

Fase di cantiere: si rimanda alle procedure standard per la richiesta di autorizzazione, anche in deroga ai limiti acustici, per i cantieri urbani. Parte della documentazione relativa alle attrezzature di cantiere è già indicata nella valutazione. Per l’eventuale richiesta di pareri inerenti all’autorizzazione cantieristica, si rimanda alle linee guida ARPA FVG (<https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/rumore/modulistica/>, all. A1 o A2), il parere verrà emesso su richiesta in una fase di definizione più avanzata, in quanto devono essere determinati gli orari e le giornate in cui avrà opera il cantiere.

Fase di esercizio: il tecnico precisa che le manovre dei convogli lungo la direttrice di intervento si manifesteranno esclusivamente nel tempo di riferimento diurno. Con riferimento al caso in esame, l’art. 5 del D.P.R. 18/11/1998, n. 459 stabilisce che per infrastrutture ferroviarie esistenti, aventi fascia di pertinenza di m 250 (suddivisa in due parti, la prima, più vicina all’infrastruttura, larga m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall’infrastruttura, larga m 150, denominata fascia B), il valore limite assoluto di immissione del rumore prodotto dall’infrastruttura e percepibile all’interno della fascia A, è pari a 50 dB(A) Leq diurno per le scuole, e a 70 dB(A) Leq diurno per le abitazioni. L’analisi del rispetto dei livelli sonori, come viene affrontata nella relazione, individua correttamente i limiti acustici applicabili. Come indicato nel paragrafo precedente, le classi acustiche individuate nel PCCA non hanno rilevanza ai fini della determinazione dei limiti acustici, in quanto i riferimenti normativi all’impatto acustico ferroviario sono relativi ai limiti di fascia (D.P.R. 18/11/1998, n. 459) per le infrastrutture ferroviarie, e non a quelli di classe.

A 60 m sud del ramo interessato dall’intervento si colloca un recettore sensibile di tipo scolastico (*Scuola Elementare “Gaspare Gozzi”*), presso la quale il tecnico acustico incaricato ha provveduto ad effettuare due misurazioni di residuo acustico. I risultati relativi alle misure evidenziano un clima acustico principalmente influenzato dai transiti ferroviari sulla linea UD-VE. I livelli sonori vengono registrati dal tecnico acustico in un arco di due ore. **I risultati, compresi tra i 50 e i 52 dB(A), non sono metrologicamente conformi al decreto 16/03/98.** Le misure sono state effettuate secondo le procedure dell’allegato B.2.B (*tecnica del campionamento, rumore ambientale*), nonostante la normativa preveda l’utilizzo della metodologia di misura del rumore ferroviario (*allegato C.1*). Le norme di misura in ambito ferroviario prevedono tecniche di analisi proceduralmente diverse (acquisizione sull’intero T_R , isolamento dei transiti, calcoli dei LAE,...). Le convenzioni tecniche per il calcolo del $L_{eq,TR}$ ferroviario sono determinanti nel definire una grandezza confrontabile con i limiti di legge (D.P.R. 18/11/1998, n. 459); tale grandezza, a causa dei formalismi insiti nella norma, non è direttamente confrontabile con i livelli derivanti dalle semplici integrazioni del L_{eq} strumentale su campagne di durata limitata.

Nella relazione si realizza un modello acustico relativo allo stato di fatto e a quello di progetto. Il modello è tarato con i dati rilevati. **I presupposti relativi al precedente paragrafo rendono tuttavia necessario un aggiornamento degli input del sistema, sulla base di un riferimento metrologico convenzionale nella misura del traffico ferroviario (DM 16/03/98 all. C.1).**

Parte 2: realizzazione di un fascio di binari di manovra nell'area sud-ovest dell'Interporto

Valutata la documentazione pervenuta, in particolare

- 1) Valutazione d'impatto acustico di cantiere
- 2) Valutazione di impatto acustico: Ampliamento area di manovra sud-ovest

Il progetto presentato consiste nella realizzazione di **4 nuovi binari nell'area sud-ovest del centro intermodale**, binari che verranno **utilizzati per la formazione e la sosta dei convogli merci**.

In riferimento all'intervento previsto, è opportuno distinguere le due fasi, acusticamente indipendenti:

1. La fase di cantiere
2. La fase di esercizio dell'infrastruttura

Fase di cantiere: si rimanda alle procedure standard per la richiesta di autorizzazione, anche in deroga ai limiti acustici, per i cantieri urbani. Parte della documentazione relativa alle attrezzature di cantiere è già indicata nella valutazione. Per l'eventuale richiesta di pareri inerenti all'autorizzazione cantieristica, si rimanda alle linee guida ARPA FVG (<https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/rumore/modulistica/>, all. A1 o A2), il parere verrà emesso su richiesta in una fase di definizione più avanzata, in quanto devono essere determinati gli orari e le giornate in cui avrà opera il cantiere.

Fase di esercizio, il tecnico precisa che le manovre dei convogli nell'area dedicata all'intervento si manifesteranno esclusivamente nel tempo di riferimento diurno. Le sorgenti sonore esistenti e progettate che andranno ad insistere sull'area oggetto di intervento sono le seguenti:

1. Attività di formazione convogli ferroviari;
2. Attività di carico e scarico container con reach stacker;
3. Movimentazione dei container nell'area con reach stacker;
4. Arrivo e partenza dei convogli ferroviari;
5. Formazione e stazionamento convogli merci nella nuova area di formazione e stazionamento.

Con riferimento al caso in esame, l'art. 5 del D.P.R. 18/11/1998, n. 459 stabilisce che per infrastrutture ferroviarie esistenti, aventi fascia di pertinenza di m 250 (suddivisa in due parti, la prima, più vicina all'infrastruttura, larga m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, larga m 150, denominata fascia B), il valore limite assoluto di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura ed immesso all'interno della fascia A, è pari a 70 dB(A) Leq diurno per le abitazioni. L'analisi del rispetto dei livelli sonori, come viene affrontata nella relazione, individua correttamente i limiti acustici applicabili (in fascia B, 65 dB(A)). Come indicato nel paragrafo precedente, le classi acustiche individuate nel PCCA non hanno rilevanza ai fini della determinazione dei limiti acustici, in quanto i riferimenti normativi all'impatto acustico ferroviario sono relativi ai limiti di fascia (D.P.R. 18/11/1998 n. 459) per le infrastrutture ferroviarie, e non a quelli di classe.

Osservando la descrizione degli eventi incidenti sulla misura effettuata dal tecnico, si può constatare che il rumore derivante dalle attività logistiche ha una natura molto variabile. Molti degli eventi sonori di un certo impatto sono infatti legati ai passaggi di camion, all'attività di mezzi in manovra, alle operazioni di movimentazione che avvengono mediante reach stacker. Alcuni eventi sono di tipo ferroviario, come le operazioni di manovra e di riposizionamento dei locomotori/convogli. **È evidente che la natura variabile degli eventi legati all'esercizio dell'hub rende di fatto inapplicabile in questo caso (diversamente da quanto avviene nel caso di estensione dell'asta ferroviaria a 750 m) la metodologia di misura del rumore ferroviario del 16/03/98 secondo le metodiche dell'all. C.1. Si conviene pertanto sulla metodologia di**

misura adottata dal TCAA Dino Abate: nella relazione viene misurato e quantificato il livello di pressione sonora secondo l'allegato A (rumore ambientale). Questo approccio risulta peraltro essere più cautelativo rispetto ad un'eventuale (e di difficile applicazione) impiego delle metodiche in allegato C.1, in quanto considera anche sorgenti come impatti, carichi, scarichi, rumore di mezzi, che non verrebbero considerati nell'analisi del solo traffico.

In un rilievo risalente al periodo 29/11/21 - 07/12/21, ARPA FVG ha quantificato l'impatto acustico relativo ai transiti di convogli ferroviari sulla tratta Udine – Pordenone ed alle attività logistiche dello scalo-interporto. Il rilievo, effettuato sul lato nord della linea ferroviaria, aveva evidenziato la compatibilità del rumore ferroviario RFI nel tempo di riferimento **diurno**. I livelli rilevati a 25 m dalla tratta sono prossimi ai livelli di accettabilità per la fascia B: si ritiene pertanto che il clima acustico dovuto al traffico di linea presso i recettori sud, distanti più di 60 m, sia prevedibilmente conforme ai limiti acustici di fascia.

La realizzazione della nuova area di manovra comporta un incremento delle sorgenti sonore nell'area, dovuto alla formazione e stazionamento dei convogli merci. I contributi sonori delle attività di Interporto vengono sommati energeticamente al contributo sonoro del traffico ferroviario sulla tratta VE/UD. Il livello totale ambientale viene confrontato con i limiti previsti da D.P.R. 18/11/1998, n. 459 per le infrastrutture ferroviarie.

Il modello di simulazione, calcolato mediante l'uso del programma Woelfel IMMI2019, viene caratterizzato dall'inserimento delle 5 sorgenti previste nell'area di manovra. I livelli sonori risultanti vengono calcolati in facciata ai recettori. Nella relazione sono presentati i valori relativi all'*ante- e post-operam*.

I livelli sonori previsti *post-operam* in facciata ai recettori risultano essere inferiori ai limiti di fascia B previsti dal D.P.R. 18/11/1998, n. 459 relativamente alle infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h. L'analisi del contributo sonoro della nuova installazione eseguita dal consulente TCA non si limita ai livelli assoluti, ma presenta una valutazione del criterio differenziale presso i recettori a sud. La normativa tuttavia non prevede l'applicazione del criterio differenziale alle infrastrutture (*DPCM 14 novembre 1997 – art 4, comma 3*). L'assenza della necessità di valutare il limite differenziale per le infrastrutture, oltre alla condizione illustrata di presunto rispetto dei limiti di fascia, non richiede la valutazione di ulteriori interventi finalizzati al contenimento del rumore.

Alla luce delle sopraccitate osservazioni, i due interventi descritti risultano quindi soggetti a due differenti esiti:

- ✓ **Per quanto riguarda l'allungamento del binario di manovra a 750 m**, al fine della verifica dei limiti di rumore fissati dalla normativa in acustica (limiti assoluti e differenziali presso i recettori), **si richiede l'integrazione** della valutazione di impatto acustico con:
 - Una campagna fonometrica orientata alla redazione dei risultati *ante-operam* sulla base dei contenuti tecnici del DM 16/03/98 all. C.1.;
 - L'aggiornamento degli scenari acustici presentati, mediante la calibrazione sulla base dei dati rilevati al punto precedente;
 - Nell'eventualità in cui l'intervento previsto vada ad inserirsi in uno stato di fatto che acusticamente non sia conforme ai limiti previsti per il recettore scolastico, si richiede un esame accurato degli aspetti relativi alla mitigazione ambientale, facendo riferimento ai programmi previsti sui piani di azione. L'inserimento dell'intervento, all'interno dell'infrastruttura ferroviaria, andrà coordinato, qualora siano richiesti interventi di mitigazione acustica a seguito dello scenario rilevato (*ante o post operam*), nell'orizzonte delle azioni previste nel breve-medio termine sul Piano d'Azione di RFI.

- ✓ **Per quanto riguarda l'area di manovra sud-ovest**, considerato sia il contesto territoriale, che la natura dell'attività, si ritiene che la valutazione presentata sia stata redatta in modo sufficiente a garantire, con accettabile attendibilità, il rispetto dei limiti di immissione di rumore ai recettori contermini. Si ritiene

inoltre necessario prescrivere **l'effettuazione di un monitoraggio ambientale post-operam plurigiornaliero (ovvero la cui durata interessi più giornate, nello specifico un intervallo continuo di 3 o 4 giornate feriali) presso i recettori più esposti verso sud-ovest**, da effettuarsi entro un anno dalla realizzazione del fascio di binari di manovra.

Terre e rocce da scavo

Si fa presente che, per quanto concerne le terre e rocce da scavo risultanti dalle operazioni di escavazione, non essendo l'opera al momento soggetta alla procedura di AIA né VIA, non è prevista dalla norma in questa fase la presentazione di un Piano di Utilizzo (art. 9 D.P.R. 120/2017) né di un Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (art. 24 D.P.R. 120/2017). Si rammenta che il riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla normativa dei rifiuti è consentito, previa verifica dei requisiti ambientali, ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017. Nel caso in cui l'intervento sia assoggettato a VIA si renderà necessaria, ai sensi del comma 3, la presentazione di un "Progetto preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" debitamente formulato.

Pertanto, in linea generale, la documentazione relativa alle istanze di screening e inerente gli artt. 9, 21 e/o 24 del D.P.R. 120/2017 non è oggetto di valutazione da parte della scrivente Agenzia.

Tuttavia, per il caso in esame ed in via collaborativa, è stato esaminato il documento "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti datato Settembre 2022" e si riportano di seguito le seguenti considerazioni, che possono risultare utili in via generale e nel caso in cui il progetto dovesse essere assoggettato alla procedura di VIA.

Il Proponente dichiara che nell'ambito delle lavorazioni è previsto il riutilizzo in sito di 1641 mc del materiale prodotto dalla realizzazione delle opere in progetto ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017. I rimanenti 10.403 mc andranno conferiti in discarica in quanto non in possesso dei requisiti geotecnici necessari per la realizzazione delle opere. Tali materiali verranno pertanto gestiti come rifiuti e andranno conferiti in idonei impianti di recupero e smaltimento. Si sottolinea in riferimento a tali previsioni che l'assenza di requisiti geotecnici non preclude l'utilizzo del materiale con la qualifica di sottoprodotto e si evidenzia pertanto la possibilità di avvalersi delle procedure dell'art. 21 del DPR 120/2017 o, qualora le opere relative all'intervento dovessero essere soggette ad una procedura di VIA o AIA, sarà necessario riferirsi all'art. 9 del DPR 120/2017 che prevede la predisposizione del Piano di utilizzo secondo quanto previsto all'allegato 5 del DPR 120/2017.

Il tutto nell'ottica di prevenzione e riutilizzo riguardo ai principi che il legislatore ha evidenziato con riferimento alla normativa dei rifiuti e prima che il materiale sia declassato a rifiuto.

Per quanto concerne l'elaborato esplicativo della gestione delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti, da presentare nel caso in cui l'opera risultasse assoggettata alla procedura di VIA, nella tabella successiva si riporta in via collaborativa il confronto fra le informazioni di dettaglio richieste dal comma 3 dell'art. 24 e quanto rinvenuto nel documento presentato allo scopo di fornire indicazioni utili al Proponente.

Articolato contenuti di cui al comma 3 art. 24	Riferimento Doc attuale	Conformità	Note
a. descrizione dettagliata delle opere da realizzare e modalità di scavo:			
	Capitolo 2 Studio preliminare ambientale (cap. 3.2)	in parte	Nel caso da integrare
b. inquadramento ambientale del sito:			
geografico	Capitolo 3	In parte	Nel caso da integrare
geomorfologico			



Certificazione ISO9001
riferita alle sedi di Palmanova e Sede di Pordenone
Cert. N. 0023.2020

Certificazione ISO14001
riferita alla sede di Palmanova Via Cairoli 14
Cert. N. 0030.2020

geologico	Doc. Relazione geologica (intervento 01) e (intervento 05) Planimetria generale degli interventi		
idrogeologico			
destinazione d'uso delle aree attraversate	Capitolo 2 Planimetria generale degli interventi	in parte	<u>Nel caso da integrare</u>
ricognizione dei siti a rischio di potenziale inquinamento		no	<u>Nel caso da integrare</u>
c. proposta del piano di indagine:			
numero e caratteristiche dei punti di indagine	Capitolo 4	in parte	<u>Nel caso da integrare</u>
Numero e modalità di campionamento da effettuare	Capitolo 4	in parte	<u>Nel caso da integrare</u>
Parametri da determinare	Rapporti di Prova "ALS"	in parte	<u>Da integrare</u>
d. volumetrie previste delle terre e rocce da scavo:			
	Capitolo 6	In parte	<u>Nel caso da integrare</u>
e. modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito			
	Capitolo 6	In parte	<u>Nel caso da integrare</u>

Nello specifico il documento, che dovrà essere presentato nel caso in cui il progetto dovesse essere assoggettato a VIA, dovrebbe essere revisionato ed integrato in funzione delle seguenti osservazioni con riferimento ai punti articolati nel comma 3:

- a) Ai fini dell'elaborato è necessario fornire una descrizione dettagliata delle opere da realizzare che richiedono la movimentazione di terre e rocce le cui dimensioni ed ubicazione debbono essere riportate anche in planimetria a scala adeguata. Nel capitolo 2 viene fatto un breve cenno alla tipologia delle opere non esaustivo. Nel documento "studio preliminare ambientale" sono reperibili alcune informazioni in merito alle lunghezza/superfici delle opere ma non sono esaustivi per individuare le aree ed i volumi di scavo. Documentazione non esaustiva; in caso integrare fornendo indicazioni relative alle dimensioni degli scavi, la loro ubicazione unitamente ad elaborati cartografici.
- b) L'argomento viene trattato in linea generale all'interno del capitolo 3 ma è nelle Relazioni geologiche "Intervento 01" e "Intervento 05" che vengono riportati gli esiti di indagini geognostiche sito specifiche effettuate in sito nel 2021 che hanno consentito di effettuare una ricostruzione litostratigrafica e di verificare le condizioni idrogeologiche. L'inquadramento geografico nel "Piano Preliminare" è minimale e a supporto è stata consultata la tavola "planimetria degli interventi". Tale tavola si compone di collage di carte tematiche che pur evidenziando le opere di interesse risultano carenti di elementi cartografici, scala grafica, scala metrica e leggende. Per quanto concerne la destinazione d'uso nel capitolo 2 si riporta "Il sito di produzione e di riutilizzo delle terre e rocce da scavo, costituito dal sedime che sarà occupato dalle opere in progetto è inserito da un punto di vista urbanistico in "Ambito ferroviario" e a seguito degli interventi la destinazione urbanistica non verrà modificata" tuttavia non viene esplicitata la colonna di riferimento (col A o B della tabella 2 del D.Lgs 152/2006) per la verifica del rispetto dei requisiti ambientali e nel contempo non viene

esplicitata la ricognizione dei siti a rischio di potenziale inquinamento che serve per individuare il set analitico del punto successivo. Documentazione non esaustiva, in caso da integrare.

- c) Con riferimento all'attività di caratterizzazione si rappresenta che tramite la consultazione del documento "Studio Preliminare Ambientale" (cap. 3.2) è stato possibile reperire alcune informazioni in merito alla lunghezza delle opere che consentono di ritenere adeguati il numero di punti di prelievo individuati dal Proponente L'allegato 2 del DPR 120/2017 prevede infatti in presenza di opere lineari un punto di indagine ogni 550 m lineari o l'applicazione della tabella in caso di diversi range di dimensioni dell'area. Nel documento citato si evidenzia che l'"Intervento 01" prevede un tratto di lunghezza pari a 450 m. e sono stati effettuati alcuni campionamenti nel dicembre del 2021 in corrispondenza di 3 punti di indagine mentre l'"Intervento 02" interessa una superficie di 2200 mq e sono stati effettuati alcuni campionamenti nel settembre del 2021. Nel documento "Piano preliminare" viene riportata l'ubicazione dei punti ma in una immagine estratta da una planimetria della quale non si evincono la scala grafica, la scala metrica ed i riferimenti cartografici. Inoltre non viene esplicitato il set analitico (che poi si desume dalla lettura dei rapporti di prova) e le motivazioni delle scelte effettuate in funzione della ricognizione dei siti che risulta assente. Non viene, come già sopra evidenziato, esplicitata la colonna di riferimento anche se poi i referti analitici attestano la conformità alla colonna A. Tuttavia la Scrivente Agenzia non è in grado di valutare se il numero di campioni per punto di indagine è adeguato non essendo chiara l'ubicazione delle aree di scavo e le dimensioni dello stesso. Con riferimento ai parametri da determinare si ricorda che il set analitico deve tener conto dell'influenza di attività antropiche svolte oltre che sul sito anche nelle sue vicinanze pertanto l'elaborato deve essere implementato esplicitando le valutazioni fatte in base alle attività svolte (sul sito e nel suo intorno, la presenza di strade, etc) e la scelta del set analitico adottato. Dev'essere inoltre esplicitata la colonna di riferimento (colonna A o B) della Tab. 1 All. 5 al Titolo V parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. in funzione della destinazione urbanistica. Documentazione parzialmente esaustiva, in caso da integrare.
- d) Si osserva che la tabella riepilogativa delle volumetrie di terre e rocce da scavo risulta incompleta. È necessario per ogni opera fornire le dimensioni e la profondità degli scavi e indicare con opportuna planimetria la correlazione fra area scavo di produzione (di cui al punto a) ed area di utilizzo (all'interno del sito). Nella medesima debbono anche essere inserite le aree dedicate all'eventuale deposito intermedio delle terre e rocce da utilizzare all'interno del sito che debbono essere gestite in funzione di quanto indicato all'art. 5 del DPR 120/2017 e le aree da utilizzarsi per il deposito temporaneo dei volumi in uscita gestiti coerentemente alla normativa dei rifiuti.
- e) Vedasi punto precedente.

Infine, si sottolinea che dalla lettura del paragrafo 3.4.3 (pag. 26) del SIA non è chiaro se il Proponente intende gestire il materiale in esubero ai sensi dell'art. 24 del DPR 120/2017 fuori sito con la qualifica di rifiuto o prevedere di gestire il materiale in esubero fuori sito gestendolo come sottoprodotto. Si rammenta nuovamente che nel caso in cui sia previsto il riutilizzo in siti diversi ci si potrà eventualmente avvalere delle procedure dell'art. 21 del DPR 120/2017 o, qualora le opere relative all'intervento dovessero essere soggette ad una procedura di VIA o AIA, sarà necessario riferirsi all'art. 9 del DPR 120/2017 che prevede la predisposizione del Piano di utilizzo secondo quanto previsto all'allegato 5 del DPR 120/2017.

Per ulteriori approfondimenti sul tema si suggerisce di riferirsi alle Linee guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo contenute nella Delibera del Consiglio SNPA N. 54/19

del 09.05.2019 ed alla Sezione FAQ sul sito istituzionale di ARPA
FVG http://www.arpa.fvg.it/cms/tema/rifiuti/dati_ambientali/allegati-terre-rocce/FAQ120.html

Gestione delle acque

In merito a quanto specificato alle pagg. 27-28 dello S.P.A, **si richiede di specificare con quali modalità si intende gestire in fase di cantiere un'eventuale e non prevista risalita della falda in occasione di eventi meteo eccezionali che potrebbero verificarsi.**

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti.

Il Responsabile della S.O.S.
Pareri e supporto per valutazioni e autorizzazioni ambientali
ing. Massimo Telesca
*(documento informatico sottoscritto
con firma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)*