

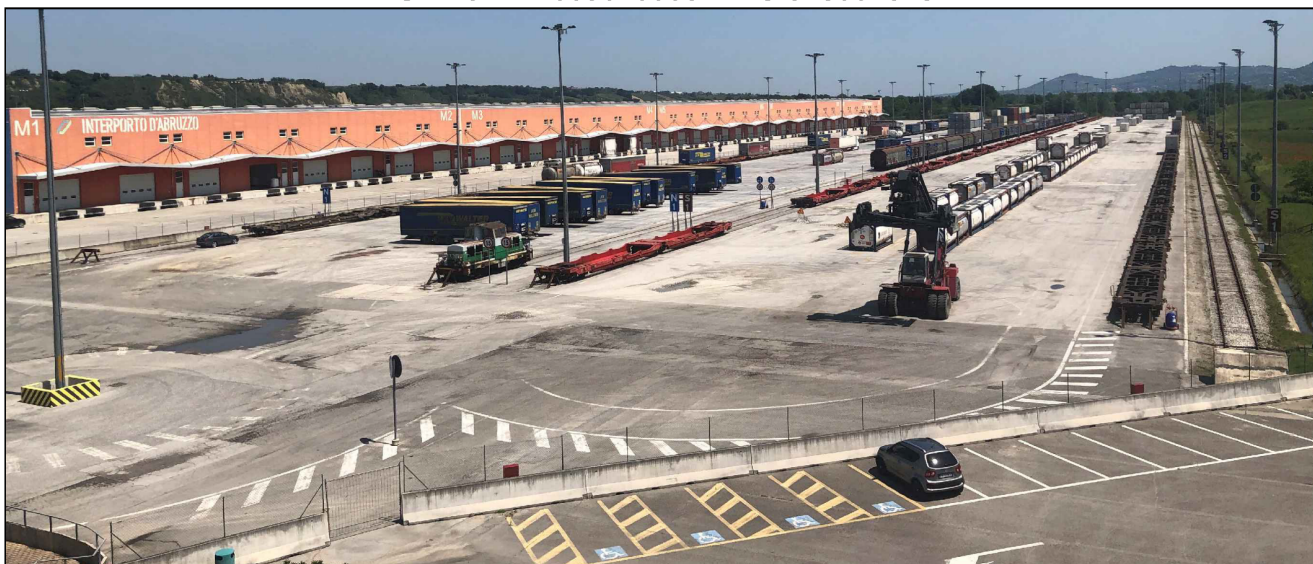


Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI MANOPPELLO

POTENZIAMENTO DELLA RETE LOGISTICA E DELL'HUB INTERPORTUALE
CUP E57H21009020006 - CIG 9780016484



SOGGETTO ATTUATORE
Commissario Straordinario di Governo
per la Z.E.S.
Prof. Mauro Miccio

SOGGETTO ATTUATORE ESTERNO
Regione Abruzzo

SOGGETTO AGGREGATORE
A.R.I.C.

Agenzia Regionale
Informatica e Committenza

R.U.P.
Arch. Tommaso Sacramone

IMPRESA ESECUTRICE: STREVER S.p.A.



AMMINISTRATORE DELEGATO:
Dott. William Strever

PROGETTISTA: PROGER S.p.A.



IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE

DIRETTORE TECNICO: Ing. Stefano Pallavicini

INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Ing. Salvatore Sguazzo

PROGETTISTA RESPONSABILE P.E. (D. Lgs 50/2016):

Ing. Umberto Ricci

GEOTECNICA: Ing. Ylenia Mascarucci

GEOLOGIA: Geol. Marco Sandrucci

COORD. SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Ing. Nicola Sciarra

IMPIANTI ELETTRICI: Ing. Enrico D'Argenzio

ANTINCENDIO: Ing. Carlo Bazzucchi

STATO PROGETTO:

PROGETTO ESECUTIVO

TITOLO ELABORATO:

GEOLOGIA, GEOTECNICA, IDRAULICA, AMBIENTE

Ambiente

Valutazione preliminare - Lista di Controllo (art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)

ELABORATO:

E-00-00-V-RL-02

REVISIONE	N.	DATA	DESCRIZIONE	Redatto	Approvato
	00	06/10/2023	Prima Emissione	C. Nuzzi	F. Di Girolamo

DATA	OTTOBRE 2023
SCALA	-



PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO «COMPLETAMENTO
INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI MANOPPELLO - POTENZIAMENTO
DELLA RETE LOGISTICA E DELL'HUB INTERPORTUALE» - ZES ABRUZZO

CUP: E57H21009020006 - CIG: 9780016484

VALUTAZIONE PRELIMINARE

**Lista di Controllo (art. 6, comma
9, D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)**

Concorrente



Progettista indicato



1. Titolo del progetto

**COMPLETAMENTO INFRASTRUTTURA AREA INDUSTRIALE DI MANOPPELLO
POTENZIAMENTO DELLA RETE LOGISTICA E DELL'HUB INTERPORTUALE**

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<i>Allegato II bis, punto 2, lettera a)</i>	<i>"interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali;"</i>

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'opera si rende necessaria in considerazione dell'obiettivo di adeguare l'accessibilità ferroviaria al modulo europeo di lunghezza treno di m. 750 e di migliorare l'accessibilità dei mezzi stradali destinando loro un maggiore spazio di sosta per un accesso più ordinato alle piattaforme logistiche in previsione dei maggiori traffici futuri.

L'Interporto d'Abruzzo, inserito nella programmazione regionale fin dai primi anni '90, ha assunto rilevanza nazionale in esito al risultato nella graduatoria di accesso alle provvidenze della specifica legge sugli interporti (L. 240/90), con conseguente inserimento nella programmazione nazionale.

Al momento dell'approvazione del predetto progetto ferroviario da parte del ministero dei Trasporti e RFI, lo standard di massima lunghezza dei treni era di 650 m, lunghezza all'epoca esuberante anche per il transito lungo l'linea ferroviaria adriatica (circa 500 m.).

Successivamente le Specifiche Tecniche emanate dalla UE per l'Interoperabilità del Sistema Ferroviario Trans Europeo Convenzionale (STI), a partire dalla Decisione Consiglio del 26/04/2011, hanno individuate le caratteristiche di sagoma, di peso assiale, nonché hanno elevato la lunghezza del modulo ferroviario europeo a 750 m.

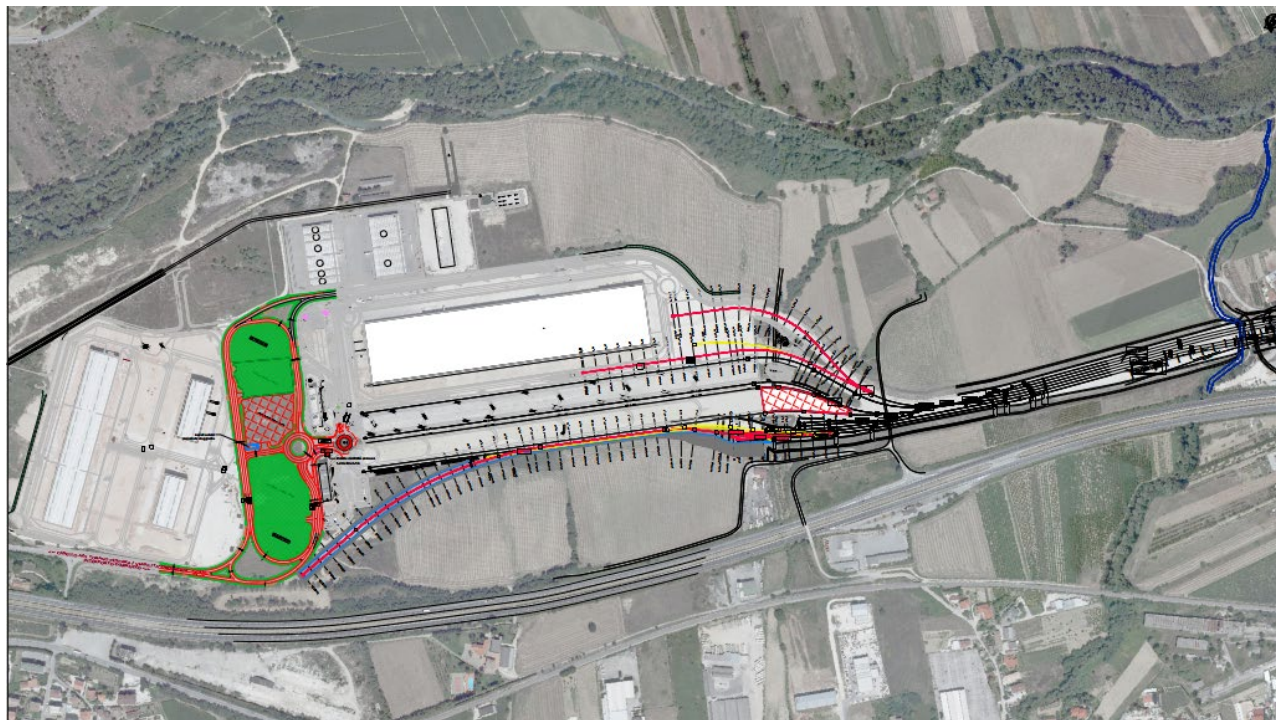
In considerazione dell'inclusione della direttrice adriatica, ferroviaria ed autostradale nella Rete TEN-T, come completamento del corridoio Baltico – Adriatico e estensione a Sud del corridoio Scandinavo – Mediterraneo, nonché dell'intento di migliorare i collegamenti fisici tra penisola Iberica e quella Balcanica, con "Risoluzione del Parlamento Europeo del 28 ottobre 2015 sulla strategia dell'UE per la Regione adriatico e ionica" (2014/2214), con rinvio della stessa alla Commissione Europea per l'approvazione definitiva, della recente programmazione nazionale del PNRR e del collegato Fondo Complementare che prevedono risorse ingenti per varare il potenziamento della linea Roma – Pescara, da attuale collocazione come linea RFI secondaria a linea di Alta Capacità, il Piano Strategico per la Zona Economica Speciale della Regione Abruzzo (Del. G. R. n. 128, del 4/03/2020) ha individuato come rilevante il progetto di adeguamento del modulo ferroviario dell'Interporto d'Abruzzo, dell'attuale 650 m a quello di 750 m, dando così corso al progetto di adeguamento.

Tenuto conto dell'accrescimento dei traffici ferroviari, intervenuto nell'ultimo biennio e delle previsioni di ulteriore rapida crescita, è immediato desumere che all'incremento della capacità ferroviaria di cui sopra debba necessariamente corrispondere un incremento della capacità di accoglimento dei traffici su gomma diretti alle piattaforme logistiche. L'obiettivo si traduce nella realizzazione di parcheggi operativi e di sosta controllata all'interno dell'ovale stradale prospiciente il gate d'ingresso, con la conseguente necessità di adeguare le corsie stradali.

Oggi invece lo standard europeo dei treni merci intermodali è stato portato a m. 750. Quindi anche per l'Interporto d'Abruzzo si pone il problema dell'adeguamento della lunghezza dei binari e della piattaforma logistica

4. Localizzazione del progetto

L'area in cui si colloca l'intervento in variante è situata nella Regione Abruzzo, in Provincia di Pescara, nel comune di Manoppello e marginalmente nel comune di Casalincontrada; nella figura seguente sono indicati i lavori di variante in progetto.



5. Caratteristiche del progetto

Descrizione degli interventi

L'intero progetto in oggetto comprende i seguenti interventi

- Progettazione ferroviaria
- Progettazione della trazione elettrica
- Progettazione stradale
- Progettazione del prolungamento del piazzale intermodale Sud
- Adeguamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche
- Adeguamento dell'illuminazione esterna
- Progettazione aree a verde di mitigazione ambientale
- Adeguamento della segnaletica stradale.

OPERE FERROVIARIE DI POTENZIAMENTO

Le opere riguardano:

1. **La costruzione di nuovo binario, per il prolungamento di quelli esistenti (I P.C. e II P.C.).** Il binario è del tipo UNI 60, montato con gli organi di attacco a traverse in CAP del tipo FS V 35 P, a meno di quelle per l'ancoraggio dei deviatori, che sono in legno. Le traverse dovranno poggiare su uno strato di pietrisco, nonché di un sotto - strato di sub – ballast che è a sua volta sovrastante lo strato di fondazione. Al lato della massiciata ferroviaria verranno riproposte banchine, in estensione delle esistenti, al fine di costituire in continuità gli stradelli, utilizzati dal personale di scorta e manovratori degli scambi per muoversi in sicurezza, a piedi. Ovviamente occorrerà garantire la compattazione del piano di posa a seguito di escavazione del terreno vegetale (50-100 cm) e se del caso altro trattamento per garantirne la portata. Occorrerà predisporre opportunamente un piano di posa orizzontale poiché la pendenza massima ammessa nella costruzione è del 2 ‰.
Nella realizzazione del nuovo binario va garantita la corretta regimentazione delle acque di piattaforma con il prolungamento delle cunette esistenti e se del caso la manutenzione straordinaria per la pulizia di quelle esistenti;
2. **Lo smontaggio, il trasporto e rimontaggio di quattro deviatori esistenti (113 a, 113 b, 114 a, 114 b), necessari a garantire la lunghezza per il nuovo modulo, da eseguire a seguito del prolungamento dei rispettivi binari.** Occorre, inoltre, prevedere la costruzione di nuovo binario per il prolungamento dell'Asta di manovra n. 1, nonché del nuovo respingente. Per la costruzione del prolungamento del binario, tenuto conto dell'andamento del terreno posto a Sud dell'asta di manovra n. 1, sarà necessario realizzare una trincea con terrazzamenti lato SUD e lunghezza pari al predetto binario. Poiché è prevedibile una prevalenza nell'arrivo di treni di lunghezza minore di m. 650, appare opportuno utilizzare per questi ultimi l'asta di manovra attuale e utilizzare il binario prolungato solo per treni di lunghezza superiore. L'utilizzazione di detta alternativa interverrà tramite l'impiego del nuovo deviatoio 115, del tipo 60 UNI 170 tg 0.12, completo di organi per la posa su legno – dis.fs 8702. Tutti i deviatori dovranno essere in piano con pendenza max 2 ‰.
3. **L'estensione del Fascio Container Sud, in direzione Est, pavimentando l'area compresa tra i binari I CT e II CT, con una pavimentazione del tipo rigido, per la lunghezza di circa 100 m. e larghezza variabile.**
4. In ultimo, per consentire le operazioni logistiche delle merci varie sul piazzale esistente, posto ad Est del magazzino "M", sarà necessario **variare l'andamento planimetrico dell'attuale asta di manovra n. 3, prevedendo un allungamento della stessa, previa traslazione verso sud del tratto esistente.** Per garantire una buona celerità delle operazioni da eseguirsi con trans pallet, sarà necessario affiancare l'asta di manovra n. 3 con un nuovo binario a partire dai nuovo deviatoio 215. Quindi nel complesso i due binari svilupperanno una lunghezza di oltre m. 400. I nuovi binari dovranno essere sormontabili, quindi in analogia a soluzioni già adottate in altri interporti verranno impiegati binari di tipo tranviario, in grado di contenere la pavimentazione bituminosa e consentire lo scavalco della ruota dei muletti che verranno impiegati per la movimentazione, senza alcuna resistenza al moto e danno al binario.

I lavori di elettrificazione consisteranno principalmente:

- nella realizzazione di blocchi di fondazione;
- nella posa in opera di pali;
- nell'ancoraggio provvisorio delle condutture esistenti a pali di nuova realizzazione;
- nella demolizione dei pali di ormeggio esistenti, unitamente ai tiranti a terra e ai blocchi di fondazione;
- nel completamento dell'attrezzaggio dei pali di nuova realizzazione;
- nel prolungamento della linea di contatto di ciascun binario.

OPERE STRADALI DI POTENZIAMENTO

In previsione dell'incremento di traffici ferroviari occorre considerare una migliore organizzazione delle soste operative per l'accesso all'interporto. L'obiettivo è quello di dislocare la sosta operativa dei mezzi commerciali, prima dell'ingresso alle piattaforme logistiche, in un piazzale dedicato posto all'interno dell'anello di circolazione, da realizzare di fronte alla "Control Room", con accesso regolato da una nuova rotatoria posta di fronte al punto di accesso.

Per conseguire questo obiettivo occorre realizzare un nuovo piazzale e una nuova rotatoria che consenta la distribuzione dei flussi verso le aree di sosta, ovvero direttamente l'accesso alle piattaforme intermodali. L'intervento consta di una rimodulazione dell'intero anello che, pur lasciando intatta la circolazione prevalente in senso antiorario, armonizza le rampe monodirezionali e aggiunge corsie specializzate utili agli accessi ai nuovi piazzali. Ù

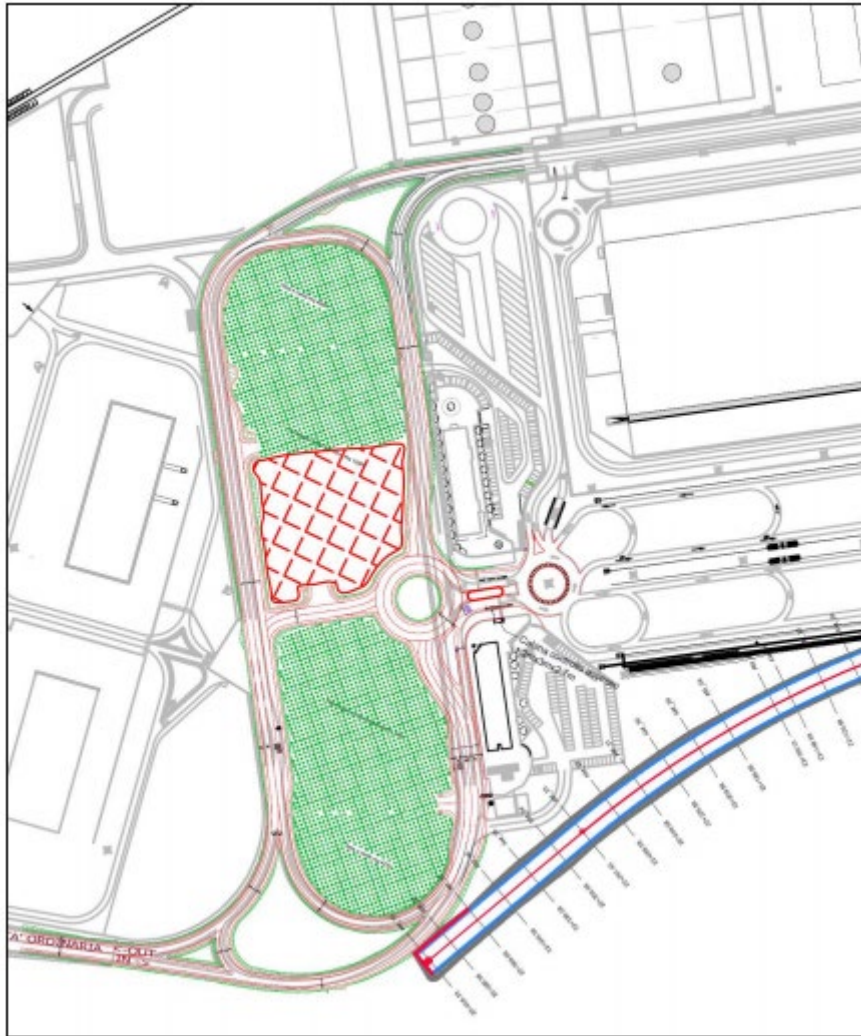
In dettaglio le opere previste risultano essere:

1. Una rotatoria posizionata all'interno dell'anello stradale, in corrispondenza della Control Room, con diametro esterno della rotatoria pari a 49 m e doppia corsia interna di circolazione da 4.5 m. La rotatoria intercetta l'asta viaria esistente, che consta di tre corsie e che accoglie i flussi in direzione Nord. La rotatoria, oltre a rallentare opportunamente i traffici dei mezzi pesanti sulla viabilità, consentirà di direzionare i mezzi commerciali verso il parcheggio temporaneo in attesa di consenso all'accesso;
2. Parcheggio, posizionato all'interno dell'area e a Nord dell'anello, dedicato alle soste operative effettuate prima dell'accesso alla Control Room, di circa mq. 7.000 e in grado di accogliere circa n. 60 motrici che trasportano vari carichi unitizzati.

La progettazione stradale è stata sviluppata in modo da non prevedere adeguamenti dei portali di ingresso e di uscita che regolano i rispettivi flussi.

I piazzali realizzati con pavimentazioni idonee al transito ed alla sosta di mezzi commerciali pesanti, saranno dotati di illuminazione, rete di smaltimento delle acque di piattaforma, e sistema di videosorveglianza in ampliamento di quella già esistente fino alla Control Room.

Vengono predisposti, lato Est e lato Ovest, due tronchi di scambio con corsie specializzate necessarie agli ingressi ed uscite dall'area di parcheggio. Tale ottimizzazione si innesta sulle viabilità esistenti di cui ne costituisce sostanzialmente un prolungamento. Al fine di omogeneizzare i flussi circolanti e rendere la viabilità, seppur a destinazione particolare, riconducibile a quelle previste da DM 2001 e DM 2006 vengono geometrizzate corsie da 3.75 m per i tratti a Est ed Ovest e da 4.00 m per le rampe monodirezionali.



PROLUNGAMENTO VERSO EST DELLA PIATTAFORMA LOGISTICA SUD

Il piazzale intermodale SUD, attualmente in esercizio ha una dimensione trasversale di m. 47 per una lunghezza di m. 650.

La pavimentazione del piazzale è del tipo elastico, costituito da un pacchetto, di cm. 100 oltre il Binder e il tappeto drenante che poggia su un piano di posa stabilizzato a calce.

Per poter accogliere treni della lunghezza di m.750 verrà prolungato il piazzale con una pavimentazione di tipo rigido, con larghezza degradante in direzione del deviatoio 209. La nuova superficie che si aggiunge alla esistente è pari a 3.800 mq.



In merito alle reti impiantistiche, considerata l'entità dell'intervento e la presenza in prossimità degli stessi di impianti già realizzati nei precedenti interventi, i nuovi impianti sono da considerare degli ampliamenti degli esistenti, in particolare per quanto riguarda l'illuminazione di piazzali e del binario, per la raccolta di acque piovane, per l'innaffiamento e l'antincendio. Quindi la tipologia delle reti è già individuata dall'esistente e verranno ampliate con le medesime caratteristiche e prestazioni.

IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE

L'Interporto D'Abruzzo è attualmente servito da un impianto di illuminazione artificiale composto da torri faro in acciaio zincato con tipologia a corona mobile dotate di un numero variabile di proiettori con fonte luminosa a ioduri metallici della potenzialità di 1000 W cadauno.

Il progetto di adeguamento dell'impianto nelle diverse aree d'intervento consiste nella realizzazione di nuove torri in acciaio zincato a corona mobile, di altezza 25 mt fuori terra in analogia con quanto già presente, dotate di un numero di proiettori variabile da due a tre cadauno della potenzialità di 269 W a LED con ottica diffondente a fascio largo. Le nuove installazioni riguarderanno il prolungamento dei due fasci di Presa e Consegna e dell'asta di manovra n. 1, nonché dell'ampliamento della piattaforma intermodale Sud. Mentre per l'illuminazione dei nuovi binari posti in prolungamento e in affiancamento dell'asta di manovra n. 3, si provvederà alla ricollocazione di una sola torre faro risultata interferente, visto che l'impianto attuale appare sufficiente all'illuminazione dei piazzali operativi destinati alle merci miste.

IMPIANTO DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE

La rete di smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali adibiti a parcheggio è costituita da un sistema di collettori, con pozzetti per caditoie, che convogliano le acque in una vasca di laminazione ed infiltrazione negli strati superficiali del sottosuolo, previa cattura delle acque di prima pioggia in una apposita vasca.

Le acque di prima pioggia vengono successivamente (entro 48 ore) convogliate mediante sollevamento al sistema di smaltimento e trattamento generale dell'Interporto posizionato tra i magazzini M ed il fiume Pescara.


Il piazzale ha una superficie complessiva 7.000 m² e la rete dei collettori è posizionata nelle linee di impluvio dei piazzali. La rete è costituita da un collettore principale e un collettore secondario che si immette in quello principale nei punti terminali dell'area.

I collettori utilizzati sono in PEad del tipo strutturato.

Per il dimensionamento della vasca di prima pioggia si fa riferimento ad un valore di pioggia pari a 5 mm per ogni metro quadrato, il che comporta, per la superficie complessiva dei parcheggi, la necessità di prevedere un volume di accumulo superiore a 35 m³, nonché un impianto di sollevamento ed una condotta premente in polietilene della lunghezza di 530 m, che consenta il rilancio delle acque all'impianto di depurazione dell'Interporto.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
Procedure	Autorità competente
<ul style="list-style-type: none"> ■ VIA 	<p><i>Il 12/07/2002 è stato emanato il decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/7459 da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo</i></p>

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<p><i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i></p>	
Procedure	Autorità competente
-	-


8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Similmente al progetto approvato in sede di V.I.A., gli interventi in variante non sviluppano interferenza diretta con zone umide, zone riparie e foci dei fiumi.</p> <p>Fonte: Geoportale nazionale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (www.pcn.minambiente.it)</p>
2. Zone costiere e ambiente marino (art. 142) - Aree di rispetto coste e corpi idrici	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>In prossimità dell'area di ubicazione degli interventi, insiste il vincolo ex art. 142 del DLgs 42/2004 e smi comma 1 lettera c) "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna" relativamente al fiume Pescara e al Fosso Calabrese.</p> <p>Tali fasce di tutela NON vengono interferite dagli interventi.</p> <p>Il fiume Pescara risulta ubicato a oltre 250 m a nord dalle aree di intervento, mentre il Fosso Calabrese a circa 400 m.</p> 


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

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

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ai sensi dell'art.142 comma 1), similmente al progetto approvato in sede di V.I.A., le varianti non maturano interferenza con le aree montuose sopra i 1200 metri lett. d).
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Analogamente al progetto approvato in sede di V.I.A., gli interventi in variante non sviluppano interferenza diretta con 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). (Fonte: Portale cartografico Nazionale)
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	In riferimento all'ultimo aggiornamento dell'Anagrafe dei siti contaminati emanato con DGR n. 59 del 10/02/2022 nelle adiacenze del sito è ubicato un sito sottoposto a procedura di bonifica identificato con codice PE900059 (cfr. punto 9). (Fonte: https://www.artaabruzzo.it/download/aree/suolo/anagrafe_siti_inquinati/all_1_anagrafe.pdf). In riferimento allo studio La pianura alluvionale del fiume Pescara (Abruzzo) idrogeologia e vulnerabilità dell'acquifero (Desiderio, Nanni, Rusi-2001) nell'areale sono individuate alcune zone vulnerabili da nitrati che secondo la scala proposta da 1 a 7 con vulnerabilità decrescente ricadono in classe 6-7. In ogni caso le aree di ubicazione delle opere non maturano interferenza diretta (Figura 2).
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il territorio dei comuni di Manoppello e Casalincontrada non presentano le caratteristiche di zona a forte densità demografica. La densità abitativa del comune di Manoppello in base ai dati Istat è pari a 172,01 ab./km ²

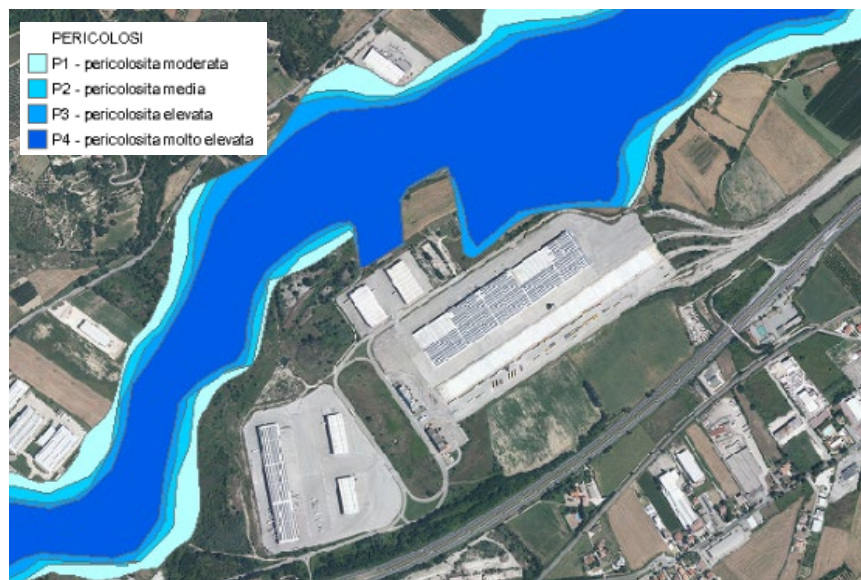
8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In quel perimetro, già verificato in fase di procedura VIA (DEC/VIA/2002/7459 del 12 luglio 2002), non sono presenti emergenze storico - architettoniche. Come riportato nella documentazione presentata in fase di VIA, considerato anche il pesante sfruttamento minerario di quelle coltri condotto nei decenni trascorsi mediante l'apertura di estese cave a tomba (estrazione di sedimenti fluviali), quell'area è risulta sterile da un punto di vista archeologico.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento ricade all'interno del perimetro dell'Interporto d'Abruzzo e pertanto non interessa alcun territorio adibito ad uso agricolo.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)	□	■	<p>Le opere non ricadono all'interno delle perimetrazioni dei Siti di Interesse Nazionale (SIN) e Sito di Interesse Regionale (SIR).</p> <p><u>Come già detto in precedenza, in riferimento all'ultimo aggiornamento dell'Anagrafe dei siti contaminati emanato con DGR n. 59 del 10/02/2022 "Anagrafe regionale dei siti sottoposti a procedura di bonifica ai sensi dell'art.251 del D.lgs. 152/06 e s.m.i." ed "Elenco dei siti potenzialmente contaminati ai sensi dell'art. 240", co. 1, lett. d) del D.lgs. 152/06 e s.m.i., nelle adiacenze del sito è ubicato un sito sottoposto a procedura di bonifica identificato con codice PE900059.</u></p>  <p>(Fonte: https://www.artaabruzzo.it/download/aree/suolo/anagrafe_siti_inquinati/a_II_1_anagrafe.pdf).</p>

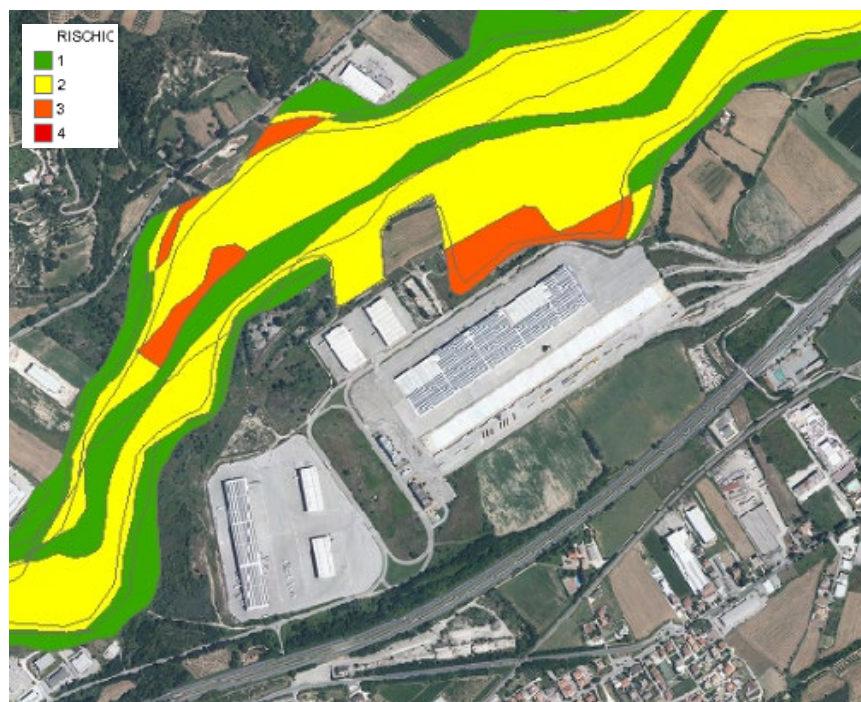
8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	□	■	<p>Le aree di intervento distano circa 200 m da un'area sottoposta a vincolo idrogeologico (in verde nello stralcio seguente).</p>  <p>(Fonte: Geoportale Regione Abruzzo http://geoportale.regione.abruzzo.it/Cartanet/viewer)</p>

11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni

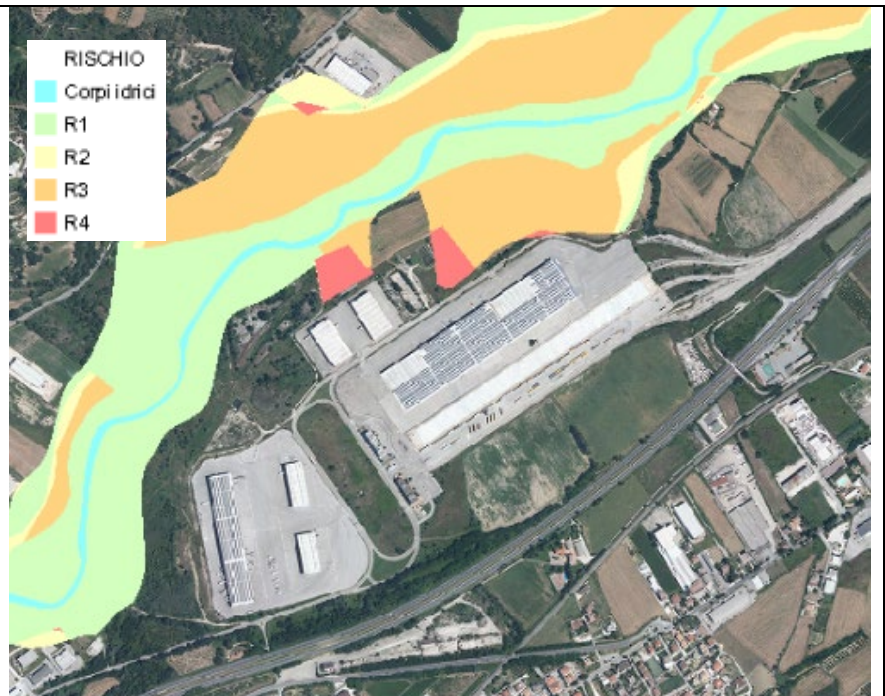
Con riferimento al PSDA, le aree di intervento sono lambite dalle fasce a rischio e pericolosità idraulica definite dal Piano senza maturare interferenza diretta con esse.



Pericolosità PSDA



Rischio PSDA



Rischio Idraulico in attuazione della direttiva 2007/60, del D.Lgs. 49/2010 e in osservanza degli "Indirizzi operativi per l'attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi da alluvione con riferimento alla predisposizione delle mappe della pericolosità e del rischio di alluvioni".

In riferimento al PAI e alla Tavola della Pericolosità (P 361O) ripresa dal Geoportale della Regione Abruzzo di cui si riporta di seguito uno stralcio, le aree di intervento sono attraversate da una zona a bassa pericolosità P1.



Pericolosità idrogeologica

(Fonte:

https://www.autoritadistrettoac.it/sites/default/files/pianificazione/pianif_b/acino/cart_online/abruzzo_sangro/versante/carta_peric_frana/P_361O.pdf <http://geoportale.regione.abruzzo.it/Cartanet/viewer>).

8. Aree sensibili e/o vincolate			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente e o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	■ 1-2	□	<p>La zona sismica per il territorio comunale interessato dalle attività di progetto, in riferimento all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Calabria n. 47 del 10.02.2004, è la seguente:</p> <p>Manoppello: Zona 1 - E' la zona più pericolosa. La probabilità che capiti un forte terremoto è alta</p> <p>Casalincontrada: Zona Sismica 2 - Zona con pericolosità sismica media dove possono verificarsi forti terremoti.</p> <p>Le opere trovano ubicazione all'interno dei medesimi territori comunali relativi al progetto approvato in sede di V.I.A..</p> <p>Fonte: Zone sismiche - INGV</p>
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	□	■	<p>Il punto di massima vicinanza tra l'asse autostradale A25 e i tronchi ferroviari in oggetto è pari a circa 110 m. Sono rispettate, pertanto le fasce di rispetto autostradale e ferroviaria vigenti.</p> <p>I fasci binari di presa e consegna attualmente utilizzati dall'interporto Val Pescara (IPC – IIPC), i quali tra l'altro sono interessati da modifiche al fine del potenziamento della capacità dell'Interporto stesso. Questi due binari con i relativi scambi e respingenti verranno traslati di circa 60 m rispetto la posizione attuale. Vista la natura degli interventi e la loro ubicazione si ritiene l'intervento non interferente con edifici e reti di infrastrutture esistenti.</p>

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p>La realizzazione e l'esercizio della modifica in progetto non comporterà variazioni significative negli effetti indotti rispetto al progetto approvato in sede di V.I.A..</p> <p>Le modifiche in oggetto troveranno ubicazione esclusivamente all'interno delle aree già di pertinenza dell'Interporto d'Abruzzo.</p> <p>All'interno di tale perimetro avverrà la sottrazione dell'attuale copertura a verde in due aree, per la realizzazione dell'area parcheggio e per l'allungamento della banchina.</p> <p>I nuovi interventi garantiranno una più articolata e intensa utilizzazione di tali aree, con impegni del tutto marginali in relazioni all'intera opera, rappresentate prevalentemente da incolti.</p> <p>Le nuove superfici che si andranno ad occupare sono infatti riconducibili a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree già pavimentate; - incolti con vegetazione ruderale ubiquitaria, quinte interposte tra la piattaforma interportuale ed i coltivi, superfici prive di elementi naturalistici di rilievo; - lembi nastriformi e marginali di seminativi nudi. <p>In particolare verranno adibiti a parcheggio sosta</p>		<p>Non sono previste modifiche significative all'assetto morfologico esistente in quanto le operazioni saranno limitate alla sostituzione di copertura del suolo da aree a verde ad aree cementate per la realizzazione di aree parcheggi e allungamento della banchina, interamente all'interno del perimetro già di pertinenza dell'Interporto d'Abruzzo.</p> <p>Resteranno in posto altre aree con copertura vegetale.</p> <p>È da escludere qualsiasi compromissione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo; l'impatto potenziale risulta annullato dall'attuazione delle misure di prevenzione previste e degli accorgimenti tecnico-operativi messi in atto e la gestione e smaltimento dei reflui/rifiuti prodotti in fase di cantiere sarà condotta nel rispetto della normativa vigente in materia.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<p>operativa 7000 mq, a parcheggio sosta controllata 9000 mq mentre l'area interessata dall'allungamento della banchina ha una superficie di circa 2400 mq.</p> <p>Nella fase di esercizio pertanto non si avrà al netto sottrazione di suolo esterno rispetto allo stato attuale ma si avrà solo variazione della copertura di suolo nelle aree interne al perimetro dell'Interporto d'Abruzzo per una superficie complessiva pari a circa 18.400 mq.</p> <p>Non sono previste attività che possano modificare il corso dei corpi idrici superficiali né l'assetto morfologico delle aree.</p>		
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Come già detto le opere troveranno ubicazione all'interno delle aree già di pertinenza dell'Interporto d'Abruzzo pertanto non comporteranno occupazione aggiuntiva di suolo esterno rispetto allo stato di fatto.</p> <p>In aggiunta è previsto l'utilizzo di risorse come segue:</p> <p>- ENERGIA: necessaria al funzionamento del cantiere e in fase di esercizio, come già in essere. L'alimentazione elettrica della linea di contatto a 3 kV c.c. del</p>		<p>Non si prevedono potenziali impatti significativi in quanto le terre generate dalle operazioni di scavo saranno accantonate temporaneamente nelle aree dell'Interporto e trattate nel rispetto del D.P.R. 120/2017 e del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<p>binario avviene dalla linea di contatto RFI tramite un commutatore a lame di terra montato su palo, normalmente chiuso.</p> <p>- ACQUA: in modeste quantità in fase di cantiere.</p> <p>- Approvvigionamento di inerti: Le stime finite circa le esigenze in materiali inerti, suddivisi per tipologie merceologiche, seguiranno lo sviluppo del progetto definitivo, verificata anche una eventuale riutilizzabilità parziale dei materiali di scavo.</p> <p>Il criterio di gestione del materiale scavato ne prevede il riutilizzo per il rinterro degli scavi, previa verifica dell' idoneità ambientale.</p> <p>Se necessario, sarà previsto l'utilizzo di materiale inerte per il rinterro.</p> <p>I materiali di riempimento comunque necessari, saranno reperiti presso le cave selezionate tra quelle autorizzate e attive, più prossime ai sedimenti di cantiere.</p>		
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Analogamente al progetto approvato in sede di V.I.A., il progetto in variante prevede l'utilizzo di carburante per i mezzi		I mezzi saranno adeguatamente mantenuti per evitare sversamenti di carburante e le operazioni di rifornimento verranno svolte	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	meccanici impiegati in fase di cantiere. Rispetto allo stato di fatto non verranno utilizzati ulteriori materiali.		con tutte le cautele necessarie ad evitare rischi per l'ambiente.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	In fase di cantiere, è prevista la produzione di rifiuti. In fase di esercizio non si evidenziano variazioni significative tra progetto approvato in sede di V.I.A. e l'adeguamento in progetto.		I rifiuti saranno trattati opportunamente secondo la disciplina dei rifiuti di cui al D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Come per il progetto approvato in sede di V.I.A., anche per la variante proposta, le uniche emissioni in atmosfera sono quelle, riconducibili, in fase di cantiere, ai gas di scarico dei motori e al sollevamento delle polveri prodotte dai mezzi d'opera. In fase di esercizio non sono previste emissioni aggiuntive connesse con gli adeguamenti in progetto.		Non si prevedono effetti ambientali significativi sulla componente atmosfera in quanto le uniche emissioni saranno contenute, localizzate in corrispondenza del cantiere e di natura temporanea; tali emissioni saranno mitigate attraverso l'adozione delle buone pratiche di cantiere (ad esempio la bagnatura delle superfici).	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	In analogia con il progetto approvato in sede di V.I.A., anche per le opere in progetto, in fase di cantiere sono previste emissioni acustiche legate all'impiego di mezzi/macchinari (autogrù, macchinari per lo scavo, autobetoniere, argano, ecc.). Nella fase di esercizio si potrà verificare un modesto		Non si prevedono significativi effetti ambientali significativi sul clima acustico e sulla salute pubblica. Gli impatti in fase di cantiere saranno di entità non significativa e del tutto reversibili. In fase di esercizio, con riferimento ai campi elettromagnetici, è garantito il rispetto dei limiti di legge.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<p>incremento della produzione di rumore dovuta all'aumento del traffico in arrivo e in uscita dall'Interporto.</p> <p>Emissioni in fase di esercizio sono rappresentate anche dai campi elettromagnetici connessi con le linee elettriche.</p>		<p>Le opere in oggetto troveranno ubicazione all'interno delle aree già di pertinenza dell'Interporto senza interessare ulteriori recettori rispetto a quanto già valutato ed approvato in sede di VIA.</p>
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Il progetto in variante, come quello autorizzato, non comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua; l'attuazione delle misure di prevenzione previste e degli accorgimenti tecnico-operativi messi in atto infatti permettono di mitigarne i rischi.</p> <p>La gestione e lo smaltimento dei reflui/rifiuti prodotti in fase di cantiere sarà condotta nel rispetto della normativa vigente in materia.</p> <p>Le caratterizzazioni svolte in precedenza nell'ambito del perimetro interportuale, a valere delle opere già cantierizzate, non hanno riscontrato situazioni di criticità.</p>			
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Come per il progetto approvato in sede di V.I.A., anche per la variante proposta, in considerazione della tipologia di attività previste e delle metodologie e</p>			

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<p>tecniche-operative che saranno adottate, sono minimizzati i rischi di incidente correlabili alla compromissione dello stato di qualità delle componenti acqua e suolo-sottosuolo e conseguentemente della salute pubblica.</p> <p>Durante le attività di cantiere i lavoratori saranno dotati di tutti i dispositivi di sicurezza previsti dalla normativa vigente in materia.</p>			
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>Gli interventi in variante non sviluppano interferenza con 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).</p> <p>In considerazione dei valori paesaggistici del territorio tutelati dal D. Lgs. 42/04 e s.m.i., le opere in progetto non interferiscono con le aree vincolate.</p>			
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Così come già dettagliatamente documentato in fase di VIA (parere di Compatibilità Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (DEC/VIA/7459/2002 del 12.07.2002), il territorio in oggetto consiste in un ambiente modificato dall'uomo ormai privo di emergenze ambientali (flora, fauna ed habitat), rimanendo i soli alvei fluviale e torrentizi con elementi residuali di naturalità.			
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p>Nell'area sono presenti fossi e fiumi che non saranno interessati dalla realizzazione delle opere.</p> <p>Il fiume Pescara si trova alla distanza minima di circa 280 m dalle opere in progetto (Figura 3).</p> <p>Per quanto riguarda le acque sotterranee le opere ricadono in corrispondenza del corpo idrico sotterraneo Piana del Pescara (Figura 4). Si sottolinea che la profondità degli scavi non sono tali da modificare in maniera significativa l'assetto idrico sotterraneo (Fonte http://geoportale.regione.abruzzo.it/Cartanet/catalogo/pianificazione-e-vincoli/corpi-idrici-sotterranei)</p>			
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p>Le opere in progetto si inseriscono proprio all'interno di un sistema di comunicazione che ha acquistato sempre più importanza. La scelta dell'ubicazione già in fase di realizzazione ha tenuto conto dell'incremento dei traffici connessi con l'opera.</p> <p>Le stesse opere di adeguamento previste sono finalizzate a far fronte all'intensificarsi dei traffici ferroviari e stradali che convergono nell'Interporto.</p>		<p>Gli incrementi di traffico stradale previsti sia in fase di cantiere che in fase di esercizio saranno gestiti in virtù degli adeguamenti previsti dal progetto proprio a tal fine pertanto non si prevedono criticità ad esso connesse.</p> <p>Si sottolinea che l'opera nella sua completezza si inserisce nell'attuale transizione ecologica del trasporto secondo cui le modalità di comunicazione marittima e ferroviaria, oltre ad essere quelle ambientalmente più sostenibili, sono quelle che meglio armonizzano la vocazione dei sistemi massimi sulle lunghissime percorrenze.</p>
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p>In analogia con il progetto approvato in sede di V.I.A., le opere di adeguamento in progetto insistono su aree pianeggianti già antropizzate, nei pressi di uno snodo stradale in virtù del fine stesso dell'opera.</p> <p>L'infrastruttura stradale principale più prossima è rappresentata dall'Autostrada A25 Pescara-Roma (Figura 5).</p>		<p>Le opere di adeguamento previste, per la natura stessa degli interventi, non comporteranno interferenza visiva aggiuntiva rispetto allo stato di fatto in quanto si inseriranno totalmente all'interno delle aree dell'Interporto.</p>
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p>Le opere di adeguamento previste all'interno dell'Interporto si inseriscono in un'area già antropizzata.</p>		
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<p>Non sono stati individuati piani o programmi di tale</p>		

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		tipologia nell'area di interesse. I comuni interessati non sono inseriti nell'elenco delle Aree ad agricoltura intensiva e specializzata		
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	I comuni interessati dalle attività in progetto non presentano le caratteristiche di zona a forte densità demografica.			
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Nell'area di progetto non sono presenti ricettori sensibili che potrebbero essere interessati dalle opere di realizzazione.			
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Il progetto non interferisce con risorse di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità.			
19. Sulla base delle informazioni della Tabella precedente o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	In riferimento all'ultimo aggiornamento dell'Anagrafe dei siti contaminati emanato con DGR n. 59 del 10/02/2022 nelle adiacenze del sito è ubicato un sito sottoposto a procedura di bonifica identificato con codice PE900059.		La realizzazione delle opere in progetto non comporterà aggravii della situazione ambientale attuale.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p>In riferimento al PAI, le aree di intervento sono attraversate da una zona a bassa pericolosità P1.</p> <p>In riferimento alla classificazione sismica dei comuni in riferimento all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale della Calabria n. 47 del 10.02.2004, il comune di Manoppello e di Casalıncontrada ricadono rispettivamente in classe 1 e 2 corrispondenti ad una pericolosità alta e media.</p>		<p>Le opere in progetto non comporteranno alterazioni rispetto allo stato di fatto in relazione alle aree soggette ad inondazioni, frane e terremoti.</p> <p>Esse saranno progettate in conformità alle prescrizioni sismiche. Gli standard strutturali adottati attuano dei coefficienti di sicurezza relativi ad azioni accidentali fissati dalla vigente normativa-</p> <p>Sono previsti studi di carattere geologico al fine di escludere criticità dell'area d'intervento relativamente alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, geotecniche e simiche, tali da limitare la fattibilità tecnica delle opere, affinché queste ultime risultino compatibili con il territorio circostante.</p>
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Le opere in previsione non comporteranno interferenze significative rispetto allo stato di fatto nel territorio circostante.</p> <p>L'incremento dei traffici previsti non rappresenta di fatto una potenziale interferenza in quanto le opere in progetto sono proprio finalizzate ad ottimizzare i traffici e le comunicazioni in entrata e in uscita dall'Interporto pertanto non si prevede aggravio della congestione stradale negli intorni.</p> <p>Le opere hanno inoltre un carattere migliorativo rispetto allo stato di fatto.</p>			

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<p>Il progetto si inserisce nella direttrice adriatica, ferroviaria ed autostradale inclusa nella Rete TEN-T, come completamento del corridoio Baltico – Adriatico e estensione a Sud del corridoio Scandinavo – Mediterraneo.</p> <p>Inoltre le opere si inseriscono anche nell'intento di migliorare i collegamenti fisici tra penisola Iberica e quella Balcanica, con "Risoluzione del Parlamento Europeo del 28 ottobre 2015 sulla strategia dell'UE per la Regione adriatico e ionica" (2014/2214), con rinvio della stessa alla Commissione Europea per l'approvazione definitiva, della recente programmazione nazionale del PNRR e del collegato Fondo Complementare che prevedono risorse ingenti per varare il potenziamento della linea Roma – Pescara, da attuale collocazione come linea RFI secondaria a linea di Alta Capacità.</p> <p>Le eventuali ripercussioni delle opere su scala internazionale pertanto saranno di carattere <u>positivo</u>.</p>			



Figura 1: Ubicazione delle opere

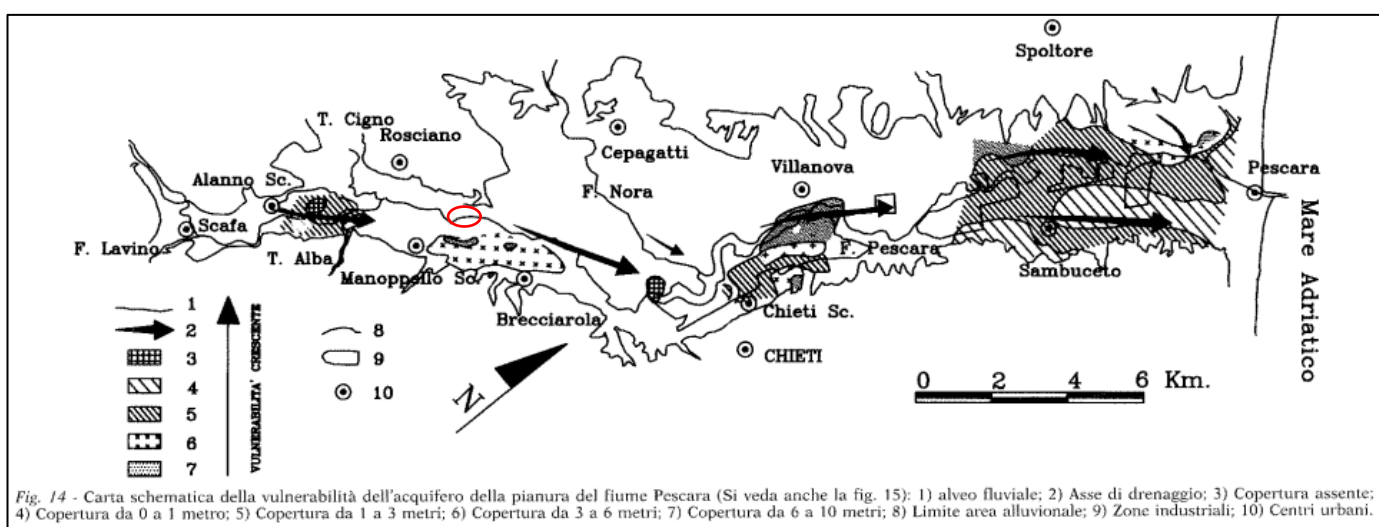


Figura 2: Vulnerabilità Acquifero Pianura del fiume Pescara (Fonte: La pianura alluvionale del fiume Pescara (Abruzzo) idrogeologia e vulnerabilità dell'acquifero (Desiderio, Nanni, Rusi-2001). In rosso l'area di intervento.



Figura 3: Rete idrografica



Figura 4: Corpi idrici sotterranei (Fonte: <http://geoportale.regione.abruzzo.it/Cartanet/catalogo/pianificazione-e-vincoli/corpi-idrici-sotterranei>)



Figura 5: Reti Stradale e ferroviaria

Allegati		
Numero	Denominazione	Scala
E-00-00-00-V-51-01	Planimetria di progetto	1:2.000

Il/La dichiarante

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

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