



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO:[ID:10570] - Completamento infrastruttura area industriale di Manoppello - Potenziamento della rete logistica e dell'hub interportuale» AREA ZES ABRUZZO. CUP: E57H21009020006 - CIG: 9780016484. Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. 1373 del 9/11/2023, acquisita con prot. 181471/MASE del 9/11/2023, il Commissario Straordinario del Governo ZES Abruzzo ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. in merito al progetto **“Completamento infrastruttura area industriale di Manoppello - Potenziamento della rete logistica e dell'hub interportuale» AREA ZES ABRUZZO. CUP: E57H21009020006 - CIG: 9780016484”**, in quanto modifica alla tipologia di opera di cui al punto 15) dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., ovvero *“Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990 n. 240 e s.m., comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione”*.

Successivamente, con nota prot. 210579/MASE del 21/12/2023, la Scrivente Direzione ha richiesto alcuni chiarimenti ed integrazioni, a cui il Proponente ha dato riscontro con pec del 29/12/2023, acquisita con prot. 214267/MASE del 29/12/2023.

La modifica progettuale in oggetto 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.

Nel dettaglio l'intervento prevede:

– **OPERE FERROVIARIE DI POTENZIAMENTO:**

- La costruzione di nuovo binario, per il prolungamento di quelli esistenti (I P.C. e II P.C.);
- 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. È prevista, inoltre, la costruzione di nuovo binario per il prolungamento dell'Asta di manovra n. 1, nonché del nuovo respingente;
- 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;

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

- 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;
- OPERE STRADALI DI POTENZIAMENTO:
  - La realizzazione di un nuovo piazzale e di una nuova rotonda che consenta la distribuzione dei flussi verso le aree di sosta, ovvero direttamente l’accesso alle piattaforme intermodali;
- 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.

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.mite.gov.it](http://www.va.mite.gov.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 tecnici e cartografici.

### **Analisi e valutazioni**

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.

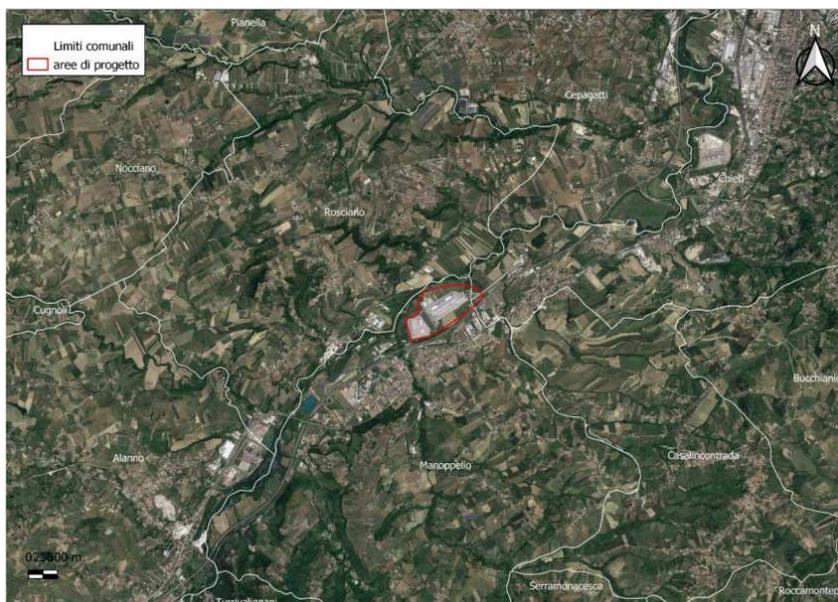


Figura 1 – Ubicazione degli interventi in esame

L'Interporto d'Abruzzo è stato realizzato a seguito del decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/7459 del 12/07/2002 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, positivo con prescrizioni, per alcune delle quali è stata effettuata apposita verifica di ottemperanza presso la scrivente Direzione Generale.

Gli interventi, oggetto della presente valutazione preliminare, non interferiscono 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).

Gli interventi in esame ricadono tutti all'interno del perimetro dell'Interporto d'Abruzzo.

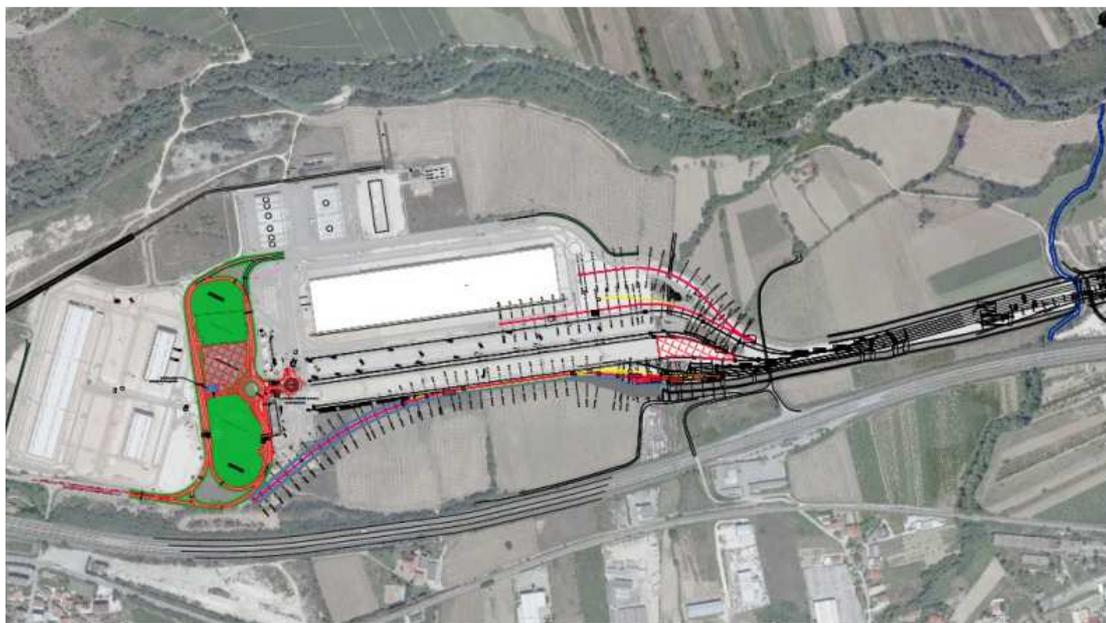
Nel dettaglio gli interventi prevedono:

– OPERE FERROVIARIE DI POTENZIAMENTO:

- 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 massicciata 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. 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 ‰;
- 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. È prevista, inoltre, 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 ‰;
- 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;

- 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 dal 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;
- OPERE STRADALI DI POTENZIAMENTO:
  - La realizzazione di un nuovo piazzale e di una nuova rotatoria che consenta la distribuzione dei flussi verso le aree di sosta, ovvero direttamente l’accesso alle piattaforme intermodali. 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;
- PROGETTAZIONE DEL PROLUNGAMENTO DEL PIAZZALE INTERMODALE 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.;
- Adeguamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche;
- Adeguamento dell’illuminazione esterna;
- Progettazione aree a verde di mitigazione ambientale;
- Adeguamento della segnaletica stradale.

Gli interventi relativi alle reti impiantistiche, con particolare riferimento all’illuminazione dei piazzali e del binario, alla raccolta di acque piovane per l’innaffiamento e l’antincendio si configurano come un ampliamento degli impianti già esistenti, con le medesime caratteristiche e prestazioni.



*Figura 2 - nella figura seguente sono indicati i lavori di variante in progetto*

Con riferimento agli impatti ambientali eventualmente generati dalla realizzazione degli interventi oggetto della presente valutazione preliminare, il Proponente afferma che:

- 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.
- le modifiche in oggetto troveranno ubicazione esclusivamente all'interno delle aree già di pertinenza dell'Interporto d'Abruzzo.

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. 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. Le nuove superfici che si andranno ad occupare sono infatti riconducibili a:

- aree già pavimentate;
- incolti con vegetazione ruderale ubiquitaria, quante interposte tra la piattaforma interportuale ed i coltivi, superfici prive di elementi naturalistici di rilievo;
- lembi nastriformi e marginali di seminativi nudi.

In particolare, verranno adibiti a parcheggio sosta operativa 7000 mq, a parcheggio sosta controllata 9000 mq mentre l'area interessata dall'allungamento della banchina ha una superficie di circa 2400 mq. 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.

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. Resteranno in posto altre aree con copertura vegetale.

Il proponente informa che la conclusione dei lavori è prevista in 549 giorni a partire dalla data di inizio degli stessi.

Il proponente non fornisce indicazioni in merito ai quantitativi di materiale movimentato per la realizzazione del nuovo piazzale e della nuova rotatoria e per il prolungamento del piazzale intermodale sud. Tuttavia, a tal proposito afferma che 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. e rende noto che è in corso l'accordo con il Comune di Manoppello per l'utilizzazione di un sito di proprietà contiguo al confine nord dell'Interporto con l'obiettivo del livellamento del sito con le terre derivanti dai lavori; il tutto in ragione e da regolare in accordo al Piano delle Terre e Rocce da Scavo in fase di ultimazione.

In maniera analoga, il Proponente comunica che in fase di cantiere, è prevista la produzione di rifiuti, ma che gli stessi saranno trattati opportunamente secondo la disciplina dei rifiuti di cui al D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Il Proponente informa che in analogia al progetto approvato in sede di V.I.A., anche per la variante proposta, le uniche emissioni in atmosfera saranno quelle, riconducibili, in fase di cantiere, ai gas di scarico dei motori e al sollevamento delle polveri prodotte dai mezzi d'opera, in quanto in fase di esercizio non sono previste emissioni aggiuntive connesse con gli adeguamenti in progetto. Pertanto, il Proponente non prevede effetti ambientali significativi sulla componente atmosfera in quanto le uniche emissioni saranno contenute, localizzate in corrispondenza del cantiere e di natura temporanea; inoltre, tali emissioni saranno mitigate attraverso l'adozione delle buone pratiche di cantiere (ad esempio la bagnatura delle superfici).

Con riferimento agli impatti sulla componente Rumore il Proponente informa che:

- in fase di cantiere sono previste emissioni acustiche legate all'impiego di mezzi/macchinari (autogrù, macchinari per lo scavo, autobetoniere, argano, ecc.) Tuttavia, gli impatti in fase di cantiere saranno di entità non significativa e del tutto reversibili;
- in fase di esercizio si potrà verificare un modesto incremento della produzione di rumore dovuta all'aumento del traffico in arrivo e in uscita dall'Interporto. A tal proposito il proponente, sottolineando comunque il fatto che lo stato attuale si colloca molto al di sotto di quello a suo tempo valutato, stima che l'incremento determinato dalla lavorazione di un treno giorno avente un modulo di m. 750 anziché m. 650 ammonta a 4 carri in più/giorno, il che corrisponde anche a 4 coppie aggiuntive/giorno di Ingressi/Uscite dei mezzi gommati, ovvero a circa il 5% di traffico giornaliero;
- 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

## Conclusioni

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

- oggetto della presente istanza sono alcune modifiche interne al sedime dell'interporto d'Abruzzo che constano in:
  - o opere ferroviarie di potenziamento;
  - o opere stradali di potenziamento;
  - o prolungamento del piazzale intermodale Sud;
  - o adeguamento della rete di smaltimento delle acque meteoriche;
  - o adeguamento dell'illuminazione esterna;
  - o progettazione aree a verde di mitigazione ambientale;
  - o adeguamento della segnaletica stradale;
- non sono presenti aree naturali protette o siti della Rete Natura 2000, direttamente interferite dall'intervento;
- il progetto non interferisce direttamente con aree soggette a vincolo paesaggistico;
- le aree di intervento distano circa 200 m da un'area sottoposta a vincolo idrogeologico;

Considerato e valutato, che:

- la variante in progetto mantiene inalterato il perimetro dell'interporto, all'interno del quale sarà realizzata la nuova area parcheggio e l'allungamento della banchina, che andranno ad occupare aree attualmente libere, per una nuova superficie coperta complessiva pari a circa 18.400 mq;
- in fase di cantierizzazione è prevista un'ingente movimentazione di materiali ed inerti; tuttavia, è in corso l'accordo con il Comune di Manoppello per l'utilizzazione di un sito di proprietà contiguo al confine nord dell'Interporto con l'obiettivo del livellamento del sito con le terre derivanti dai lavori e che le stesse verranno trattate nel rispetto del D.P.R. 120/2017 e del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..
- il Proponente informa che in fase di esercizio si potrà verificare un modesto incremento della produzione di rumore dovuto all'aumento stimato del 5% del traffico giornaliero in arrivo e in uscita dall' Interporto; tuttavia, allo stato attuale i traffici in essere prodotti dall'Interporto sono considerevolmente minori (circa il 25%) rispetto a quelli stimati con lo studio trasportistico trasmesso nel 2008 per le verifiche di ottemperanza e, quindi già valutati.

si ritiene che per il progetto **“Completamento infrastruttura area industriale di Manoppello - Potenziamento della rete logistica e dell'hub interportuale» AREA ZES ABRUZZO. CUP: E57H21009020006 - CIG: 9780016484** si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi e pertanto si propone che lo stesso non debba essere valutato nell'ambito di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori “nulla osta” e/o autorizzazioni.

Resta l'obbligo di ottemperare a tutte le condizioni ambientali poste con il DEC/VIA/7459 del 12/07/2002, qualora applicabili.

**La responsabile del procedimento**

Claudia Pieri

