



**INTERPORTO
CENTRO INGROSSO
PORDENONE**

INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE SpA
Sede in Interporto - Centro Ingrosso Settore F n.1
33170 Pordenone

**(Int. 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)

**Int. 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)

Modifica a seguito delle prescrizioni di RFI e opere minori

PROGETTO DEFINITIVO

D.01 **Lista di controllo per la valutazione preliminare**
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

Agr. dott. nat. Marco VECCHIATO
Dott. For. Davide Pasut



1. Titolo del progetto

Denominazione completa del progetto di modifica/estensione/adequamento tecnico

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)

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)

Modifica a seguito delle prescrizioni di RFI e opere minori

PROGETTO DEFINITIVO

2. Tipologia progettuale

Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera

Denominazione della tipologia progettuale

Allegato II, punto/lettera ____

■ Allegato II-bis, punto/lettera **2h**

h) modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).

Allegato III, punto/lettera ____

Allegato IV, punto/lettera ____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente.

Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A. ha predisposto un Progetto Definitivo (PD) di miglioramento e potenziamento dell'area intermodale che prevede di essere realizzato in due interventi in quanto usufruiscono di **fonti di finanziamento diverse** e, quindi, appaltati in fasi separate:

- **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).

Ai fini della compatibilità ambientale, **il Progetto Definitivo è stato recentemente sottoposto** alla procedura di **Verifica di Assoggettabilità a V.I.A.** (ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e

ss.mm.ii.) rispetto alla quale il **MASE**, con Decreto n. 211 del 26.04.2023, ha ritenuto **non necessario** l'avvio di una successiva **fase di V.I.A.** subordinatamente al rispetto di alcune condizioni ambientali.

Dopo l'esito della procedura sono state apportate le seguenti modifiche al progetto:

- 1) Intervento 1: spostamento interasse binario e nuovo muro di contenimento della scarpata.
- 2) Intervento 2: eliminazione muro di contenimento del piazzale.

Successivamente all'esito della sopracitata procedura di screening, è pervenuto il **parere di RFI** prot. 3070 del 09.06.2023 che **ha prescritto** delle **modifiche** progettuali relative all'**Intervento 1 (asta di manovra) richiedendo**, in particolare, **solo lo spostamento dell'interasse del binario** di ulteriori 80 cm dalla linea di corsa (portando così l'interasse da 8,50 m a 9,30 m) al fine di assicurare lo spazio necessario per la futura installazione (programmata da RFI) di barriere antirumore tra la linea di corsa e l'asta di manovra.

Per recepire la richiesta di RFI, si è reso necessario un aggiornamento progettuale mediante inserimento, al piede della scarpata, di un muro in c.a. sostenuto su pali di fondazione; tale scelta è stata condizionata dall'impossibilità di allargare la base del rilevato per la presenza della pista ciclabile, del collettore fognario e delle abitazioni poste verso la fine dell'asta, a cui si aggiunge la necessità di assicurare la stabilità del rilevato medesimo, considerato il significativo dislivello tra la quota dei binari e quella della pista ciclabile.

Interporto SpA, con nota prot. 48 in data 14.07.2023 ha trasmesso il progetto definitivo dell'Intervento 1 con l'aggiornamento progettuale relativo allo spostamento dell'asse del binario a 9,30 m e la realizzazione del muro di contenimento alla base del rilevato, a cui è seguito, con nota prot. 4684 del 04.09.2023, il parere favorevole da parte di RFI SpA.

Per quanto concerne le **modifiche all'intervento 2**, l'acquisto, da parte di Interporto, dei terreni contigui all'intervento, permetterà di disporre di adeguato spazio per l'allargamento del piazzale esistente, rendendo possibile **eliminare il muro** (alto circa 2 m) di contenimento del piazzale medesimo e di sostituirlo con una scarpata e una più semplice recinzione.

Sotto il profilo procedurale, ai sensi della normativa vigente di riferimento, la modifica al progetto in esame è riconducibile all'art. 6 comma 6 lettera b) del D.Lgs. 152/2006, che richiederebbe un nuovo screening di VIA "qual ora dette modifiche possano produrre impatti significativi sull'ambiente".

In sede di Conferenza di Servizi, indetta dall'Amministrazione Comunale di Pordenone (in qualità di soggetto che approva il progetto) finalizzata all'ottenimento dei pareri degli Enti locali, è stato prescritto di chiedere al Ministero dell'Ambiente un Parere preliminare, mediante lista di controllo (art. 6, com. 9, D.Lgs. 152/06), sulle modifiche progettuali **intercorse** sopracitate.

Per valutare in modo obiettivo, per quanto possibile, se le modifiche progettuali possano comportare, o meno, degli ulteriori e significativi impatti rispetto alle stime iniziali, è stata redatta un'apposita "*Relazione di verifica ambientale sulle modifiche al progetto*" che si allega al presente documento a supporto di quanto ulteriormente riportato di seguito.

4. Localizzazione del progetto

Descrivere l'inquadramento territoriale del progetto in area vasta ed a livello locale, anche attraverso l'ausilio di cartografie/immagini (vedi allegati) evidenziando, in particolare, l'uso attuale e le destinazioni d'uso del suolo, la presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale (vedi Tabella 8).

L'ambito territoriale di riferimento è costituito dalla pianura pordenonese, ed in particolare il progetto ricade in ambito periurbano di Pordenone, nell'insediamento ex Centro Commerciale all'Ingrosso (ora Interporto Centro Ingrosso), al margine del quartiere di Villanova. Si tratta di un'area di 75 ettari circa, posta a contatto con la linea ferroviaria Mestre-Udine e direttamente collegata all'autostrada A 28 Portogruaro-Conegliano.

L'area in cui si inseriscono gli interventi in esame si colloca, quindi, in un'area già molto urbanizzata dove non sono presenti aspetti naturalistici o paesaggistici di rilievo.

Si precisa che è in corso di realizzazione la "circonvallazione sud di Pordenone" (in tratteggio nell'immagine seguente) con lo scopo di mettere in collegamento l'A28 e la SS.13 Pontebbana.

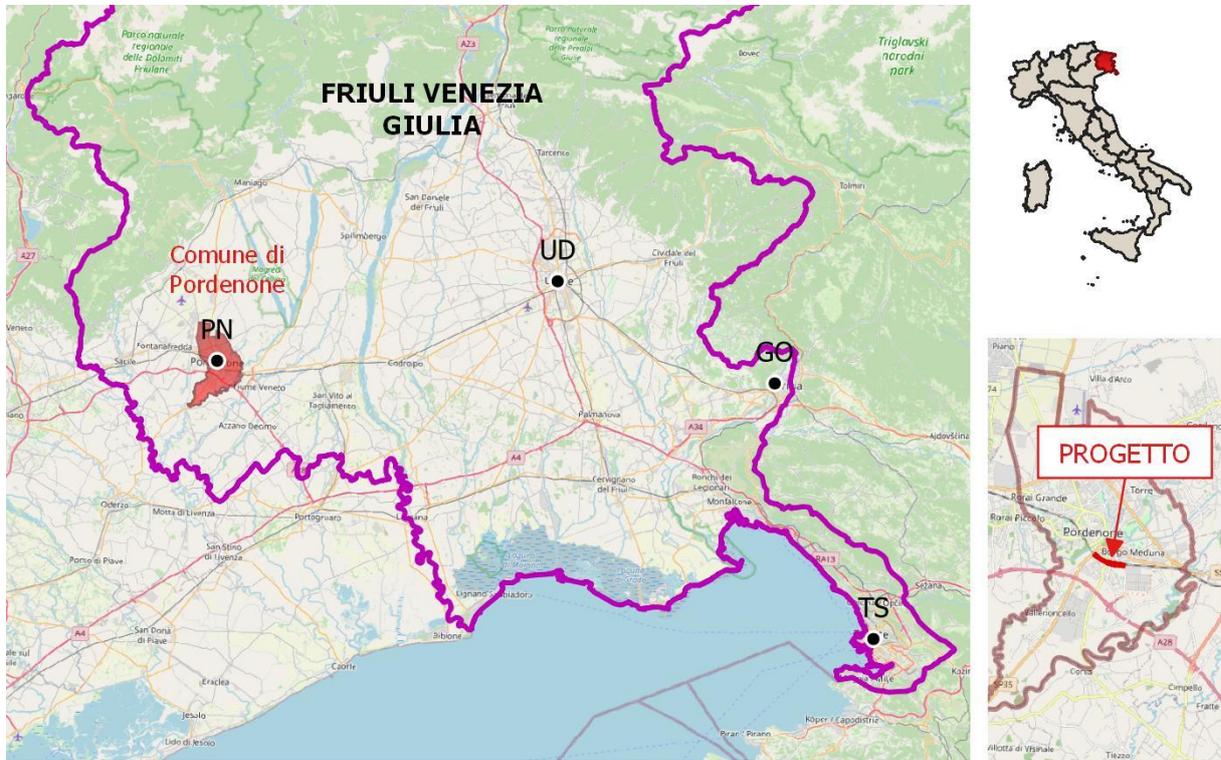
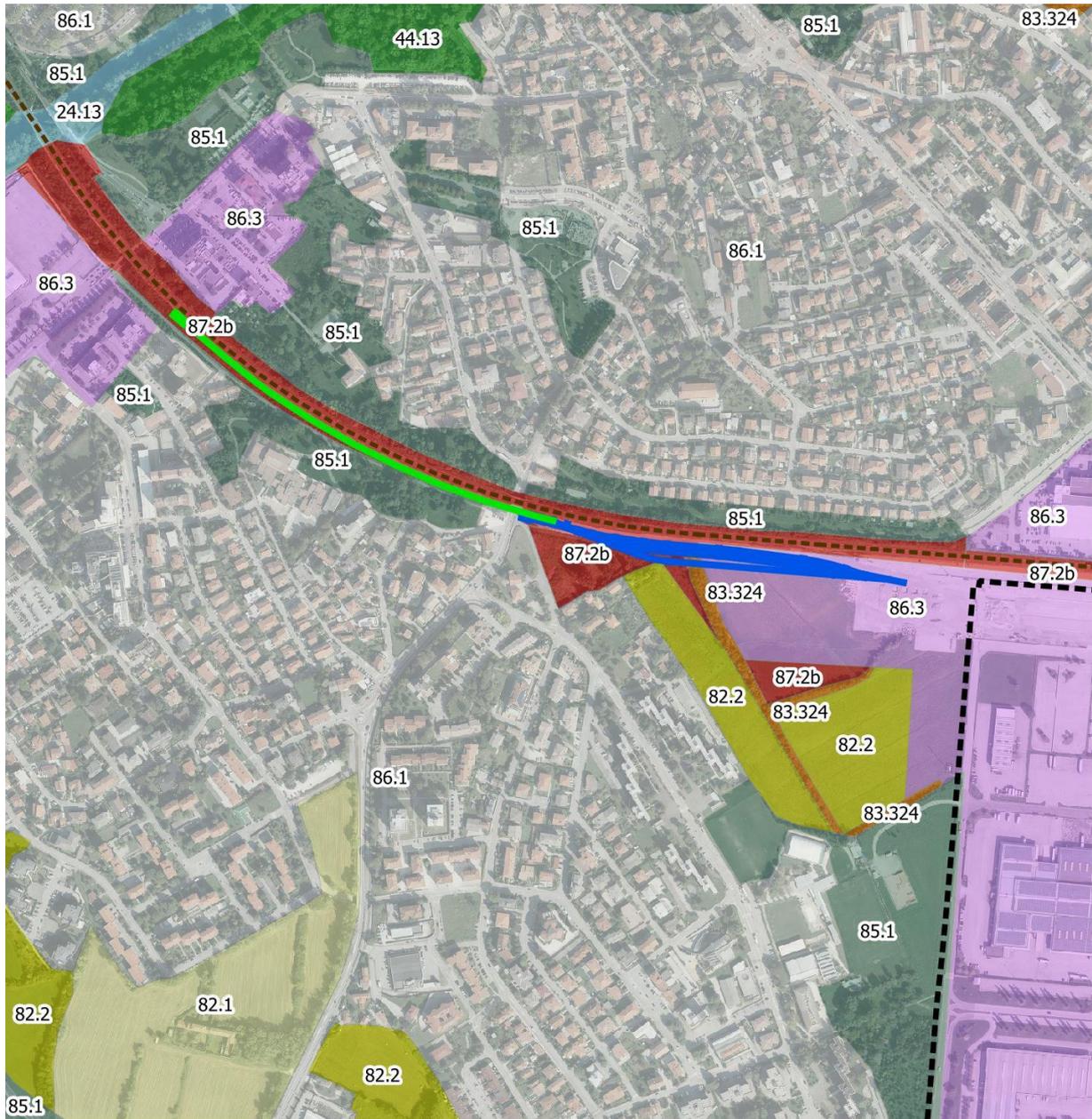


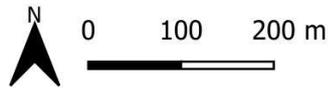
Fig. 1 - Inquadramento territoriale delle opere in oggetto.



Fig. 2 - Inquadratura territoriale su ortofoto (fonte WMS FVG).



CARTA HABITAT FVG



Progetto:

-  Int. 1 - Asta di manovra
-  Int. 2 - Fascio binari
-  Linea FS UD-VE

Carta Habitat FVG (Corine B.)

-  24.13 - Corsi d'acqua: fascia del temolo
-  44.13 - Gallerie ripariali e boschi palustri a Salix alba
-  82.1 - Seminativi intensivi e continui
-  82.2 - Aree agricole con elementi naturali residui
-  83.324 - Robinieti
-  85.1 - Grandi Parchi
-  86.1 - Città, Centri abitati
-  86.3 - Siti industriali attivi
-  87.2b - Formazioni ruderali con specie esotiche

Fig. 3 – Carta degli habitat FVG – Progetto Carta Natura (Corine Biotopes), aggiornata per

l'area in esame.

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Richiamo dello scopo del Progetto complessivo

Gli interventi di potenziamento/adequamento del Terminal intermodale ad oggi realizzati, nel rispetto delle intese previste dalla convenzione sottoscritta con RFI il 10 ottobre 2013, hanno consentito un considerevole aumento dei volumi di traffico ferroviario e la conseguente necessità di completare, nel breve periodo, la dotazione infrastrutturale ed il sistema di gestione.

Il terminal intermodale è stato progettato con riferimento allo standard europeo per la circolazione dei treni di lunghezza fino a m 750,00.

L'attuale infrastruttura ferroviaria del raccordo è costituita da n. 3 binari di presa e consegna elettrificati (lunghezza m 750-800), n. 4 binari operativi (lunghezza m 750), dove viene svolto l'interscambio ferro/gomma delle merci, e n. 1 binario con funzione di asta di manovra (lunghezza m 312).

L'asta di manovra, che si sviluppa in parallelo alla linea di corsa UD-VE, ad ovest del terminal, nella prima fase di interventi è stata realizzata (per una lunghezza di circa 300 m) fino al sottopasso su Via Nuova di Corva, in quanto non vi era la copertura finanziaria per sostenere i costi per il suo scavalcamento.

La ridotta lunghezza dell'asta comporta, anche per gli attuali treni in circolazione nella rete ferroviaria nazionale (lunghezza fino a m 550), la rottura del convoglio in più parti per consentire l'inoltro dai binari di presa e consegna ai binari operativi. La frammentazione della manovra ferroviaria comporta un maggiore disagio sia in termini di tempi di movimentazione che di costi, oltre ad un conseguente peggioramento delle condizioni ambientali a livello acustico, atmosferico e di consumo di carburante per il maggior utilizzo del locomotore diesel.

Un'altra criticità funzionale del terminal è dovuta alla mancanza di binari destinati al deposito e sosta dei carri in manutenzione, che obbliga il gestore, per tale funzione, ad occupare uno dei 4 binari operativi di carico e scarico delle merci, a scapito della produttività e dell'efficienza del terminal.

Pertanto i progetti degli interventi di completamento - potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale di Pordenone 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 m 1.100. Gli interventi possono essere come di seguito sintetizzati:

- Intervento1: allungamento dell'attuale asta di manovra di circa 450 m, in direzione ovest, che in particolare comporta:
 - l'allargamento del rilevato ferroviario della linea UD-VE;
 - l'allungamento del sottopasso ferroviario di Via Nuova di Corva;
 - la posa dei nuovi binari;
 - il ripristino della pista ciclo-pedonale esistente, a lato del rilevato.

- Intervento 2: realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri, comprendente:
 - scotico terreno vegetale e formazione del piano di piattaforma;
 - realizzazione muro di sostegno del piano;
 - la posa dei nuovi binari;
 - realizzazione del pacchetto di pavimentazione, in continuità con la pavimentazione esistente del terminal intermodale.

Sintesi delle principali differenze progettuali

Negli allegati progettuali e nella Relazione di verifica degli impatti, sono puntualmente descritte rispettivamente le modifiche apportate all'Intervento 1 e 2 e i possibili impatti conseguenti, a cui si rimanda per ulteriori dettagli.

Come già evidenziato in precedenza le **prescrizioni di RFI** hanno richiesto la modifica della sezione tipo del rilevato dell'asta di manovra prevedendo che il **rilevato medesimo sia sostenuto**, alla base, **da un muro in C.A.** A tal fine è stato previsto un muro con altezza di 2,50 m, fondato su una palificata costituita da tre file di pali con Ø 500 mm posti ad interasse di 1,50 m.

La realizzazione della palificata sarà eseguita mediante **metodologia di perforazione CFA** (pali trivellati ad elica continua), con impiego di un escavatore cingolato adeguatamente attrezzato; tale tecnica non produce scosse o vibrazioni, non prevede l'impiego di fango bentonico, produce modeste quantità di terre di risulta.

In sintesi, **tale modifica comporta** quanto di seguito esposto.

Le modifiche **all'intervento 2** prevedono, invece, oltre all'eliminazione del muro di contenimento del piazzale, la predisposizione per lo scarico delle acque meteoriche (per una futura migliore gestione delle stesse), l'inserimento di una linea per l'alimentazione di un portale ferroviario e la predisposizione per la futura illuminazione dell'asta di manovra. Inoltre non si prevedono interferenze con la falda.

Cantierizzazione, durata dei lavori

Non sono previste modifiche alle aree occupate dal **cantiere**, né alle piste interne né alla viabilità utilizzata da e per il cantiere; rispetto alle già minime criticità previste non se ne stimano di aggiuntive.

Si precisa che:

- le forniture degli inerti del rilevato per l'asta di manovra (3-4 mezzi/gg da ridursi in funzione della ridotta fornitura degli inerti, -27%) saranno consecutive a quella del cls (circa 1-2 betoniere/gg) senza comportare, pertanto, "sommatorie" di flussi di mezzi pesanti sulla circolazione stradale;
- l'avanzamento lavori si riduce da 10-12 m/gg a 8 m/gg;
- il **cronoprogramma** vede un **aumento di circa il 30%** dei gg complessivi (tenuto conto di alcuni aggiustamenti sulle opere già previste), passando da 340 gg a 460 gg.
- Con le modifiche all'intervento 2, il modesto aumento delle forniture si compensa con l'equivalente riduzione dei conferimenti in discarica delle terre in esubero, non incidendo sui flussi dei mezzi pesanti.

Bilancio delle risorse, rifiuti

Per l'allargamento del rilevato dell'asta di manovra (**intervento 1**) si stima una **riduzione complessiva di circa il 27% (circa 9.000 m³)** del fabbisogno **di inerti**. Sono invece previsti circa **2.900 mc di cls in più** (da 1.108 a 4.008 mc) per la realizzazione del nuovo muro di sostegno (comprese le fondazioni).

Per l'**intervento 2** si evidenziano delle variazioni contenute tra maggiori richieste di ghiaia ed equivalenti minori esigenze in cls, a cui si aggiunge un netto vantaggio migliorativo per la riduzione dell'acciaio per armature del 15%.

Il bilancio complessivo di tutte le modifiche prevede un lieve aumento di circa il 6% (da 9.437

m³ a 11. 411m³) del **conferimento a centri di recupero**, per quanto sia meglio ottimizzato il reimpiego in cantiere (da 14% al 21%).

Non si prevedono rifiuti (ai sensi della Parta IV del D.Lgs. 152/06) **aggiuntivi** rispetto a quanto già stimato, **né impiego di sostanze pericolose**.

Emissioni acustiche

Il **progetto** sottoposto a screening di VIA **era corredato** della **Valutazione di impatto acustico**, al fine di valutare l'eventuale disturbo sulla popolazione residente contermine e, in particolare, del ricettore scolastico che si colloca a circa 50 m a sud della realizzazione del rilevato in oggetto. Tale analisi **ha concluso che i livelli sonori previsionali** ascrivibili all'infrastruttura di progetto e valutati in corrispondenza dei ricettori all'interno della fascia A, **non incrementeranno di fatto il clima acustico attuale** non ritenendo, pertanto, necessario prevedere specifiche misure di mitigazione (es. barriere acustiche).

Le modifiche progettuali richieste da RFI (interventi 1), alla luce delle citate lavorazioni aggiuntive (nuovo muro) e dei conseguenti mezzi pesanti impiegati, **non modificano l'assetto (mezzi) del cantiere** già valutato, in quanto le opere non si sovrappongono a quelle già previste e, inoltre, richiedono un minore numero di mezzi (1 mezzo per trivellazione e 1-2 betoniere/gg); inoltre la realizzazione dei pali di sostegno del nuovo muro, **la tecnica adottata** (perforazione CFA) **non comporta vibrazioni né scosse**.

In merito all'eliminazione del muro perimetrale (intervento 2) che verrebbe sostituito, in pratica, con una più semplice recinzione, non richiede alcuna modifica al numero di mezzi operativi che, invece, è presumibile vengano impiegati per un periodo temporale inferiore e con minore movimento di mezzi pesanti per le forniture dei materiali.

Emissioni in Atmosfera

Nello screening di VIA, lo studio sulle emissioni provenienti dal cantiere (in particolare di PM10) non ha evidenziato impatti significativi ai ricettori individuati.

Dal bilancio terre considerato, emergeva che l'attività di cantiere più significativa ai fini della produzione di polveri era la realizzazione del rilevato dell'asta di manovra (intervento 1) per la consistente movimentazione di materiale collegato a tale attività. Considerato che si stima una **riduzione di quasi il 30% delle terre fornite** per il rilevato, appare **ragionevole deduzione prevedere una significativa riduzione delle emissioni polverose** dovute ai mezzi e alla movimentazione delle terre medesime.

Similmente, anche l'eliminazione del muro perimetrale (intervento 2) prevede una significativa riduzione delle forniture e lavorazioni, con analoghi vantaggi in termini di ridotte emissioni (gas di scarico e polveri).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	MASE , Decreto n. 211 del 26.04.2023, di non assoggettabilità subordinatamente al rispetto di alcune condizioni ambientali.
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni: _____	_____

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<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>	
Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio e progettuale	Amministrazione Comunale RFI spa
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Permesso di costruire <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione del finanziamento	Amministrazione Comunale Regione Friuli Venezia Giulia

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	SI	NO	Breve descrizione ²
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tutto il Comune di Pordenone ricade in zona DOC Friuli Grave, ma il progetto non interessa aree agricole DOC.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pericolosità idraulica media P2
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zona 2 – Alta sismicità
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Opere ricomprese in fascia di rispetto ferroviario

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
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.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le modifiche non interessano zone ulteriori rispetto a quanto già previsto e valutato.		<i>Perché:</i> Le modifiche progettuali non alterano ulteriormente i luoghi.	
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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le modifiche richiedono una riduzione delle forniture di inerti (per l'ampliamento del rilevato ferroviario) e una maggiore fornitura di calcestruzzo (per il nuovo muro di sostegno).		<i>Perché:</i> Effetti positivi per: minore consumo di inerti (rilevato) di circa il 27% e conseguente riduzione emissione di polveri (per movimentazione terre e mezzi impiegati); l'incidenza giornaliera di circa 1-2 betoniere/gg (nuove forniture di cls) appaiono trascurabili sul traffico locale.	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Le modifiche non alterano i bilanci già previsti.		Perché:	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Emissioni dei mezzi operativi: la costruzione del nuovo muro comporta un nuovo movimento di betoniere.		Perché: Si ritiene che 1-2 betoniere/gg non apportino inquinanti in modo significativo. Nel bilancio complessivo, la riduzione delle forniture di inerti comporta una proporzionale riduzione delle emissioni (in particolare di polveri). Non sono previste emissioni di sostanze nocive.	
6. Il progetto genererà rumori , vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Non sono stimati rumori aggiuntivi rispetto a quanto già previsto		Perché: Il contributo acustico associato alla realizzazione del nuovo muro risulta molto contenuto (1 mezzo operativo/gg e 1-2 betoniere/gg). Come da cronoprogramma, tale lavorazione non è prevista in sovrapposizione ad altre attività. La realizzazione dei nuovi pali di fondazione non comporta vibrazioni. Le modifiche all'intervento 2 non richiedono variazione dei mezzi operativi tali da alterare le previsioni acustiche già stimate.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
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?	<p><i>Descrizione:</i></p> Non è previsto l'impiego di sostanze pericolose.		<p><i>Perché:</i></p> Non è possibile, tuttavia, escludere a priori sversamenti accidentali, al suolo, dei mezzi d'opera (rottture di serbatoi, perdite d'olio, ecc.), per quanto questo evento si possa ritenere di basso accadimento (utilizzo di mezzi moderni e a norma di legge); in ogni caso sono sempre previste, dal PSC, misure di pronto intervento.	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista 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?	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione:</p> <p>Sono presenti solo acque sotterranee (falde confinate) a circa 2m sotto il p.c.</p> <p>Sotto l'attuale pista ciclabile (che sarà utilizzata come area di cantiere temporanea) è presente un corpo idrico tombinato; tali elementi di tombinatura saranno sostituiti (come già previsto dal progetto e non oggetto di modifica) con prefabbricati a maggiore portanza, al fine di sostenere il peso del rilevato funzionale all'asta di manovra.</p>		<p>Perché:</p> <p>La realizzazione dei nuovi pali di fondazione non mette in comunicazione le falde intercettate né vi disperde sostanze inquinanti; la camicia di contenimento sarà sfilata a maturazione del cls (pali) evitando, così, anche eventuale dispersione (seppur minima e localizzata) del cls.</p> <p>Le modifiche all'intervento 2 non prevedono intercettazione di corpi idrici.</p>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione:</p> <p>Nel complesso progetto è limitrofo e già si raccorda alla linea FS UD-VE; a breve distanza è presente anche l'autostrada A28 a cui il Centro Interporto si collega.</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche progettuali non avranno ripercussioni sui flussi di traffico né richiederanno accessibilità diverse al cantiere, rispetto a quanto già ipotizzato.</p>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intercambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione:</p> <p>Il nuovo muro essendo parte integrante dell'intera asta di manovra, come già previsto si colloca nei pressi di aree residenziali che avranno piena visibilità sull'asta medesima, in affiancamento alla linea ferroviaria esistente.</p>		<p>Perché:</p> <p>Le modifiche prevedono di realizzare, lungo tutto il muro, dei capienti contenitori in cls che saranno utilizzati per la realizzazione di opere a verde di mascheramento del muro medesimo, intervallati da panchine e punti luce funzionali a rendere più gradevole la percezione e l'utilizzo della pista ciclabile oggetto di ripristino.</p>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione:</p> <p>Le modifiche non richiedono superfici aggiuntive rispetto al progetto complessivo che già rientra in aree a destinazione ferroviaria e intermodale.</p>		<p>Perché:</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	Descrizione: Il PRG individua un "corridoio ecologico" lungo la scarpata ferroviaria interessata dal progetto e al contempo classifica le aree come Zone per attrezzature ferroviarie/Ambito ferroviario.		Perché: Le modifiche progettuali non interessano aree ulteriori a quelle già individuate dall'intervento complessivo. Le opere a verde, di entità maggiore rispetto alle precedenti previsioni, sono anche funzionali a migliorare il "corridoio ecologico".	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Le modifiche riguardano e sono parte integrante dell'intervento 1 (asta di manovra) che, come tale, si colloca nei pressi di aree residenziali in cui è presente anche una scuola primaria. L'intervento è in affiancamento alla line ferroviaria UD-VE.		Perché: Non sono previsti effetti diversi e/o aggiuntivi rispetto a quelli già valutati in sede di screening di VIA.	
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 checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Come evidenziato in precedenza, le modifiche progettuali intervengono sul fronte del nuovo rilevato posto a breve distanza (circa 40 m) da una scuola primaria.		Perché: Il precedente Studio acustico escludeva impatti significativi. Il contributo acustico associato alla realizzazione del nuovo muro risulta molto contenuto (1 mezzo operativo/gg e 1-2 betoniere/gg). Come da cronoprogramma, tale lavorazione non è prevista in sovrapposizione ad altre attività.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Come evidenziato in precedenza sono presenti, a partire dalla profondità di 2 m circa, delle falde confinate che, tuttavia, non sono utilizzate/utilizzabili ai fini potabili.		Perché: Come visto in precedenza, l'intercettazione di dette falde per la realizzazione dei pali di fondazione, viste la natura dell'intervento e le tecniche utilizzate, non comporta alcun rischio per le falde medesime.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 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?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è 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?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Come gran parte del territorio della bassa pianura padononese, l'ambito in oggetto rientra nella zona sismica 2 (alta sismicità).		<i>Perché:</i> Le opere sono progettate nel rispetto della normativa vigente.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Lo Studio acustico del Progetto (screening di VIA) evidenzia come il clima acustico della zona sia condizionato dalla linea ferroviaria UD-VE.		<i>Perché:</i> Le modifiche progettuali non sono tali da alterare il clima acustico esistente.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
2.3	Planimetria e profilo degli interventi	1:500/100	2.3-PROGETTO_PLAN_PRO-FILO_REV1.pdf
2.5	Sezioni tipo	1:50	2.5-PROGETTO_SEZ_TIPO_REV1.pdf
D02	Relazione di verifica ambientale sulle modifiche progettuali	.	D02-REL_AMBIENTE.pdf

Il dichiarante

p.i. Alfredo De Paoli

Amministratore delegato

(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.