



**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.02 Relazione di verifica ambientale sulle modifiche  
progettuali**

*Agr. dott. nat. Marco VECCHIATO*

*Dott. For. Davide Pasut*





## Indice

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>MODIFICHE AL PROGETTO</b>	<b>7</b>
3.1	Modifiche intervento 1	7
3.2	Modifiche intervento 2	12
3.3	Bilancio risorse	13
3.4	Verifica disponibilità cave e discariche	16
3.5	Cantierizzazione	16
3.6	Consumo suolo	17
3.7	Rifiuti	17
3.8	Cronoprogramma	18
3.9	Gestione delle acque	18
3.9.1	Gestione delle acque del rilevato	18
3.9.2	Gestione scarichi in fase di cantiere	18
<b>4</b>	<b>POSSIBILI EFFETTI SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE DEI CITTADINI INTRODOTTE DALLE MODIFICHE</b>	<b>19</b>
4.1	Sintesi delle modifiche previste e possibili componenti ambientali interessate	19
4.2	Acque sotterranee	19
4.3	Suolo	19
4.4	Emissioni in atmosfera	20
4.5	Popolazione	20
4.6	Rumore e vibrazioni (Agenti fisici)	21
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>22</b>
	<b>ALLEGATI</b>	<b>23</b>



## 1 PREMESSA

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 (allegato al presente documento), 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**, la società Interporto Centro Ingrosso SpA è in fase di acquisizione dei terreni contigui al piazzale in esame; pertanto, potendo

disporre di adeguato spazio, si è reso possibile **eliminare il muro** (alto circa 2 m) di contenimento del piazzale che perimetrava l'area del fascio dei binari 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 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 secondo le prescrizioni RFI*" che si allega al presente documento a supporto di quanto ulteriormente riportato di seguito.

Di seguito sono state evidenziate le differenze progettuali non solo per gli aspetti meramente costruttivi (modalità esecutive, gestione delle risorse, cronoprogramma, ecc.) ma anche per quanto riguarda quelli di cantiere (occupazione di suolo, flussi di traffico).

## 2 LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il Progetto Definitivo si colloca in ambito periurbano della città 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 citati in premessa si colloca, quindi, in un'area già molto urbanizzata dove non sono presenti aspetti naturalistici o paesaggistici di rilievo.

Si precisa che, nel frattempo della citata procedura di screening di VIA, è stata aperta al traffico la "circonvallazione sud di Pordenone" (in tratteggio nella fig. 2 seguente) con lo scopo di mettere in collegamento l'A28 e la SS.13 Pontebbana.

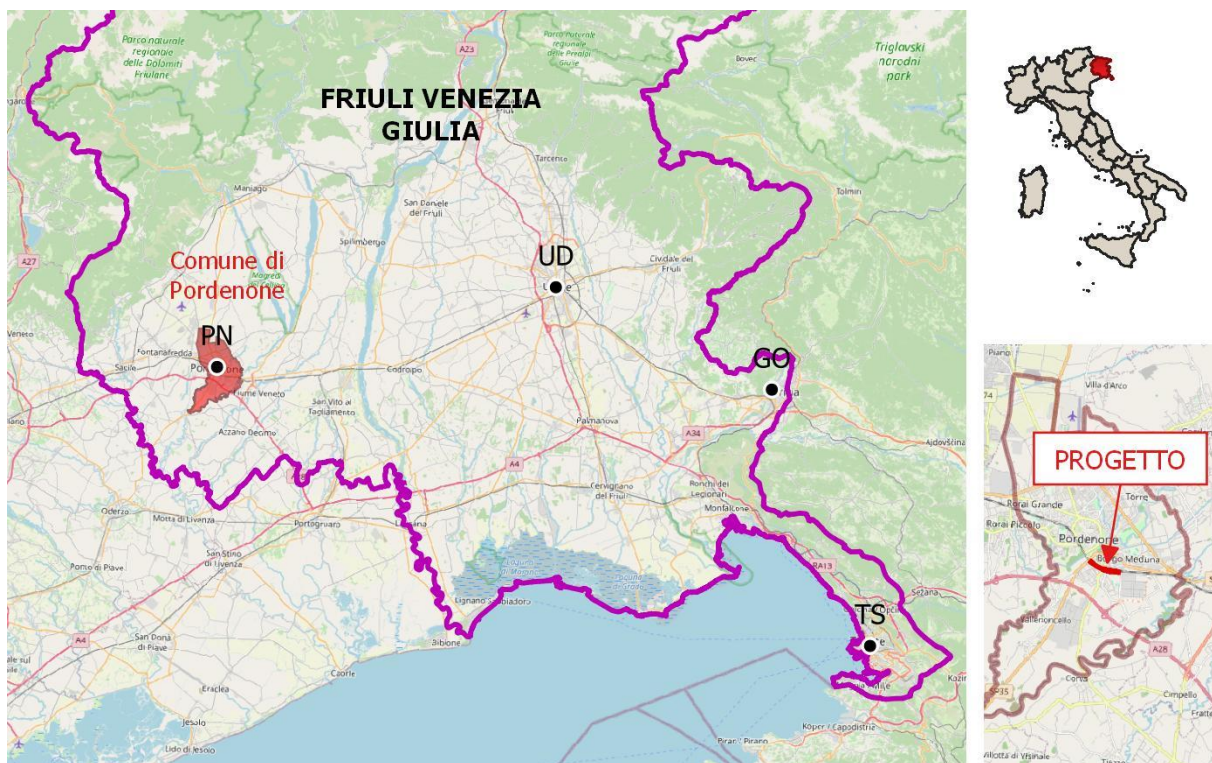


Fig. 1 - Inquadramento territoriale del Progetto Definitivo in oggetto.

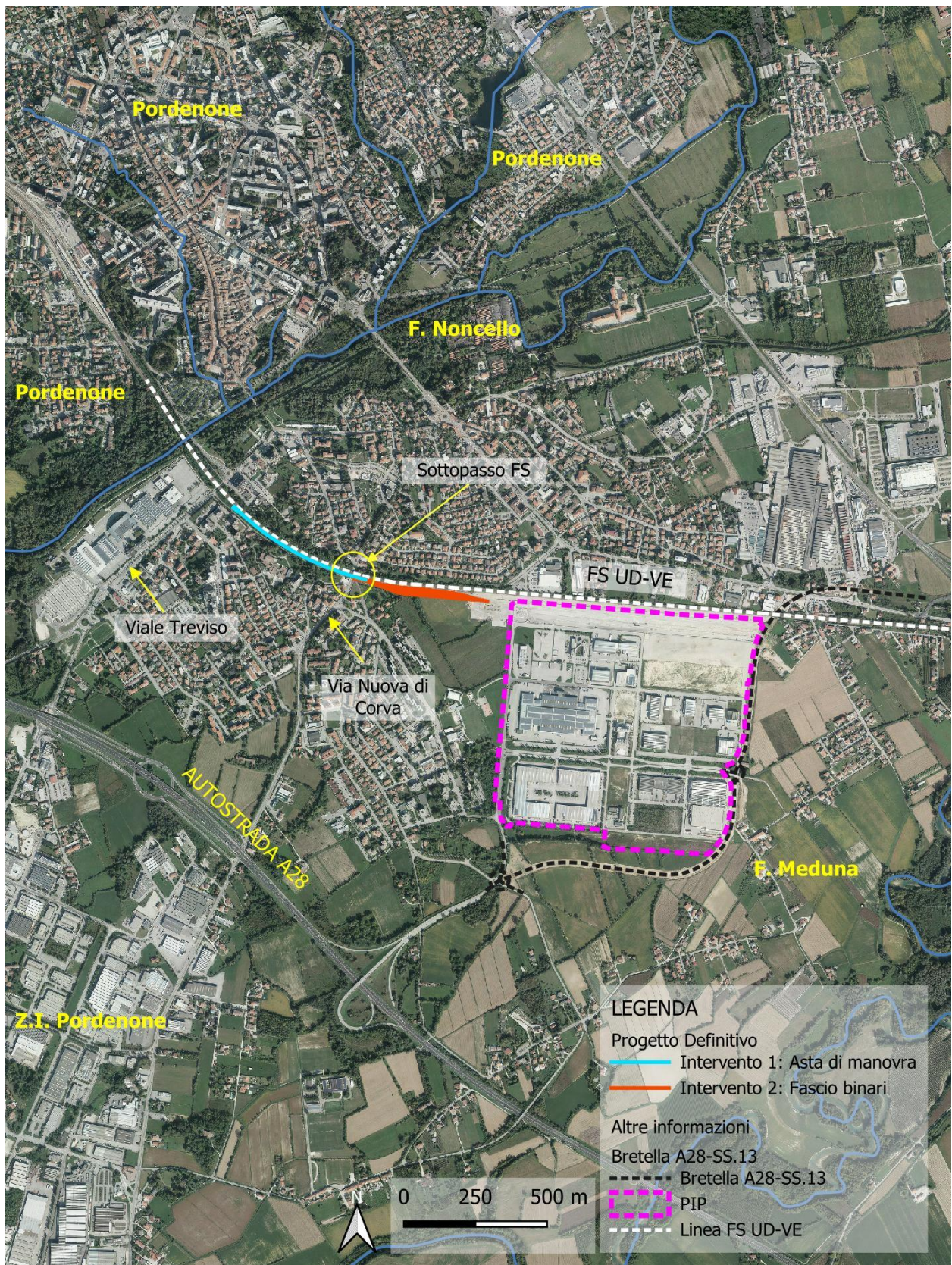


Fig. 2 - Inquadramento territoriale su ortofoto (fonte WMS FVG).



## 3 MODIFICHE AL PROGETTO

### 3.1 Modifiche intervento 1

Come già evidenziato, il **parere di RFI incide solo sull'intervento 1** e, in particolare, sull'allargamento del **rilevato ferroviario**, richiedendo che venga inserito un muro di contenimento alla base dello stesso.

Richiamando le opere complessive, l'intervento 1 prevede l'allungamento dell'attuale asta di manovra di circa 450 m in direzione ovest, in modo da raggiungere la lunghezza complessiva di 750 m, mediante le seguenti opere:

- l'allargamento del rilevato ferroviario della linea UD-VE;
- l'ampliamento del sottopasso ferroviario di Via Nuova di Corva;
- la posa di nuovi binari;
- il ripristino della pista ciclo-pedonale esistente, a lato del rilevato.
- la sostituzione del tratto di fognatura esistente.



Fig. 3 Localizzazione su ortofoto dell'intervento 1 (in rosso).

Sotto il profilo urbanistico, il Progetto Definitivo prevede che le opere dell'asta di manovra siano realizzate all'interno della fascia di rispetto ferroviaria con un allargamento della base del rilevato ferroviario esistente di circa 3,0 m e in sommità di circa 7,5 m. Le modifiche introdotte, non richiedendo spazi ulteriori, sono ricomprese in detta fascia di rispetto.

L'attuale rilevato ferroviario presenta una altezza media di circa 7,50 m rispetto al piano viabile della pista ciclabile sottostante e una pendenza della scarpata variabile tra 28° e 38°; l'allargamento in sommità, necessario per la collocazione del nuovo binario, è di circa 8,50 m, mentre alla base è di circa 4,0 m.

Il rilevato sarà costituito principalmente da misto granulato confinato da una scarpata realizzata in terre armate, gradonata, in posizione mediana, da un terrazzo di circa 2,0 m di larghezza.

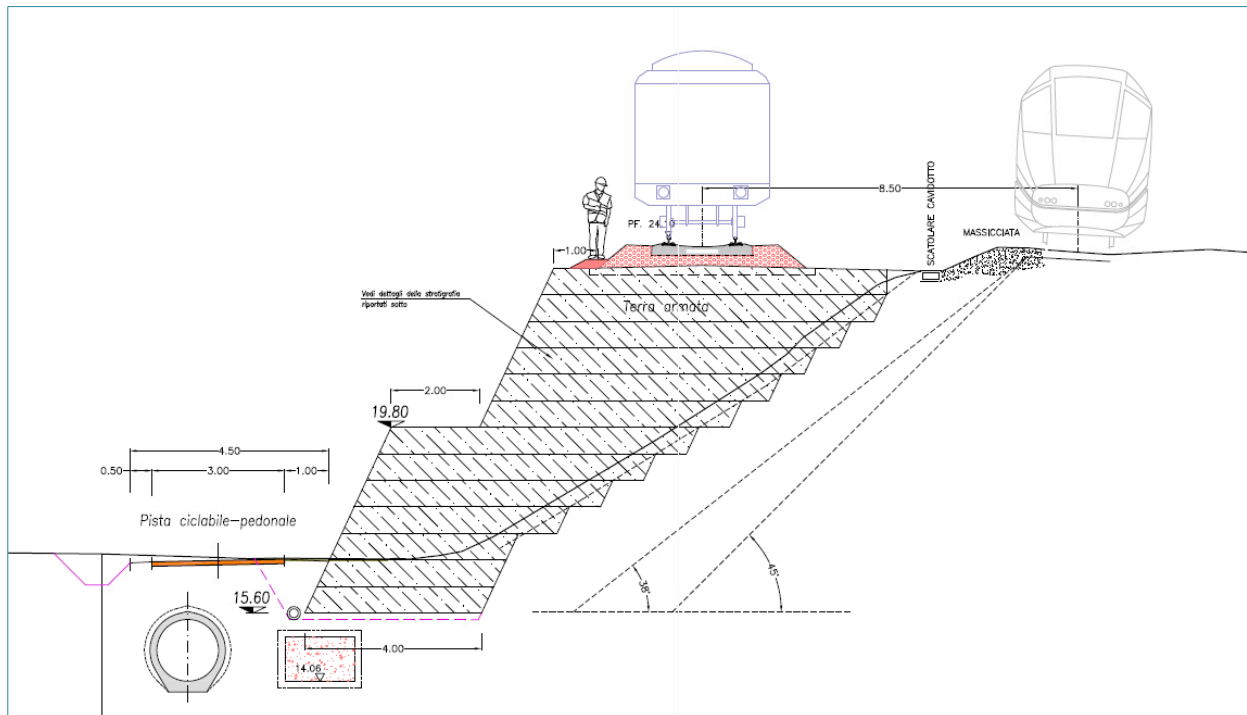


Fig. 4 Sezione tipo dell'allargamento del rilevato FS esistente (cfr. tav. 8, allungamento asta di manovra, opere civili).

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  $\varnothing$  500 mm posti ad interasse di 1,50 m.

Sotto il profilo esecutivo, la realizzazione dei pali avverrà mediante **metodologia di perforazione CFA** (pali trivellati ad elica continua). La caratteristica principale del palo CFA è costituita dall'elica continua che costituisce l'utensile di scavo; al suo interno si trova un tubo con passaggio interno di 100 o 125 mm attraverso il quale il calcestruzzo è convogliato ed iniettato a pressione durante la fase di estrazione.

Le **attrezzature impiegate** per la penetrazione dell'elica sono essenzialmente costituite da **un escavatore cingolato** al quale viene applicata una torre in elementi flangiati o tubolari di altezza adeguata alla lunghezza dei pali da eseguire oppure da attrezzature idrauliche automontanti appositamente disegnate per l'esecuzione del palo.

Inoltre, la suddetta metodologia si caratterizza per i seguenti aspetti:

- **non producendo scosse o vibrazione**, le attrezzature utilizzate consentono di operare agevolmente anche nei centri urbani;
- **non è previsto l'impiego di fango bentonico**, riducendo in particolare le esigenze di smaltimento delle terre di risulta;
- la perforazione **produce modeste quantità di terre** da portare, quindi, in discarica o centri di recupero;
- le attrezzature impiegate per la penetrazione dell'elica sono essenzialmente costituite da **un escavatore cingolato** al quale viene applicata una torre in elementi flangiati o tubolari.

Alla base del muro di sostegno, quindi lungo la pista ciclopedonale che sarà ripristinata, sarà prevista la realizzazione di **opere a verde** di mascheramento paesaggistico proattive anche ad una valenza ecologica (in relazione al ruolo di corridoio ecologico che il PRGC attribuisce alla scarpata ferroviaria in esame).

Tra la pista ciclopedonale e il nuovo muro saranno realizzati dei contenitori (fioriere) intervallati da panchine (quali punti di sosta) per una migliore fruizione della pista medesima. La scelta dei contenitori è condizionata dall'estensione delle fondazioni del muro che non permettono un'adeguata piantumazione diretta al suolo che viene, per quanto possibile, sopperita dai volumi di terra ricreati nei contenitori stessi.

I contenitori, di lunghezza di circa 10 m (intervallati da panchine e spazi per l'impianto d'illuminazione), altezza 1,00 m e profondità 1,00 m, saranno riempiti di terra vegetale su cui eseguire la piantumazione di alberi e arbusti di idoneo sviluppo vegetativo.

È utile precisare che le suddette opere a verde, potendo realizzarle con l'ausilio dei contenitori, permetteranno di meglio ottemperare alle condizioni ambientali<sup>1</sup> pervenute in sede di screening di VIA da parte del Ministero della Cultura che, diversamente, avrebbero trovato forti difficoltà realizzative per la mancanza di spazi di piantumazione tra la pista ciclabile e il nuovo rilevato.

Di seguito si riportano alcune sezioni tipologiche d'intervento, rimandando ai rispettivi elaborati grafici per maggiori dettagli.

---

<sup>1</sup> Pare Ministero della Cultura, prot. MiTE 0147451 del 24.11.2022: "... si ritiene che le opere di mitigazione e compensazione debbano rispettare le seguenti condizioni ambientali: dovrà essere prevista un'implementazione della mitigazione al piede e sulle superfici inclinate del rilevato in progetto"

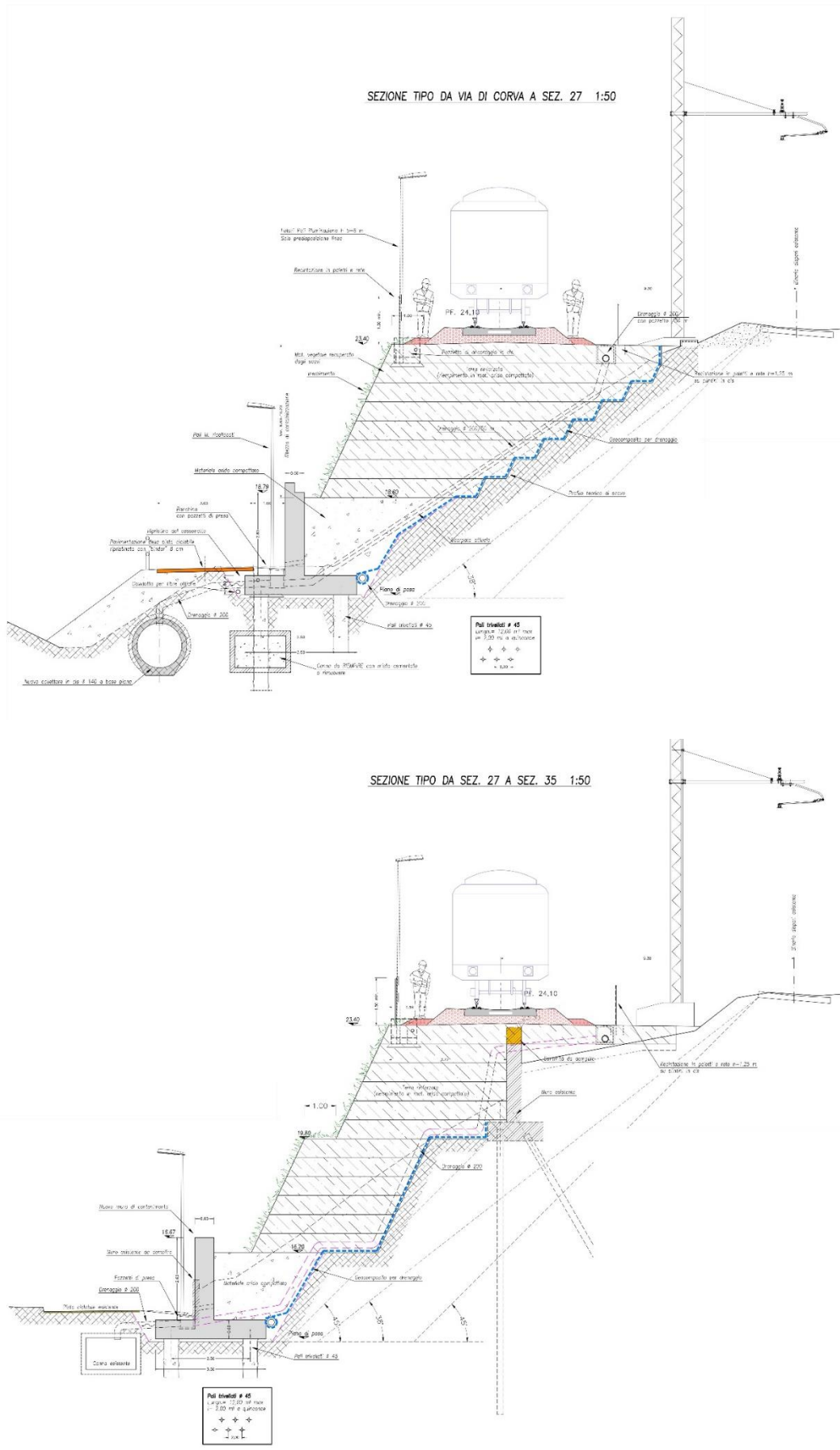


Fig. 5. Estratto elab. 2.6 Stato di progetto – Sezione tipo del nuovo rilevato ferroviario.

Tab. 1. Specie di possibile impiego per le opere a verde.

SPECIE ARBOREE	SPECIE ARBUSTIVE
<p><i>Autoctone:</i> Acer campestre, Malus sylvestris, Ulmus minor, [Ulmus leavis].</p> <p><i>Di arredo:</i> Malus x floribunda, Lagerstroemia indica, Acer palmatum "atropurpureum", Magnolia x soulangeana, Magnolia stellata.</p>	<p><i>Autoctone:</i> Cornus sanguinea, Crataegus monogyna, Rosa canina, V. Opulus.</p> <p><i>Di arredo:</i> Cornus alba "elegantissima", Cotoneaster horizontalis, Cotoneaster sp. in var., Ceanothus thysiflorus "repens", Rosmarinus "repens", Spiraea bumalda in var., Spiraea vanhouttei, Viburnum tinus, V. Plicatum;</p> <p>Rampicanti: Hedera helix, Parthenocissu quinquefolia, Parthenocissus tricuspidata.</p>

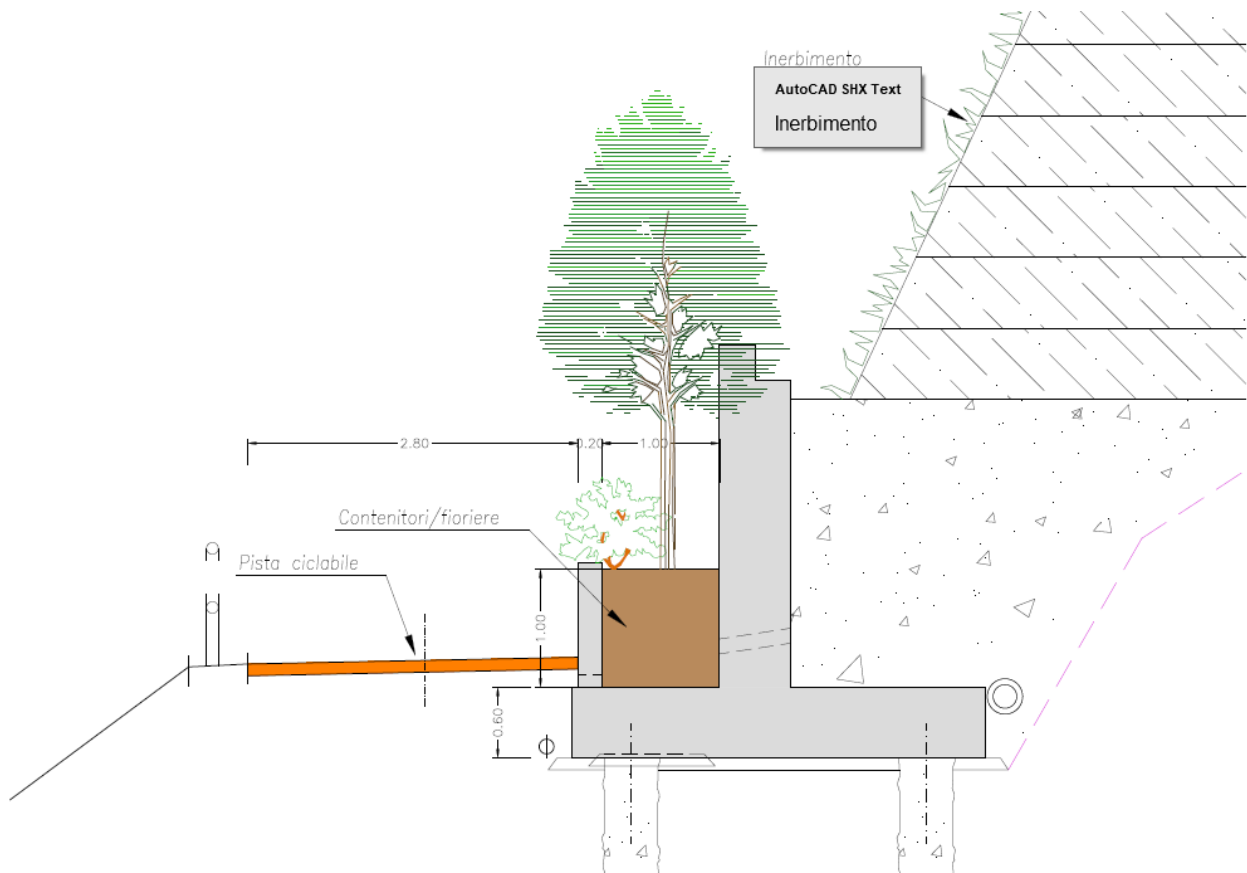


Fig. 6. Estratto elab. Sezione tipo fioriere

### 3.2 Modifiche intervento 2

L'acquisto di alcune aree a sud dell'intervento 2, da parte della società Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone spa, permette di realizzare una banchina in ghiaia, potendo quindi eliminare dal progetto il muro di sostegno, che sarà sostituito da un semplice muretto di recinzione, come evidenziato nelle immagini che seguono.

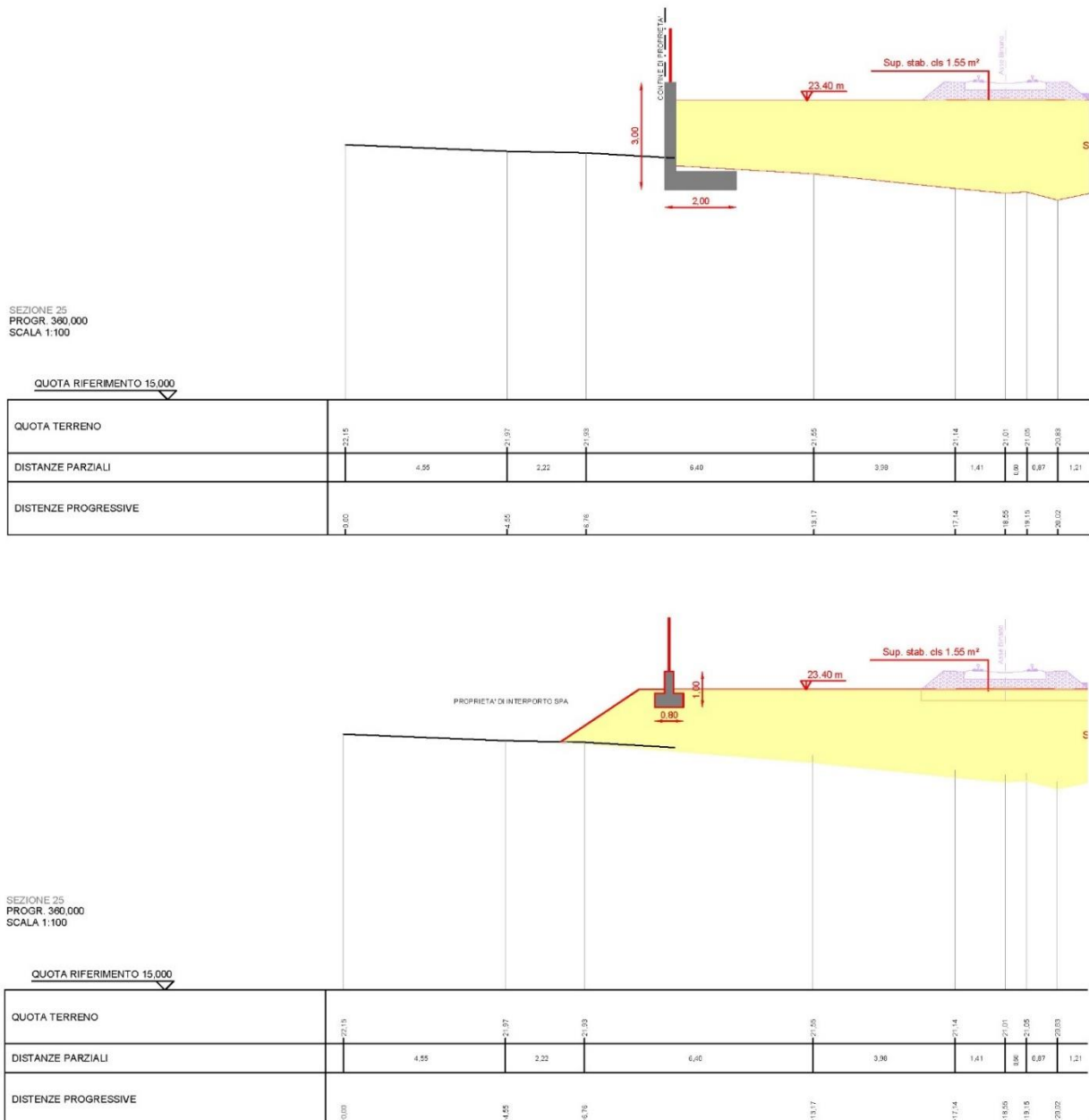


Fig. 7. Sopra, stralcio sezione tipo del muro di contenimento del piazzale per il nuovo fascio binari (intervento 2); sotto, stralcio sezione tipo del progetto modificato.

Sono state inoltre apportate ulteriori due modifiche minori, ritenute anch'esse migliorative:

- la predisposizione per lo scarico acque meteoriche, al fine di non pregiudicare la

futura funzionalità con la dismissione del pozzetto esistente, composto da un collettore di diam. 1600mm e relativi pozzetti d'ispezione;

- l'inserimento di una linea per l'alimentazione di un portale ferroviario e la predisposizione per la futura illuminazione dell'asta di manovra, composta da n. 3 cavidotti corrugato flessibile e pozzetti ogni circa 40 m.

### 3.3 Bilancio risorse

Le modifiche introdotte richiederanno dei nuovi bilanci di risorse che sono riepilogati nella tabella successiva a **confronto a quanto stimato inizialmente nel PD**.

La tabella, ripresa dallo Studio Preliminare Ambientale (screening di VIA e basata sui rispettivi computi metrici, a cui si rimanda per dettagli) elenca i materiali necessari per la realizzazione delle opere dell'intervento 1 e 2, e sono stati riepilogati in 4 categorie: "scavi" (prodotti nel cantiere), "forniture" (materiali provenienti dall'esterno del cantiere), "discarica" (sia rifiuti che inerti in esubero destinati a centri di recupero); la quarta categoria "reimpiego inerti" rappresenta un mero bilancio delle voci precedenti al fine di comprendere quanti inerti sia stato possibile reimpiegare, nel limite delle richieste e delle caratteristiche geotecniche degli stessi.

Per gli inerti (terre, cls, binder, ecc.) le quantità sono espresse in volume ( $m^3$ ), per gli acciai in peso (kg), per i binari in lunghezza (m) mentre gli scambi sono conteggiati ( $n^\circ$ ).

Nel bilancio complessivo dell'intervento 1 e 2, l'aspetto di maggior rilievo - dovuto alle modifiche - risulta la positiva **riduzione di circa il 27% delle forniture (circa 9.270  $m^3$ )**, che nello specifico sono quasi tutte (poco più di 9.000 $m^3$ ) legate alla realizzazione del rilevato ferroviario dell'intervento 1.

Le **variazioni più significative**, rispetto al bilancio iniziale, sono comunque dovute alle modifiche richieste da RFI; in sintesi, queste richieste si riflettono **nell'aumento** degli **scavi**, nella significativa **riduzione delle forniture** per il corpo del rilevato e, per contro, un **aumento** del **calcestruzzo** (e relativo acciaio per armatura) per la costruzione del nuovo muro.

Più nel dettaglio, nell'intervento 1 le maggiori terre in esubero (scavi) corrispondono ad una variazione di circa il 9% (1.020  $m^3$ ) dovute non tanto alla trivellazione dei pali quanto alla realizzazione del basamento del nuovo muro; tali esuberi solo parzialmente potranno essere reimpiegate per le opere a verde; l'intervento 2 comporta un aumento degli scavi di circa il 4% (308  $m^3$ ), quasi tutti reimpiegati: solo 68  $m^3$  (22%) si stima siano da conferire in centri di recupero inerti.

Inoltre, la conseguente necessità di demolire ulteriore fognatura (che sarà comunque ripristinata), interessata dalle trivellazioni, giustifica l'aumento delle demolizioni di circa 587  $m^3$  (+300% circa).

Sempre per le modifiche all'asta di manovra, sotto il profilo delle forniture si riassume quanto segue:

- il significativo consumo di calcestruzzo e acciaio è giustificato dalle esigenze costruttive del nuovo muro (compresi teste e pali di fondazione);
- il corpo del rilevato richiederà, rispetto alla soluzione originale, una significativa riduzione del fabbisogno di inerti per circa il 27%.
- Il binder non trova più impiego per la pavimentazione della pista ciclabile che, in ottemperanza alle condizioni ambientali del Ministero della Cultura<sup>2</sup>, dovrà essere realizzata con *“tecniche che non determinino l'aumento dell'impermeabilizzazione dei suoli”*.

Nel proprio bilancio materiali, **l'intervento 2** emerge per la **significativa riduzione** di circa il **75% di acciaio** per armature; il calcestruzzo diminuisce di circa 213 m<sup>3</sup> (15%) grosso-modo pareggiati da una egual quantità di maggiore fornitura di ghiaia per la nuova scar-pata.

Il bilancio, dunque, delle risorse dovute alle modifiche dell'intervento 2 risulta come di seguito sintetizzato:

- ✓ **+68 m<sup>3</sup> di scavo** (da conferire in centro di recupero inerti)
- ✓ **-28,00 m<sup>3</sup> di magrone**
- ✓ **-185,00 m<sup>3</sup> di calcestruzzo**
- ✓ **-20.250 kg di acciaio**
- ✓ **+ 200 m<sup>3</sup> di ghiaia**

---

<sup>2</sup> Condizione ambientale di cui al parere Ministero della Cultura, prot. MiTE 0147451 del 24.11.2022.



Tab. 2 – Confronto tra bilancio risorse del PD iniziale e quello stimato a seguito delle modifiche RFI.

	PROGETTO DEFINITIVO			MODIFICA			Var. totale %
	INT. 1 asta di manovra	INT. 2 fascio binari	TOTALE	INT. 1 asta di manovra	INT. 2 fascio binari	TOTALE	
<b>SCAVI</b>							
Scavi	10.594	786	11.380	11.614 +9%	1.094	12.708	+12
Scotico		664	664		664	664	-
<b>Totale (m³)</b>	<b>10.594</b>	<b>1.450</b>	<b>12.044</b>	<b>11.614</b>	<b>1.758</b>	<b>13.372</b>	<b>+11</b>
<b>FORNITURE</b>							
Riporto di cava	4.166	8.685	12.851	4.296	8.891	13.187	+3
Sabbione	21	-	21	21	-	21	-
Fondazione stradale	17.800	-	17.800	12.005	-	12.005	-33
Argilla espansa	3.600	-	3.600	0	-	0	-100
Strato in misto cementato	364	-	364	155	-	155	-58
Terra vegetale	0	100	100	0	100	100	
<b>Totale inerti (m³)</b>	<b>25.951</b>	<b>8.785</b>	<b>34.737</b>	<b>16.477</b>	<b>8.991</b>	<b>25.468</b>	<b>-27</b>
Binder	139		139	0		0	-100
Cls	1.108	327	1.436	3.681	114	3.795	+179
<b>Totale (m³)</b>	<b>27.199</b>	<b>9.113</b>	<b>36.292</b>	<b>20.158</b>	<b>9.106</b>	<b>29.264</b>	<b>-19</b>
Acciaio per c.a. Kg	127.841	27.012	154.853	369.906	6.762	396.918	+143
Acciaio carpenteria leggera kg	1.005	-	1.005	2.090	-	2.090	+108
<b>Totale (kg)</b>	<b>128.846</b>	<b>27.012</b>	<b>155.858</b>	<b>371.996</b>	<b>6.762</b>	<b>378.758</b>	<b>+143</b>
Pali trivellati (m)	-	-	-	4.230	-	4.230	+100
Binari (m)	515	1.260	1.775	515	1.260	1.775	-
Scambi (n°)		6	6		6	6	-
<b>DISCARICA</b>							
Scavi	9.135	1.268	10.403	9.430	1.196	10.626	+2
Demolizioni	183	15	198	770	15	770	+297
Fresato	119	-	119	0	-	0	-100
<b>Totale (m³)</b>	<b>9.437</b>	<b>1.282</b>	<b>10.720</b>	<b>10.200</b>	<b>1.211</b>	<b>11.411</b>	<b>+6</b>
<b>REIMPIEGHI</b>							
Reimpiego di inerti (diff. voci "scavi") (m³)	1.459	182	1.641	2.184	562	2.746	
<b>Totale %</b>	<b>14%</b>	<b>13%</b>	<b>14%</b>	<b>19%</b>	<b>32%</b>	<b>21%</b>	

### 3.4 Verifica disponibilità cave e discariche

In merito ai **fabbisogni di inerti**, come visto in precedenza, la modifica progettuale introduce una **significativa riduzione di circa il 27%**, richiedendo, quindi, meno prestito dalle cave.

Anche per quanto riguarda le terre in **esubero** e/o rifiuti, anche l'aumento stimato, pressoché **contenuto**, è **soddisfatto dalla disponibilità delle discariche**/centri di recupero già individuati inizialmente con il Progetto Definitivo.

### 3.5 Cantierizzazione

La modifica progettuale in esame **non richiede variazioni all'assetto complessivo** della cantierizzazione (occupazione di suolo) prevista con il PD.

Non sono previsti, dunque, espropri o occupazioni temporanee aggiuntive e invariato rimarrà l'accesso alle aree di cantiere, che saranno facilmente raggiungibili da Viale Treviso (SP.35) e da Via Nuova di Corva (SR.251), poste ai due estremi del cantiere; si ricorda inoltre che le suddette viabilità sono direttamente collegate con l'autostrada A28 presente a circa 1 km di distanza (fig. successiva).

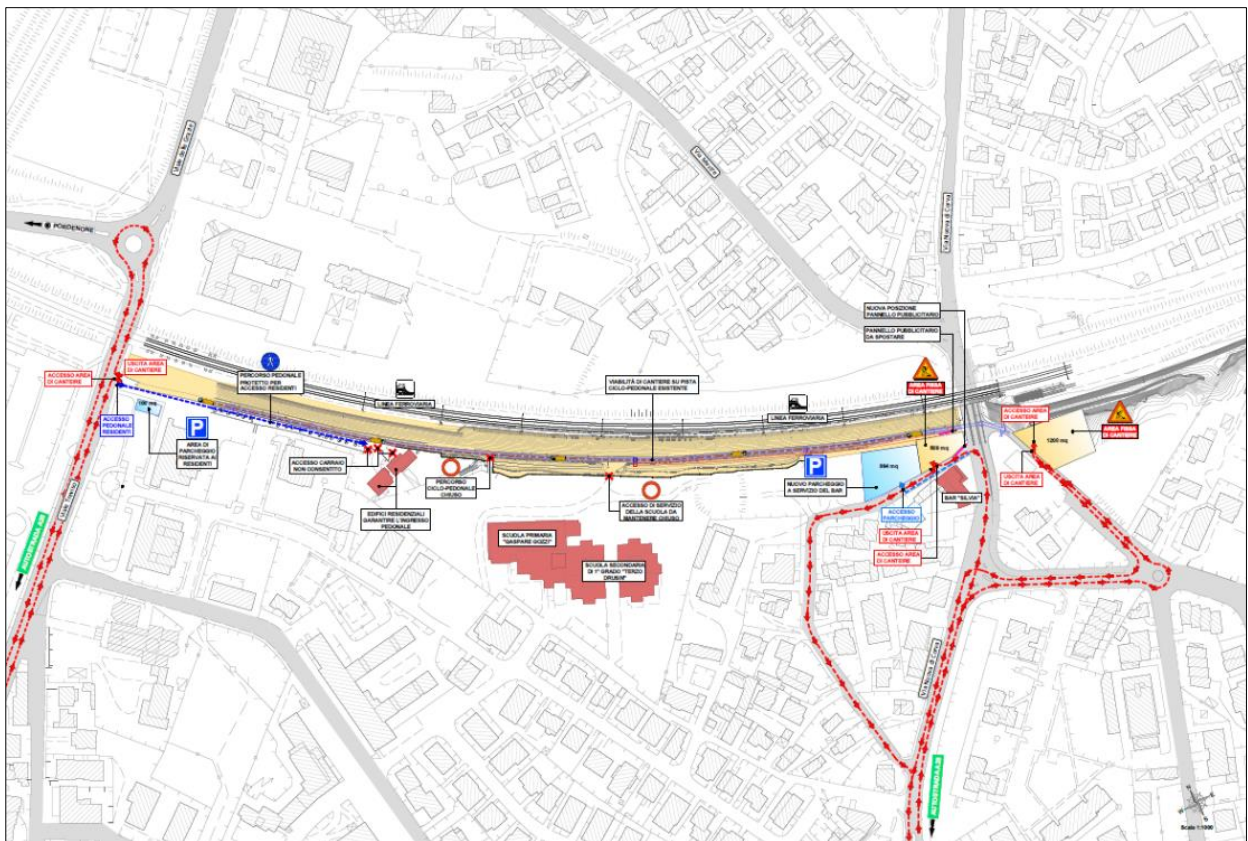


Fig. 8 Ipotesi di allestimento e viabilità di cantiere (tav. D4.1, allungamento asta di manovra, opere civili).

Sono previste, invece, **variazioni del numero di mezzi pesanti** in relazione al nuovo assetto delle forniture dei materiali.

Appare utile precisare che le varie lavorazioni previste non presentano sovrapposizioni temporali; pertanto, la preparazione del cantiere, la demolizione/ricostruzione della fognatura esistente, la realizzazione del muro (pali, soletta e paramento) e rilevato ferroviario, saranno consequenziali.

Ricordando che la formazione del rilevato (intervento 1) corrispondeva all'attività più rilevante, nella configurazione iniziale si stimava un avanzamento lavori di circa 10-12 m/giorno; tale dato poteva corrispondere a circa 3(4) mezzi pesanti/giorno (6-8 viaggi tra andata e ritorno) per la fornitura degli inerti da cava, risultando, quindi, poco significativa sotto il profilo delle interferenze negative sul traffico locale.

Con riferimento alle modifiche introdotte per l'intervento 1:

- si prevede, invece, un avanzamento lavori di circa 8 m/gg;
- le diminuite esigenze di inerti di circa il 27% potranno comportare una proporzionale riduzione del movimento di mezzi pesanti;
- i fabbisogni relativi alla maggiore fornitura di cls si prevedono di circa 12-14 mc, richiesti in particolare dalla realizzazione dei pali (6 pali/gg), il che corrisponde a circa 1-2 betoniere/gg. Anche in questo caso l'incidenza sul traffico locale appare non rilevate.

Le movimentazioni sopradescritte, se approssimate per eccesso, possono ragionevolmente essere sufficienti per comprendere ulteriori mezzi per altre forniture (es. acciaio e materiali minori).

Sulla base del bilancio in precedenza analizzato, in cui il movimento mezzi delle diminuite forniture (rispetto alle stime originali) si compensa con quello dei conferimenti in discarica, non si ritiene che le modifiche all'intervento 2 comportino variazioni sui flussi di traffico pesante e assetto del cantiere, rispetto a quanto già previsto.

### 3.6 Consumo suolo

Le modifiche progettuali **non richiedono alcuna variazione** significativa alle stime già previste con il PD valutato in sede di screening di VIA.

### 3.7 Rifiuti

**Non è prevista la produzione ulteriore di rifiuti rispetto** a quanto già stimato a livello di Progetto Definitivo iniziale. Rimangono invariate le modalità gestionali già individuate.

Anche in riferimento alle metodologie di realizzazione del nuovo muro e dei pali di fondazione si conferma che:

- **Non è previsto l'utilizzo o la produzione di sostanze nocive** per l'uomo o per l'ambiente, generare da attività di cantiere o in fase di esercizio, che possono diffondersi in atmosfera, nel terreno o in acqua.
- In prossimità al progetto **non 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).

### 3.8 Cronoprogramma

Per la realizzazione del rilevato, la **durata dei lavori prevista inizialmente** dal PD era di circa **340 gg**, naturali e consecutivi.

**Con le modifiche introdotte**, si stima una durata dei lavori di circa 460 gg, sempre naturali e consecutivi, che corrisponde ad un **aumento di circa 100 gg, ossia del 30%**.

Tale aumento risulta giustificato dalla realizzazione del nuovo muro; inoltre, seppur diminuisca la fornitura di inerti e, quindi, i tempi di stesa e compattazione, il nuovo assetto del rilevato richiederà un impegno temporale leggermente più diluito nel tempo a cui si aggiungono i tempi per la demolizione della fognatura aggiuntiva.

### 3.9 Gestione delle acque

#### 3.9.1 Gestione delle acque del rilevato

Ai piedi della scarpata della terra armata sarà realizzata una **canaletta di raccolta delle acque** provenienti sia dalla superficie inerbita sia da infiltrazione della scarpata, per essere poi **convogliate nella condotta fognaria** che corre in fregio al nuovo rilevato.

Tale aspetto rimane **invariato**.

Le modifiche all'intervento 2, con l'inserimento della predisposizione per lo scarico delle acque meteoriche, permetterà di non pregiudicare la futura funzionalità dello scarico medesimo.

#### 3.9.2 Gestione scarichi in fase di cantiere

Il PD non prevedeva alcuna esigenza in tal senso, in virtù del fatto che la bassa permeabilità dei terreni attraversati dagli scavi impedisce il rifluire della falda all'interno dello scavo medesimo.

Tale aspetto rimane **invariato**.

## 4 POSSIBILI EFFETTI SULL'AMBIENTE E SULLA SALUTE DEI CITTADINI INTRODOTTE DALLE MODIFICHE

### 4.1 Sintesi delle modifiche previste e possibili componenti ambientali interessate

Riprendendo gli aspetti ambientali analizzati nello Screening di VIA, di seguito si esprimono le conseguenti valutazioni in merito alle modifiche progettuali introdotte.

Si evidenzia che le seguenti conclusioni sono state anche condivise con il gruppo di lavoro dei professionisti che hanno contribuito allo Studio Preliminare Ambientale.

### 4.2 Acque sotterranee

Le modalità di realizzazione dei pali di fondazione (nuovo muro, intervento 1) richiederanno scavi in profondità per circa 10 m che andranno ad intercettare il sistema di falde presenti.

Dopo la fase di riempimento con calcestruzzo, la camicia in acciaio (entro la quale è stato condotto lo scavo) viene sfilata e la gabbia d'armatura viene calata all'interno del cavo con calcestruzzo ancora fresco.

La presenza di una falda localmente in pressione rilevata dai sondaggi meccanici e la sua **velocità di deflusso, non dovrebbero essere tali da determinare problemi di taglio per i pali**. In fase esecutiva verrà verificato il comportamento della falda ed eventualmente si valuterà l'impiego di lamierino traforato.

In relazione alla tipologia dei pali non si registrano pertanto impatti significativi sul suolo-sottosuolo e sulla falda nella fase di realizzazione.

Nelle fasi di lavorazione si dovranno comunque evitare sversamenti accidentali che potrebbero eventualmente inquinare la falda ed il terreno.

Si precisa, infine, che la **disposizione a quinconce dei pali di sostegno non ostacola sostanzialmente il naturale deflusso della falda** e, pertanto non si avranno significativi impatti in fase di esercizio.

Le modifiche all'intervento 2 non avranno alcuna interferenza con la falda.

### 4.3 Suolo

Nello screening di VIA non sono emersi impatti significativi sul suolo/sottosuolo, valutati sostanzialmente in termini di sversamenti accidentali.

Per le modifiche progettuali in esame **non si prevedono impatti diversi o ulteriori** rispetto a dette conclusioni.

**Infatti**, viste le caratteristiche progettuali e la similarità dei mezzi impiegati, i potenziali impatti sono **riconducibili sempre** agli **sversamenti accidentali** che potrebbero accadere durante l'esecuzione delle opere; per quanto tali incidenti risultino **a bassa probabilità di accadimento**, le modalità previste per ricovero e rimessaggio mezzi di cantiere, che saranno adottate e **gestite** dal progetto (**in sede di PSC**) si ritengono sufficienti per gli scopi previsti.

Si conferma che **anche in questo caso non è previsto l'impiego di sostanze inquinanti** o nocive per l'ambiente, che potrebbero riversarsi a terra.

Alla luce dell'indagine svolta nello studio geologico, le **condizioni geologiche** del sito in esame **rimangono compatibili** con le modifiche progettuali previste.

#### **4.4 Emissioni in atmosfera**

Dallo studio sviluppato **nello screening di VIA**, condotto al fine di valutare le emissioni di PM10 provenienti dalle attività di cantiere, è risultato **il rispetto dei valori limite** indicati in normativa, evidenziando che le attività di **cantiere** nella loro configurazione media e cautelativa **non determinano impatti significativi** ai ricettori individuati.

In particolare lo studio teneva conto del bilancio risorse di cui alla precedente tabella 2, da cui emergeva che l'attività di cantiere più significativa ai fini della produzione di polveri è la realizzazione del rilevato per la consistente movimentazione di materiale collegato a tale attività.

Come già evidenziato, le **modifiche introdotte permetteranno** una riduzione di quasi il 30% della fornitura di inerti per l'esecuzione di tale rilevato e, di conseguenza, anche la relativa riduzione sia dei tempi operativi dei mezzi d'opera sia della movimentazione degli inerti stessi: appare una ragionevole deduzione prevedere, quindi, una **netta miglioria anche in termini di minori emissioni inquinanti**.

Pertanto, **le modifiche introdotte al PD non prevedono ulteriori variazioni negative** sulla qualità dell'aria rispetto a quanto già valutato nello screening di VIA; sono invece **presumibili delle significative migliorie**.

#### **4.5 Popolazione**

Nel citato screening di VIA non erano emersi impatti sulla Popolazione.

Gli aspetti che maggiormente potevano arrecare impatto erano stati associati da un lato ai possibili effetti da emissioni inquinanti in atmosfera (qualità dell'aria), da emissioni acustiche e da vibrazioni, dall'altro alle interferenze dirette che i mezzi di cantiere potevano avere sulla circolazione e traffico locale.

Per quanto riguarda le **interferenze sul traffico locale si escludono disagi significativi** lungo la percorrenza prevista, da un lato per il limitato movimento di mezzi pesanti stimati (come visto in precedenza), dall'altro in quanto è presente un'ampia sezione stradale (soprattutto di Viale Treviso) nonché per la breve distanza cantiere-autostrada.

Sul fronte delle **emissioni in atmosfera**, richiamando quanto espresso nel precedente paragrafo, polveri e gas di scarico non risultano subire incrementi, bensì **significative riduzioni**; tale aspetto gioca a favore, quindi, di minori impatti sulla salute.

#### **4.6 Rumore e vibrazioni (Agenti fisici)**

Per le **emissioni acustiche e vibrazioni**, si ricorda che tali aspetti sono definiti dall'ISPRA "agenti fisici", ossia quei fattori (governati da leggi fisiche) che determinano immissioni di energia in ambiente, provocano una trasformazione delle condizioni ambientali nel contesto in cui si manifestano e, pertanto, sono potenzialmente dannose per la salute umana e per gli ecosistemi.

La **metodologia di perforazione** per la realizzazione dei pali (nuovo muro, intervento 1) permette lo scavo di una vasta gamma di terreni coesivi ed incoerenti, sia in assenza che in presenza di falda e consente l'attraversamento di banchi di rocce tenere (tufi, argille marnose, calcareniti) di ridotta potenza. La metodologia di perforazione, **non producendo scosse o vibrazione**, e le attrezzature utilizzate consentono di operare agevolmente anche nei centri urbani. L'attività di scavo richiede l'impiego di un solo escavatore cingolato al quale viene applicata una torre in elementi flangiati o tubolari di altezza adeguata alla lunghezza dei pali da eseguire oppure da attrezzature idrauliche auto-montanti appositamente disegnate

Pertanto, anche in questo caso **si escludono ulteriori impatti negativi** e significativi.

## 5 CONCLUSIONI

Come introdotto, il Progetto Definitivo di potenziamento dell'area intermodale dell'Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone si attua in due interventi: 1) l'allungamento dell'asta di manovra, 2) il potenziamento del terminal intermodale.

Tale progetto ha scontato la procedura di screening di VIA e, seppur con alcune prescrizioni, il **MITE** non ha ritenuto necessario l'avvio di una successiva fase di VIA, **escludendo quindi la presenza di impatti significativi**.

Tuttavia, dopo tale procedura, è pervenuto **il parere di RFI che ha richiesto la modifica parziale del progetto**, in particolare prescrivendo che nell'ambito **dell'intervento 1** (asta di manovra), venga posto un muro di sostegno alla base del rilevato ferroviario in allargamento. **Inoltre**, in riferimento **all'intervento 2**, con l'acquisto dei terreni limitrofi si rende possibile **eliminare il muro di contenimento** del piazzale a favore di una scarpata in ghiaia e una semplice recinzione; la **predisposizione per lo scarico delle acque meteoriche** permetterà di migliorare, quindi, la gestione delle stesse.

Sulla base di quanto analizzato nel presente documento, **si ritiene di escludere che le modifiche progettuali possano avere impatti significativi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini** in relazione alle seguenti motivazioni di sintesi:

- **la tecnologia adottata** (e consolidata) per la realizzazione dei pali di sostegno del nuovo muro **non avrà alcun effetto inquinante** (immissione di sostanze) **sulle falde sotterranee, né sarà causa di rumore e vibrazioni** significative.
- **Rispetto a quanto già stimato, quindi, non si prevedono ulteriori** emissioni acustiche o vibrazioni, né **radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche**.
- **Non sarà previsto l'utilizzo o la produzione di sostanze nocive** per l'uomo o per l'ambiente, né generare da attività di cantiere o in fase di esercizio, che possono diffondersi in atmosfera, nel terreno o in acqua.
- In prossimità al progetto **non 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); si ricorda che le analisi del terreno già effettuate sono conformi alla normativa di settore (Tab. 1, colonna A e B, Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/2006).
- **Non è previsto un ulteriore impiego significativo di inerti** rispetto a quanto già previsto dal PD; il corpo del rilevato richiederà, **invece**, una **riduzione** di materiale di **circa il 27%**, a fronte di un lieve aumento (circa 7%) del conferimento in discarica o centri di recupero delle terre in esubero.
- È previsto un **aumento delle forniture di acciaio e calcestruzzo** per la formazione del nuovo manufatto (muro di contenimento, intervento 1); viceversa, si avrà una **riduzione di tali forniture nell'intervento 2** (eliminazione del muro di contenimento).
- Il progetto **non è ubicato in 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 stesso.

- **Non si prevedono aumenti dei flussi di traffico pesante di cantiere**, né quindi, ulteriori interferenze sul traffico locale, rispetto a quanto già stimato.
- **Non sono previsti né sussiste il rischio di incidenti rilevanti** (come esplosioni, perdite di idrocarburi o gas, ecc.) tali da creare situazioni di criticità per l'ambiente o per la salute dei cittadini;
- Infine le modifiche progettuali non avranno **alcuna influenza negativa su biodiversità e paesaggio**; per contro le **opere a verde** previste, in varia misura, si reputano **proattive** sia **all'inserimento paesaggistico** sia ad una **funzione ecologica**.

## Allegati

Al presente documento si allega:

- **Verifica di Assoggettabilità a VIA**, Decreto MASE prot. n. 211 del 26.04.2023
- **Parere di RFI** al Progetto Definitivo: prot.UA 09.06.2023 RFI-NEMI.DOI.TS.ING\PEC\P\2023\0003070 - Controdeduzioni della nota USCI0000-20230000038 del 04/05/2023.
- **Pare di RFI** sulla soluzione adotta con muro: RFI-NEMI.DOI.TS.ING\A0011\P\2023\0004684
- **Amministrazione comunale di Pordenone**. Settore VII – Opere pubbliche e gestione del territorio. **Conferenza dei servizi preliminare** – ai sensi dell'art. 14, comma 3 della L. 241/1990. **INVIO DEI PARERI E CHIUSURA DEL PROCEDIMENTO**. Rep. n. 73965/2022 – PORDENONE. Codice istanza 1559/2022
- **Amministrazione comunale di Pordenone**. Settore VIII Ambiente. **Parere** per conferenza servizi preliminare su aspetti ambientali di competenza (rumore, qualità aria e verde).



*Ministero dell' Ambiente e della  
Sicurezza Energetica*

Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Il Direttore Generale

**Progetto**

"Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)". "Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)"

**Procedimento**

Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'articolo 19, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii

**ID Fascicolo**

9001

**Proponente**

Società Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone spa

**Elenco allegati**

Parere della Sottocommissione VIA della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 726 del 11 aprile 2023

Parere del Ministero della cultura prot. 42122 del 24 novembre 2022

Parere del Comune di Pordenone prot. 20450 del 14 marzo 2023

✓ Resp.Set: Pieri C.  
Ufficio: VA\_05-Set\_05  
Data: 21/04/2023

✓ Resp. Div.: Reillo O.R.  
Ufficio: VA\_05  
Data: 24/04/2023



**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 26 gennaio 2022, con il quale è stato conferito all'Arch. Gianluigi Nocco l'incarico dirigenziale di livello generale di Direttore Generale per le Valutazioni Ambientali;

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 luglio 2021, n. 128, recante regolamento di organizzazione del Ministero della transizione ecologica;

**VISTO** il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche" in particolare gli articoli 16 e 17;

**VISTO** l'articolo 6, comma 1, lettera e), della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme sul procedimento amministrativo";

**VISTO** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, recante "Norme in materia ambientale", e successive modificazioni e integrazioni;

**VISTO** in particolare l'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii., relativo alla verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione d'impatto ambientale;

**VISTO** il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, n. 52 del 30 marzo 2015 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previste dall'articolo 15 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";

**VISTO** il decreto ministeriale 13 dicembre 2017, n. 342, recante l'articolazione, l'organizzazione, le modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA-VAS;

**VISTO** il decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare 20 agosto 2019, n. 241, con cui è stata definita la composizione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**PRESO ATTO** che in data 25 maggio 2020 si è insediata la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS nominata con decreto ministeriale n. 241 del 20 agosto 2019;

**VISTO** l'articolo 4 del decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 264 datata 11 novembre 2022;

**VISTA** l'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto "*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)*" e "*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)*”, presentato dalla Società Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone spa con nota prot. 45 del 10 ottobre 2022, acquisita con prot. 128416/MiTE del 17 ottobre 2022;

**PRESO ATTO** della documentazione trasmessa con l’istanza, nonché delle integrazioni e dei chiarimenti trasmessi nel corso dell’iter istruttorio;

**VISTA** la nota prot. 132615/MiTE del 25 ottobre 2022, con cui la Divisione V della Direzione generale Valutazioni Ambientali ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS ed ha comunicato, ai sensi degli articoli 7 e 8 della legge 7 agosto 1990, n. 241, l’ufficio e il responsabile del procedimento;

**PRESO ATTO** che, ai sensi dell’articolo 19, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e ss.mm.ii., lo studio preliminare ambientale e la documentazione allegata, sono stati pubblicati sul sito web del Ministero della transizione ecologica in data 26 ottobre 2022, e che dell’avvenuta pubblicazione della documentazione è stata contestualmente data comunicazione a tutte le amministrazioni e a tutti gli enti potenzialmente interessati;

**PRESO ATTO** che il progetto presentato ricade nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2h denominata “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”, in quanto modifica ad un’opera ricadente al punto 2, lettera a) dell’Allegato II bis alla parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “*interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali*”;

**PRESO ATTO** che il progetto prevede la realizzazione di due distinti interventi:

- Allungamento dell’asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi 11 12, 13, 14, 15);
- 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);

e che i 2 progetti usufruiscono di fonti di finanziamento diverse e, quindi, verranno appaltati in fasi separate, pur rappresentando un progetto unitario di intervento;

**PRESO ATTO** che rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000 il progetto non ricade neppure parzialmente all’interno di tali aree ma gli impatti derivanti dalla sua attuazione potrebbero interferire con la ZSC “Risorgive del Vinchiaruzzo” IT 3310010, e con la ZPS “Magredi di Pordenone” IT 3311001 e che a tal riguardo il proponente ha trasmesso la Valutazione di Incidenza (VINCA), fino al livello di screening;

**CONSIDERATO** che il Servizio Valutazioni Ambientali della Direzione centrale Difesa dell’ambiente, energia e sviluppo sostenibile della Regione Friuli Venezia Giulia in qualità di Ente gestore dei suddetti siti, con nota prot. 218734 del 3 novembre 2022 ha ritenuto che “*dall’esame della documentazione disponibile emerge che l’area interessata dai lavori dista diversi chilometri dai siti Natura 2000 più vicini e non si individua alcuna connessione ecologica per la sua collocazione in un’area urbanizzata. Non viene pertanto individuata alcuna interferenza funzionale ai sensi della DGR n. 1183-2022*”;

**PRESO ATTO** che, ai sensi del comma 4 dell'art. 19 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, sono pervenuti pareri e osservazioni, richiamati e considerati nel corpo del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS n. 726 del 11 aprile 2023 e pubblicati sul portale delle valutazioni ambientali;

**ACQUISITE** in particolare le seguenti osservazioni:

- Osservazioni della Direzione generale Archeologia Belle arti e Paesaggio, del Ministero della cultura prot. 42122 del 24 novembre 2022, acquisite con prot. 147451/MiTE del 24 novembre 2022 con le quali “*ritiene di non dover chiedere al Ministero della Transizione ecologica l'assoggettamento al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento*”, chiedendo tuttavia il rispetto di alcune condizioni ambientali;
- osservazioni del Comune di Pordenone prot. 92184 del 23 novembre 2022 acquisite con prot. 147196/MiTE del 24 novembre 2022;
- osservazioni del Comune di Pordenone prot. 20450 del 14 marzo 2023 acquisite con prot. 37891/MiTE del 14 marzo 2023;

**ACQUISITO** il parere n. 726 del 11 aprile 2023 della Sottocommissione VIA della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, assunto al prot. 62480/MASE del 19 aprile 2023, costituito da n. 59 pagine che, allegato al presente provvedimento, ne costituisce parte integrante;

**CONSIDERATO** che con detto parere, la Sottocommissione VIA della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, sulla base delle valutazioni condotte, ha espresso parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto “*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)*” e “*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)*”, subordinato al rispetto di condizioni ambientali, per le motivazioni ivi riportate e che “*relativamente alla VINCA, alla luce degli obiettivi di conservazione dei siti Natura 2000 cod. IT 3310010 Risorgive del Vinchiaruzzo e cod. IT 3311001 Magredi di Pordenone, dell'individuazione e della valutazione degli impatti del progetto rispetto agli obiettivi di conservazione degli stessi siti e degli effetti cumulativi con altri piani e progetti, si accerta che il progetto non inciderà negativamente sull'integrità dei siti*”;

**DATO ATTO** che il presente provvedimento è stato predisposto dalla Responsabile del Procedimento, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettera e), della legge 7 agosto 1990, n. 241, e ss.mm.ii., sulla base degli atti istruttori;

**RITENUTO**, per le motivazioni contenute nel parere sopracitato, sulla base di quanto premesso e della proposta della responsabile del procedimento e della dirigente, di dover provvedere all'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per il progetto “*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)*” e “*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)", sulla base della documentazione trasmessa dal Proponente;*

## **DECRETA**

### **Art. 1**

#### **Esito verifica**

1. Il progetto "*Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)" e "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)"*, presentato dalla Società Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone spa è escluso dal procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e ss.mm.ii., subordinatamente al rispetto delle condizioni ambientali di cui agli articoli 2, 3 e 4.

### **Art. 2**

#### **Condizioni ambientali della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS**

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS – Sottocommissione VIA n. 726 del 11 aprile 2023.
2. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

### **Art. 3**

#### **Condizioni ambientali del Ministero della cultura**

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Ministero della cultura di cui alla nota prot. 42122 del 24 novembre 2022.
2. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

### **Art. 5**

#### **Condizioni ambientali del Comune di Pordenone**

1. Devono essere ottemperate le condizioni ambientali di cui al parere del Comune di Pordenone di cui alla nota prot. 20450 del 14 marzo 2023.
2. Il proponente è tenuto a presentare l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di ottemperanza nei termini indicati nel citato parere.

### **Art.6**

#### **Verifiche di Ottemperanza**

1. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali, in qualità di autorità competente, ai sensi dell'articolo 28, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui agli articoli 2 e 4 ed in collaborazione con il Ministero della cultura, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'articolo 3.

2. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica svolge l'attività di verifica avvalendosi dei soggetti individuati per la verifica di ottemperanza indicati nei pareri della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS e del Comune di Pordenone, mentre il Ministero della cultura svolge le attività di verifica tramite gli Uffici centrali e periferici indicati nel parere di competenza.

3. I suddetti soggetti provvederanno a concludere l'attività di verifica entro il termine di cui all'articolo 28, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, comunicandone tempestivamente gli esiti all'autorità competente e, per i profili di competenza, anche al Ministero della cultura.

4. Qualora i soggetti di cui al comma 2 non provvedano a completare le attività di verifica nei termini indicati, le stesse attività di verifica saranno svolte dall'autorità competente così come previsto al comma 4 del sopra citato articolo 28.

5. Alla verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali di cui di cui agli articoli 2, 3 e 4 si provvederà con oneri a carico del proponente laddove le attività richieste ai "soggetti individuati per la verifica di ottemperanza" ed agli enti coinvolti non rientrino tra i compiti istituzionali dei predetti.

#### **Art. 7**

##### **Disposizioni Finali**

1. Il presente provvedimento sarà comunicato alla Società Interporto - Centro Ingrosso di Pordenone spa, al Ministero della Cultura, alla Provincia di Pordenone, al Comune di Pordenone, all'Azienda Sanitaria Friuli Occidentale, ad ARPA Friuli Venezia Giulia ed alla Regione Friuli Venezia Giulia, la quale provvederà a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

2. Ai sensi dell'articolo 19, comma 11 D. Lgs. 152/2006 e successive modificazioni, il presente provvedimento è pubblicato integralmente sul sito *web* del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR o ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, rispettivamente entro e non oltre sessanta e centoventi giorni decorrenti dalla notifica dell'atto, mentre per i soggetti diversi dai destinatari della notifica, i termini per l'impugnativa decorrono dalla data di pubblicazione del provvedimento sul sito *web* del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

**Il Direttore Generale**

Gianluigi Nocco

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

Vice Direzione Generale Network Management Infrastrutture  
Direzione Operativa Infrastrutture  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Trieste  
Struttura Organizzativa Ingegneria  
*Il Responsabile*

Spett.le  
Interporto Centro Ingresso di Pordenone S.p.A.  
Via Interporto Centro Ingresso, 114/5  
33170 Pordenone  
pec: interporto.pn@pec.atespec.it

p.c. Spett.le HUPAC S.p.A.  
via Dogana, 8  
Busto Arsizio (VA)  
pec: hupac@pec.it

**Oggetto:** Lavori di completamento del centro intermodale – Interporto Centro Ingresso Pordenone

**Allegati:** 1. Controdeduzioni della nota USCI0000-20230000038 del 04/05/2023;

A seguito della Vostra nota PROT: USCI0000-20230000038 del 04/05/2023, eseguite le opportune verifiche ed acquisiti i pareri delle competenti Strutture di Sede Centrale RFI, si trasmettono in allegato le relative controdeduzioni.

Si comunica inoltre che, stante l'interesse di progetto tra la nuova asta di manovra e il binario di corsa dispari della linea Venezia – Udine, al fine di consentire uno spazio sufficiente per la installazione e la manutenzione della barriera antirumore, codesta Società dovrà aggiornare il progetto ovvero dar seguito all'ipotesi prospettata nell'incontro del 31 marzo di prevedere sul raccordo l'interruzione dell'esercizio anche con appositi elementi fisici (adozioni di elementi di interdizione del binario), per permettere ad RFI la costruzione e la periodica manutenzione della citata barriera antirumore.

Nel restare a disposizione per eventuali ulteriori informazioni, si porgono cordiali saluti.

Massimo Cher





## Risultanze integrazioni del progetto

### CORPO STRADALE

Relativamente alla specialistica Corpo Stradale, di seguito si riscontra alle controdeduzioni del progettista contenute nella nota PROT: USCIO000-20230000038 del 04/05/2023, indirizzata alla DOIT Trieste, e relative ai rilievi n. 6, 8, 9, 10 e 11 indicati da questa sede con nota prot. RFI-SVS.DTC.SI\A0011\P\2023\0000517 del 17/02/2023.

**Rilievo numero 6:** il riscontro del progettista rimanda alla successiva progettazione delle barriere antirumore, di competenza di RFI, per gli approfondimenti richiesti. A tal riguardo, si evidenzia che la necessità di prevedere barriere antirumore con fondazione profonda, finalizzata alla realizzazione degli interventi previsti nel Piano di Risanamento acustico di RFI, comporta che l'intervento dell'Interporto debba risultare idoneo alle successive lavorazioni previste. In particolare, è opportuno verificare che la riduzione della lunghezza degli elementi di rinforzo del terrapieno, a seguito dell'interferenza con i micropali di fondazione delle barriere, non comporti problematiche di stabilità dell'opera in progetto.

**Rilievo numero 8:** come indicato nella stessa controdeduzione del progettista, il “*parere di massima favorevole*” rilasciato dalla SO Ingegneria della DOIT Trieste si riferiva a una soluzione che prevedeva “*muro + terra rinforzata*” e che, allo stato attuale, è stata sostituita dal progettista con una soluzione con terrapieno completamente in terra rinforzata e alleggerito mediante l'adozione di argilla espansa negli strati sommitali.

A parere della scrivente e per quanto di competenza, sarebbe stato opportuno valutare un'ipotesi conforme agli standard aziendali e che prevedesse la sola realizzazione di un muro di contenimento evitando, quindi, l'adozione di terre armate (come, peraltro, già indicato con nota RFI-DTC.SI\A0011\P\2022\0000638 del 08/03/2022).

Via Flavio Gioia, 4 – 34135 Trieste

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.L.gs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300





Relativamente alla richiesta di valutare le ripercussioni di un eventuale collasso delle terre armate sul rilevato di proprietà RFI, si rappresenta che la richiesta di chiarimenti, ancora del tutto valida, non si riferiva alle verifiche di stabilità di progetto, ma alle implicazioni sulla sede di RFI in conseguenza di un eventuale meccanismo di rottura che possa interessare le terre armate del nuovo rilevato. In particolare, si chiede di valutare gli scenari che potrebbero derivare sull'opera esistente a causa di un decadimento delle caratteristiche di resistenza delle geogriglie per cause incidentali e/o imprevedibili (ad esempio incendio).

Considerato che le superfici di scorrimento riportate nella relazione di calcolo interessano anche il corpo del rilevato esistente, la cui caratterizzazione meccanica dovrà essere opportunamente approfondita secondo stessa indicazione del progettista in riscontro al successivo rilievo n. 11, si ritiene necessario verificare che le assunzioni progettuali risultino adeguate o, in alternativa e alla luce delle ulteriori indagini, ricalcolare i fattori di sicurezza attesi dalla soluzione proposta. Si ritiene, infine, necessario esplicitare le verifiche di stabilità interna condotte.

**Rilievo numero 9:** la controdeduzione del progettista non appare esaustiva considerando che, dal contenuto degli stessi elaborati progettuali, non risulta completamente garantito il fattore di sicurezza minimo richiesto dalla vigente normativa.

**Rilievo numero 10:** si prende atto della controdeduzione del progettista ma si rappresenta che non sono stati resi disponibili i necessari e annunciati aggiornamenti progettuali.

**Rilievo numero 11:** si prende atto della controdeduzione del progettista relativa alla necessità di approfondire la caratterizzazione del rilevato ferroviario esistente.

Al fine di validare le attuali scelte progettuali in termini di caratterizzazione meccanica, oltre alle prove penetrometriche integrative previste dal progettista, si ritiene necessario prevedere anche prove di laboratorio su campioni indisturbati, finalizzate alla determinazione dei parametri di resistenza in condizione drenate ( $c'$  e  $c^*$ ). In caso contrario, considerato che le ulteriori prove in sito prospettate permettono di determinare parametri di coesione non drenata ( $C_u$ ), il valore della coesione drenata dovrebbe essere posto cautelativamente pari a zero.

## **AMBIENTE**

### **a) Sezioni e prospetti del progetto della nuova asta interporto**



In relazione alle opere di mitigazione acustica, per quanto di competenza, come già segnalato da questa sede con nota di RFI del 17.02.2023 prot. RFI-SVS.DTC.SI\A0011\P\2023\0000517, si constata il ridotto valore - circa 8.5 m - dell'interasse tra la nuova asta di manovra e il binario di corsa dispari della Venezia - Udine, che non assicura uno spazio sufficiente per l'installazione e la manutenzione della futura barriera prevista nel Piano di Risanamento acustico di RFI (*si veda il paragrafo successivo "Ipotesi inserimento BA di RFI"*).

Inoltre, non si ha evidenza che la società Interporto Centro Ingrosso Pordenone abbia dato riscontro a tale osservazione aggiornando il progetto né che abbia dato seguito all'ipotesi prospettata nell'incontro del 31 marzo di prevedere sul raccordo l'interruzione dell'esercizio anche con appositi elementi fisici (adozione di elementi di interdizione del binario), per permettere a RFI la costruzione e la periodica manutenzione della barriera antirumore di cui sopra. Permane, pertanto, la criticità segnalata da RFI con la nota sopra richiamata.

In riferimento alla premessa della Relazione redatta dall'ing. Raffaele Govino, che cita testualmente "*si osserva che la competenza alla progettazione ed esecuzione delle barriere non è in capo a Interporto di Pordenone*", si conferma che gli oneri derivanti dalle attività di abbattimento e contenimento del rumore per la **linea ferroviaria Venezia-Udine** sono a carico del gestore dell'infrastruttura nazionale e, pertanto, la progettazione e costruzione della futura barriera prevista, nel Piano di Risanamento, a margine del binario esistente della Venezia - Udine è di esclusiva competenza di RFI.

Per tale motivo, visto che il progetto proposto non presenta spazi sufficienti tra il binario di RFI e quello futuro dell'Interporto per consentire la realizzazione della suddetta barriera e di tutti quegli elementi funzionali alla manutenzione della stessa, nella precedente nota sono state formulate le osservazioni 1,2,3,4 e 5.

Le controdeduzioni fornite in merito a tali punti non sono tali da poter escludere, in occasione della realizzazione della barriera di RFI, future problematiche e interferenze con la nuova asta di manovra.

In merito all'osservazione 6, le controdeduzioni non riportano le modalità di risoluzione della problematica posta, anche se in occasione dell'incontro il progettista ha dichiarato che le dimensioni delle griglie del nuovo rilevato saranno tali da non interferire con la realizzazione dei micropali di fondazione della barriera di RFI.



In merito all'osservazione 10, si fa presente che il progetto del raccordo deve prevedere la regimentazione delle acque meteoriche della propria piattaforma e di quelle derivanti dalla piattaforma di RFI.

### **b) Relazione Acustica**

Con riferimento alla revisione della relazione, **nel precisare che l'approvazione dello studio acustico compete agli Enti preposti** (Comune, Regione, Arpa FVG), si prende atto della risoluzione di alcuni punti evidenziati nella nota trasmessa a febbraio (in particolare il punto: a, b, c, d, e, i, j, k), confermando invece gli altri punti precedentemente segnalati.

Si osserva inoltre che nella nuova versione della relazione acustica:

- a) non si ha evidenza di una documentazione fotografica della postazione di misura utilizzata per effettuare le misure in esterno, con indicazione dell'altezza rispetto al piano campagna, la distanza dalla facciata e la distanza rispetto al binario più vicino;
- b) non si ha evidenza della velocità utilizzata nel modello di calcolo per i convogli ferroviari sulla linea ferroviaria Venezia-Udine, considerati nel modello;
- c) la rappresentazione dei dati indicati nella tabella a pag 5 della relazione non risulta essere di facile utilizzo, in quanto riporta i dati relativi al "rumore ambientale", al "rumore ferroviario" e al "rumore senza il contributo della ferrovia" su intervalli temporali differenti; per tale motivo sembrerebbe che il "rumore ambientale", che è comprensivo dei contributi di tutte le sorgenti presenti nella zona, sia minore del "contributo convogli ferroviari".

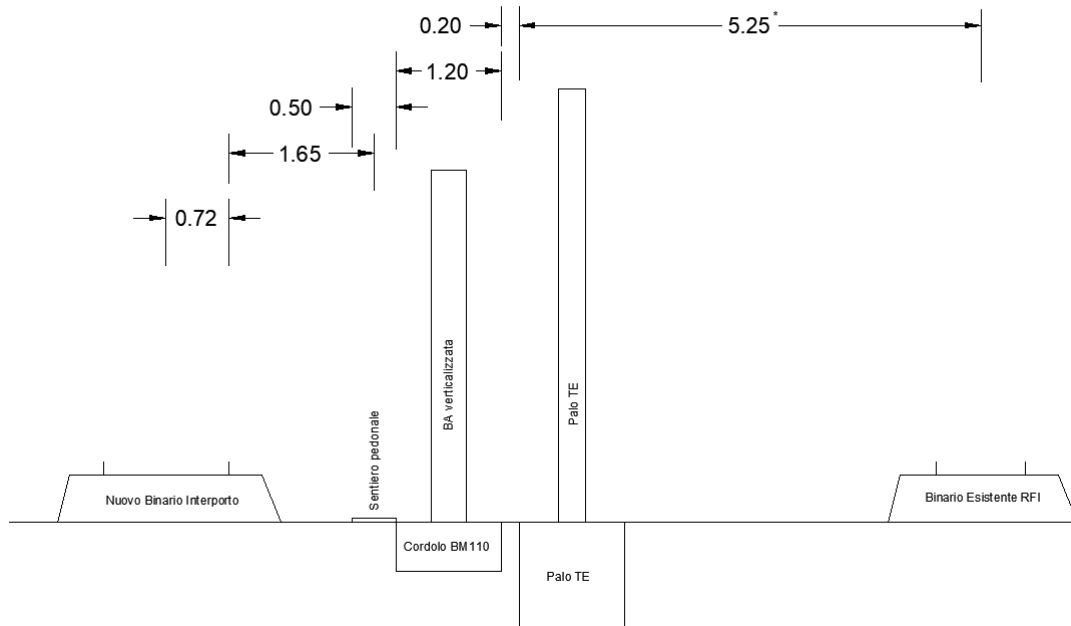
Si coglie l'occasione per segnalare che la relazione fornita ha stimato per gli edifici residenziali (a 4 m dal piano campagna) un rispetto dei limiti di immissione per il periodo diurno e notturno di cui al DPR 459/98; risulterebbe però un superamento dei limiti di immissione in facciata in corrispondenza dell'edificio scolastico, per il quale è stato rilevato un rispetto dei limiti interni.

### **c) Ipotesi di inserimento della Barriera di competenza di RFI**

Si riporta di seguito una valutazione speditiva degli spazi minimi necessari per consentire l'installazione della barriera antirumore prevista nel piano di risanamento di RFI. Tale valutazione è stata effettuata a partire dai dati resi disponibili dagli elaborati trasmessi, ipotizzando, in alternativa allo standard HS di regola inclinato di 12° rispetto



alla verticale, una barriera di altezza variabile tra 3.35 e 5.91 m sul pdf, verticalizzata proprio al fine di ridurre i relativi ingombri.



### Schema ipotesi spazi per possibile inserimento BA RFI

Come si evince dalla figura, sulla base delle informazioni rese disponibili dagli elaborati, al fine di garantire l'inserimento della BA di RFI sarebbe necessario un'interasse minimo tra il binario ferroviario esistente e quello della futura asta di manovra pari ad almeno 9.3 m, valore derivante dalla somma dei seguenti contributi:

- **5.25 m**: distanza tra l'asse binario esistente di RFI e la faccia più esterna del plinto di fondazione del palo TE (dato desunto dalla sezione 14 dell'elaborato "F3-Sezioni dalla 1 alla 37");
- **0.2 m**: distanza minima da prevedere tra il plinto esistente del palo TE e il cordolo di fondazione della Barriera RFI per il sostegno dello scavo. Tale valore può essere suscettibile di incremento, per evitare eventuali interferenze tra le due opere di fondazione.



*NB: si rammenta che, al fine di evitare interferenze elettriche tra il pali della TE e la BA, dovrà essere garantita almeno una distanza tra i due elementi pari a 25 cm*

- **1.2 m**: dimensione del cordolo di fondazione della base BM110, relativa a barriere di altezza variabile tra 3.35 e 5.91 m sul pdf. Per altezze superiori il cordolo è previsto con una larghezza di 1.4 m;
- **0.5 m**: larghezza minima del sentiero pedonale;
- **1.65 m**: distanza tra l'asse del sentiero pedonale e il bordo interno della più vicina rotaia per velocità max di esercizio fino a 100 km/h, ai sensi dell'art. 8 L n. 191/1974;
- **0.72 m**: metà scartamento.

Vice Direzione Generale Operation  
Direzione Operativa Infrastrutture  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Trieste  
Struttura Organizzativa Ingegneria

*Il Responsabile*

Spett.le  
Interporto Centro Ingresso di Pordenone S.p.A.  
**interporto.pn@pec.atespec.it**  
*alla c.a. dell'A.D. e R.U.P. Alfredo De Paoli*

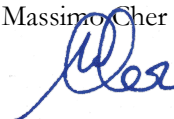
Oggetto: **Lavori di completamento del Centro intermodale Lotto 6 – Allungamento asta di manovra a 750 metri – opere civili e impianti ferroviari (CUP G51G17000040007)**  
**Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Centro Intermodale – Realizzazione del fascio di binari per la sosta carri – opere civili e impianti ferroviari (CUP G17H03000130001)**

*Allegato: 1.Prescrizioni per lo sviluppo progettuale;*

Si riscontra con la presente la nota di codesta Società del 14/07/2023, in cui veniva trasmesso un aggiornamento del progetto definitivo dei lavori di cui all'oggetto, in recepimento delle osservazioni contenute nella nota RFI-NEMI.DOI.TS.ING\PEC\2023\0003070 del 09/06/2023 nonché degli aspetti progettuali concordati in sede di riunione del 27/06/2023, comunicando al riguardo il parere positivo per quanto di competenza, riportando al contempo nell'allegato le prescrizioni da recepire nella successiva fase progettuale.

Cordiali saluti,

Massimo Cher





## ALLEGATO

- Preso atto di quanto contenuto nella nota del 14/07/2023, ed in particolare che:
  - o le modifiche consentiranno la costruzione e la periodica manutenzione delle barriere antirumore di RFI;
  - o il progetto aggiornato prevede la realizzazione del nuovo binario con funzione di asta di manovra ad un interasse di circa 9.30m (anziché 8.5 m previsto nel precedente progetto) dal binario di corsa dispari della linea Venezia-Udine;

tale modifica interessa, oltre al prolungamento dell'asta di manovra (oltre il sottopasso di via Nuova di Corva), anche uno spostamento dell'esistente asta in esercizio, compresa fra il sottopasso e la zona terminale delle barriere, nei pressi dello scambio di innesto all'interporto di Pordenone, in modo da estendere l'interasse di m 9.30 per tutta la lunghezza dell'asta di manovra.

Atteso quanto sopra, dovranno essere realizzati i sentieri di sicurezza su ambo i lati dell'asta di manovra, per consentire al personale di RFI di effettuare le visite periodiche per l'ispezione delle barriere antirumore, anche dall'esterno rispetto ai binari di RFI, senza interruzione dell'esercizio ferroviario sull'asta di manovra.

- In riferimento alle opere fondazionali del corpo stradale, sarà opportuno prevedere pali/micropali capaci di garantire la necessaria durabilità (per esposizione alle correnti vaganti) e portanza; inoltre, si ricorda che l'adozione di pali inclinati, ai sensi delle vigenti NTC 2018 §7.2.5 dovrà essere opportunamente giustificata.
- Preso atto che la piattaforma resterà configurata a “schiena d'asino”, e che relativamente a tale aspetto è stata introdotta nella zona compresa fra l'asta di manovra e le future barriere antirumore di RFI una cunetta di raccolta delle acque meteoriche, sarà necessario progettare e verificare l'opera di presidio idraulico in maniera tale da avere una capacità tale da convogliare l'acqua delle due sedi (Interporto e RFI).
- Preso atto che è in corso un'integrazione della caratterizzazione dei rilevati esistenti, si dovrà tener conto nello sviluppo della successiva progettazione degli ulteriori aspetti tecnico-progettuali relativi al corpo stradale richiamati nella nota RFI-NEMI.DOL.TS.ING\PEC\2023\0003070 del 09/06/2023.





# Comune di Pordenone

SETTORE VII - OPERE PUBBLICHE E GESTIONE DEL TERRITORIO  
U.O.C. Patrimonio, commercio, attività produttive, SUAP  
U.O.S. Attività produttive, SUAP costruire

Rep. n. 73965/2022 - PORDENONE  
codice istanza 1559/2022

Pordenone, data del protocollo

Spett.le  
INTERPORTO - CENTRO INGROSSO  
DI PORDENONE S.P.A.  
Alla c.a. per. ind. De Paoli Alfredo  
[interporto.pn@pec.atespec.it](mailto:interporto.pn@pec.atespec.it)

E p.c. Spett.le Comune Pordenone  
Settore VII - Edilizia privata  
[pratiche.edilizie.suap@comune.pordenone.it](mailto:pratiche.edilizie.suap@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore VII - Patrimonio  
[patrimonio@comune.pordenone.it](mailto:patrimonio@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore VII  
Difesa del suolo e Mobilità Urbana  
[uoc5.difesadelsuolo@comune.pordenone.it](mailto:uoc5.difesadelsuolo@comune.pordenone.it)  
[viabilita@comune.pordenone.it](mailto:viabilita@comune.pordenone.it)  
[mobilita@comune.pordenone.it](mailto:mobilita@comune.pordenone.it)  
[illuminazionepubblica@comune.pordenone.it](mailto:illuminazionepubblica@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore VIII – Ambiente  
[tutela-ambientale@comune.pordenone.it](mailto:tutela-ambientale@comune.pordenone.it)  
[verdepubblico@comune.pordenone.it](mailto:verdepubblico@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore IX - Polizia municipale  
[poliziamunicipale@comune.pordenone.it](mailto:poliziamunicipale@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore III - Ufficio pubblicità  
[francesca.debiasio@comune.pordenone.it](mailto:francesca.debiasio@comune.pordenone.it)

Spett.le Comune Pordenone  
Settore V - Servizi educativi  
[ufficio.scuola@comune.pordenone.it](mailto:ufficio.scuola@comune.pordenone.it);  
[federica.cauz@comune.pordenone.it](mailto:federica.cauz@comune.pordenone.it)

Spett.le Hydrogea s.p.a.  
[hydro@pec.hydrogea-pn.it](mailto:hydro@pec.hydrogea-pn.it)

OGGETTO: Ditta: INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE S.P.A.

Lavori di completamento del Centro Intermodale - 6^ stralcio – allungamento asta di manovra a 750m (opere civili e impianti ferroviari). Via Interporto Centro ingrosso - PORDENONE – Foglio 34, mapp. 674 e Foglio 27, mapp.1545, 1552.

Conferenza dei servizi preliminare – ai sensi dell'art. 14, comma 3 della L. 241/1990

- INVIO DEI PARERI E CHIUSURA DEL PROCEDIMENTO

Premesso che la Ditta INTERPORTO - CENTRO INGROSSO DI PORDENONE S.P.A. P.I. 00192610939, con sede legale a Pordenone in Via Interporto Centro Ingrosso, 114/5, nella persona del legale rappresentante per. ind. De Paoli Alfredo, ha presentato in data 20/09/2022 istanza allo Sportello Unico per le Attività Produttive (ns. prot. n. 73965), finalizzata alla indizione di Conferenza dei servizi preliminare – ai sensi dell'art. 14, comma 3 della L. 241/1990 per: lavori di completamento del Centro Intermodale - 6^ stralcio – allungamento asta di manovra a 750m (opere civili e impianti ferroviari). Via Interporto Centro ingrosso - PORDENONE – Foglio 34, mapp. 674 e Foglio 27, mapp.1545, 1552;

Con riferimento:

- alla richiesta di cui in oggetto e all'avvio del procedimento, ns. nota del 27/9/2022 (prot.75008), con l'indizione della conferenza dei servizi preliminare;
- alla riunione del 17/10/2022, da cui è emersa la necessità di integrare la documentazione di progetto e di sospendere i termini del procedimento fino alla chiusura dei procedimenti già avviati direttamente con Rete Ferroviaria Italiana RFI (parere) e con il Ministero della Transizione Ecologica ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Verifica di assoggettabilità a VIA);
- al rilascio da parte del MASE del Decreto n.211 del 26/4/2023, con pareri allegati favorevoli con prescrizioni, che sancisce che l'intervento è escluso dal procedimento di VIA;
- al rilascio del parere di RFI, favorevole con prescrizioni del 4/9/2023 prot.4684;
- alla presentazione in data 4/12/2023 di documentazione integrativa (ns. prot. 93490/2023) con parziale modifica al progetto e conseguente aggiornamento dei termini del procedimento, avvenuto con ns. nota del 18/12/2023 (prot.96729) e richiesta di ulteriore parere, ns. nota del 22/12/2023 (prot.98481);
- alla riunione del 12/01/2024, il cui verbale è stato inviato ai presenti il 18/1/2024 con ns. prot.4454;

Dato atto che questo SUAP nella comunicazione di avvio del procedimento e note successive sopra citate, ha chiesto agli uffici/Enti di seguito indicati i rispettivi pareri preliminari di competenza:

- Comune di Pordenone:
  - Settore VII - Edilizia privata, Difesa del suolo e Mobilità urbana, Patrimonio;
  - Settore VIII - Ambiente;
  - Settore IX - Polizia municipale;
  - Settore III - Ufficio Pubblicità;
  - Settore V - Servizi educativi;
- Hydrogea s.p.a.;

Considerato che entro la data prevista del 19/01/2024 sono stati espressi i seguenti pareri preliminari favorevoli con prescrizioni:

- Hydrogea s.p.a.: parere prot.464/2024 del 12/01/2024;
- Comune - Edilizia privata: parere del 17/1/2024;
- Comune - Ambiente: parere del 18/1/2024;
- Comune - Difesa del suolo e Mobilità urbana: parere 19/1/2024;

Visto l'art. 14, comma 3 della L. 241/1990, che prevede, nel caso di conferenza preliminare, che "scaduto il termine entro il quale le amministrazioni devono rendere le proprie determinazioni, l'amministrazione procedente le trasmette entro cinque giorni al richiedente";

La sottoscritta, in qualità di responsabile del procedimento, dichiara chiuso il procedimento di Conferenza dei servizi preliminare con il presente invio dei pareri ottenuti, con espresso richiamo alle prescrizioni e condizioni, generali e speciali, contenute negli allegati e nei provvedimenti citati in premessa, nonché le ulteriori prescrizioni dettate dalle vigenti disposizioni normative.

Si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

Il funzionario tecnico P.O.  
dott.ssa Silvia Cigana

Documento informatico sottoscritto con firma digitale  
ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005

Dirigente del settore: Ivo Rinaldi  
Responsabile incaricato di Posizione Organizzativa: Silvia Cigana - telefono 0434 392454  
Responsabile del procedimento: Silvia Cigana - telefono 0434 392454  
Referente dell'istruttoria: Enza Iovine per conto di Stefania Cavasino – telefono 0434 392246  
Email [attivitaeconomiche@comune.pordenone.it](mailto:attivitaeconomiche@comune.pordenone.it) Pec SUAP: [suap.comunepn@certgov.fvg.it](mailto:suap.comunepn@certgov.fvg.it)  
Sede di via Bertossi, 9 – 33170 Pordenone

---

Comune di Pordenone – Corso Vittorio Emanuele II, 64 – 33170 Pordenone – C.F. 80002150938 – P.I. 00081570939 – Centralino 0434 392111  
Posta elettronica [urp@comune.pordenone.it](mailto:urp@comune.pordenone.it) – Posta elettronica certificata [comune.pordenone@certgov.fvg.it](mailto:comune.pordenone@certgov.fvg.it) – Web [www.comune.pordenone.it](http://www.comune.pordenone.it)



# Comune di Pordenone

Corso V. Emanuele, 64 - 33170 PORDENONE  
[comune.pordenone@certgov.fvg.it](mailto:comune.pordenone@certgov.fvg.it)

Settore VIII - Ambiente

U.O.C. Ambiente, verde e protezione civile

U.O.S. Ambiente, Ecologia, Energia, Mitigazione  
eventi climatici

Via Bertossi, 9 – 33170 Pordenone

Spett.le **SUAP**  
**Comune di Pordenone**  
SEDE

[attivitaeconomiche@comune.pordenone.it](mailto:attivitaeconomiche@comune.pordenone.it)

Pordenone, data della sottoscrizione digitale

Oggetto: INTERPORTO CENTRO INGROSSO DI PORDENONE S.P.A. Lavori di completamento del Centro Intermodale – 6<sup>a</sup> stralcio – allungamento asta di manovra a 750 m (opere civili e impianti ferroviari). Via Interporto Centro Ingrosso – F.34, m.674; F.27, m.1545, 1552. Rif. Rep. 73965/2022 codice istanza SUAP 1559/2022 richiesta parere prot. 98481 del 22.12.2023. **Parere per conferenza servizi preliminare su aspetti ambientali di competenza (rumore, qualità aria e verde).**

La presente in relazione alla comunicazione di invio delle integrazioni presentate da Interporto Centro Ingrosso Pordenone S.p.A. e rinnovo richiesta pareri di competenza degli uffici con aggiornamento dei termini del procedimento da parte del SUAP e all'indizione di conferenza di servizi preliminare sincrona del 12/01/2024 in merito ai lavori di cui all'oggetto.

In data 12 gennaio u.s., si è tenuta, presso la sede comunale di Via Bertossi, la conferenza di servizi preliminare sincrona, nel corso della quale i progettisti hanno illustrato le modifiche all'intervento e fornito alcuni chiarimenti richiesti dai vari uffici (si veda verbale del SUAP).

La documentazione integrativa presentata in data 04/12/2023 da Interporto prevede una parziale modifica al progetto con riavvio dei termini di valutazione dello stesso. Come specificato nella nota redatta a Interporto con la richiesta di ripresa del procedimento relativo alla conferenza di servizi preliminare (rep.73965, cod. ist. 1559/2022) dei "Lavori di completamento del Centro Intermodale – 6<sup>a</sup> stralcio – allungamento asta di manovra a 750 m", sono stati sostituiti parte degli elaborati di progetto ed insieme allegati l'ultimo parere favorevole di RFI rilasciato in data 04.09.2023 e una relazione di verifica ambientale, redatta dall' Agr. Dott. Nat. Marco Vecchiato sulle modifiche al progetto autorizzato da RFI S.p.A.

Ripercorrendo quanto riportato nella nota, si evidenzia come la pronuncia di non assoggettabilità alla VIA del MASE sia antecedente al parere finale di RFI sul progetto modificato.

Nella nota di Interporto viene evidenziato che:

- *“ai fini della compatibilità ambientale, il Progetto Definitivo è stato sottoposto alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.) rispetto alla quale il MITE, con decreto n. 211 del 26.04.2023, ha ritenuto non*

necessario l'avvio di una successiva fase di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) escludendo, quindi, la presenza di impatti significativi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini;

- ai fini dell'autorizzazione di RFI spa, con nota prot. 4684 del 04/09/2023, è stato rilasciato il parere favorevole al progetto definitivo per i lavori in oggetto;
- ai fini ambientali, successivamente al rilascio del parere del MITE per l'ottenimento dell'autorizzazione da parte di RFI spa, il progetto è stato modificato aumentando l'interasse del binario da 8,50m a 9,30m che ha imposto per i succitati motivi la realizzazione di un muro di contenimento alla base del rilevato di altezza media 2,50m;
- 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 "qualora dette modifiche possano produrre impatti significativi sull'ambiente", pertanto, nel caso in cui non emergano impatti negativi significativi non si renderà necessaria alcuna procedura ulteriore;
- l'agr. dott. nat. Marco Vecchiato, professionista incaricato della pratica di screening a VIA, ha redatto la relazione di verifica ambientale sulle modifiche al progetto autorizzato da RFI S.p.A., nella quale si escludono che tali modifiche possano determinare impatti significativi sull'ambiente e sulla salute dei cittadini e pertanto non si rende necessaria alcuna ulteriore procedura ambientale.

Il Proponente non ha ritenuto, sulla base dell'analisi effettuata dal Dr. Vecchiato relativa alla analisi degli impatti ambientali significativi connessi alla modifica di progetto, di aderire alla facoltà di verifica preventiva relativa alla assoggettabilità alla VIA, senza quindi interpellare l'Autorità competente.

Il Comune non ha competenza diretta su tale procedura in quanto l'Autorità competente è il MASE. Per gli aspetti ambientali di competenza comunale (inquinamento acustico e atmosferico, rifiuti e altri) non è condivisa tale scelta poiché si tratta comunque di un progetto modificato in termini di tipologia realizzativa dell'intervento, tecnologie e attrezzature impiegate, modalità e relative tempistiche. Nella presente fase di conferenza preliminare si ritiene necessario che venga trasmessa al MASE e agli altri soggetti coinvolti dalla procedura ministeriale (Sovrintendenza, Regione FVG, ASFO e ARPA FVG) tale Relazione di verifica ambientale o i contenuti della stessa nelle modalità previste e ritenute più idonee, con le conclusioni proposte.

Al di là della non competenza amministrativa, la scelta fatta porterebbe ad avere una approvazione comunale, seppure preliminare, su un progetto diverso da quello che è stato oggetto di non assoggettabilità alla VIA alle condizioni ambientali specificate nel provvedimento stesso, da valutarsi a cura dei soggetti coinvolti dal MASE.

Richiamati:

- il parere preliminare del Settore VIII sulla Documentazione Previsionale di Impatto Acustico e altri aspetti ambientali di competenza (qualità aria e verde) – prot.83685 del 26.10.2022;
- le osservazioni degli uffici competenti del Comune raccolte dal Settore VIII e inviate al MASE in data 23.11.2022 (prot. 92184) relativamente al procedimento di assoggettabilità alla VIA;
- osservazioni alle integrazioni presentate da Interporto al MASE e a questo inviata in data 14.03.2023 (prot.20450) sempre relativamente alla assoggettabilità alla VIA;
- il decreto di non assoggettabilità alla VIA subordinata al rispetto delle condizioni ambientali di cui al progetto stesso;

con riferimento alle richieste contenute nel primo dei documenti evidenziati (parere preliminare precedente alla pronuncia del MASE) lette in maniera congiunta con le successive osservazioni del Comune al MASE e, soprattutto, tenuto conto delle modifiche introdotte con la presente integrazione del progetto, si osserva per gli aspetti di competenza quanto segue.

A. aspetti acustici:

- le osservazioni espresse nell'ambito dei vari procedimenti sopraindicati valgono, comunque, per quanto non superate e correlate con i punti di seguito evidenziati;

- vi sono delle modifiche di progetto che vanno ad incidere soprattutto nella fase di cantiere, quali:
  - o la realizzazione del muro al piede per l'allargamento del sedime del nuovo binario che determina un incremento dei tempi di realizzazione dell'opera (30% in più di giorni lavorativi, stimati intorno ai 100 giorni);
  - o la tecnologia indicata con infissione della palificata con sistema ad elica che, pur non producendo rumore e vibrazioni significative, necessita comunque di mantenere acceso il motore dell'escavatore cingolato, al quale è associata una torre in elementi flangiati o tubolari.

Per tali condizioni valgono le osservazioni già espresse, ancorché portino comunque ad una o più autorizzazioni in deroga ai rumori per le attività temporanee di cantiere da valutarsi in fase esecutiva;

- si chiede di confermare per la successiva fase autorizzativa quanto descritto nel corso della riunione del 12.01.2024, ovvero che le fasi di realizzazione della palificata e del muro sono previste non in periodo notturno;
- si ritiene di confermare la necessità di gestire con estrema attenzione le fasi di cantiere nella procedura di richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti di rumore - e di dare attuazione al monitoraggio dell'impatto acustico con relative mitigazioni, come già previsto dal MASE, con gli adeguamenti di tempistica conseguenti all'aumento della durata del cantiere;
- con particolare riferimento alle lavorazioni di fronte all'edificio scolastico, si auspica che le lavorazioni possano essere fatte nel periodo estivo, durante la pausa scolastica, e comunque mitigando, per quanto tecnicamente fattibile, gli impatti generati nei confronti del recettore scolastico;
- si dà atto della rielaborazione della VIAC dell'opera per quanto attiene la fase di esercizio – come presentata al MASE, comprensiva anche della verifica acustica realizzata ai sensi dell'art.5 comma 3 del D.Lgs. 459/1998 all'interno del recettore sensibile (scuola);
- pur considerata la VIAC precedentemente integrata a febbraio 2023, che conclude con *“considerando gli attuali livelli sonori ascrivibili al traffico ferroviario esistente (...) si ritengono confermate le analisi del 2019 e si evidenzia che il contributo sonoro determinato dall'entrata in esercizio dell'asta di manovra convogli è, di fatto, nullo”* e il fatto che *“il monitoraggio effettuato all'interno dell'edificio scolastico “Gozzi - Drusin” ha evidenziato che le immissioni sonore dovute al traffico ferroviario della tratta Venezia – Udine sono nettamente inferiori al limite di 45 dB(A) di cui all'art. 5 comma 3 del D.P.R. 18/11/1998, n.459”*, si evidenzia, comunque, l'opportunità, soprattutto in riferimento agli aspetti impulsivi del rumore che potrebbero generarsi nella gestione delle manovre per la formazione dei convogli, di attivarsi in maniera proattiva, sia a cura di Interporto sia a cura del Soggetto delegato alla gestione del Terminal di manovra, al fine – in futuro - di organizzare, gestire l'esercizio e la manutenzione di infrastrutture e attrezzature di trasporto, in maniera da prevenire e/o mitigare eventuali impatti nei confronti dei recettori adiacenti;

#### B. aspetti relativi alla qualità dell'aria:

- le osservazioni espresse nell'ambito dei vari procedimenti sopraindicati valgono, comunque, per quanto non superate e correlate con i punti di seguito evidenziati;
- per la fase di cantiere, si richiama quanto precedentemente rilevato in riferimento al provvedimento di non assoggettabilità di VIA e alla condizione ambientale relativa a tale matrice per il monitoraggio. Considerato che, per le modifiche apportate al progetto, la relazione ambientale, pur contemplando una previsione di diminuzione della quantità di inerti impiegata per l'esecuzione del rilevato (- 27%) con relativa riduzione sia dei tempi operativi dei mezzi d'opera sia della movimentazione degli inerti stessi, non correla l'incremento degli impatti determinato dai mezzi operativi e di trasporto dei materiali per la realizzazione della palificata e del muro (acciaio (+ 158%) e calcestruzzo (+179%)), nonché dei mezzi d'opera. La relazione, inoltre, non dà evidenza dell'incremento dei tempi di esposizione dovuti al prolungamento del cantiere;
- per la fase di esercizio, come suggerito da ARPA FVG nel parere al MASE in relazione alla qualità dell'aria - l'adozione di mitigazione, quali ad esempio, l'impiego di mezzi elettrici per la movimentazione di carichi e vagoni;

C. aspetti relativi al verde:

- il muro di contenimento in cemento presentato nella soluzione progettuale più recente, con la sua altezza maggiorata rispetto all'esistente, costituisce un ostacolo al transito della micro fauna locale e, pertanto, un'importante barriera al corretto funzionamento del corridoio ecologico, oggi presente sulla scarpata ferroviaria;
- nelle integrazioni in risposta alle osservazioni del Ministero della Cultura, la società Interporto indicava la realizzazione di una fascia arbustiva in corrispondenza della banca prevista a metà scarpata. Tale accorgimento non risulta tuttavia ad oggi riproposto. Si ritiene comunque che tale accorgimento, se attuabile, sia molto valido e allo stesso tempo funzionale sia agli aspetti contenitivi della scarpata inerbata sia agli aspetti ecologici derivanti dalla presenza di tale fascia arbustiva;
- per quanto concerne in particolare la soluzione progettuale inerente alla posa di vasche all'interno delle quali mettere a dimora alberi e arbusti, si esprimono le seguenti considerazioni:
  - o dall'analisi degli elaborati presentati non risulta essere chiaro il numero e la disposizione delle vasche nello spazio. Non risulta inoltre chiaro il numero di alberi e di arbusti da mettere a dimora all'interno delle vasche e il sesto di impianto degli stessi;
  - o per quanto riguarda le specie proposte, si ritiene che quelle arboree indicate non siano in grado di crescere rigogliose per un periodo superiore ai 5-10 anni senza l'ausilio di interventi a livello ipogeo e comunque in ogni caso si tratterebbe di sistemazioni non sostenibili nel tempo anche da un punto di vista manutentivo. Le piante messe a dimora all'interno dei contenitori, infatti, necessiterebbero di rinvasi periodici necessari per consentire il rinnovo del substrato di crescita e per contenere l'espansione radicale degli individui arborei. Inoltre, al fine di consentire un corretto apporto idrico alle piante messe a dimora nelle vasche si renderebbe necessario predisporre un adeguato impianto di irrigazione per sopperire alle necessità idriche delle piante nei mesi estivi;
- dal punto di vista gestionale non è chiaro come verrà mantenuta la scarpata ovvero quanti e quali tipologie di intervento verranno effettuate sul rilevato. La frequenza degli interventi determina in particolare la possibilità di ridurre l'insediamento invasivo del rovo il quale potrebbe portare a delle ricadute anche sulla vicina pista ciclabile. In particolare si rende necessario conoscere se gli interventi di sfalcio presso la scarpata siano realizzabili anche tramite mezzi in grado di muoversi su rotaia (nuovo binario di manovra) oppure tramite mezzi su gomma accedendo dalla pista ciclabile.

In conclusione, si esprime parere favorevole alla presente Conferenza di Servizi preliminare per l'approvazione del progetto nella successiva conferenza decisoria, **confermando la prescrizione già espressa nel corso della riunione del 12 gennaio scorso relativa all'interessamento del MASE nell'ambito del procedimento di assoggettabilità alla VIA.**

Si chiede, inoltre:

- a) di confermare per le vie brevi che le fasi di realizzazione della palificata e del muro sono previste in orario diurno;
- b) di sviluppare il progetto esecutivo del verde riconsiderando le integrazioni già richieste nei precedenti pareri espressi dallo scrivente Settore, da esplicitare nei seguenti elaborati di minima:
  - rendering per l'inserimento paesaggistico del nuovo muro di contenimento alla base della nuova scarpata, in cui siano chiaramente rappresentate le misure di mitigazione presentate;
  - progettazione del verde in conformità alle Linee Guida Ministeriali per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile approvate da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare in data 25.05.2017, al minimo con planimetria generale scala 1:500, sezioni tipo in riferimento alla soluzione tipologica adottata, relazione tecnica comprendente ingombro a maturità delle piante, sesto di impianto, scelta delle specie, modalità di adacquamento, garanzia di attecchimento, secondo soluzioni anche alternative a quella proposta;
  - relazione sulla conformità CAM degli arredi.

Distinti saluti

*Il Funzionario tecnico P.O.*

arch. Elena Vida

(sottoscritto digitalmente ai sensi del D.Lgs.82/2005 e s.m.i.)

Dirigente del settore: Arch. Ivo Rinaldi

Responsabile di Posizione Organizzativa: Arch. Elena Vida 0434 – 392228

*Per matrici rumore e aria:*

Responsabili dell'istruttoria: dott.ssa Chiara Ugel – telefono 0434 392527 e dott.ssa Romina Cellamare – telefono 0434 392526

Email: [tutela-ambientale@comune.pordenone.it](mailto:tutela-ambientale@comune.pordenone.it)

*Per matrice verde:* Responsabile dell'istruttoria: dott. Filippo Biscontin – telefono 0434 392438

Email: [verdepubblico@comune.pordenone.it](mailto:verdepubblico@comune.pordenone.it)

Sede di Via Bertossi, 9 – 33170 PORDENONE