



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS  
*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e  
degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\* \* \*

**Parere n. 720 del 27 marzo 2023**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><b>Progetto definitivo del raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese</b></p> <p><i>ID 9466</i></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</i></p>

## **La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS**

### **Sottocommissione VIA**

#### **Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 ;

#### **Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l’autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all’articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

#### **PREMESSO** che:

- la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. RFI-NEMI.DIN.DINO.GE\A0011\P\2023\0000073 del 1/02/2023, ha presentato, ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016, istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza del *Progetto definitivo del raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese – Verifica di ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-15881 del 3/02/2023;
- la Divisione con nota prot. MiTE-23291 del 17/02/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA-1675 in data 17/02/2023, ha comunicato l'esito positivo delle verifiche preliminari di competenza in merito alla procedibilità per l'avvio della procedura di verifica di ottemperanza per il progetto in questione; con la stessa nota la Divisione ha rappresentato che la documentazione progettuale presentata dal Soggetto proponente è pubblicata sul sito internet istituzionale;
- con la medesima nota ha individuato il gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera: "PNRR E LINEARI";
- con nota prot. MiTE-45688 del 27/03/2023 la Divisione ha trasmesso alla Commissione la nota prot. 10186 del 17/03/2023, acquisita con prot MASE-41235 del 17/03/2023, con la quale il Ministero della cultura – Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio ha rappresentato, tra le altre cose, che *"l'intervento prevede una variante sostanziale di tracciato rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 19/2009"*, rimandando a questo Ministero in quanto autorità competente in materia di VIA le conseguenti valutazioni.

**RILEVATO** che per il progetto del *"Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia"*:

- con la Delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, *"Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche"* e s.m.i., ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, è stato approvato il primo programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'allegato 1, nell'ambito del Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, tra i sistemi ferroviari, l'«Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia» e, nell'allegato 2, tra le opere che interessano la regione Emilia-Romagna, il «Corridoio Tirreno-Brennero (Ti-Bre): tratta emiliana La Spezia-Fornovo-Parma-Suzzara-Verona» e tra le opere che interessano la regione Toscana il «Corridoio Ti-Bre (tratta Pontremolese, compreso nodo di Pisa)»;
- con il parere CTVA n. 35 del 26/05/2005 è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale subordinatamente al rispetto di prescrizioni e raccomandazioni sul progetto preliminare *"Raddoppio linea ferroviaria Pontremolese: tratte Parma – Osteriazza e Berceto - Chiesaccia"*;
- con la Delibera CIPE n. 19 del 8/05/2005 è stato approvato, con prescrizioni da attuare in fase di redazione e di realizzazione del progetto definitivo e con raccomandazioni, il progetto preliminare del *"Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia"*; in tale delibera si riporta:
  - *che sono stati individuati tre lotti funzionali (Parma-Osteriazza, Berceto-Pontremoli, e Pontremoli-Chiesaccia);*
  - *che con riferimento al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, tra l'altro, ha evidenziato l'opportunità di anticipare la realizzazione di quelle parti del tracciato che danno immediati ritorni in termini di funzionalità dell'opera, RFI ha individuato quale lotto prioritario il lotto Parma-Osteriazza, del costo complessivo di 726,6 milioni di euro, a sua volta suddiviso in tre sub-lotti:*
    - *Parma-Vicofertile: 234,6 milioni di euro;*
    - *Vicofertile-Collecchio: 93,8 milioni di euro;*
    - *Collecchio-Osteriazza: 398,2 milioni di euro;*
  - *che dei tre sub-lotti sopra riportati, alla luce della prescrizione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e d'intesa con il soggetto aggiudicatore, sono stati ritenuti prioritariamente*

*funzionali i sub-lotti Parma-Vicofertile e Collecchio-Osteriazza, in quanto connessi rispettivamente a interventi già realizzati o a interventi in corso di realizzazione (Solignano-Osteriazza);*

**RILEVATO** inoltre che per il progetto in esame riguardante il *Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia: subtratta funzionale compresa fra le stazioni di Parma e Vicofertile:*

- con la nota n.8317 del 5/04/2012, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali ha notificato l'esito dell'istruttoria di verifica di ottemperanza del progetto definitivo "*Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia: subtratta funzionale compresa fra le stazioni di Parma e Vicofertile*" come da parere CTVA n. 883 del 2/03/2012 con il quale è stata verificata l'ottemperanza del progetto definitivo "*Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia: subtratta funzionale compresa fra le stazioni di Parma e Vicofertile*", come da dettagli ivi riportati;

**CONSIDERATO** che l'oggetto del presente parere è:

- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 4 (lett. a) e 5 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della presenza di difformità tra il progetto definitivo e quello preliminare e se tali difformità comportino una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente tali da rendere necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati, limitatamente, se del caso, alla sola parte di progetto interessato dalla variazione;
- l'accertamento, ai sensi dell'art.185, comma 4 (lett. b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso con particolare riferimento alla compatibilità ambientale ed alla localizzazione dell'opera.

**RILEVATO che:**

- oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del "*Progetto definitivo del raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese*" rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni disposte con la delibera CIPE n. 19 del 8/05/2009 di approvazione del progetto preliminare "*Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia*"
- la presente verifica, così come disposto dalla Divisione con la nota prot. MiTE-23291 del 17/02/2023, riguarda la seguente documentazione tecnica (per un totale di 1000 elaborati) trasmessa dal Proponente:
  - ✓ Elaborati del progetto definitivo;
  - ✓ Relazione attestante la rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare e alle condizioni ambientali dettate dalla delibera CIPE di approvazione dello stesso;

**CONSIDERATO che:**

L'intervento costituisce la prima sub-tratta funzionale dell'intervento del "completamento raddoppio Pontremolese" per la cui realizzazione, con DPCM del 16 aprile 2021, è stato nominato, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. 55/2019, Commissario l'Ing. Mariano Cocchetti, Dirigente di RFI S.p.A.

**Per quanto riguarda la rispondenza del progetto definitivo in esame al progetto preliminare oggetto della Delibera CIPE n. 19/2009 del 8/05/2009**

Il progetto riguarda il raddoppio ferroviario tra la stazione di Parma e quella di Vicofertile, facente parte della linea Parma – Vezzano Ligure. L'intervento interessa un tratto complessivo di circa 8 km, di cui la prima parte del nuovo tracciato è in affiancamento al binario esistente della linea storica Mi-Bo, la parte centrale è realizzata su nuova sede ferroviaria, con un tratto in galleria di lunghezza di circa 2km, e l'ultima parte è in affiancamento alla linea storica Parma- Vicofertile.

Le opere civili hanno inizio alla progressiva chilometrica 1+126.0 riferite al binario pari.

Lo stesso Proponente dichiara che:

*“Rispetto al tracciato sviluppato nel Progetto Preliminare del 2004 e nel Progetto Definitivo del 2011, è stata apportata una variante di tracciato per la parte d'innesto del raddoppio nei binari della stazione di Parma. Il tracciato del 2011, che prevedeva l'innesto di entrambi i binari nel fascio merci della stazione di Parma, teneva conto del potenziamento dei traffici merci sull'itinerario Pontremolese-Suzzara/Brescia-Verona, che allora si inserivano nel corridoio Tirreno-Brennero (Ti-Bre). Attualmente, la Pontremolese rientra nella Rete Ten-T del Comprehensive Network mentre è previsto che i porti dell'alto Tirreno (in particolare La Spezia e Livorno) siano serviti dal Corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Sulla base di tale scenario il progetto del 2011 non creerebbe nessun miglioramento a livello di transito treni se non notevoli punti di criticità all'interno del PRG di Parma.*

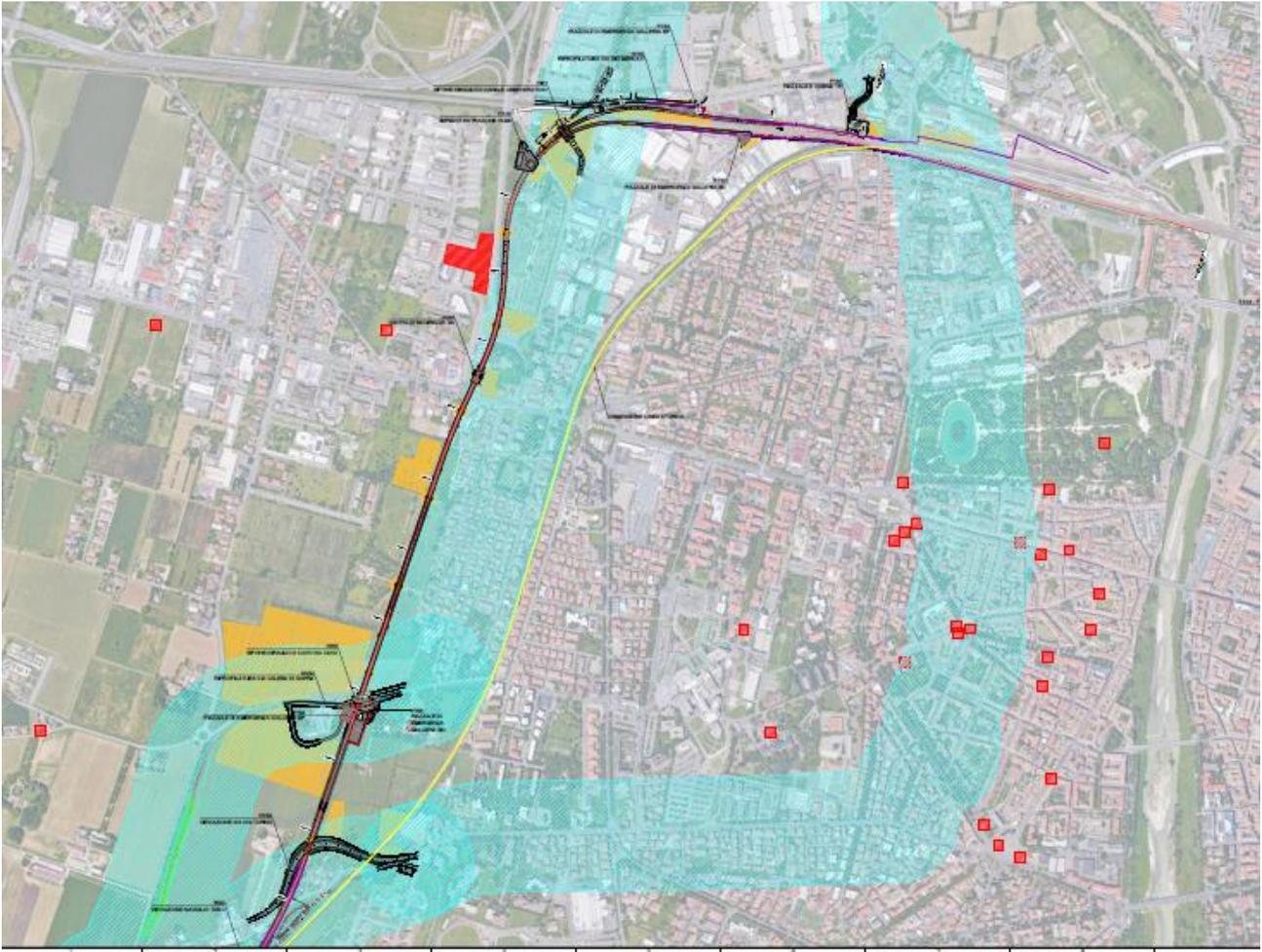
*E' stata quindi studiata una variante di tracciato in corrispondenza dell'ingresso in stazione di Parma che prevede la divisione del flusso pari e dispari; la coppia di binari garantisce le relazioni merci Fornovo-Bologna (direzioni P/D) e il solo BD garantisce le relazioni viaggiatori con La Spezia attestate a Parma (evitando di fuori uscire dal corridoio urbanistico).*

*Il tratto in variante inoltre permette di risolvere all'interno dell'abitato di Parma le interferenze della linea Pontremolese con la viabilità ordinaria e di rendere disponibile alla città un tratto di circa 3,5 km (il vecchio binario di tracciato).”*

Dalle tavole riportate in allegato all'elaborato “Relazione di raffronto tra PP assentito - PD del contesto ambientale” (vedi Figura 1 e Figura 2) si evince chiaramente la totale difformità tra il tracciato approvato e oggetto di ottemperanza nel 2012 e il tracciato di PD attuale per poco del 50% dell'intera tratta, dall'innesto nella stazione di Parma (progr. km 1+000 circa b.s. e la progr. km 4+700 b.p.).

Il tratto in variante, invece di porsi in affiancamento alla linea esistente come da progetto preliminare prevede un tracciato caratterizzato da profonde trincee e numerose gallerie artificiali. La linea esistente viene, in quel tratto dismessa.

L'intervento prevede pertanto una variante sostanziale, localizzativa, di tracciato rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 19/2009.



**Figura 1 – Raffronto tra progetto preliminare (PP) approvato (in giallo) e progetto definitivo (PD) attuale (rosso) – tratto Nord**

Nell'intervento in oggetto risultano tra l'altro previsti:

- scavi molto estesi in conseguenza delle nuove parti in galleria artificiale e in trincea (in sostituzione di un affiancamento in sede del nuovo binario), con conseguenti interazioni con suolo e acque sotterranee non analizzate in sede di VIA;
- interferenza con due canali che vengono interrotti e sostituiti con sifoni (possibili impatti acque superficiali);
- variazione del quadro dei ricettori interessati dal progetto, sia in termini di qualità dell'aria che di rumore, in esercizio e in corso d'opera.

Inoltre, come indicato dal Ministero della Cultura, il progetto prevede:

- demolizioni di beni sottoposti alla Parte II del D.Lgs. 42/2004 ai sensi degli artt. 10 e 12, per le quali l'autorizzazione è di norma di competenza della Commissione regionale per il patrimonio culturale, in forza dell'art. 47 del D.P.C.M. del 2 dicembre 2019, n. 169;
- interventi su beni paesaggistici, per i quali la competenza al rilascio del parere ex art. 146 commi 5 e 8 del D. Lgs 42/2004 è della Soprintendenza ABAP per le province di Parma e Piacenza e l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione è il Comune di Parma.



**Figura 2 – Raffronto tra progetto preliminare (PP) approvato (in giallo) e progetto definitivo (PD) attuale (rosso) – tratto SUD**

Il Proponente presenta alcuni documenti specialistici redatti nell'ambito del presente Progetto Definitivo in materia di componenti ambientali e potenziali effetti sulle stesse come elencati nella Relazione di raffronto tra PP assentito-PD del contesto ambientale. Tali elaborati, seppure relativi ad approfondimenti su aspetti ambientali anche introdotti dal tracciato variato non costituiscono Valutazione di Impatto Ambientale e la procedura, così come richiesta dal Proponente, reiterando una mera ottemperanza del progetto definitivo modificato alla Delibera CIPE 19/2009 non risponde ai dettami di legge e, in particolare, a quanto disposto dall'art. 185 commi 4 lett (a) e 5.

Si ritiene pertanto di dover comunicare che la differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporta una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente e pertanto risulta necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati.

Ai sensi del comma 5 dell'art. 185, l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale potrà riguardare la sola parte di progetto interessato alla variazione.

Considerato che il tratto interessato dalla variante costituisce quasi il 50% dell'intervento e il tempo trascorso dal Parere di compatibilità ambientale, nonché la presenza di interventi di mitigazione introdotti su tutto il tracciato, si ritiene che la procedura di VIA pur potendo riguardare formalmente la sola parte di progetto interessato alla variazione, possa contenere elementi di aggiornamento di contesto per tutto il tratto di interesse, ferme restando le valutazioni di cui all'approvazione del progetto preliminare per quanto il PD risulti rispondente al PP approvato.

**Per quanto riguarda la rispondenza alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 19/2009 del 8/05/2009 di approvazione del progetto preliminare:**

L'ottemperanza alle singole prescrizioni sarà svolta con separato successivo parere successivamente alla presentazione della procedura di VIA per il tratto dal km 0+000 al km 4+700.

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

**MOTIVATO PARERE  
ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006**

**e COMUNICA che**

- il progetto definitivo del “Raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese” prevede una variante sostanziale di tracciato rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 19/2009 nel tratto in uscita dalla stazione di a Parma da progr. km 1+000 circa alla progr. km 4+700 circa
- la differenza tra il progetto preliminare e quello definitivo comporta una significativa modificazione dell'impatto globale del progetto sull'ambiente e pertanto risulta necessario l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale e la nuova pubblicazione dello stesso, anche ai fini dell'eventuale invio di osservazioni da parte dei soggetti pubblici e privati interessati. Ai sensi del comma 5 dell'art. 185, l'aggiornamento dello studio di impatto ambientale potrà riguardare la sola parte di progetto interessato alla variazione.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**