



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. 814 del 8 agosto 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 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 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 Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 196 del 13 giugno 2023;

#### **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;
- con Decreto Direttoriale n. MASE\_VA\_DEC\_2023-0000170 del 31.03.2023, sulla base del parere CTVA n. 720 del 27/03/2023, si è conclusa la prima fase della verifica di ottemperanza ai sensi dell’art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del progetto definitivo “Raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese” alle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n. 19 dell’8 maggio 2009, decretando che “non è verificata la coerenza del progetto definitivo in questione con il progetto preliminare approvato con la Delibera CIPE n.19/2009, in quanto il progetto definitivo prevede una variante sostanziale di tracciato rispetto al progetto preliminare approvato” e che pertanto “è richiesto 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. L’aggiornamento dello studio di impatto ambientale riguarda la parte di progetto interessato alla variazione ovvero dalla progressiva km 0+000 alla progressiva km 4+700.”
- la Società RFI S.p.A. con nota del 22/05/2023 acquisita al prot. MASE-83072 del 23/05/2023, successivamente completata con l’invio della documentazione a corredo il 1/06/2023 giugno, ha avanzato istanza di riesame in autotutela del decreto n.170 e relativo parere 720 della Commissione tecnica VIA-VAS
- con nota prot. MASE-102701 del 23/06/2023, acquisita al prot. CTVA-7297 del 23/06/2023 la Divisione ha inoltrato si inoltra quanto pervenuto a questa Commissione tecnica “ai fini dell’esame di competenza di quanto richiesto da RFI S.p.A., e chiede di comunicare alla scrivente il proprio avviso in ordine alla conferma del richiamato parere n. 170/2023 o eventualmente apportare le modifiche ritenute necessarie

**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: I 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;

nonché’ la documentazione integrativa trasmessa con nota prot MASE-102701 del 23/06/2023

#### **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.

L’opera maggiormente significativa è la realizzazione della galleria artificiale denominata “galleria Parma”. Dalla stazione di Parma, i due binari sono prima in rilevato e poi in trincea, fino ad arrivare alla pk 1+840 dove ha inizio il tratto in galleria. Nel tratto iniziale essendo i due binari su sedi separate sono previste due gallerie a singolo binario. In corrispondenza della pk 2+100 ha inizio il loro parallelismo e, quindi, lo sviluppo della galleria a doppio binario sino alla pk 3+750.

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

Lo stesso Proponente dichiara che:

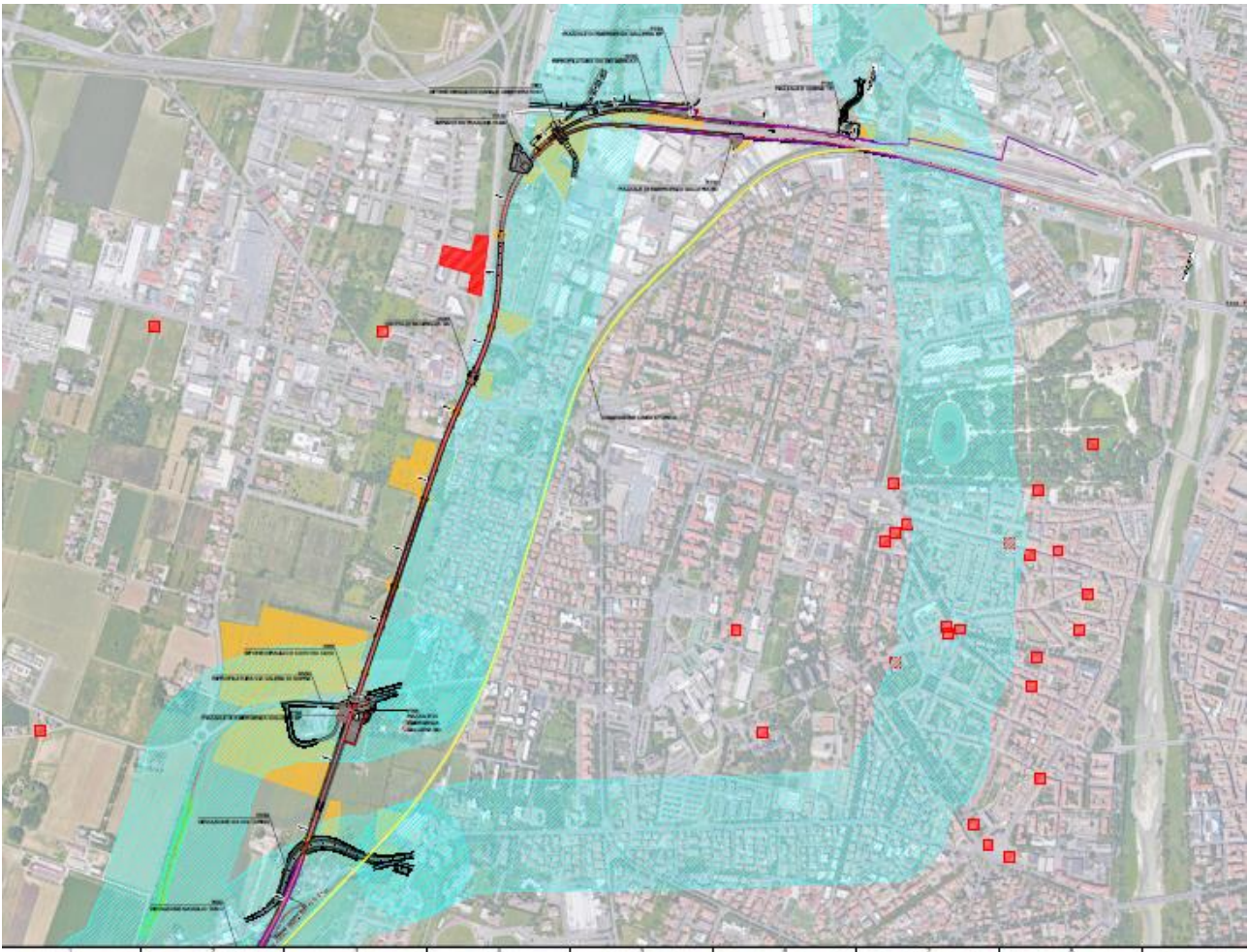
“Rispetto al tracciato sviluppato nel Progetto Preliminare del 2004 e nel Progetto Definitivo del 2011, è stata apportata una variante di tracciato per la parte d’innesto del raddoppio nei binari della stazione di Parma. Il tracciato del 2011, che prevedeva l’innesto di entrambi i binari nel fascio merci 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 attestata 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).”

Le tavole riportate in allegato all’elaborato “Relazione di raffronto tra PP assentito - PD del contesto ambientale” (vedi **Errore. L’origine riferimento non è stata trovata.** Figura 1 e Figura 2**Errore. L’origine riferimento non è stata trovata.**) mostrano la rispondenza tra il tracciato approvato e oggetto di

ottemperanza nel 2012 e il tracciato di PD nel tratto dall’innesto nella stazione di Parma (progr. km 1+000 circa b.s. e la progr. km 4+700 b.p.).



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

Per il tratto a nord, quanto riportato è risultato poco chiaro e ha ingenerato confusione facendo ritenere “variante rispetto al progetto preliminare approvato”, la variante di tracciato già oggetto di valutazione. Tale fraintendimento si intende superato nel presente parere rispetto a quanto riportato nel parere n. 720 del 27/03/2023. Il tutto è anche chiarito nella Figura 3)

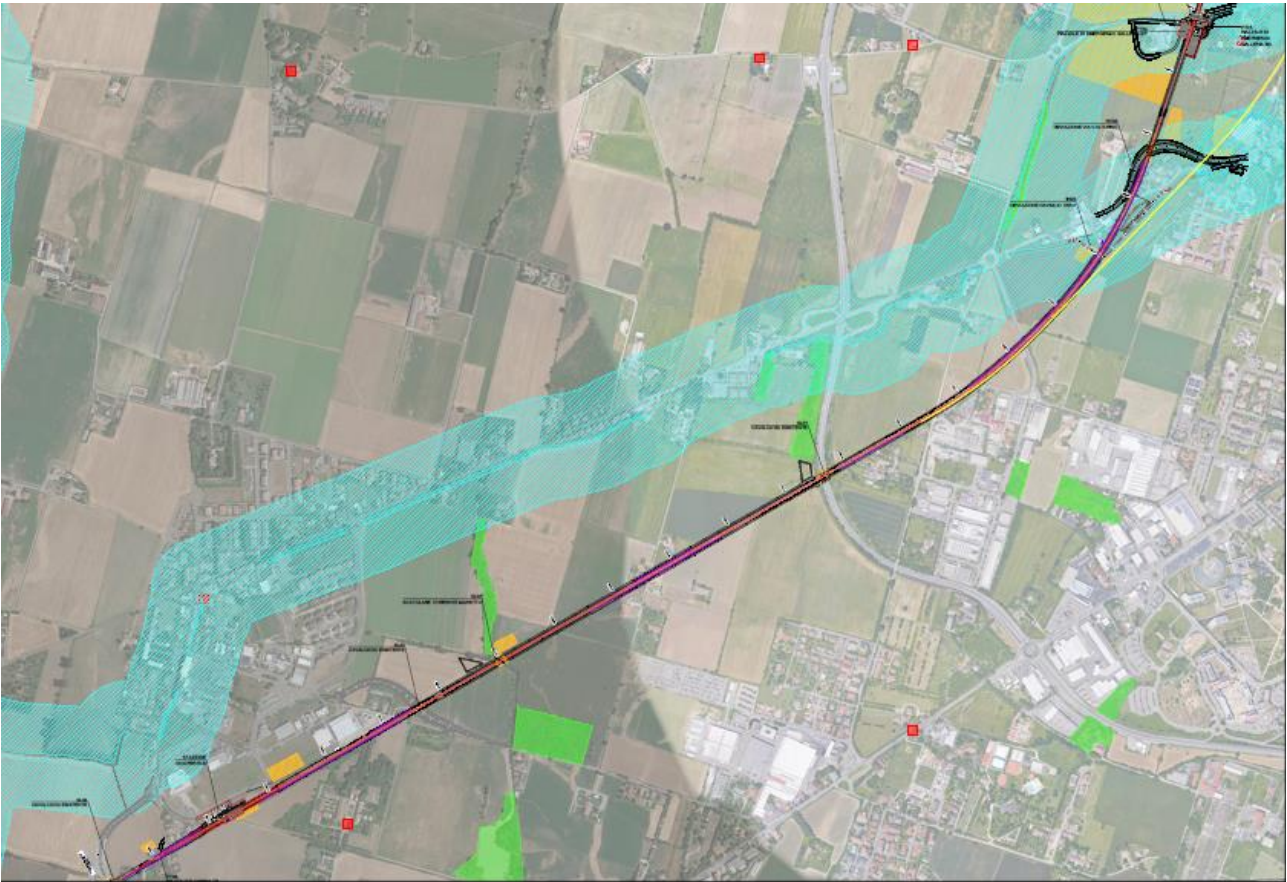


Figura 2 – Raffronto tra progetto preliminare (PP) approvato (in rosso) e progetto definitivo (PD) attuale (nero) – tratto SUD



Figura 3 – Tratto progettuale nord interessato da variazioni rispetto al PP

Le variazioni inerenti al tratto Parma – Vicofertile della linea Parma - La Spezia scaturiscono dalla necessità di ottemperare alla Delibera CIPE n. 19/2009 e sono:

- Variante di tracciato in ingresso a Parma con sfiocco della galleria “Parma”;
- Modifiche e ottimizzazioni del profilo planoaltimetrico del tracciato in corrispondenza del tratto in galleria artificiale;
- Ottimizzazione del tracciato ferroviario nel tratto di immissione della variante di tracciato sulla linea storica (affiancamento);
- Adeguamento della viabilità di via dei Mercati;
- Adeguamento della sicurezza della Galleria artificiale “Parma” alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità 2019 e al MdP RFI 2020;
- Eliminazione delle opere di soppressione P.L. dal progetto;
- Modifiche degli interventi sull’impianto di Vicofertile;
- Interramento elettrodotto FS a 132 kv;
- Uso del tipologico RFI per le barriere antirumore;
- Ottimizzazione della cantierizzazione;
- Modifica alla viabilità di via Voltorno.

Nel seguito sono descritte sinteticamente le variazioni di cui sopra.

#### Variante di tracciato in ingresso a Parma con sfiocco della galleria “Parma”

Rispetto al tracciato sviluppato nel Progetto Preliminare del 2003, è stata apportata, su richiesta di RFI, una modifica di tracciato per la parte d’innesto del raddoppio nei binari della stazione di Parma: tale modifica consiste in una variante di tracciato in corrispondenza dell’ingresso in stazione di Parma che prevede la divisione del flusso pari e dispari; il BP sottoattraversa la MI-BO, mentre il BD si innesta sui binari bassi viaggiando in affiancamento a Sud della MI-BO.

#### Modifiche e ottimizzazioni del profilo planoaltimetrico del tracciato in corrispondenza del tratto in galleria artificiale

Rispetto al PP 2003, è previsto il sottoattraversamento della linea storica del solo Binario Pari. L’origine dell’intervento risulta ora posizionato circa 150 m a ovest rispetto al PP2003, a seguito di input funzionali della committenza e della necessità di non intervenire altimetricamente sul fascio di binari sul Ponte di Via Savani, soluzione che ha consentito il mantenimento del ponte esistente.

Sono state determinate due livellette dal valore di pendenza del 16.071 ‰ e 10.860 ‰ in luogo delle livellette di pendenza 12 ‰ e 3.08 ‰ del PP 2003. Una volta sottopassata la linea storica, il tracciato vede una risalita con una pendenza iniziale del 2.79‰ e successivamente del 12 ‰ rispetto al valore del 12 ‰ del PP2003.





Figura 4 – Confronto PP (rosso) – PD (nero)

Il PP2003 prevedeva un innalzamento di circa 1,50 m del piano ferro della linea storica MI-BO in corrispondenza del sottoattraversamento della nuova linea Parma Vicofertile, creando una sorta di dosso lungo la linea. Al fine di ridurre l'impatto sulla linea storica Milano-Bologna sia in fase di realizzazione (penalizzazioni all'esercizio ferroviario ed impatto del cantiere) che in fase di esercizio, è stata individuata una soluzione che consente di eliminare completamente la modifica altimetrica mediante l'abbassamento della nuova linea di progetto nella zona di sottoattraversamento della linea storica (da pk 1+934.69 a pk 2+000.00).

Il binario dispari, a differenza del PP2003 nel quale risultava parallelo plano-altimetricamente al binario pari, segue ora il sedime della linea storica, a sud della linea Milano-Bologna, fino alla progressiva km 1+150 per poi affiancarsi al binario pari che sta sotto-attraversando la linea storica Bologna-Piacenza, secondo una curva di raggio 275 m. Altimetricamente il binario dispari si sviluppa su due livellette in discesa pari a 16.046‰ e 11.579‰ per poi risalire con pendenza al 2,806‰ e porsi parallelo al BP.

Lo scostamento dal PP della galleria in corrispondenza della rotatoria della tangenziale nord è riconducibile ad una ottimizzazione introdotta per evitare il doppio attraversamento con la soprastante viabilità del raccordo della Tangenziale Nord ed evitare deviazioni di flusso del traffico e ad una ottimizzazione introdotta per evitare l'interferenza con un bene paesaggistico rilevato a seguito dell'aggiornamento delle analisi/verifiche ambientali. L'ottimizzazione del tracciato ferroviario in galleria artificiale tra le progressive 1+100 e 1+800 consente difatti di evitare l'interessamento di alcune ville rustiche di epoca romana come

riportate nel paragrafo 4.2.5 Patrimonio culturale e storico-testimoniale della relazione di raffronto IP0000D22RGIM0000001C.

L'ottimizzazione del tracciato ferroviario nel tratto in galleria artificiale denominata "Parma" fra le progressive 1+790 e 3+752, nasce dall'esigenza di ridurre l'impatto del cantiere e delle lunghe fasi di realizzazione per le relative opere provvisoriale e gli spostamenti provvisori della viabilità. È stata ridotta l'interferenza con la soprastante viabilità del raccordo della Tangenziale Nord (che nel PP veniva attraversata 2 volte) che non viene più spostata nel transitorio e, lavorando per fasi sulla viabilità e sulle rotatorie esistenti, i flussi di traffico sono stati deviati senza mai costruire viabilità alternative provvisorie. Tale variazione, realizzata con l'introduzione di un flesso a grande raggio di curvatura, non ha quindi prodotto penalizzazione alle caratteristiche del tracciato ferroviario continuandone a rispettare gli standard previsti.

Nel tratto di galleria artificiale fra le progressive chilometriche 2+800 e 3+100 è necessario adottare una modellazione morfologica del terreno esistente rispetto al piano campagna per un'altezza massima di 2.35 m, a differenza di quanto previsto da PP2003 che prevedeva un'altezza non superiore a 90 cm. Tale rimodellazione è necessaria per la variazione altimetrica del tracciato e per mantenere inalterata la lunghezza della galleria e garantire la quota del piano del ferro nel successivo tratto all'aperto ove sono presenti le interferenze idrauliche: per tali interferenze è previsto fra le progressive km 3+100 e km 4+900 un innalzamento della livelletta rispetto al PP2003 di circa 2.00 m. Sono rispettati gli aggiornamenti normativi (NTC2018 e relativa Circ. 2019) relativi ai franchi idraulici maggiori.

#### Ottimizzazione del tracciato ferroviario nel tratto di immissione della variante di tracciato sulla linea storica (affiancamento):

L'ottimizzazione del tracciato ferroviario nel tratto di ingresso al tracciato esistente che prevede il raddoppio in sede sulla linea storica, fra le progressive 4+700 e 5+000, consiste nella modifica della curva da una monocentrica ad una policentrica, sempre nel rispetto degli standard ferroviari di progettazione.

Con tale variazione è risultato possibile attivare una prima fase del raddoppio con circolazione a singolo binario sul I binario a Vicofertile e binario dispari in ingresso a Parma.

I due tracciati hanno il medesimo sviluppo lineare ad eccezione dei due tratti riconducibili al superamento della linea MI-BO in ingresso alla stazione di Parma, e al tratto di galleria in corrispondenza della rotatoria della tangenziale nord. Il tracciato ferroviario di PD, rimane all'interno del corridoio urbanistico assentito in fase di progetto preliminare

Fra le progressive km 7+450 e km 7+750 è stato effettuato un abbassamento della livelletta di progetto rispetto al PP2003 al fine di ottenere una pendenza del tracciato pari a 1.2‰ in corrispondenza dei marciapiedi della Stazione di Vicofertile. Tale pendenza è necessaria per garantire il corretto stazionamento dei treni a Vicofertile. Nel PP2003 non erano previsti stazionamenti in quanto Vicofertile era classificata come Fermata e non come Stazione; pertanto, erano ammissibili pendenze superiori.

#### Adeguamento viabilità di via dei Mercati

Il parziale adeguamento della viabilità di Via dei Mercati consiste in un nuovo andamento planimetrico della via stessa nel tratto compreso tra le rotatorie di Strada del Taglio e Via Jones Melvin. La modifica è stata necessaria al fine di poter realizzare l'area di sicurezza in prossimità dell'imbocco della galleria "Parma" e del relativo ingresso alla stessa, opere non previste nel PP, ma necessarie per rispettare i dettami delle norme di riferimento in materia di sicurezza galleria.

#### Adeguamento della sicurezza della galleria artificiale "Parma" alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità

L'adeguamento della sicurezza della Galleria Artificiale "Parma" è a seguito della emanazione della Specifica Tecnica di Interoperabilità STI-SRT "Safety in Railway Tunnels" (Regolamento UE 1303/2014 in vigore dal 1° gennaio 2015) aggiornata dal successivo Regolamento di Esecuzione (UE) 2019/776. I requisiti di sicurezza previsti per la galleria Parma sono conformi alla suddetta Specifica Tecnica di Interoperabilità STI-SRT.

Il progetto della sicurezza segue i criteri riportati nell'ultima revisione del Manuale di Progettazione delle opere civili - RFI 2020 PARTE II SEZIONE 4 – GALLERIE e si attiene anche al DM 28/10/2005

“Sicurezza nelle gallerie ferroviarie”, in vigore dall’8 aprile 2006, ma secondo quando definitivo dalla Legge n.27 del 24/03/2012 art.53, comma 2 (“Non possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali nonché agli adeguamenti di quelle esistenti, parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell’Unione Europea”).

In particolare, ai fini della sicurezza in galleria è prevista tra le altre la realizzazione delle seguenti dotazioni: uscita di sicurezza intermedia, punti di evacuazione e soccorso (PES).

#### Eliminazione opere di soppressione P.L.

Il Progetto Preliminare prevedeva la soppressione dei passaggi al livello esistenti, nei tratti di raddoppio in affiancamento, con la realizzazione di opere sostitutive di sottoattraversamento o di scavalco della linea ferroviaria.

Il protrarsi dell’approvazione del PP e quindi della realizzazione delle opere in oggetto, ha determinato lo stralcio di tali opere dal PP di Legge Obiettivo ed il loro inserimento nel Programma di Soppressione P.L. di RFI tramite una Convenzione, la n. 35/2009 di Rubrica RFI tra la stessa RFI ed il Comune di Parma.

I passaggi a livello oggetto di soppressione per la tratta Parma-Vicofertile riferiti alla progressiva chilometrica della linea storica Parma-Vicofertile sono:

- P.L. al Km 4+813 (via Pontasso);
- P.L. al Km 5+805 (via Scarzara);
- P.L. al Km 6+675 (via Bergonzi);
- P.L. al Km 7+483 (via Roma).

Allo stato attuale, i passaggi a livello in questione risultano già soppressi. Sono già state realizzate le relative opere di collegamento delle viabilità interferenti e prevedono:

- interruzione della viabilità su Via Pontasso al Km 4+813;
- interruzione della viabilità su Via Scarzara al Km 5+805;
- realizzazione di viabilità alternativa e scatolare passante sotto la linea ferroviaria al Km 6+675 (via Bergonzi);
- realizzazione di viabilità alternativa e scatolare passante sotto la linea ferroviaria P.L. al Km 7+483 (via Roma).

Tali opere sono state incluse come dati di base per la progettazione della linea ferroviaria. Il tratto di tracciato in variante, che risolve le interferenze con l’abitato di Parma, determina l’abbandono della linea storica fino alla pk 4+500 circa. In corrispondenza di Via Volturno al Km 3+730 è presente un PL che, per effetto di tale abbandono, non risulta più necessario e sarà dismesso.

#### Modifiche interventi sugli Impianti di Segnalamento

Il PP prevedeva la realizzazione della tratta Parma-Osteriazza come unico lotto in una unica fase funzionale. L’impianto di Vicofertile, attuale stazione, era quindi previsto nell’assetto definitivo come semplice Fermata Viaggiatori.

L’attuale ACEI di Parma sarà modificato per consentire di gestire le modifiche conseguenti il raddoppio della linea e la gestione del blocco contaassi (BCA), che sarà attivato sulla tratta in oggetto. Vicofertile diventerà un Posto di Passaggio doppio-semplificato binario e conterrà la Fermata per il servizio viaggiatori. Per uniformità, viene sostituito l’attuale blocco a correnti fisse con nuovo blocco contaassi (BCA) anche nella tratta Vicofertile-Collecchio.

Le modifiche di Segnalamento hanno comportato la necessità di realizzare dei nuovi fabbricati, finalizzati all’allocazione delle apparecchiature impiantistiche nelle stazioni di Vicofertile, Parma e ad allo sbocco sud della galleria Parma.

### Interramento elettrodotto FS a 132 KV

Il PP prevedeva l'interramento dell'elettrodotto FS a 132 KV. Quest'ultimo non è più gestito da RFI S.p.A. ma da Terna S.p.A.. L'elettrodotto non è stato oggetto di interrimento, verrà gestito nell'ambito delle risoluzioni delle interferenze.

### Uso tipologico RFI per le barriere antirumore

Rispetto a quanto previsto nel Progetto Preliminare sono state previste, su richiesta della Committente RFI le barriere antirumore del tipologico RFI, ciò al fine di rendere uniforme i tipologici di barriere per tutti gli interventi che RFI sta adottando per il Piano di Risanamento Acustico nazionale. In particolare, è stato utilizzato il tipologico verticale, al fine di minimizzare gli ingombri in pianta. Unica eccezione sono le barriere ubicate lungo i marciapiedi la stazione di Vicofertile, per le quali si è optato per una soluzione trasparente.

### Ottimizzazione della cantierizzazione

Nell'ambito del Progetto Definitivo, è stato redatto un Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo che si prevede di gestire in qualità di sottoprodotti, secondo la normativa nel frattempo sopraggiunta rispetto alla precedente redazione del Progetto Preliminare, rappresentata dal DPR 120/2017.

### Modifica alla Viabilità di via Volturmo

Nel Progetto Preliminare la continuità della viabilità di Via Volturmo era risolta tramite un sovrappasso alla nuova linea ferroviaria che, ripercorrendo, più in alto, il tracciato a raso da abbandonare, creava un dosso. Quest'ultimo, così determinato, e le relative rampe di accesso finivano con la parziale o totale occlusione di alcuni degli accessi privati.

Nel progetto definitivo si è studiata una piccola variante di tracciato alla viabilità in modo da risolvere comunque l'interferenza. Ciò è stato possibile abbandonando l'impronta del vecchio tracciato stradale, creando un tratto di viabilità parallelo alla linea ferroviaria, in modo da raggiungere le giuste quote, in modo da consentire il superamento della linea ferroviaria; tale tratto è realizzato in una zona priva di accessi. Il manufatto che consente la risoluzione della interferenza è costituito da una galleria artificiale lunga circa 70 metri, delle stesse caratteristiche della galleria artificiale "Parma".

### Sistema di disconnessione fumi nella galleria Parma

In linea con le strategie di ventilazione adottate per le gallerie ferroviarie italiane, con quanto riportato nel Manuale di Progettazione delle opere civili - RFI 2020 PARTE II SEZIONE 4 – GALLERIE (RFI DTC SI GA MA IFS 001 E) e con quanto previsto nel requisito integrativo del DM 28/10/2005 è previsto un sistema di disconnessione fumi nella galleria Parma nel punto di cambiamento di sezione, ovvero da galleria da "doppio binario-singola canna" a due gallerie a singolo binario, al fine di evitare passaggi di fumi, per una potenza di incendio di 150 MW. Per l'estrazione forzata dei fumi è stato necessario prevedere tre nuovi fabbricati e la relativa area di piazzale in corrispondenza della Pk 2+200.

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.

Le variazioni descritte rientrano nell'ambito del corridoio infrastrutturale studiato in sede di VIA e non comportano modificazioni significative agli impatti valutati se non, in alcuni casi, in senso positivo. Sono localizzati fuori corridoio piccoli interventi sulla viabilità locale, non significativi ai fini della valutazione degli impatti. Si richiama però al Proponente la necessità di relazionare più chiaramente su tali aspetti, ancorchè presenti in una apposita tavola di confronto, anche esprimendosi in merito ai parametri previsti dall'art. 169 del D.L.vo 163/2006.

Alla luce della documentazione prodotta, anche a seguito delle integrazioni di chiarimento resesi necessarie anche alla luce della circostanza che questa CTV non è in possesso degli elaborati di progetto preliminare presentato, si ritiene che il progetto definitivo mostri una sostanziale coerenza rispetto a quanto previsto nel progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 19/2009.

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

Per l'ottemperanza alle singole prescrizioni in sede di approvazione del progetto preliminare si fa riferimento alla tabella nel seguito.

## PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

Nella redazione del progetto definitivo e nel corso della realizzazione delle opere il soggetto aggiudicatore dovrà garantire l’ottemperanza alle seguenti prescrizioni

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
1.	Stabilire la tempistica degli interventi e la durata dei relativi cantieri in maniera tale che non si abbiano sovrapposizioni e interferenze con il traffico locale tali da pregiudicare le normali attività delle popolazioni di volta in volta interessate, in considerazione del fatto che il completamento del raddoppio è previsto in tempi lunghi e per lotti separati.	Il programma lavori e l’elaborato grafico di viabilità e flussi di traffico, per la tratta in oggetto Parma- Vicofertile, descrivono le tempistiche delle lavorazioni e dei cantieri in relazione anche delle viabilità e flussi di traffico interessati; l’impatto è stato ridotto ed ottimizzato in base alle categorie delle strade interessate. In generale si utilizzano, per quanto possibile, le piste di cantiere a fianco della linea in costruzione.		OTTEMPERATA
2.	Quantificare i fabbisogni idrici necessari per la realizzazione dell’opera, articolandoli per ogni singolo tratto di opera e per relativi cantieri; definire le modalità di approvvigionamento, la sostenibilità di eventuali allacciamenti alla rete acquedottistica e gli effetti sul sistema idrico naturale conseguenti ai prelievi, accertandone la compatibilità con la pianificazione di bacino dei fiumi Magra e Po.	Per la realizzazione della limitata tratta Parma-Vicofertile si prevede che in sede di ulteriore livello di progettazione verrà sviluppato il dettaglio del sistema di approvvigionamento idrico per la realizzazione dell’opera.[...] Nell’attuale fase di progettazione non è possibile dettagliare i fabbisogni idrici. Sarà cura dell’Appaltatore segnalare valori di stima.		NON OTTEMPERATA  OTTEMPERABILE in sede di progetto esecutivo (Verifica di attuazione – fase 1)
3.	Prevedere il massimo utilizzo della ferrovia esistente per il trasporto dei materiali sulle tratte di maggiore lunghezza e particolarmente per l’interscambio delle terre tra la Galleria di Valico e le cave site nella pianura parmense nonché tra le altre tratte e le relative cave.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
4.	Approfondire gli argomenti di natura tecnica e tecnologica, e dettagliare le misure di mitigazione ambientale per la discarica di Rottigliano; più in generale, il progetto definitivo deve indicare esattamente i luoghi, le modalità di deposito e di protezione del terreno vegetale asportato, nonché i luoghi e le modalità del suo riutilizzo, definendo morfologia (profili e			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	pendenze) della discarica, rispetto alle caratteristiche dei materiali, anche mediante l'esatta definizione dei volumi da conferire. Analoghe indicazioni dovranno essere fornite per lo smarino e per i materiali provenienti da ogni tipo di scavo.			
5.	<p>Definire esattamente – per la realizzazione della cassa di espansione di Chiesaccia nel territorio del comune di Villafranca in Lunigiana – le dimensioni e le caratteristiche strutturali degli argini di contenimento e degli organi di sfioro e di scarico, nonché individuare i necessari interventi di mitigazione connessi con la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- salvaguardia delle falde acquifere;</li> <li>- ricucitura della continuità paesaggistica e naturalistica;</li> <li>- ricostruzione delle formazioni arboreo–arbustive presenti nell'area che verrà occupata dalla cassa di espansione, nelle fasce di territorio adiacenti, incrementando contemporaneamente la biodiversità.</li> </ul> <p>Concordare, inoltre, con l'Autorità di bacino competente, le tecniche e le modalità di intervento per la migliore funzionalità della cassa di laminazione e della relativa cava di prestito.</p>			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
6.	<p>Caratterizzare lo stato attuale dell'aria, in base a misure sperimentali e valutazioni modellistiche, utilizzando dati reali di traffico, ed adottare tutte le misure necessarie affinché le sostanze inquinanti, che possono provenire dai cantieri, non ne deteriorino la qualità.</p>	<p>Nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stata sviluppata un'analisi modellistica nella quale viene valutata la dispersione e la diffusione in atmosfera delle polveri e degli inquinanti gassosi provenienti dalle attività di cantiere.[...] Per un confronto efficace dei suddetti inquinanti con le soglie normative, oltre al contributo indotto dalle lavorazioni, è stato considerato il valore di fondo del contesto territoriale dove il progetto di cantierizzazione si inserisce. I livelli di concentrazione attesi risultano inferiori ai limiti normativi.[...] La scelta della localizzazione delle aree di indagine e,</p>	<p>IP0000D69RGCA0000001B  IP0000D22RGMA000001A  IP0000D22P6MA000001A  IP0000D22P6MA000002A  IP0000D22P6MA000003A  IP0000D22P6MA000004A  IP0000D22P6MA000005A  IP0000D22O6MA000006A</p>	<p>OTTEMPERATA per la fase progettuale  DA OTTEMPERARE in fase di cantiere</p>

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		<p>nell’ambito di queste, dei punti (stazioni) di monitoraggio, è stata effettuata sulla base delle risultanze delle analisi e delle valutazioni degli impatti sulla qualità dell’aria verificate nel Piano Ambientale della Cantierizzazione.[...]</p> <p>A favor di sicurezza, è stata comunque prevista l’installazione di barriere antirumore lungo alcune aree di cantiere, sia fisse che mobili. Tali barriere svolgeranno anche la funzione di barriera antipolvere risultando, di fatto, un’ulteriore misura di mitigazione delle attività prodotte dal cantiere nei confronti dei ricettori limitrofi alle aree di intervento. Oltre alle barriere, sono previste ulteriori misure mitigative quali la bagnatura dei cumuli di materiale sciolto e delle aree di cantiere non impermeabilizzate e la pulizia delle strade pubbliche esterne impiegate dai mezzi di cantiere</p>		
7.	<p>Approfondire gli effetti delle opere e delle attività costruttive sui corsi d’acqua e sulle falde acquifere, e dare precise indicazioni sulla raccolta, canalizzazione e recapito finale delle acque di cantiere e di piattaforma. In ogni caso il progetto deve adottare gli interventi più idonei per prevenire ogni variazione del regime idrogeologico e per tutelare la qualità delle acque sotterranee che, ove intercettate, dovranno confluire in uno specifico sistema di raccolta per essere correttamente utilizzate oppure rimesse nel sottosuolo, prevenendo ogni forma di contaminazione e degrado.</p>	<p>Nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione sono riportati gli aspetti relativi alla raccolta, canalizzazione e recapito delle acque di cantiere, sono stati inoltre valutati i potenziali impatti sulle matrici acque superficiali e acque sotterranee e descritte le opportune procedure operative da adottare nel corso delle lavorazioni al fine di prevenire ogni forma di contaminazione e degrado. Si è inoltre provveduto ad inserire degli specifici punti di monitoraggio sulla componente acque superficiali e sulla componente acque sotterranee all’interno del Progetto di Monitoraggio Ambientale. Tale attività prevede dei monitoraggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in fase di ante operam, al fine di definire le condizioni esistenti e le caratteristiche</li> </ul>	<p>IP0000D69RGCA0000001B  IP0000D22RGMA0000001A  IP0000D22P6MA0000001  IP0000D22P6MA0000002A  IP0000D22P6MA0000003A  IP0000D22P6MA0000004A  IP0000D22P6MA0000005  IP0000D22O6MA0000006A</p>	<p>OTTEMPERATA per la fase progettuale  <b>DA OTTEMPERARE</b>  in fase di cantiere</p>



		SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE	ELABORATI DI RIFERIMENTO	ESITO VERIFICA
		<p>dei corsi d'acqua in assenza di disturbi;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di corso d'opera, con lo scopo di controllare l'esecuzione dei lavori;</li> </ul> <p>in ultimo in fase di post operam con lo scopo di verificare la qualità delle acque a seguito della realizzazione dell'opera e fornirne un confronto con l'ante operam.[...]</p> <p>Dall'analisi della situazione idrogeologica dell'area in esame, delle opere previste e delle aree di cantiere come previste in progetto, sono stati individuati i seguenti ambiti di maggiore sensibilità potenziale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ambiti in cui la falda è relativamente vicina al piano di campagna e/o si trova in contatto con i corpi idrici superficiali;</li> <li>- aree per le quali si prevedono opere di fondazione sotterraneo che possano interferire con la falda superficiale.</li> </ul> <p>I punti di monitoraggio, in questa fase di progetto, sono stati collocati anche presuntivamente e a vantaggio di cautela, in corrispondenza delle opere le cui fondazioni profonde potrebbero interferire con la falda.</p>		
8.	<p>Nelle zone in cui il tracciato passa in galleria, dopo un approfondito studio idrogeologico – anche con la predisposizione di un modello tridimensionale da aggiornare sia nella fase di progetto definitivo che di esecuzione in grado di fornire uno strumento idoneo a prevedere, contenere e mitigare gli effetti sulla circolazione delle acque superficiali e sotterranee – prevedere la sigillatura e impermeabilizzazione al contorno e sui fronti di scavo, in modo da contenere l'effetto di richiamo per depressione idraulica e, più in generale, impiegare specifici interventi per prevenire ogni variazione del regime idrogeologico anche nelle aree di pianura.</p>			<p>NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE</p>

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
9.	Definire le superfici di scorrimento attuali e potenziali dei dissesti gravitativi attivi o quiescenti e ad esse commisurare gli interventi necessari per la stabilizzazione dei rispettivi versanti, facendo riferimento al D.M. 11/3/1988 e, ove possibile, alle tecniche dell'ingegneria naturalistica.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
10.	Considerare che, nella proposta di classificazione sismica del territorio nazionale, i Comuni interessati dal raddoppio ferroviario sono inseriti nella Zona 2 e pertanto va rispettata l'O.P.C.M. n. 3274/2003 (entrata in vigore l'8/5/2005) la quale prevede che l'accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (ag/g) abbia valori compresi tra 0,15 e 0,25 e che l'accelerazione orizzontale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico assuma un valore pari a 0,25.	Tutte le opere sono state progettate secondo quanto stabilito dalla Norma entrata in vigore nel 2018, D.M. del 17/01/2018 (Norme Tecniche per le Costruzioni), che prevede le verifiche con il metodo semi-probabilistico agli stati limite e una nuova zonazione e definizione dell'azione sismica; in particolare le opere d'arte principali sono state verificate con valori di accelerazione al suolo di 0.264g, Vita nominale VN pari a 75 anni e Classe d'uso CU minima pari a 1,5 (vedi relazioni di calcolo); il valore dichiarato è ottenuto, sempre secondo Norma, dal valore di riferimento (0.185g) moltiplicato per un coefficiente correttivo (1.43) che tiene conto dell'effetto di amplificazione stratigrafica (tipica del luogo dove sorge l'opera) e dell'amplificazione topografica.	IP0000D26CLGA0600001A	OTTEMPERATA per quanto di competenza
11.	Prevedere, per una maggiore tutela degli ecosistemi: <ul style="list-style-type: none"> <li>- che ogni passaggio sul reticolo idrografico non ne limiti la funzione di corridoio ecologico;</li> <li>- che siano individuati estesi corridoi ecologici anche nei tratti in affiancamento alla linea storica, specialmente nell'attraversamento delle fasce ecotonali in prossimità dei fiumi Taro e Magra;</li> </ul> che siano adottate specifiche misure per salvaguardare e promuovere la continuità ecologica del territorio attraversato, risolvendo i problemi di frammentazione indotta dal raddoppio, in particolare nei tratti in cui la nuova linea si distacca da quella storica rimanendo in			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	superficie.			
12.	Approfondire l'analisi dell'inquinamento acustico, sia in fase di costruzione che di esercizio, verificando la necessità di interventi aggiuntivi nei casi in cui venga accertato per alcuni ricettori il superamento dei limiti della normativa soprattutto nelle ore notturne.	<p>In riferimento alla fase di costruzione, mediante l'utilizzo del modello di simulazione SoundPlan, è stato possibile identificare gli interventi di mitigazione acustica che consentiranno di riportare i livelli di emissione sonora dei ricettori potenzialmente interfertiti entro i limiti di norma. I risultati sono riportati all'interno del Progetto Ambientale della Cantierizzazione.</p> <p>In riferimento alla fase d'esercizio analogamente a quanto effettuato in fase di corso d'opera attraverso il modello di simulazione acustica è stato possibile identificare gli interventi di mitigazione acustica lungo la linea entro i limiti di norma.[...] Inoltre, al fine di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione in progetto, è previsto il monitoraggio ambientale del rumore nelle fasi ante e corso.</p>	<p>IP0000D22RGIM0004001C  IP0000D22RGIM0004002A  IP0000D22SHIM0004002A  IP0000D22P6IM0004005C  IP0000D22P6IM0004006C  IP0000D22P6IM0004007C  IP0000D22P6IM0004008C  IP0000D69RGCA0000001B  IP0000D69P6CA0000001A  IP0000D69P6CA0000002B  IP0000D69P6CA0000003A  IP0000D69P6CA0000004A  IP0000D69P6CA0000005A  IP0000D22RGMA000001A</p>	<p>OTTEMPERATA per la fase progettuale</p> <p>DA OTTEMPERARE in fase di cantiere e con monitoraggi anche in post-operam</p>
13.	Approfondire l'analisi delle vibrazioni sui ricettori selezionati, sia durante la costruzione dell'opera che post-operam, fornendo uno studio di validazione del modello ed elaborare interventi di mitigazione tali da rispettare i limiti della normativa UNI 9614.	<p>Nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione è stata eseguita l'analisi degli impatti potenziali sulla componente vibrazionale indotte dalle attività lavorative al fine di valutare le potenziali interferenze in fase di costruzione della tratta.</p> <p>Relativamente alla fase di esercizio nello studio vibrazionale, oltre ai ricettori già presenti sul territorio, sono state prese in considerazione anche le aree di espansione residenziale previste dagli strumenti urbanistici del Comune di Parma. Gli interventi previsti, riportati nella Relazione dello studio Vibrazionale (IP0000D22RGIM0004003A), sono atti a garantire i limiti riportati nella norma UNI</p>	<p>IP0000D22P6IM0004001C  IP0000D22P6IM0004002C  IP0000D22P6IM0004003C  IP0000D22P6IM0004004C  IP0000D22RGIM0004003A  IP0000D69RGCA0000001B  IP0000D22RGMA000001A</p>	<p>OTTEMPERATA per la fase progettuale</p> <p>DA OTTEMPERARE in fase di cantiere e con monitoraggi anche in post-operam</p>

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		9614. Al fine di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione in progetto, è previsto comunque il monitoraggio ambientale delle vibrazioni nelle fasi ante e corso.		
14.	Perseguire, nella fase di progetto definitivo del tracciato del nuovo elettrodotto e delle tecnologie per la costruzione e/o l'esercizio della linea, il rispetto dell'obiettivo di qualità di cui all'art. 4 del D.P.C.M. 8/7/2003, nonché dell'obiettivo di qualità di cui al comma 3 dell'art. 3 del Regolamento della Regione Toscana n. 9 del 20/12/2000, secondo le modalità ivi contenute. Il Proponente è inoltre tenuto alle prove reali in fase di collaudo previste dall'art. 9 nonché al programma di monitoraggio di cui all'art. 7 del citato Regolamento, tenendo conto anche delle radiazioni emesse dalla S.S.E. di Mulinello.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
15.	Sviluppare ed approfondire le misure di mitigazione paesaggistica per l'elettrodotto a 132 kV di collegamento della SSE Mulinello con l'esistente linea AT Pontremoli - Parma, considerando i luoghi di posizionamento dei piloni e le modalità di stesura dei cavi, in modo che le esigenze di natura tecnica siano rese più compatibili con le peculiarità dell'ambiente.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
16.	Nell'attraversamento del comune di Villafranca, studiare una soluzione che persegua il miglioramento della permeabilità visiva e fisica dei luoghi e risolva in via definitiva la complessa problematica che investe contemporaneamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- la salvaguardia del paesaggio storico e dei beni archeologici;</li> <li>- la conservazione statica del Campanile;</li> <li>- la tutela del complesso medioevale costituito dal Castello di Malnido e dalla Chiesa di San Nicolò;</li> <li>- la continuità e la piena fruibilità del fronte edilizio nell'ambito del centro storico.</li> </ul> Analogamente, nella zona di avvicinamento alla Pieve di Sorano ed alla relativa area archeologica (Filattiera), il			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	progetto definitivo deve collocare il nuovo tracciato ferroviario a monte di quello attuale.			
17.	Prevedere misure di monitoraggio ambientale, secondo le Linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA.	In sede di progettazione definitiva è stato previsto un Progetto di Monitoraggio Ambientale redatto ai sensi della normativa vigente in materia ambientale, e in conformità delle Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VI [...] Il progetto di monitoraggio, in base alle risultanze delle analisi e degli studi effettuati a supporto del progetto definitivo, ha individuato le principali componenti ambientali da indagare, le modalità e le tempistiche connesse alle attività di monitoraggio.	IP0000D22RGMA000001A IP0000D22P6MA000001 IP0000D22P6MA000002A IP0000D22P6MA000003A IP0000D22P6MA000004A IP0000D22P6MA000005 IP0000D22O6MA000006A	OTTEMPERATA
18.	Sviluppare e programmare le opere di mitigazione e compensazione ambientale in maniera tale che siano progressivamente realizzate con il procedere degli interventi e ordinatamente completate con l'ultimazione delle diverse tratte dell'infrastruttura.	Le opere di mitigazione e inserimento paesaggistico e ambientale sono state progettate attraverso l'implementazione di un sistema per parti d'opera con una suddivisione in wbs avente attenzione a privilegiare la vicinanza e la tipologia di opera ferroviaria o viaria in modo da agevolare la programmazione degli interventi in fase di realizzazione. La tipologia di interventi previsti sono: - piantumazione di filari arborei misti lungolinea; - piantumazione di macchie arboreo-arbustive, nelle aree intercluse; - piantumazione di filari arborei misti con specie adatte alle aree riparie, al bordo dei canali; - piantumazione di macchie arboreo-arbustive con specie adatte alle aree riparie, in corrispondenza delle aree umide a ridosso delle opere di attraversamento. [...]La programmazione degli interventi verrà	IP0000D22RGIA0000001B IP0000D22P6IA0000001C IP0000D22P6IA0000002C IP0000D22P6IA0000003C IP0000D22P6IA0000004C IP0000D22P6IA0000005C IP0000D22P6IA0000006C IP0000D22PXIA0000001A	OTTEMPERATA per la fase progettuale PD  DA OTTEMPERARE in fase di cantiere, producendo altresì il previsto programma degli interventi prima dell'avvio dei lavori

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		pianificata in ottemperanza alla prescrizione durante la realizzazione dell'opera in quanto verrà inserita come obbligo da parte dell'Appaltatore all'interno del contratto d'appalto		
19.	Predisporre quanto necessario per adottare, entro la data di consegna del primo lotto dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO n. 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE n. 761/2001).	Come indicato nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione nonché usualmente previsto nei contratti di appalto di RFI, l'Appaltatore provvederà all'implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale delle attività di cantiere esteso a tutti i siti in cui si svolgono attività produttive, dirette ed indirette, di realizzazione, di approvvigionamento e di smaltimento, strutturato secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2001). Relativamente al controllo operativo dei cantieri, il Sistema di Gestione Ambientale prevede la messa a punto di apposite procedure volte ad esempio al contenimento delle emissioni di polveri e sostanze chimiche nell'atmosfera e delle emissioni acustiche, gestione dei flussi dei mezzi di cantiere ecc. Tali procedure saranno redatte recependo tutte le indicazioni contenute nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione, eventuali prescrizioni degli enti competenti in materia di tutela ambientale nonché le eventuali sopraggiunte normative.	IP0000D69RGCA0000001B	RECEPITA in fase progettuale  DA OTTEMPERARE da parte dell'Appaltatore prima dell'avvio dei lavori
20.	Prevedere che anche gli elaborati successivi al progetto definitivo siano redatti in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.	Esiste una prescrizione in tal senso sia nella relazione generale di descrizione dell'intervento che in quella di opere civili, che sarà riportata anche nello schema di Convenzione con il futuro Appaltatore.	IP0000D05RGMD0000001C IP0000D26RGOC0000001C	RECEPITA in fase progettuale
21.	Dovrà essere integrato lo studio archeologico con ripetute ricognizioni di superficie, prospezioni geofisiche e geognostiche, scavi mirati ecc., volti ad acquisire il maggior numero di informazioni utili.	Sono state eseguite le indagini archeologiche preventive, secondo il progetto approvato dalla allora competente Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna con	IP0000D22RHAH0000001A	ALTRO ENTE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		nota n. 5099 del 04.05.2010 e in ottemperanza all'art. 96 D.Lgs. 163/06, nelle aree individuate come a rischio archeologico alto. La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si era chiusa con il parere favorevole alle opere del Progetto Definitivo della allora competente Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna, con nota prot. n. 16305 del 17.12.2012, contenente le prescrizioni sulle lavorazioni in progetto, che devono essere eseguite con l'assistenza archeologica.		
22.	Gli accertamenti dovranno interessare le aree di cantiere, campi base per stoccaggio materiali e opere accessorie e le cave d'inerti; si segnala la necessità che queste ultime non interessino i gruppi ofiolitici che, generalmente insediati fin dalle ultime fasi della preistoria, costituiscono un aspetto naturalistico caratteristico delle valli parmensi di Taro e Ceno.	Tale prescrizione è da intendersi in fase di esecuzione delle attività ed a valle dell'accertamento definitivo delle aree di cantiere da parte dell'Appaltatore, pertanto è stata prevista l'assistenza archeologica ai movimenti terra anche per tutte le opere accessorie. In generale, tutte le prescrizioni la cui ottemperanza potrà trovare applicazione solo in fase di realizzazione dell'opera, saranno inserite tra gli obblighi dell'Appaltatore all'interno del contratto per l'affidamento dei lavori.	IP0000D22RHAH0000001A IP0000D22N6AH0000001B	ALTRO ENTE
23.	Tutti gli scavi necessari alla realizzazione dell'opera andranno eseguiti alla presenza di archeologi e sotto la direzione scientifica della competente Sovrintendenza.	Cfr. ottemperanza alla prescrizione ID 22	IP0000D22RHAH0000001A IP0000D22N6AH0000001B	ALTRO ENTE
24.	Ogni volta che la situazione lo richiederà si dovrà procedere, sempre sotto la direzione scientifica della competente Sovrintendenza, all'esecuzione di scavi archeologici con la garanzia che i materiali recuperati dovranno essere opportunamente immagazzinati dopo essere stati sottoposti almeno ad operazioni preliminari di lavaggio, restauro e siglatura.	Nella computazione tra le voci di costo dell'opera sono state inserite quelle relative allo scavo archeologico comprensive di scavo meccanico, scavo manuale e stratigrafico, chiusura di aree archeologiche.	IP0000D22RHAH0000001A IP0000D22N6AH0000001B	ALTRO ENTE
25.	Tutte le opere di contenimento delle scarpate in rilevato che si intendono realizzare in corrispondenza delle aste fluviali attraversate, dovranno essere rivestite con			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	materiale lapideo avente caratteristiche cromatiche simili ai sistemi ofiolitici attraversati, soprattutto nel tratto Berceto – Chiesaccia.			
26.	Preliminarmente all’elaborazione del Progetto definitivo dovranno essere effettuate le verifiche sulla effettiva fattibilità delle opere mediante saggi di scavo o prospezioni geofisiche. Un supplemento di analisi dovrà riguardare, inoltre, le soluzioni di smaltimento delle acque che dovranno essere coordinate con le opere previste dal progetto di “Valorizzazione dell’area archeologica della Pieve di Sorano”.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
27.	Dovrà verificarsi la possibilità di incrementare le alberature d’alto fusto rispetto alle aree previste ed in particolare di prevedere opere di maggior consistenza anche nei tratti antistanti la nuova stazione di Scorcetoli oltre che in corrispondenza e nelle vicinanze dell’abitato di Villafranca Lunigiana.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
28.	Garantire, nelle aree di cantierizzazione previste, la conservazione delle piante di particolare pregio individuate in progetto e che si provveda quanto prima alla piantumazione di adeguate essenze arbustive autoctone per la creazione di siepi naturali sui perimetri esterni degli spiazzi di lavorazione.	Nelle aree di cantiere che verranno adibite per la costruzione della tratta in progetto non sono state individuate specie vegetali di particolare pregio in ogni caso in fase di corso d'opera se fosse presente vegetazione di buona valenza interessata dalle lavorazioni e destinata a rimanere in loco sarà preservata da ogni danneggiamento con recinzioni e barriere, provvisorie.[...] Non è stato previsto l’inserimento di siepi temporanee in quanto si provvederà alla realizzazione delle opere di inserimento paesaggistico delle opere da realizzarsi progressivamente con l’avanzare del fronte dei lavori (si veda prescrizione n.18).	IP0000D22RGIA0000001B IP0000D22P6IA0000001C IP0000D22P6IA0000002C IP0000D22P6IA0000003C IP0000D22P6IA0000004C IP0000D22P6IA0000005C IP0000D22P6IA0000006C IP0000D22PXIA0000001A	OTTEMPERATA
29.	Per tutte le coloriture previste – viadotti, ponti, cavalcavia ed in genere tutte le strutture di scavalco delle altre infrastrutture o degli elementi naturali – si ottimizzi la corrispondenza tra elementi progettati e materiali realizzati procedendo con campionature cromatiche	Esiste una prescrizione in tal senso sia nella relazione generale di descrizione dell’intervento che in quella delle opere civili, che sarà riportata anche nello schema di Convenzione con il futuro Appaltatore	IP0000D05RGMD0000001C	OTTEMPERATA per la fase di PD DA OTTEMPERARE nelle successive fasi di progettazione e



		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	preliminari (da sottoporre in corso d'opera a verifica da parte dei funzionari) che traggono origine dall'analisi dei colori dei contesti naturali esistenti all'intorno delle opere.			realizzazione
30.	Nel territorio del Comune di Collecchio il cantiere di armamento AS 4 ed il campo base CB 5 dovranno essere localizzati in siti diversi da quelli previsti.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
31.	Dovrà provvedersi all'interramento della linea di alta tensione per il tratto (attraversante l'abitato di Fornovo di Taro) fino al torrente Sporzana.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
32.	Relativamente alla parte di linea ferroviaria in progetto, in destra fiume Taro ed insistente sulle aree individuate come "Aree di ricarica diretta dei Gruppi Acquiferi C e A-B (nella Carta "indirizzi per la Tutela delle Acque" Scala 1:25.000, approvata con delibera della Giunta provinciale 13 luglio 2000, n. 530) e, soprattutto, alla presenza, a valle degli interventi in progetto, del Campo pozzi "Roncopascolo", che capta tali acquiferi a fini idropotabili, dovranno essere adottate tecniche e materiali compatibili con l'ambiente e la salute dell'uomo.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
33.	Per le perforazioni dei pali relativi alle fondazioni dei viadotti di attraversamenti dei maggiori corsi d'acqua, considerata l'elevata vulnerabilità intrinseca delle aree, dovranno adottarsi tecniche di perforazione ad acqua, ad aria compressa o con l'utilizzo di lubrificanti ed eventuali fanghi di perforazione a basso impatto ambientale.	Le attività di realizzazione delle opere di fondazione (pali e diaframmi) verranno eseguite mediante tecniche a basso impatto ambientale (prevalentemente con l'uso di fanghi bentonitici) in modo da preservare la vulnerabilità delle matrici ambientali coinvolte.		RECEPITA nella presente fase progettuale  DA OTTEMPERARE in sede di PE
34.	Il progetto definitivo dovrà essere corredato degli elaborati necessari a valutare la funzionalità degli accessi dei cantieri in corrispondenza delle Strade Provinciali e delle Strade Comunali.	Si riportano gli elaborati progettuali di riferimento per la tratta in oggetto Parma-Vicofertile, dai quali evincerla funzionalità degli accessi dei cantieri.	IP0000D53P6CA0000001A IP0000D53P6CA0000002B IP0000D53P6CA0000003A IP0000D53P6CA0000004A IP0000D53P6CA0000005A	OTTEMPERATA
35.	Dovrà essere riesaminata l'interferenza, in Comune di Fornovo Taro, tra l'imbocco Sud della galleria e la SP 39 "Val Sporzana", in quanto il tracciato proposto in variante della SP si configura con pendenza eccessiva.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
36.	Dovrà essere riprogettato, in Comune di Fornovo Taro, l'innesto della SP 39 con la SS 62 "della Cisa" d'intesa con l'amministrazione competente.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
37.	Dovrà essere eseguita la messa in sicurezza con ampliamento del cavalcaferrovia di via Solferino, in Comune di Parma, mediante realizzazione di marciapiedi laterali dotati di opportuni collegamenti verticali.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
38.	Dovrà provvedersi alla messa in sicurezza e la riqualificazione secondo la categoria C2 del D.M. 5/11/2001 del tronco di SP 375/R, sovrappassante la ferrovia storica, compreso tra l'innesto della SP 28 di Varsi e l'innesto della SS 62 della Cisa.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
39.	In corrispondenza dei cantieri ASA 4, CB 5, CO 6, ASA 7, CO 8 e CO 9, ubicati in aree di vulnerabilità e sensibilità elevata o di ricarica diretta degli acquiferi C e A-B, (come risulta dalla Carta "Indirizzi per la tutela della acque" del PTCP) le aree in cui saranno collocati gli impianti per il confezionamento dei calcestruzzi, le vasche di lavaggio dei mezzi operativi, le eventuali vasche per la raccolta delle acque nere o dispositivi per stoccaggio vari, dovranno essere predisposte con un'adeguata impermeabilizzazione ed una corretta raccolta delle acque meteoriche di dilavamento.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
40.	Preliminarmente alla fase di recupero delle aree utilizzate come cantiere, dovrà procedersi alla verifica di situazioni di inquinamento di suolo ed acque ed alla eventuale bonifica di tali aree ai sensi del D.M. n. 471/1999.	Come riportato nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione, quale prescrizione operativa a carico dell'Appaltatore, è previsto il ripristino delle aree di cantiere alla situazione ante operam; inoltre, secondo quanto disposto all'interno dei contratti di appalto, lo stesso Appaltatore provvederà a prendersi in carico eventuali situazioni di potenziale contaminazione riconducibili all'operato dello stesso. Infine, come riportato nel Piano di Utilizzo Terre, le aree adibite a stoccaggio e deposito terre, sono state comunque oggetto di caratterizzazione preliminare secondo i criteri definiti dagli Allegati 2 e 4 del DPR 120/2017	IP0000D69RGCA0000001B IP0000D69RGTA0000002B	OTTEMPERATA mediante misure precauzionali di cantiere e di capitolato  DA OTTEMPERARE a chiusura cantiere secondo i risultati delle analisi e dei monitoraggi previsti

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		<p>e le stesse saranno cautelativamente impermeabilizzate attraverso la posa di un telo di materiale polimerico (HDPE) previa stesura di tessuto non tessuto a protezione del telo stesso. Al di sopra della geomembrana impermeabilizzante sarà, quindi, posato uno strato di terreno compattato dello spessore di 10 – 15 cm per evitare danneggiamenti della struttura impermeabile realizzata dovuti al transito dei mezzi d’opera.</p>		
41.	<p>Per il ripristino delle aree di cantiere si riutilizzerà il terreno vegetale proveniente dallo scotico, che si avrà cura di accumulare, separatamente dalle altre tipologie di materiale, in spessori adeguati e di provvedere alla sua manutenzione per evitarne la morte biologica.</p>	<p>All’avvio dei lavori sono previste operazioni di scotico delle superfici interessate dagli interventi di progetto, che comportano l’asportazione della porzione più superficiale del suolo; poiché i materiali provenienti da tali scavi saranno riutilizzati al termine dei lavori per il ripristino finale, lo scotico deve essere effettuato tenendo in debita considerazione le evidenze emerse dalle indagini pedologiche condotte in fase di ante-operam. Durante la permanenza nei siti di deposito verranno messe in atto alcune tecniche agronomiche di conservazione dello strato fertile del suolo al fine di preservare le caratteristiche chimico-fisiche e biologiche del terreno per poterlo poi riutilizzare come substrato per gli interventi di ripristino finale. In tal modo si eviterà/ridurrà l’onere economico ed ecologico di procurarsi terreno vegetale proveniente da altri siti differenti al punto di vista pedologico. I cumuli avranno generalmente una forma trapezoidale, rispettando l’angolo di deposito naturale del materiale, e il loro sviluppo verticale non dovrebbe mai eccedere 3 m di altezza, tenendo conto della granulometria e del rischio di compattamento.</p> <p>Gli interventi agronomici di conservazione del</p>	IP0000D22RGIA0000001B	<p>OTTEMPERATA per la fase di progettazione</p> <p>DA OTTEMPERARE in fase di cantiere</p>

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		<p>terreno accantonato richiedono l'inerbimento della superficie del cumulo da realizzarsi mediante semina a spaglio di un miscuglio di specie erbacee contenente graminacee e leguminose, queste ultime particolarmente importanti al fine di garantire l'apporto azotato al cotico e al terreno, e la successiva manutenzione analogamente ad un prato. Nel momento in cui verrà ridistribuito il suolo accumulato nelle aree di provenienza, sarà importante farlo seguendo l'ordine esatto degli orizzonti, dal più profondo al più superficiale, evitando il loro mescolamento.</p> <p>Per le aree da destinare all'uso agricolo, in aggiunta all'impiego di ammendanti, si applicherà l'impiego della tecnica del sovescio</p>		
42.	<p>Nella progettazione definitiva dovranno essere adeguatamente presi in considerazione gli aspetti relativi al rumore e alle vibrazioni nelle fasi di cantierizzazione, nonché gli aspetti relativi all'incidenza del movimento dei mezzi per l'approvvigionamento e lo smaltimento sulla viabilità locale sulle 24 ore.</p>	<p>L'analisi degli impatti sulle componenti rumore e vibrazioni connessi alla fase costruttiva dell'opera è stata sviluppata all'interno del Progetto Ambientale della Cantierizzazione, al quale si rimanda per i relativi dettagli. Si evidenzia comunque che il traffico indotto dalla cantierizzazione è stato ritenuto trascurabile in quanto molte delle viabilità interessate ricadono in zone scarsamente urbanizzate (lato Vicofertile) o in prossimità di viabilità ad alta percorrenza (lato Parma). Ulteriori approfondimenti potranno comunque essere eseguiti sulla base del maggior livello di dettaglio della cantierizzazione del progetto esecutivo che verrà sviluppato dall'Appaltatore.</p>	<p>IP0000D69RGCA0000001B IP0000D22RGMA0000001A</p>	<p>OTTEMPERATA per la fase di PD</p> <p>DA OTTEMPERARE nelle fasi successive con i maggiori dettagli da parte dell'Appaltatore</p>
43.	<p>Prima di realizzare i campi (base, logistici e operativi o altre tipologie di campi nei quali siano installate opere strutturali) dovrà provvedersi a notificare ai Servizi prevenzione, sicurezza e ambiente di lavoro – SPSAL – competenti per il territorio il progetto (in scala 1:100)</p>	<p>È stata inserita la nota nelle prime indicazioni del PSC per lo sviluppo degli elaborati in scala adeguata durante la progettazione esecutiva e provvedere alle successive richieste di autorizzazione. Le notifiche</p>	<p>IP0000D72PUSZ0004001D</p>	<p>RECEPITA in PD</p> <p>DA OTTEMPERARE in fase successiva</p>

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	con documentazione atta ad esprimere pareri e autorizzazioni.	saranno eseguite dall'Appaltatore preliminarmente all'installazione dei cantieri.		
44.	Nei comuni in possesso di una zonizzazione acustica, anche in corso di approvazione, i limiti che i cantieri devono rispettare sono quelli che consentono il superamento dei limiti della zona all'interno della quale è collocato il cantiere.	L'analisi delle potenziali interferenze indotte dalle attività lavorative tiene conto della zonizzazione acustica vigente presente sul territorio attraversato. L'adozione di opportuni interventi di mitigazione è stata definito sulla base del confronto dei livelli acustici e i limiti normativi previsti dalla zonizzazione acustica del comune di interesse che nel caso in questione concerne unicamente il comune di Parma. Tutte le valutazioni eseguite sono riportate nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione	IP0000D69RGCA0000001B	OTTEMPERATA
45.	La tipologia e la localizzazione delle barriere fonoisolanti all'interno delle aree di cantiere, al fine del rispetto dei limiti sopra menzionati, sarà opportunamente ridefinita e corretta sulla base di un monitoraggio acustico da avviare immediatamente dopo l'apertura del cantiere; le barriere verdi, così come proposte nel progetto, non possono essere considerate come strutture di fonoisolamento utili al rispetto dei limiti suddetti.	Il progetto è stato elaborato adottando, ove necessario, in relazione agli esiti di apposite simulazioni modellistiche, opportuni interventi di mitigazione della componente acustica, che prevedono l'installazione di barriere antirumore montate su appositi basamenti in cls e che saranno realizzati con pannelli monolitici in cemento, e la verifica della loro efficacia sarà eseguita mediante attività di monitoraggio nelle fasi ante e in corso d'opera.	IP0000D69RGCA0000001B IP0000D69P6CA0000001A IP0000D69P6CA0000002B IP0000D69P6CA0000003A IP0000D69P6CA0000004A IP0000D69P6CA0000005A IP0000D22RGMA0000001A	OTTEMPERATA
46.	Dovrà essere verificata la possibilità di realizzare, nella stazione di Fornovo, il previsto nuovo sottopasso nella sede di quello esistente, nonché la possibilità di prevedere idonei impianti per il superamento delle barriere architettoniche.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
47.	Nella progettazione definitiva dovranno essere verificate le portate relative a tutti i corsi d'acqua interferenti con il nuovo tracciato ferroviario, ponendo particolare attenzione nel calcolo o nella stima del coefficiente di deflusso.	[...] Le portate ricavate sono state inserite in apposito software di modellazione idraulica a moto permanente, per verificare il rispetto del grado di riempimento imposto sui tombini di nuova realizzazione dalle NTC2018. Inoltre, è stato anche considerato un aggravio di portata dovuto agli effetti dei cambiamenti climatici:	IP0000D26RIID0002001C IP0000D26RIIN0002001C IP0000D26RIIN0302001C IP0000D26RIIN1100001B	OTTEMPERATA per quanto di competenza

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		in tal caso, si è verificato che fosse comunque garantito il deflusso di tutta la portata in condizioni di moto a pelo libero. Infine, si è effettuata una verifica con la portata transitante nei canali considerando il 100% del grado di riempimento (verifica a “rive piene”). Anche in questo caso, i manufatti di progetto sono verificati.		
48.	La quota superiore delle fondazioni delle pile e delle spalle di viadotti ricadenti in alveo dovrà essere definita in modo tale da non essere interessata da fenomeni di erosione e scalzamenti e da consentire pertanto la eliminazione della tipologia “protezione delle pile con massi legati su geotessuto”.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
49.	Il pietrame da impiegarsi per la costruzione di difese in massi non potrà essere esclusivamente costituito da ofioliti ma anche da litotipi arenacei compatibili con le caratteristiche ambientali del luogo di impiego.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
50.	Sul torrente Sporzana, a Fornovo Taro, dovrà verificarsi la possibilità di proteggere le spalle in dx e in sx con opere di difesa radente, estese verso valle fino a raccordarsi con il ponte stradale esistente.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
51.	Sul torrente Manubiola, a Ghiare di Berceto, è necessario valutare la possibilità di ampliare la luce delle campate previste.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
52.	In merito al sifonamento dei canali Consorziali via Cava e Abbeveratoi, del Consorzio di Bonifica Parmense, previsto in conseguenza della realizzazione di una galleria artificiale in zona nord-ovest della città di Parma, si prescrive l’adozione di sifoni a canne multiple, anche al fine di consentire interventi di manutenzione straordinaria senza interruzione dei flussi idraulici.	Il progetto delle opere relative al Canale Abbeveratoio ed al cavo Via Cava è stato effettuato prevedendo sifoni a canne doppie, proprio al fine di poter eseguire lavori di manutenzione, su una canna per volta, senza interrompere l’esercizio idraulico. Le due canne in acciaio sono posizionate all’interno di camere separate ed i tubi in acciaio hanno il dovuto numero di giunzioni atte a favorire il possibile smontaggio e l’eventuale sostituzione. Le dimensioni dei tubi sono state determinate in base alle portate massime	IP0000D26RIID0002001C IP0000D26P9IN0100001C IP0000D26AAIN0100001C IP0000D26AZIN0100001C IP0000D26PAIN0200001B IP0000D26AAIN0200001B IP0000D26AZIN0200001B	OTTEMPERATA per quanto di competenza  Si rinvia alle dovute considerazioni e approvazioni da parte del Consorzio di bonifica interessato

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		ottenute sia da valutazioni idrologiche, considerando eventi meteorici con tempo di ritorno di 200 anni sia da valutazioni geometriche, considerando una portata transitante nei canali in grado di provare un riempimento del 100% della sezione a ridosso dell'attraversamento di interesse (verifica a "rive piene").		
53.	Dovranno prevedersi le fasce di rispetto assoluto lungo i canali consortili della larghezza di 5 (cinque) metri, che arrivano sino a 10 (dieci) metri per quanto riguarda le costruzioni, come previsto, allo scopo di consentire interventi di manutenzione con mezzi meccanici sul reticolo idrografico, dal P.A.I. – Piano stralcio per L'Assetto Idrogeologico – approvato dall'Autorità di Bacino del fiume Po con deliberazione n. 1 in data 11/05/1999 e successivamente con D.P.C.M. del 24 maggio 2001.	Gli interventi su canali consortili sono quelli relativi al sifone per il Canale Abbeveratoio, quello per il cavo Viacava e la deviazione del Navile del Taro. Per tutti e tre gli interventi sono stati previsti gli accessi per consentire gli interventi di manutenzione.	IP0000D43BDAQ000005C IP0000D43BDAQ000006C IP0000D43BDAQ000008C	OTTEMPERATA per quanto di competenza  Si rinvia alle dovute considerazioni e approvazioni da parte del Consorzio di bonifica interessato
54.	Nel progetto definitivo dovrà essere dettagliatamente indicato il sistema di raccolta, eventuale trattamento e recapito finale delle acque piovane raccolte in trincea.	L'intero sistema di smaltimento delle acque meteoriche è descritto nella relazione sopra indicata. In sostanza, il sistema di raccolta delle acque piovane della trincea di imbocco alla galleria "Parma" lato Parma è costituito da elementi idraulici disposti lungo la sede ferroviaria che conducono le acque ad una vasca in CLS posta nell'ingombro dell'impianto di sollevamento IN71, il quale a sua volta le recapita nel pozzetto di valle del Sifone Abbeveratoio. Per quanto riguarda le acque della trincea di imbocco alla galleria "Parma" lato Vicofertile, il principio di funzionamento è identico: sono previsti elementi idraulici (canalette in CLS posizionate al piede della sede ferroviaria nel caso di "trincea naturale", canalette in CLS posizionate al centro della sede ferroviaria nel caso di "trincea tra muri") che conducono le	IP0000D26RIID0102001C IP0000D26P7ID0102002C IP0000D26P7ID0102003C IP0000D26P7ID0102006C IP0000D26BZID0102001B IP0000D26BZID0102002B	OTTEMPERATA

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		acque ad una vasca in CLS posta nell'ingombro dell'impianto di sollevamento IN72, il quale a sua volta le recapita, tramite opportuno manufatto di regolazione, direttamente nel Cavo Via Cava a valle del sifone in progetto.		
55.	In corrispondenza della perforazione delle gallerie, relativamente alla matrice acqua ad uso idropotabile, dovrà condursi un accurato censimento, alla scala dei singoli acquedotti coinvolti, delle potenziali risorse a rischio a causa degli interventi in progetto, sia per ciò che riguarda la quantità che la qualità della risorsa nonché il monitoraggio della qualità/quantità delle acque captate a scopo idropotabile, in concomitanza con lo svolgimento dei lavori. Dovrà eventualmente essere previsto l'approntamento di sistemi di approvvigionamento idropotabile alternativo.	Le attività di realizzazione delle gallerie artificiali previste nella tratta in progetto non coinvolgono la matrice acque da destinare ad un uso idropotabile.		NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
56.	Il progetto definitivo dovrà essere corredato di piani e/o sistemi di sicurezza da mettere in campo in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti o più in generale di eventi critici.	Nel Progetto Ambientale della Cantierizzazione sono riportate procedure operative da mettere in atto in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. Si ricorda , inoltre, che tali aspetti saranno affrontati nell'ambito del Sistema di Gestione Ambientale sviluppato dall'Appaltatore.	IP0000D69RGCA0000001B	RECEPITA in PD  DA OTTEMPERARE in fase successiva, prima dell'avvio dei lavori
57.	Nel progetto definitivo dovrà essere adeguatamente approfondito lo studio degli aspetti relativi a vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi in particolare per quanto concerne gli habitat in fascia fluviale ed individuare e progettare le necessarie compensazioni.	Sulla base di elementi e dati cartografici sono state progettate e dimensionate le opere a verde con particolare attenzione alla presenza di aree umide.	IP0000D22RGIM0000001C	PARZIALMENTE OTTEMPERATA Si richiede di dettagliare più chiaramente l'analisi degli habitat richiesta, indicando quantità e tipologie sottratte e mitigazioni previste. Dovranno inoltre essere dettagliate eventuali misure di compensazione



		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
58.	Gli interventi di mitigazione nel tratto di Riccò dovranno essere collegati alla realizzazione del rilevato con copertura della scarpata con specie arboreo - arbustive autoctone e che tale rilevato sia realizzato con idonei varchi per garantire il deflusso delle acque della rete scolante e per non ostacolare la funzione protettiva della fascia che potrebbe incidere sulla capacità di laminazione per eventi di piena.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
59.	Nel caso in cui si prevedano mitigazioni, direttamente sugli edifici, mediante finestre silenti, si ritiene necessario che, analogamente a quanto già introdotto con il D.P R 18/11/1998, n. 459, siano comunque introdotti tutti gli eventuali ulteriori interventi necessari a garantire il livello notturno massimo, misurato al centro della stanza, a finestre chiuse, con il microfono posto a 1.5 metri dal pavimento.	Gli interventi di mitigazione con le barriere antirumore previste consentono di riportare la maggior parte dei ricettori entro i limiti di norma. Nei casi di impatto residuo si provvederà ad interventi diretti al recettore previa misura in campo per la verifica del reale clima acustico in fase di esercizio della linea.	IP0000D22RGIM0004001C IP0000D22TTIM0004001A IP0000D22RGIM0004002A IP0000D22SHIM0004002A IP0000D22P6IM0004005C IP0000D22P6IM0004006C IP0000D22P6IM0004007C IP0000D22P6IM0004008C	OTTEMPERATA per la fase di PD DA OTTEMPERARE in fase successiva. Le misurazioni propedeutiche agli interventi dovranno essere eseguite entro 4 mesi dall'entrata in esercizio della linea e gli interventi realizzati entro 6 mesi dall'entrata in esercizio
60.	Le proposte di protezione acustica passiva dei ricettori sensibili (ospedali, case di cura e riposo, scuole di ogni ordine e grado) deve essere approfonditamente documentata e motivata caso per caso.	Cfr. ottemperanza prescrizione ID 12. Si precisa che nell'ambito dello studio acustico eseguito, tutti i ricettori sensibili (ospedali, case di cura e riposo, scuole di ogni ordine e grado) nella fascia di pertinenza e nell'ambito di studio rientrano nei limiti di norma a fronte degli interventi di mitigazione indiretti (Barriere Antirumore) previsti.	IP0000D22RGIM0004001C	OTTEMPERATA
61.	In relazione all'inserimento di nuove infrastrutture viarie necessarie per l'adeguamento delle infrastrutture stradali in seguito alla soppressione dei passaggi a livello, dovrà garantirsi un adeguato inserimento paesaggistico di tali manufatti con l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica.	Parte delle opere di adeguamento infrastrutturale connesse alla soppressione dei passaggi a livello sono già state risolte e le interferenze risolte. Le sole opere di nuova realizzazione riguardano la NV03 alla progressiva 3+700, dove i binari ferroviari interferiscono con via Valera di Sopra, e la NV04 alla progressiva 4+300 dove è	IP0000D22RGIA0000001B IP0000D22P6IA0000001C IP0000D22P6IA0000002C IP0000D22P6IA0000003C IP0000D22P6IA0000004C IP0000D22P6IA0000005C IP0000D22P6IA0000006C IP0000D22PXIA0000001A	OTTEMPERATA

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
		interferita la via Volturmo. Nel primo caso al fine di contenere i rilevati sono stati inseriti dei muri di contenimento; mentre nel caso di via Volturmo la pendenza dei rilevati non richiede opere di contenimento. In entrambi i casi sono previsti al contorno dell'opera interventi di inserimento paesaggistico mediante inerbimento e piantumazione di filari arborei coerenti con lo stato dei luoghi.		
62.	Le mitigazioni per gli impatti sul paesaggio dovranno essere articolate in una serie di azioni che consentano di ricucire e salvaguardare il paesaggio con interventi volti da un lato, a minimizzare l'impatto visivo dei nuovi manufatti viabilistici e ferroviari progettati e, dall'altro lato, a rendere a livello paesaggistico compatibili i sistemi di barriere fonoassorbenti (eventualmente attraverso opportune composizioni di zone alberate o cespugli oppure con l'utilizzo anche di strutture trasparenti).	Sono previste opere di inserimento paesaggistico e opere di mitigazione come meglio specificato nella prescrizione n. 18.[...]	IP0000D22RGIM0002001B IP0000D22DXIM0002001B IP0000D22P4IM0002001B IP0000D22P5IM0002001B IP0000D22P5IM0002002B IP0000D22P5IM0002003B IP0000D22P5IM0002004B IP0000D22P4IM0002002B	OTTEMPERATA per quanto di competenza
63.	Nella fase della progettazione definitiva dovrà essere valutata la possibilità tecnica di limitare l'avanzamento verso l'alveo del Magra del rilevato ferroviario tra il km 35+100 e il km 35+300 e di evitare che il rilevato tra il km 38+265 e il km 38+451 avanzi oltre la linea storica, in direzione dell'alveo del Magra.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
64.	In fase di progettazione definitiva dovranno essere approfondite e valutate, d'intesa con i competenti organi regionali, le problematiche connesse con la realizzazione della Cassa di espansione della Chiesaccia e del sito di Rottigliano.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
65.	Dovrà prevedersi lo spostamento della sottostazione elettrica di Molinello al di fuori della fascia ripariale del fiume Magra, allontanandola dalla riva sinistra del corso d'acqua ed il relativo elettrodotto dovrà essere realizzato in doppia terna su palificazione singola, fatte salve motivate esigenze di stabilità della linea.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
66.	Dovrà prevedersi l'interramento della linea di alta tensione per il tratto attraversante l'abitato di Fornovo di Taro, fino al torrente Sporzana.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

## PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI

Nella redazione del progetto definitivo e nel corso della realizzazione delle opere il soggetto aggiudicatore dovrà garantire l'ottemperanza alle seguenti prescrizioni

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
a)	Al fine di programmare l'ordine di esecuzione delle singole tratte, va approfondita l'analisi della domanda effettiva passeggeri (in termini di passeggeri/anno o passeggeri/kilometro/anno) sull'intera linea e per stazione/fermata (stazioni di Pontremoli, Berceto, Fornovo ed il PM Scorcetoli) e va prodotta una stima dettagliata della domanda effettiva merci (dati sul carico medio dei treni merci e loro collocazione temporale quotidiana).	Per la tratta Fornovo (Osteriazza)–Parma, è stato suddiviso in due fasi funzionali di attivazione che sono Vicofertile-Fornovo e Parma-Vicofertile. La realizzazione della fase funzionale Parma-Vicofertile contribuirà alla regolarità della circolazione e al miglioramento delle caratteristiche prestazionali della linea, eliminando le interferenze nella stazione di Parma per le connessioni alla linea AV/AC. Detti miglioramenti infrastrutturali, consentiranno l'inizio del potenziamento dei collegamenti regionali e metropolitani da/per il bacino di Parma. In particolare, per l'attivazione della tratta Parma-Vicofertile, da verifica di capacità, sul modello di esercizio attuale risulta possibile incrementare quest'ultimo fino a circa 9 treni/giorno per raggiungere la saturazione della linea.		RECEPITA per quanto di competenza
b)	Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la	L'Appaltatore, come usualmente previsto nei contratti di appalto di RFI, provvederà all'implementazione di un Sistema di Gestione		RECEPITA per la fase di PD

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	Certificazione Ambientale n. 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE n. 761/2001 (EMAS).	Ambientale delle attività di cantiere esteso a tutti i siti in cui si svolgono attività produttive, dirette ed indirette, di realizzazione, di approvvigionamento e di smaltimento, strutturato secondo i requisiti della norma UNI EN ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2001).		
c)	Interporre la massima distanza possibile tra i cantieri temporanei e le aree critiche individuate o individuabili.	Nella scelta delle aree di cantiere base ed operativi sono stati adottati criteri di minimo impatto sul territorio.	IP0000D53C4CA0000001A IP0000D53RGCA0000001B	RECEPITA
d)	Curare un migliore inserimento percettivo di viadotti, imbocchi di gallerie e altre opere d'arte ferroviarie, nonché delle nuove strade che sarà necessario aprire per la soppressione dei passaggi a livello, tenendo in considerazione anche i valori cromatici dei luoghi attraversati.	Il progetto delle opere a verde è stato sviluppato per conseguire il duplice obiettivo di arredare a verde i tratti interclusi e i reliquati, seppur contenuti, e migliorare l'inserimento paesaggistico delle opere maggiormente impattanti tra cui si citano in particolar modo le viabilità di scavalco della linea ferroviaria e l'imbocco sud della galleria Parma. Altro aspetto che si è tenuto in considerazione è il fatto di preservare le visuali esistenti nel rispetto degli elementi della centuriazione che caratterizzano il territorio.[...] Ai fini della definizione delle specie e della modalità di intervento si è fatto riferimento, oltre agli approfondimenti tematici effettuati in fase di progettazione definitiva sulla componente biodiversità, anche sulle indicazioni del Regolamento comunale del verde pubblico e privato del Comune di Parma approvato con delibera di C.C .n.80 dell'11 ottobre 2016; in particolare alle Linee guida per la progettazione delle nuove aree verdi pubbliche.	IP0000D22RGIA0000001B IP0000D22P6IA0000001C IP0000D22P6IA0000002C IP0000D22P6IA0000003C IP0000D22P6IA0000004C IP0000D22P6IA0000005C IP0000D22P6IA0000006C IP0000D22PXIA0000001A	RECEPITA per quanto di competenza
e)	Adottare anche nel tratto emiliano le misure di mitigazione elettromagnetica previste per il tratto toscano.	Eventuali raccomandazioni/prescrizioni riferiti all'elettrodotto da 132 kV dovranno essere fatte pervenire al gestore Terna S.p.A..		NON RECEPITA
f)	In sede di progettazione definitiva, verificare la possibilità, suggerita dal comune di Villafranca			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA -

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	Lunigiana, di eliminare il rilevato interposto tra le gallerie Villafranca 1 e 2, ad esempio realizzando un'unica galleria mediante la modifica del raggio di curvatura del tracciato; ciò al fine di salvaguardare l'area di interesse ambientale sottostante la SS 62, nella quale è tra l'altro presente un albero monumentale (Quercia di Menarola).			VICOFERTILE
g)	In sede di progettazione definitiva, verificare la possibilità di eliminare la previsione progettuale inerente lo spostamento a monte della SS 62 tra il km 35+500 e 36+100, adottando opportune soluzioni alternative da individuare di concerto con il Comune di Villafranca e con ANAS.			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE
h)	Caratterizzare le sezioni stradali con particolare attenzione verso le utenze deboli e valutare in tal senso la possibilità di inserimento di marciapiedi nei centri abitati.	La viabilità che viene investita dalle lavorazioni ferroviarie nel centro abitato è via dei Mercati. Oltre a definire il provvisorio, dando continuità al flusso veicolare, è stata opportunamente riallocata e dotata dei marciapiedi, che comunque erano in parte già presenti.	IP0000D26P8NV020001B	RECEPITA
i)	Ove ritenuto necessario dalle Amministrazioni comunali interessate, predisporre opportune forme di monitoraggio di rumore e polveri in corrispondenza di eventuali centri abitati le cui caratteristiche urbanistiche determinino condizioni di disagio per la popolazione in seguito al passaggio degli autocarri.	Cfr. ottemperanza prescrizione ID 17	IP0000D22RGMA000001A IP0000D22P6MA000001 IP0000D22P6MA000002A IP0000D22P6MA000003A IP0000D22P6MA000004A IP0000D22P6MA000005 IP0000D22P6MA000006A	RECEPITA
j)	Garantire preventivamente una viabilità alternativa a tutti gli immobili per i quali la nuova linea ferroviaria e relative opere connesse determineranno l'interruzione o, comunque, l'impraticabilità delle strade d'accesso attualmente esistenti.	Negli elaborati citati sono riportate le deviazioni stradali provvisorie che consentono l'uso della viabilità, anche se in forma ridotta, al fine di dare la continuità degli accessi agli immobili.	IP0000D26DZGA0000001B IP0000D26DZGA0000002B IP0000D26DZGA0000003B IP0000D26P8NV020001B IP0000D26F8NV020001B	RECEPITA per la fase di PD SA RECEPIRE in fase di cantiere
k)	Per quanto riguarda i cantieri localizzati nel territorio del Comune di Collecchio si evidenzia che il cantiere di armamento ASA 4 ed il campo base CB 5 sono localizzati all'interno di un importante comparto produttivo previsto dal PRG di ormai prossima			NON APPLICABILE AL LOTTO PARMA - VICOFERTILE

		<b>SINTESI ARGOMENTAZIONI / AZIONI DEL PROPONENTE</b>	<b>ELABORATI DI RIFERIMENTO</b>	<b>ESITO VERIFICA</b>
	attuazione; per tale motivazione si ritiene necessaria una diversa scelta localizzativa di tali aree.			
1)	Valutare in sede di progettazione definitiva l'opportunità di sostituire le tecnologie di armamento previste nell'attuale progetto preliminare introducendo sistemi di sovrastruttura di tipo rigido e continuo.	<p>Secondo quanto riportato nelle Linea Guida per l'impiego di armamento senza massicciata (RFI DTCSI LG AR 08 001 1 B del 26/11/2021) l'esperienza e gli studi tecnico-economici svolti ad oggi in RFI mostrano che l'adozione dell'armamento senza massicciata è vantaggiosa nel caso di gallerie la cui lunghezza è almeno pari a 5 km. Detti studi dimostrano invece non conveniente tale tipologia di armamento sulla sede in rilevato o trincea.</p> <p>Nella tratta in questione è stata adottata una tipologia di posa classica (rotaia, traversa, ballast), andando a valutare, con opportuni studi delle vibrazioni, i possibili effetti sui ricettori eventualmente presenti. Ciò ha condotto alla introduzione di un apposito materassino antivibrante da porsi in opera sotto il ballast nei tratti di linea individuati nello studio vibrazionale.</p>	IP0000D22RGIM0004003A	VALUTATO ma NON RECEPITO

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**

- Sussiste una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo “*Raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese*” con il progetto preliminare approvato con la delibera CIPE n. 19 del 8/05/2009;
- É verificata l'ottemperanza del progetto Definitivo “*Raddoppio della tratta Parma - Vicofertile, linea ferroviaria Parma - La Spezia, cd. Pontremolese*” alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nella Delibera CIPE n. 19 del 8/05/2009 di approvazione del Progetto Preliminare, per quanto di competenza del MASE, come da tabella soprariportata.

**La Coordinatrice  
Avv. Paola Brambilla**