

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

1. Titolo del progetto

CENTRO PADANO INTERSCAMBIO MERCI SPA - INTERPORTO DI PARMA

INTERVENTI DI POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA NUOVO TERMINAL FERROVIARIO INTERMODALE TERMINAL 1 – TAERMINAL 2

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 15	<i>Interporti finalizzati al trasporto merci e in favore dell'intermodalità di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240 e successive modifiche, comunque comprendenti uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.</i> N.B. <i><u>Si precisa che gli interventi di progetto non prevedono la realizzazione di nuove linee ferroviarie (i binari sono già presenti). L'intervento interessa infatti l'attuazione di quanto già previsto dagli strumenti urbanistici vigenti e autorizzato dal Comune di Fontevivo mediante Permesso di Costruire.</u></i>
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il progetto in oggetto, relativo alla costituzione di un nuovo terminal ferroviario (distinto in Terminal 1 e Terminal 2) all'interno dell'Interporto di Parma si rende necessario per far fronte all'aumento esponenziale dei volumi di traffico delle merci, avvenuto nell'ultimo decennio, che richiede un adeguamento delle infrastrutture atte al trasporto, sviluppando reti di collegamento sempre più efficienti.

L'attuazione dell'intervento consentirà di razionalizzare l'utilizzazione del territorio all'interno dell'interporto migliorando e incrementando l'efficienza e la sostenibilità dei flussi di trasporto su "ferro", offrendo una alternativa sempre performante rispetto al trasporto su gomma.

Dal punto di vista procedurale il progetto in oggetto rappresenta l'attuazione della pianificazione urbanistica vigente del Comune di Fontevivo. Gli interventi di progetto previsti sono inclusi nel Piano Particolareggiato Ce.P.I.M. fin dalla prima approvazione dell'anno 1981 e oggi, a seguito di successive modifiche, ancora vigente e interessano l'area di individuata dallo stesso Piano Particolareggiato come "Zone Ferroviarie" ovvero ai sensi dell'art 7 delle NTA del Piano Particolareggiato come zone "destinate esclusivamente alla realizzazione della rete e dei servizi ferroviari di movimentazione. I contenuti del Piano Particolareggiato sono fatti salvi dalla più recente strumentazione urbanistica comunale (Piano Strutturale Comunale Approvato delibera di C.C. n. 56 del 20/12/2012).

Pertanto l'attuazione degli interventi di progetto non richiede modifiche ai contenuti del Piano

Particolareggiato in quanto pienamente coerenti.

Si precisa inoltre che gli interventi di progetto sono già stati autorizzati tramite Permesso di Costruire (PdC) n. 178/2018 del 23/08/2018 (scadenza 30/10/2024) rilasciato dal SUAP del Comune di Fontevivo, che ha valutato il progetto non rientrante tra i progetti sottoposti a VIA o a Verifica di assoggettabilità VIA in quanto al momento dell'approvazione del Piano particolareggiato la normativa in materia di VIA/Verifica di assoggettabilità a VIA non era ancora vigente nell'ordinamento nazionale italiano (la VIA è stata recepita in Italia con la Legge n. 349 dell'8 luglio 1986 e s.m.i., che istituiva il Ministero dell'Ambiente e le norme in materia di danno ambientale- rif. art.6) e tantomeno nell'ordinamento regionale della Regione Emilia-Romagna (LR n.9 del 18/05/1999) come si rileva dalla Comunicazione del Settore Gestione e sviluppo del Territorio del Comune di Fontevivo in data 2/10/2023 (Vedi allegato).

Tuttavia, per un principio di cautela, si ritiene opportuno sottoporre il progetto a Procedura di "Valutazione Preliminare" in quanto rientrante nelle opere di competenza dello stato (ALLEGATO II - Progetti di competenza statale art 15 Dlgs 152/2006).

4. Localizzazione del progetto

L'area oggetto di intervento è situata nel settore orientale del territorio comunale di Fontevivo (PR), all'interno del Polo industriale Centro Padano Interscambio Merci (Ce.P.I.M.), in un'area che confina ad ovest dal tracciato dell'Autocamionale della Cisa A15, a nord dal tracciato dell'Autostrada del Sole A1 e ad est dall'alveo Fiume Taro.

L'area risulta raggiungibile dal casello autostradale della A15 di Ponte Taro, per poi proseguire lungo la Via Emilia (SS n. 9) e la tangenziale nord di Parma. I centri abitati più vicini sono:

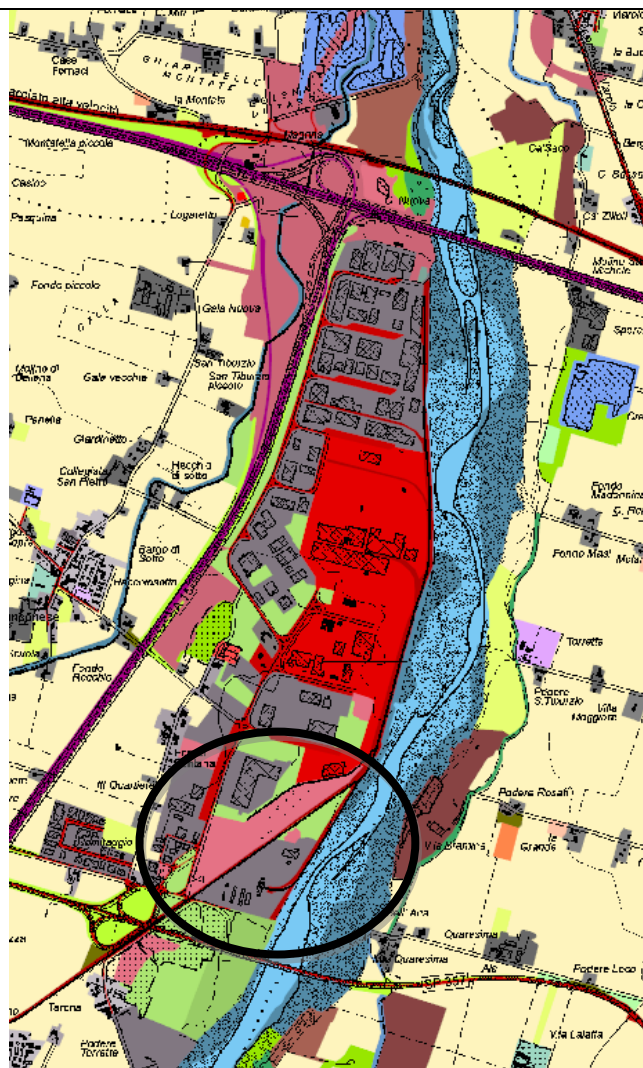
- Ponte Taro, situato circa 1 km a sud;
- Fontevivo, situato circa 4,2 km ad ovest;
- Viarolo, situato circa 3,6 km a nord.



L'area oggetto di intervento è situata all'interno del Polo industriale denominato Centro Padano Interscambio Merci (CePIM) ed è caratterizzata pertanto da un contesto fortemente urbanizzato, con presenza di insediamenti produttivi e ampie superfici impermeabilizzate (ad es. parcheggi, piazzali di stoccaggio merci, ecc.).

Secondo quanto riportato nella carta dell'uso del suolo (ediz. 2023) della Regione Emilia Romagna, l'area di intervento ricade nelle seguenti categorie corine land cover (vedi Figura seguente):

1332 "Suoli rimaneggiati e artefatti"



Nell'area in cui si prevede la realizzazione del nuovo terminal ferroviario non sono attualmente presenti né seminativi né aree erbacee incolte, in quanto l'area di intervento è già stata oggetto di una serie di interventi di inghiaimento e livellamento morfologico.



5. Caratteristiche del progetto

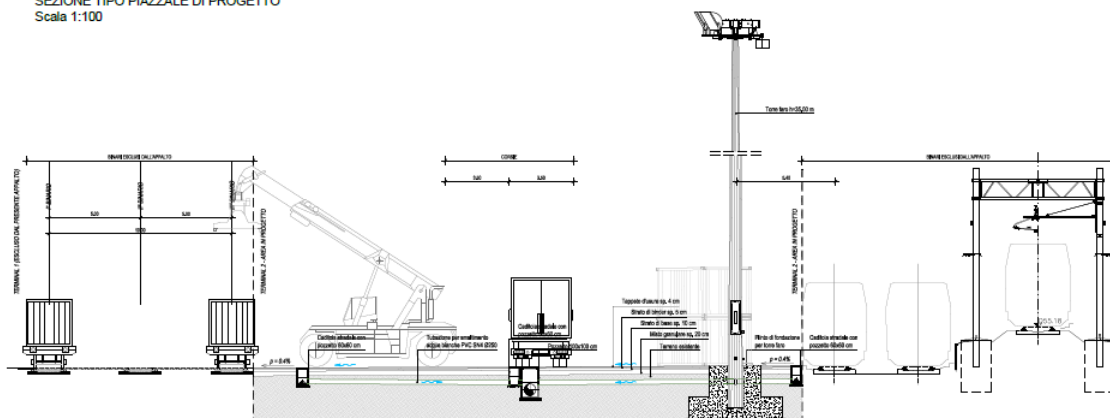
Le opere oggetto del presente intervento saranno realizzate all'interno dell'Interporto di Parma, in Comune di Fontevivo (PR), in un'area nella disponibilità della società Ce.P.I.M. S.p.A., situata lungo Viale Unione Europea ed individuata al Catasto urbano dei Comune di Fontevivo al foglio 22 mappali 188, 226, 232 e 409 e al foglio 30 mappali 72, 87 e 88 destinata ad ospitare il Terminale Ferroviario dell'Interporto.

Sull'area di intervento sono già presenti n. 3 binari raccordati al fascio base dell'Interporto di Parma, gestito da RFI e collegato alla stazione di Castelguelfo con una linea ferroviaria recentemente elettrificata.



Il progetto prevede la realizzazione del Nuovo Terminal Ferroviario dell'Interporto di Parma, mediante opere di potenziamento, riqualificazione funzionale e tecnologica dell'area compreso la realizzazione di binari per la movimentazione delle merci. L'area del Nuovo Terminal prevede una superficie di circa 115.000 m² che sarà suddivisa in due distinte aree per attrarre più potenziali gestori. Terminal 1 (77.700m²) e 2 (37.300m²) saranno dotati di accessi indipendenti mediante varchi controllati e monitorati con accesso permesso solo da autorizzati.

SEZIONE TIPO PIAZZALE DI PROGETTO
Scala 1:100



L'area risulterà completamente protetta e sicura con la possibilità di stoccaggio merci e sosta veicoli nell'intera superficie. L'implementazione e l'adeguamento dei binari a standard europeo permetteranno da un lato l'eliminazione di "colli di bottiglia" e dall'altro lo sviluppo delle aree limitrofe all'interporto consentendo di attrarre sempre più merci da destinare al trasporto su ferro sottraendole quindi al tradizionale trasporto su gomma

TERMINAL 1



Il progetto denominato Terminal 1 è posizionato nell'area ricompresa tra i binari di raccordo al fascio base e Viale Unione Europea, con una superficie complessiva di circa 77.700 m². L'area verrà completamente pavimentata (conglomerato bituminoso non permeabile) per permettere il carico-scarico dai binari dai treni e successivo stoccaggio temporaneo di container nelle aree di piazzale. All'interno del Terminal sarà inoltre realizzato un piccolo edificio (171mq) da destinare a servizio dell'area.

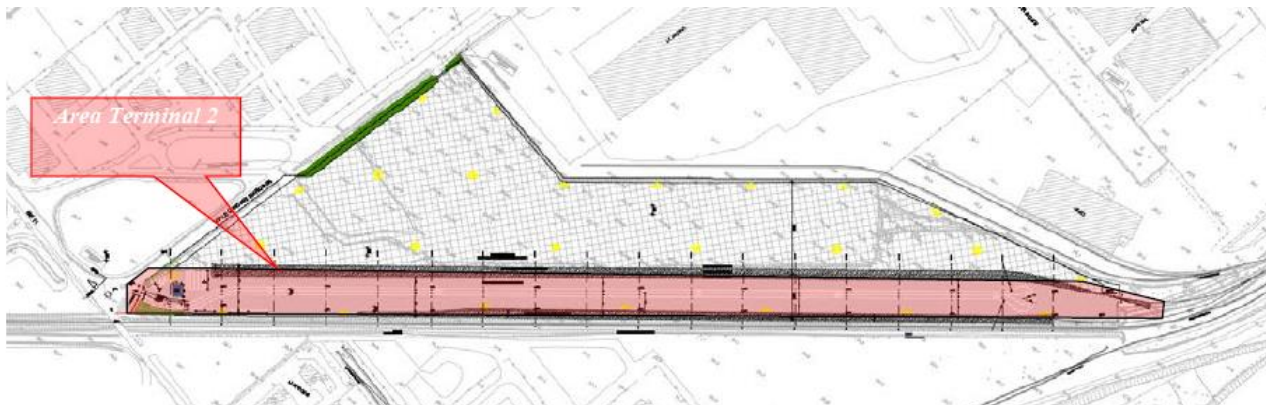
Il progetto prevede le seguenti lavorazioni:

- rete fognaria acque bianche;
- rete fognaria acque nere;
- area di lavaggio per autocarri;
- reti idrica e antincendio con i relativi allacci su Viale Unione Europea;
- cavidotti elettrici e telefonici con i relativi allacci su Viale Unione Europea;
- impianto di illuminazione esterna con torri faro dell'altezza di 35 m;
- recinzioni perimetrali e dei cancelli di ingresso;
- pavimentazione stradale;
- fabbricato servizi, avente una superficie lorda di circa 171 mq, con i relativi impianti

Dal punto di vista della cantierizzazione i lavori prevedono 12 fasi lavorative in parte sovrapposte tra loro per una durata complessiva dei lavori pari a 12 mesi.

N°	Attività	Mesi														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
1	Impianto cantiere	■														
2	Reti fognarie, impianti di sollevamento e di lavaggio		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	Impianto di illuminazione esterna e linee interrate			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	Impianto antincendio				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
5	Fabbricato servizi					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6	Varco ingresso						■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
7	Stabilizzazione a cemento							■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	Pavimentazioni bituminose								■	■	■	■	■	■	■	■
9	Recinzioni e cancelli									■	■	■	■	■	■	■
10	Opere a verde										■	■	■	■	■	■
11	Segnaletica stradale												■	■	■	■
12	Smobilizzo cantiere														■	■

TERMINAL 2

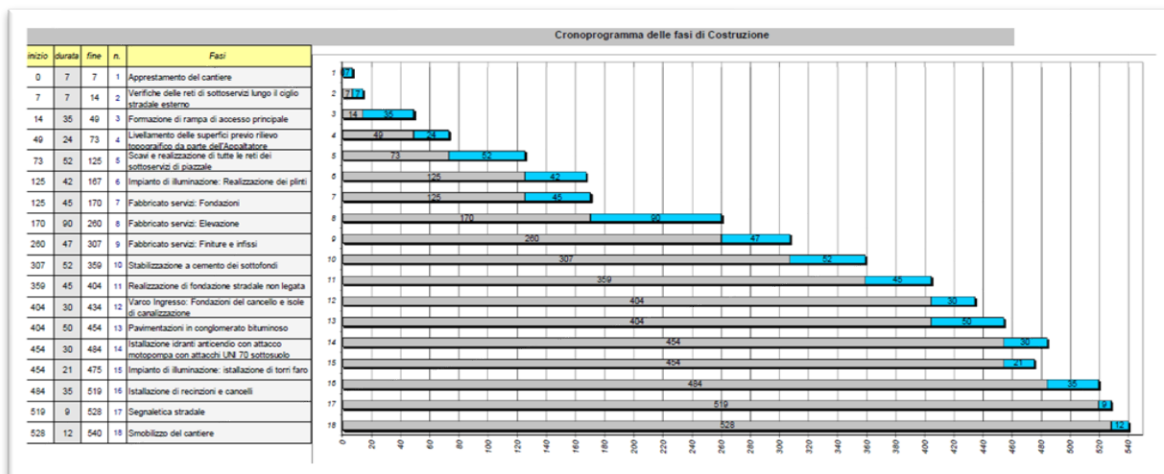


Area Terminal 2

Il progetto denominato Terminal 2 di superficie di 37.300 mq prevede un accesso mediante una rampa di ingresso da Viale Unione Europa. L'area sarà completamente pavimentata (conglomerato bituminoso non permeabile) per permettere il carico-scarico dai binari dei treni e lo stoccaggio temporaneo di container nelle aree di piazzale. Il lotto è già dotato di binario con modulo europeo da 750 metri di recente costruzione collegato alla radice che porta al fascio base elettrificato. All'interno del Terminal sarà realizzare un piccolo edificio (100mq) da destinare a servizio dell'area. Una viabilità interna regolamentata a doppio senso al centro che permetterà la percorrenza dei mezzi per il carico e scarico in maniera ordinata e regolamentata con possibilità di inversione di marcia. Nello specifico gli interventi riguardano:

- rete fognaria acque bianche;
- impianto antincendio;
- sotto-servizi elettrici e telefonici;
- impianto di illuminazione esterna;
- recinzioni, cancelli e varco d'accesso;
- pavimentazioni esterne;
- edificio servizi.

Dal punto di vista della cantierizzazione i lavori prevedono 18 fasi lavorative in parte sovrapposte tra loro per una durata complessiva dei lavori pari a 540 giorni (18 mesi).



FASE DI CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA (TERMINAL 1 – TERMINAL 2)

La cantierizzazione dell'opera prevede essenzialmente opere di scavo per la realizzazione delle reti infrastrutturali (fognatura bianca e nere), forniture di inerti e conglomerati bituminosi per la realizzazione della pavimentazione, fornitura delle strutture metalliche relative all'impianto di illuminazione (torri faro), forniture di cls, inerti e materiali edili con relative specifiche lavorazioni per la realizzazione dei fabbricati (realizzati con struttura portante in muratura armata e divisori in mattoni forati). Gli effetti potenziali sulla componente atmosfera, in termini di alterazione della qualità dell'aria, sono riconducibili all'emissione e diffusione di polveri, determinata dalle operazioni di scavi, dal sollevamento di particolato che può essere risollevato dai mezzi di cantiere durante le fasi di lavorazione e nel loro movimento su terreni non ancora pavimentati, ed emissione di inquinanti gassosi, determinata dall'impiego di mezzi d'opera in cantiere e dal traffico indotto per il trasporto dei materiali necessari alla realizzazione delle opere in progetto. Va tuttavia considerato che, in termini generali, il potenziale raggio d'influenza delle polveri prodotte in cantiere e lungo la viabilità di servizio (distanza entro la quale si può avere la dispersione del 99% del totale delle polveri prodotte) può variare da un minimo di circa 40 metri (condizioni di calma anemologica e stabilità atmosferica) ad un massimo di circa 80 metri (condizioni di moderata stabilità atmosferica, con stratificazione termica invertita in quota e velocità del vento pari a $V = 1$ km/ora), ed in considerazione del fatto che il cantiere si svolgerà all'interno dell'area dell'interporto dove sono presenti prevalentemente magazzini e aree di deposito gli effetti devono intendersi del tutto trascurabili. Per quanto riguarda la componente acque superficiali e sotterranee si precisa che l'intervento non prevede interferenze dirette la rete idrografica superficiale, in quanto le attività non interesseranno canali o zone umide. Inoltre, per contrastare eventuali fenomeni di inquinamento delle acque superficiali e sotterranee legati a fuoriuscite accidentali di carburante e oli dagli automezzi e dalle attrezzature di cantiere si porrà particolare attenzione alla loro corretta manutenzione e durante le fasi di rifornimento e travaso dei carburanti. Per tali motivi non si ritiene si possano verificare effetti negativi significativi sulle acque superficiali e profonde. *Dal punto di vista della trasformazione del suolo la realizzazione del nuovo terminal ferroviario dell'Interporto e dei piazzali ad esso annessi, interessano una superficie complessiva pari a circa 115.000 m², ma come già ampiamente ribadito all'interno del presente documento, l'area è situata in un contesto urbanizzato (Polo logistico) ove la componente suolo e sottosuolo risulta già compromessa (presenza di ampie superfici impermeabilizzate). Inoltre l'area direttamente interessata dalle opere in progetto è già interessata da interventi di rimodellamento morfologico e riporto materiali inerti (ghiaia) e pertanto non è previsto il consumo di suolo fertile. Si ritiene quindi che le attività di modifica della componente suolo e sottosuolo siano del tutto trascurabili, senza comportare interferenze. Infine dal punto di vista delle componenti biotiche si rileva che l'intervento in progetto è situato in corrispondenza in un'area priva di elementi vegetazionali in quanto già interessata da interventi di inghiaamento e predisposizione di n. 3 binari raccordati al fascio base dell'Interporto di Parma; non è pertanto prevista la sottrazione di habitat naturali e nemmeno l'eliminazione o danneggiamento di esemplari arborei-arbustivi-erbacei.*

FASE DI ESERCIZIO (TERMINAL 1 – TERMINAL 2)

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il nuovo terminal sarà caratterizzato dalla presenza di aree pavimentate per lo stoccaggio dei container, mentre la loro movimentazione avverrà mediante l'impiego di carrelli elevatori gommati che aggrediranno i convogli sui binari esterni per poi depositare le merci nelle aree di stoccaggio. Il locomotore di manovra è costituito da un Elettrodiesel che utilizzerà il binario centrale, dedicato principalmente alla sola manovra. Il nuovo terminal ferroviario inoltre sarà dotato di tutti i presidi (sistema di smaltimento delle acque meteoriche, collegamento a rete fognaria e allo scarico S1 esistente e già autorizzato, impianto di dissabbiatura e disoleatura connesso alla piazzola di lavaggio autoveicoli) necessari ad evitare potenziali fenomeni di inquinamento o degrado di acque superficiali e sotterranee. In linea generale il trasporto intermodale, risulta estremamente conveniente (utilizzo del container come una sola unità di carico) e riduce l'impatto ambientale generato dal trasporto merci su strada pertanto l'intervento di progetto è portatore di effetti migliorativi sull'ambiente, soprattutto in questa parte della pianura padana dove la qualità dell'aria risulta spesso un fattore di criticità. Localmente l'attuazione dell'intervento potrà generare un maggior afflusso di merci in ingresso e uscita dall'interporto con un aumento anche del traffico dei mezzi pesanti, tuttavia l'accesso all'interporto avviene mediante una rete viabile ad alto scorrimento rappresentata dalla SS9 var (Tangenziale nord di Parma), che presenta uno svincolo in adiacenza all'interporto.

CONSIDERAZIONI FINALI

In considerazione delle caratteristiche dell'opera e della sua particolare ubicazione, interno all'interporto di Parma, e sulla base di quanto evidenziato in precedenza in riferimento ai potenziali impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio si ritiene che l'intervento non generi IMPATTI SIGNIFICATIVI NEGATIVI sull'ambiente.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input checked="" type="checkbox"/> Piano Particolareggiato del Comune di Fontevivo (PR)	<i>Comune di Fontevivo (PR)</i>
<input checked="" type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza (Screening)	<i>Regione Emilia-Romagna</i>

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni	
<input type="checkbox"/> NESSUNA. L'opera ha già acquisto l'autorizzazione alla costruzione mediante Permesso di Costruire n. 178/2018 del 23/08/2018 (scadenza 30/10/2024)	<i>Comune di Fontevivo (PR) – SUAP (provvedimento Unico del 31/10/2018 prot. 12254)</i>

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone umide né all'interno dell'Interporto né nelle aree adiacenti

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone costiere e ambienti marini all'interno dell'Interporto né nelle aree adiacenti
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone montuose e forestali e all'interno dell'Interporto
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area si trova completamente esterna a Riserve, Parchi Naturali e Siti Natura 2000. Si precisa che l'area di intervento si trova a: 1.05 km di distanza dal sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020021 Medio Taro, posto a Sud dell'interporto dal quale risulta inoltre separato dalla Linea Ferroviaria Mi-Bo e dalla SS9 var Tangenziale Sud di Parma; 4.4km da sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020022 Basso Taro, posto a Nord dell'interporto dal quale risulta inoltre separato dall'Autostrada A1 Milano-Napoli, dalla Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Bologna e dalla Ti-Bre raccordo A15-A22
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'opera in progetto non ricade in questa fattispecie.
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area è esterna al centro abitato e comunque nell'ambito comunale non sono presenti centri abitati con una densità superiore a 500 abitanti per km ² e popolazione di almeno 50.000 abitanti (Popolazione Comune Fontevivo 5577 Fonte ISTAT Censimento Popolazione2021)

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di intervento e tutta l'area dell'interporto non interferisce con Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica i cui all'art. 136 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo n. 42/2004 gli immobili e le aree di interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico di cui all'art. 10, comma 3, lettera a), del medesimo decreto
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'area rientra all'interno della Zona geografica delimitata per la produzione della: 1) DOP DEL FORMAGGIO «PARMIGIANO REGGIANO Tuttavia all'interno dell'interporto non esistono aree agricole coltivate né imprese di trasformazione o lavorazione dei prodotti per la produzione della DOP
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nel Comune di Fontevivo (PR) è censito un solo sito contaminato "SYNTHESIS" (cod regionale 080340163) di cui è stata attivata la bonifica, che risulta esterno all'area dell'Interporto di Parma e ad una distanza di oltre 3km dall'area di intervento.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area non è sottoposta al vincolo idrogeologico in quanto area di pianura

8. Aree sensibili e/o vincolate

Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ :	SI	NO	Breve descrizione ²
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Con riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po redatto dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po l'area di intervento ricade parzialmente nella Fascia C del fiume Taro ed in parte nella Fascia B dello stesso.</p> <p>Con riferimento al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) redatto dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po per UoMITN008 (aggiornamento 2022) l'area di intervento ricade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • parzialmente in Aree allagabili L da Reticolo Principale del fiume Taro ed in parte in Aree Allagabili M da Reticolo Principale del fiume Taro. • parzialmente in Aree allagabili M da Reticolo Secondario di Pianura.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intero Comune di Fontevivo (PR) in cui ricade l'Interporto di Parma è classificato come Zona Sismica 3 SISMICITÀ BASSA
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le linee di arrivo/partenza dei terminal si raccordano al fascio esistente RFI dell'Interporto, interessando le aree già rientranti nell'art. 7 "Zone ferroviarie" delle NTA del Piano Particolareggiato Interporto di Parma - Variante 2009 quali zone "destinate esclusivamente alla realizzazione della rete e dei servizi ferroviari di movimentazione. A tali zone si collega inoltre il sistema dei binari"

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
---------	------------------------------	---

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

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: L'intervento prevede una trasformazione del suolo pari a circa 115.000 m², a seguito della pavimentazione del Terminal ferroviario</p>		<p>Perché: L'intervento di progetto è previsto in un contesto urbanizzato (Polo logistico) ove la componente suolo risulta già compromessa (presenza di ampie superfici impermeabilizzate). Inoltre l'area direttamente interessata dalle opere in progetto è già interessata da interventi di rimodellamento morfologico e riporto materiali inerti (ghiaia) e pertanto non è previsto il consumo di suolo fertile</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La realizzazione dell'intervento prevederà l'impermeabilizzazione (pavimentazione in conglomerati bituminosi) di circa 115.000 mq per la realizzazione dei due Terminal. Le risorse naturali utilizzate sono riconducibili ad inerti per la produzione di CLS e i materiali da costruzione.</p>		<p>Perché: Il consumo di suolo, seppur interessi una superficie non trascurabile, interessa un'area interclusa all'interno dell'interporto già interessata da interventi di rimodellamento morfologico e riporto materiali inerti (ghiaia) e pertanto non è previsto il consumo di suolo fertile. Tali aree, già destinata urbanisticamente alle opere di progetto, risultano inoltre a fisicamente separata da qualsiasi elemento naturale. Per quanto riguarda le restanti risorse naturali impiegate (cls e bitumi) queste non prevedo nessun prelievo in natura ma verranno fornite attraverso impianti di confezionamento già autorizzati.</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La realizzazione degli interventi non comporta stoccaggi, trasporto, movimentazione di sostanze o materiali nocivi per la salute umana o per l'ambiente</p>		<p>Perché: La tipologia delle attività e delle azioni legate sia alla fase di realizzazione che a quella di esercizio non configurano condizioni per le quali debbano essere gestite sostanze o materiali nocivi.</p>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: La produzione dei rifiuti è essenzialmente riconducibile alla fase di cantiere</p>		<p>Perché: In fase di cantierizzazione la produzione di rifiuti è riconducibile essenzialmente agli imballaggi, per i quali è prevista all'interno del cantiere un'area di stoccaggio temporaneo prima del loro smaltimento a discarica. In fase di esercizio, trattandosi di area di movimentazione merci senza alcun tipo di trasformazione non è prevista la produzione di rifiuti se non quelli prodotti nell'ambito dei due edifici destinati a servizi che verranno assoggettati alla raccolta dei rifiuti comunale</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<p>Descrizione: Gli inquinanti emessi nell'ambito dell'intervento di progetto sono riconducibili in termini di alterazione della qualità dell'aria, sono all'emissione e diffusione di polveri, determinata dalle operazioni di scavi, movimentazione materiali, e all'emissione di inquinanti gassosi, determinata dall'impiego di mezzi d'opera in cantiere e dal traffico indotto per il trasporto dei materiali necessari alla realizzazione delle opere in progetto.</p>		<p>Perché: Per quanto riguarda la fase di cantiere tale perturbazione è da ritenersi temporanea e reversibile in quanto, essendo associata alla fase di realizzazione delle opere in progetto, risulta limitata nel tempo e nello spazio, oltre ad essere di entità trascurabile.; In tali zone saranno comunque adottate le opportune misure gestionali atte ad evitare un'eccessiva dispersione di polveri (ad es. bagnatura periodica delle piste di servizio, limitazione della velocità dei mezzi in cantiere, ecc.). Relativamente alla fase di esercizio si evidenzia che non sono previsti impatti significativi in quanto le attività previste sono assolutamente comparabili alle attività già normalmente svolte nell'area di intervento e non andranno sostanzialmente ad incrementare i livelli emissivi già presenti.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Il nuovo terminal ferroviario in progetto sarà dotato di impianto di illuminazione mediante la predisposizione di 17 torri faro con sorgente luminosa a led, dell'altezza di 35 m fuori terra; tale impianto verrà realizzato conformemente alla Norma UNI EN 12464-2:2014.</p>		<p>Perché: L'impatto potenziale si può ritenere tuttavia non significativo in quanto l'area in esame è situata in un contesto urbanizzato in cui l'illuminazione artificiale notturna è già ampiamente presente.</p>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p>Descrizione: Durante le attività di cantiere previste dal progetto in esame possono verificarsi sversamenti accidentali di liquidi inquinanti (quali carburanti e lubrificanti), provenienti dai mezzi d'opera in azione (es. in caso di rottura). Questi sversamenti potrebbero essere recapitati direttamente in acque superficiali oppure potrebbero riversarsi in un primo momento sul suolo e raggiungere le acque superficiali solo successivamente; possono inoltre percolare nel suolo e raggiungere le acque di falda.</p>		<p>Perché: Per quanto riguarda la fase di cantiere si evidenzia che la scarsa probabilità di accadimento di un evento accidentale, il ridotto arco temporale di possibile accadimento dell'evento (limitato alla sola fase di cantiere) e la contenuta entità di eventuali sversamenti accidentali, rende la tipologia di impatto del tutto trascurabile. Durante la fase di esercizio, il terminal ferroviario sarà dotato di tutti i presidi (sistema di smaltimento delle acque meteoriche, collegamento a rete fognaria e allo scarico S1 esistente e già autorizzato, impianto di dissabbiatura e disoleatura connesso alla piazzola di lavaggio autoveicoli) necessari ad evitare potenziali fenomeni di inquinamento o degrado di acque superficiali e sotterranee.</p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<p>Descrizione: Tutti gli interventi in progetto saranno realizzati in conformità alle norme di sicurezza di cui al D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.. Le attività relative all'allestimento/smantellamento aree di cantiere e alla costruzione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Per quanto riguarda i rischi per la salute e l'ambiente, in fase di realizzazione verranno valutati tutti i possibili impatti e individuate le corrette azioni mitigative</p>		<p>Perché: L'adozione di apposite norme garantirà la sicurezza e la tutela della salute umana e dell'ambiente durante le attività di allestimento e smantellamento delle aree di cantiere, gli interventi di costruzione/demolizione delle opere e l'esercizio.</p>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: L'area si trova completamente esterna a Riserve, Parchi Naturali e Siti Natura 2000. Tuttavia si segnala la presenza monte del sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020021 Medio Taro, e a valle del sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020022 Basso Taro.		Perché: Non si riscontrano potenziali effetti significativi in quanto l'area di intervento si trova a: <ul style="list-style-type: none"> ○ km di distanza dal sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020021 Medio Taro, posto a Sud dell'interporto dal quale risulta inoltre separato dalla Linea Ferroviaria Mi-Bo e dalla SS9 var Tangenziale Sud di Parma; ○ 4.4km da sito Natura 2000 ZSC-ZPS IT4020022 Basso Taro, posto a Nord dell'interporto dal quale risulta inoltre separato dall'Autostrada A1 Milano-Napoli,, dalla Linea Ferroviaria AV/AC Milano-Bologna e dalla Ti-Bre raccordo A15-A22. Inoltre l'intervento è stato soggetto a Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) che ha rilevato che non vi sono impatti negativi significativi (vedi allegato)	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: L'intervento non prevede interferenze dirette la rete idrografica superficiale, in quanto le attività non interesseranno canali o zone umide.		Perché: Non avendo interferenze con il reticolo superficiale non si rilevano effetti significativi sull'ambiente. Inoltre, per contrastare eventuali fenomeni di inquinamento delle acque sotterranee legati a fuoriuscite accidentali di carburante e oli dagli automezzi e dalle attrezzature di cantiere si porrà particolare attenzione alla loro corretta manutenzione e durante le fasi di rifornimento e travaso dei carburanti	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Descrizione: Nell'area di intervento sono presenti diverse infrastrutture per la mobilità che delimitano il perimetro dell'interporto di Parma quali <ul style="list-style-type: none"> ○ A Nord Autostrada A1 Milano-Napoli ○ A sud Variante SS 9 Tangenziale nord di Parma ○ A ovest Autostrada A15 "Autostrada della Cisa" 		Perché: L'interporto proprio per sua natura di essere attrattore di intermodalità è stato realizzato in un'area strategica dal punto di vista della presenza di importanti infrastrutture per la mobilità. La sua particolare ubicazione lontana dai centri abitati e strettamente interconnessa alle reti per la mobilità garantisce di contenere la dispersione del traffico pesante sulle viabilità locali contenendo il più possibile problemi ambientali propri del settore dei trasporti.	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento ricade all'interno dell'Interporto di Parma, lontana da aree di elevata fruizione pubblica		<i>Perché:</i> Nonostante non rilevi impatti legati al paesaggio o che interferiscano con la percezione visiva dell'opera, il progetto prevede la realizzazione di filare alberato che si sviluppa lungo parte di Viale Europa che rappresenta la viabilità di ingresso all'interporto utilizzata esclusivamente agli operatori del settore.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento viene realizzato all'interno dell'interporto in area completamente urbanizzata.		<i>Perché:</i> La superficie oggetto di intervento interessa un'area interclusa all'interno dell'interporto già interessata da interventi di rimodellamento morfologico e riporto materiali inerti (ghiaia) e pertanto non è previsto il consumo di suolo fertile.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree di intervento sono individuate dalla cartografia Piano Strutturale Comune del Comune di Fontevivo (tavola PSC.2 Progetto del Territorio Comunale) come "Polo funzionale - Centro Padano Interscambio Merci (art. 25)".		<i>Perché:</i> La tipologia di uso del suolo risulta coerente con la destinazione d'uso attribuita dal Piano urbanistico comunale (PSC) e prima ancora dal Piano Particolareggiato del CEPIM	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento risulta interna al perimetro all'interporto.		<i>Perché:</i> Si precisa che il centro abitato più vicino è rappresentato dalla frazione di Bianconese posta ad oltre un km dall'area di intervento e separata dall'Autostrada A15	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area di intervento risulta interna al perimetro all'interporto.		<i>Perché:</i> Il ricettore sensibile più vicino è rappresentato dalla Parrocchia dei Santi Giovanni Battista e Lorenzo, nota anche come pieve di Bianconese che dista oltre 1km dall'area di intervento e separata dall'Autostrada A15	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i> L'area di intervento risulta interna al perimetro all'interporto.</p>		<p><i>Perché:</i> L'ambito naturale più prossimo alle aree di intervento è rappresentato dal Fiume Taro tuttavia non si rilevano interferenze tra le opere di progetto e l'ecosistema fluviale in quanto le attività previste nel nuovo terminal verranno svolte interamente dentro l'area dell'interporto, inoltre i reflui prodotti all'interno della palazzina dedicata a servizi verranno collettate alla rete fognaria esistente e l'impianto di illuminazione è stato progettato secondo i Criteri Ambientali Minimi (CAM) Ministeriali validi per l'illuminazione pubblica e in ottemperanza a quanto previsto dalla L.R. n. 19 del 29 settembre 2003 "Norme in materia di riduzione dell'Inquinamento Luminoso e di risparmio energetico".</p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'area dell'interporto di Parma ricade in un'area della pianura padana dove si registrano superamenti dei limiti giornalieri di PM10) previsti dal DLgs 155/2010. Specialmente nel periodo invernale (mesi di gennaio, febbraio e marzo) per situazioni meteorologiche favorevoli all'accumulo degli inquinanti, si verificano sforamenti dei limiti giornalieri di PM10. Tale situazione è monitorata dalla Regione Emilia-Romagna che attua misure straordinarie per contrastare l'inquinamento e migliorare la qualità dell'aria su tutto il territorio regionale, individuate nell'ambito del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020).</p>		<p><i>Perché:</i> Il fenomeno è indipendente dalla realizzazione del progetto in quanto esteso a tutto il bacino padano.</p>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<p>Descrizione: Con riferimento al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) del Fiume Po redatto dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po l'area di intervento ricade parzialmente nella Fascia C del fiume Taro ed in parte nella Fascia B dello stesso. Con riferimento al Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) redatto dall'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po per UoMITN008 (aggiornamento 2022) l'area di intervento ricade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • parzialmente in Aree allagabili L da Reticolo Principale del fiume Taro ed in parte in Aree Allagabili M da Reticolo Principale del fiume Taro. • parzialmente in Aree allagabili M da Reticolo Secondario di Pianura. <p>Per quanto riguarda la sismicità dell'area si precisa che l'intero Comune di Fontevivo (PR) in cui ricade l'Interporto di Parma è classificato come Zona Sismica 3 SISMICITÀ BASSA</p>	<p>Perché: L'intervento risulta compatibile con quanto previsto dalla NTA del PAI. In particolare si segnala che per porzione di area di intervento ricompresa nella fascia B è prevista esclusivamente la pavimentazione (superficie impermeabile) che risulta dotata di idonea rete di smaltimento delle acque piovane che consente il mantenimento delle condizioni di drenaggio superficiale dell'area. Dal punto di vista sismico non si riscontrano evidenti elementi di criticità i manufatti presenti (torri faro, edificio a servizi) sono stati progettati secondo la normativa vigente ed in particolare (cfr Relazione di calcolo delle strutture).</p>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p>Descrizione: L'intervento si inserisce in una serie azioni volte al potenziamento e miglioramento funzionale dell'interporto. Per l'area Terminal 2 è previsto un progetto da parte di RFI di Bologna per la realizzazione di un binario di manovra in affiancamento della linea principale</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p>Perché: L'intervento si inserisce all'interno del progetto per il potenziamento dell'interporto di Parma secondo la pianificazione urbanistica attuale che non ha rilevato impatti ambientali significativi.</p>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p>Descrizione: La realizzazione dell'intervento non ha effetti di natura transfrontaliera</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p>Perché: L'intervento è volto ad incrementare il trasporto su ferro di conseguenza non è possibile escludere che le merci possano raggiungere o provenire da mercati esteri. Tuttavia le opere di progetto rappresentano un'azione locale.</p>	


10. Allegati

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

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

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Relazione tecnica generale (Terminal 1)		01a_Relazione_Generale
2	Planimetria di inquadramento territoriale e generale (Terminal 1)	1:2.000	C1_1_Planimetria_Generale
3	Planimetria di rilievo (Terminal 1)	1:1.000	C2_1_Planimetria_Rilievo
4	Cronoprogramma (Terminal 1)		8 Cronoprogramma
5	Piano di Sicurezza e Coordinamento (Terminal 1)		10 Piano Sicurezza
6	Relazione tecnica generale (Terminal 2)		2024_E_X0_RRI01_00_Relazione generale
7	Planimetria generale (Terminal 2)	1:1.000	2024_E_X0_DPG01_00_Planimetria generale
8	Planimetria stato di fatto (Terminal 2)	1:500	2024_E_X0_DPA01_00_Planimetria stato di fatto
9	Fotopiano (Terminal 2)	1:1.000	2024_E_S0_DFT01_00_Fotopiano
10	Studio di Incidenza		Studio di Incidenza
11	Parere VINCA Regione Emilia Romagna		UPaRRT_EnvironmentalForm_V0 controfirmato regione ER
12	Parere Comune di Fontevivo (PR)		2023_10_03_Valutazione_VIA progetto Terminal 1 e 2 Comune di Fontevivo

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.