



PROVINCIA FORLÌ'-CESENA

Servizio Tecnico Infrastrutture, Trasporti e Pianificazione Territoriale
Comuni di Longiano, Gambettola e Gatteo

COLLEGAMENTO TRA LA S.S. 9 "EMILIA" IN LOCALITA' SAN GIOVANNI IN COMPITO E IL CASELLO AUTOSTRADALE A 14 "VALLE DEL RUBICONE" STRALCIO DI COMPLETAMENTO

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO :

RELAZIONE INTEGRATIVA
aspetti generali e stradali

SCALA :

TAV.

N.

Revisione

Data :

0

Emissione

20-06-2018

1

Aggiornamento

28-05-2021

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Arch. Alessandro Costa

IL PROGETTISTA

Stefano Cassarini
ing. Stefano Cassarini
STIGEA s.r.l. Sezione: A
N° 4019/A
INGEGNERI PROV. BOLOGNA
LAUREA SPECIALISTICA
Ingegneria civile ambientale, industriale, dell'informazione

CONSULENZA AMBIENTALE



Geol. Loris Venturini



1.4. Nel documento di VALSAT **devono essere valutate e prese in considerazione** le alternative alla realizzazione dell'opera, che devono essere ragionevoli, realizzabili e confrontate, tra loro sia sulla base delle matrici maggiormente impattate, compreso il consumo di suolo agricolo fertile, sia sulla base delle valutazioni economiche.

Sono infatti già state valutate le possibili soluzioni alternative Uno, Due e Tre, oltre alla soluzione Zero. In questa sede è stata elaborata una ulteriore soluzione Quattro di cui in seguito si descriveranno le caratteristiche.

1.5. Si ricorda che ai sensi dell'art. 13 del Codice della strada: Norme per la costruzione e la gestione delle strade- *"Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità al programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".* **Si chiede di relazionare in merito.**

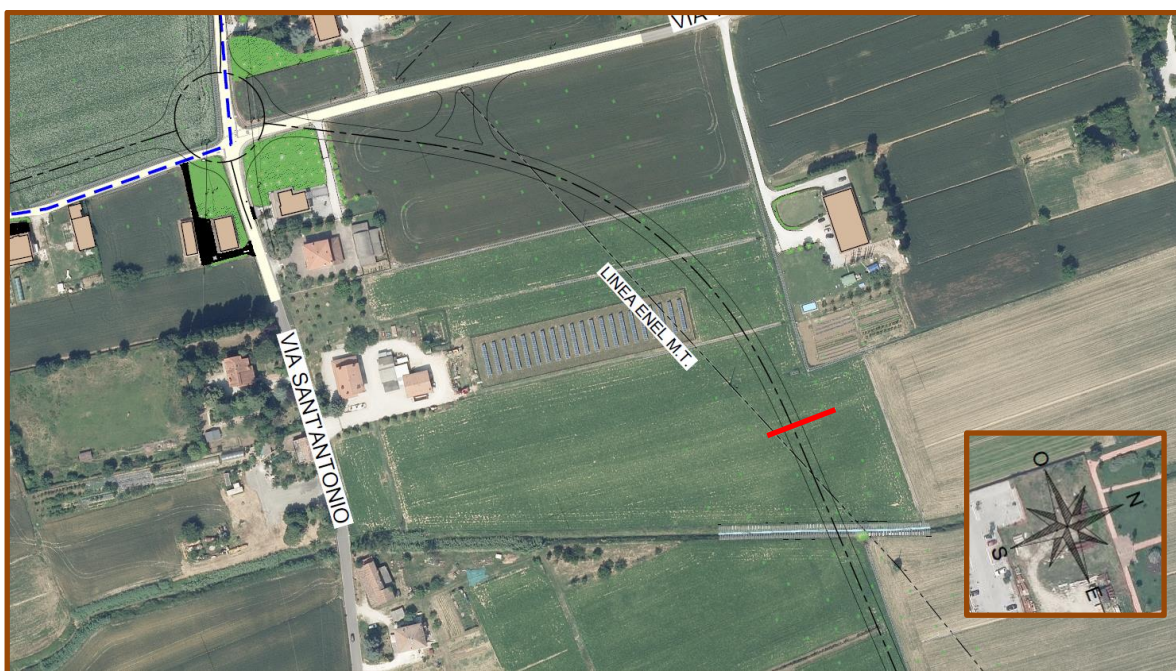
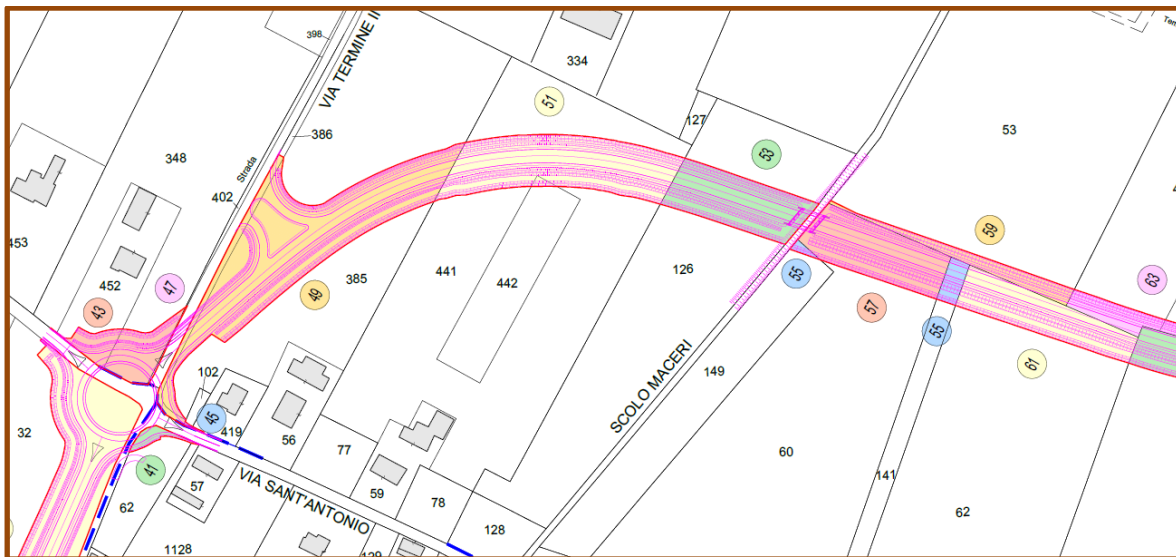
E' stato verificato che negli strumenti urbanistici e di programmazione dei comuni interessati non è stata prevista la realizzazione di piste ciclabili che possano essere poste in fregio alla costruenda strada.

1.6. Il progetto, preso in esame, deve essere un lotto funzionale dell'infrastruttura valutata nel suo insieme, ciò significa che deve comprendere sia all'avvio che all'arrivo il collegamento con la viabilità esistente. **Si chiede di relazionare in merito.**

Il lotto analizzato risulta funzionale in quanto si attesta da un lato ad una rotatoria esistente sulla Strada Statale SS. 9 "via Emilia" e dall'altro ad una altra rotatoria che realizza il collegamento con il casello Autostradale di "Valle del Rubicone" della Autostrada A-14 "Bologna Bari Taranto", rotatoria quest'ultima di prossima realizzazione da parte del Comune di Gatteo.

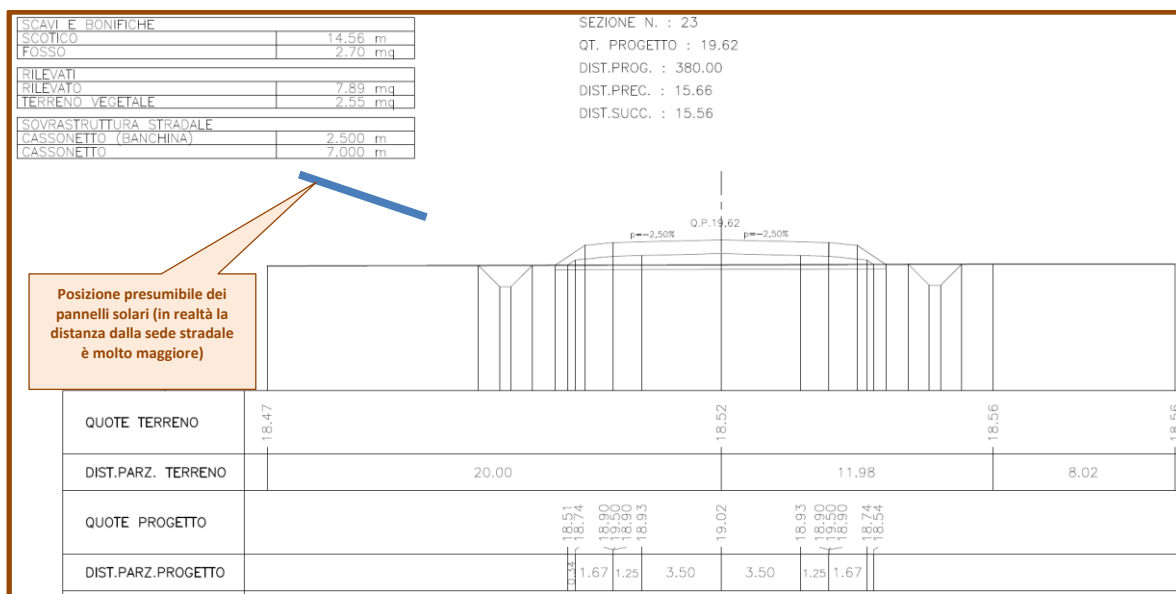
5. Considerato che il tracciato previsto per la nuova strada lambisce un'area occupata da un impianto fotovoltaico a terra già realizzato (foglio 15 particella 442 del Comune di Gatteo), **si chiede di effettuare** tutte le verifiche necessarie per dimostrare che il riflesso della luce solare sui pannelli non costituisca una possibile fonte di abbagliamento per gli automobilisti in transito sulla nuova strada; qualora invece dalle verifiche effettuate dovesse emergere la possibilità di abbagliamento in determinati orari e periodi dell'anno, si chiede di prevedere nella progettazione idonee misure atte a scongiurare l'insorgere del fenomeno.

La situazione richiamata è riportata nelle seguenti rappresentazioni :



I pannelli sono chiaramente orientati verso Est così come la strada e disposti ad una inclinazione presumibilmente pari a circa 30 ° rispetto al piano orizzontale di campagna.

Nel tratto parallelo all'inclinazione verso Est dei pannelli, ad esempio in corrispondenza della sezione 23 del secondo tratto (tratto rosso nella precedente immagine), la situazione è la seguente :



La quota del piano strada risulta circa un metro al di sopra del piano di campagna, altezza questa generalmente inferiore all'altezza da terra dei pannelli solari (per evidenti necessità di manutenzione ed accesso al di sotto dei tralicci di sostegno dei pannelli : si veda l'elemento inclinato blu nella precedente immagine).

Pertanto si ritiene che non vi sia il rischio di abbagliamento in quanto un eventuale raggio solare che incidesse i pannelli, verrebbe riflesso (solo parzialmente dato l'elevato potere assorbente dei pannelli solari stessi) molto più in alto del piano stradale (anche incrementato dell'altezza dell'utilizzatore) proprio a causa dell'inclinazione dei pannelli stessi, che riflettono verso l'alto l'energia ricevuta e quindi anche un eventuale riflesso di luce solare.

8. in merito alle alternative considerate, lo studio afferma che il vantaggio dato da un limitato uso di suolo agricolo, a nord (alternativa 1) o a sud (alternativa 2) della SP 62, sia sormontato dagli impatti attesi dal passaggio dell'infrastruttura di progetto a breve distanza dai ricettori presenti, che risultano in numero maggiore lungo le strade esistenti, e dalle limitate caratteristiche di linearità del tracciato, dalla necessità di prevedere un maggiore numero di passi carrai sulla nuova infrastruttura, che mal si accordano con le caratteristiche funzionali della strada. In base alle valutazioni fatte nello studio, qui solo in parte riassunte, si rileva che i tracciati alternativi proposti non rappresentano progetti migliorativi rispetto all'alternativa 3 presentata. Va inoltre osservato come l'alternativa 3 prescelta, così come la 1 e la 2, ricomprendono un tratto a sud prossimo alla SS9 che non risulta conforme alle prescrizioni della pianificazione paesistica vigente come recepita anche dal PTCP della Provincia di Forlì-Cesena (art.21A delle NtA), in quanto ricadente in zona di tutela, art. 21 comma 2 lettera a) del PTR. **Per tali motivi si richiede di presentare**, oltre al progetto modificato secondo quanto richiesto in riferimento alla VALSAT, una quarta alternativa che soddisfi, oltre alle condizioni di linearità, sicurezza, limitato uso di suolo e minor numero di ricettori prossimi possibile, anche il rispetto del vincolo suddetto. Di tale alternativa n. 4, andranno effettuati, e quindi ripetuti, gli studi di traffico, di impatto atmosferico e acustico secondo i criteri richiesti ai paragrafi specifici della presente richiesta di integrazioni, e tutte le valutazioni richieste e effettuate per le altre componenti ambientali, paesaggistiche e urbanistiche, e i risultati andranno messi a confronto con quelli relativi all'alternativa 3 scelta allo stato attuale dai progettisti;

E' stata effettivamente analizzata una soluzione Quattro riportata negli elaborati grafici allegati, consistenti in :

- planimetria su ortofoto e planimetria di tracciamento
- profilo longitudinale
- sezioni trasversali : tavola 1
- sezioni trasversali : tavola 2
- quadro economico di stima dei lavori

e che è stata adeguatamente valutata in ambito di impatto sul territorio.

9. relativamente all'alternativa 4 sopra menzionata **dovranno essere presentati tutti gli elaborati progettuali** necessari, i costi, le opere e quanto necessario alla sua realizzazione, oltre che le valutazioni di ordine programmatico;

Si veda quanto riportato al precedente punto 8, nel quale vengono elencati gli elaborati necessari per l'individuazione della soluzione 4. Tali elaborati, per evidenti questioni di tempo e costi, sono stati redatti sulla base di materiale cartografico esistente e di una serie di sopralluoghi condotti specificatamente sui luoghi interessati, al fine di verificarne l'attendibilità e la corretta impostazione sul territorio.

11. Relativamente alla gestione **delle terre e rocce da scavo**, nella relazione di impatto ambientale (pagine 125 e 126), si evidenzia una produzione pari a 29.250 m³ di terre di risulta, di queste se ne prevede un riutilizzo in sito di circa 9.458 m³, i restanti 19.792 m³ si prevede di inviarli in discarica. Andrà specificato e chiarito meglio l'aspetto ossia:

11.1. se i 19.792 m³ saranno considerati e allontanati quale rifiuto, se così è necessario conoscere in quale discarica saranno destinati e le modalità dei conferimenti,

11.2. oppure se i quantitativi di cui sopra saranno riutilizzati, e quindi considerati sottoprodotti ai sensi del DPR n. 120 del 13/06/2017 *"regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*, nello specifico l'art. n. 9 del decreto citato.

Per quanto riguarda il materiale sopraccitato, occorre tenere conto del fatto che :

tale materiale è relativo allo scavo superficiale dei terreni agricoli interessati ed allo scavo dei fossi di guardia del corpo stradale, pertanto si tratta di terreno vegetale attualmente utilizzato a scopo agricolo;

la parte eccedente la quota di riutilizzo per la realizzazione dei cigli e dei rivestimenti erbosi delle scarpate stradali, è stata indicata come "da conferire a discarica" in quanto tale condizione è certamente la più gravosa dal punto di vista economico per l'appalto, e quindi sostanzialmente conservativa per l'Ente Appaltante. La discarica sarà da individuare nell'ambito di quelle disponibili e censite in ambito provinciale o interprovinciale.

Tuttavia tale materiale potrebbe risultare valido anche per un suo riutilizzo in altri cantieri.

In tale evenienza sarà cura dell'Operatore, al momento, ottemperare a quanto richiesto nel citato articolo, ovvero :

"... Il proponente, dopo avere trasmesso il piano di utilizzo all'autorità competente, può chiedere all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente o ai soggetti individuati dal decreto di cui all'articolo 13, comma 2, lo svolgimento in via preventiva dei controlli previsti dal comma 7."

12. In merito ai 9.458 m³ di terre di risulta destinate ad essere riutilizzate nel cantiere si precisa che l'art. 24 comma 3 del DPR 120/017, prevede la puntuale presentazione di un "piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce di scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" e ai commi 4, 5 e 6 vengono previste specifiche procedure esecutive che la ditta dovrà seguire. **Pertanto**, considerando il livello progettuale raggiunto (definitivo, esecutivo) **andranno forniti i relativi elaborati**.

Si allega la "Relazione di P.U.T. – Piano di Riutilizzo delle Terre".

13. il **Comune di Longiano** ha inviato una nota, acquisita al PGFC/2018/15817 del 03/10/2018, con la quale indicava la documentazione necessaria a completamento della domanda e richiedeva la seguente integrazione:

13.1. si chiede di integrare le due soluzioni proposte e in fase di studio per il collegamento della rotonda e la nuova viabilità alla S.P. 43 Montilgallo, con eliminazione dell'attuale intersezione a raso direttamente sulla S.S. 9 Emilia. A parere della scrivente l'ipotesi della soluzione n. 2 (utilizzo della strada esistente e collegamento con la rotatoria) appare la più economica e di facile realizzazione,

Relativamente a tale osservazione era già stata elaborata proposta progettuale presente nel SIA.

14. **InRete** – Distribuzione Energia del Gruppo HERA, con nota acquisita al PGFC/2018/1800 del 27/12/2018, ha informato il proponente e Arpa SAC delle interferenze del progetto con i sotto servizi gestiti, tale comunicazione è stata inviata anche al proponente. Si chiede pertanto di relazionare in merito alla necessità o meno di modifiche progettuale rispetto alle richieste del gestore dei sotto servizi;

Le osservazioni richiamate saranno recepite in sede di elaborazione del progetto esecutivo, trattandosi di aspetti sostanzialmente esecutivi relativi alle metodologie di risoluzione delle interferenze di linea.

15. Il **Comune di Gatteo** con nota acquisita al PG/2019/23145 del 12/02/2019 ha presentato osservazione alla procedura chiedendo le seguenti modifiche al progetto:

- 15.1. si chiede di eliminare l'immissione della via Termine I° nella nuova strada in progetto in quanto ritenuta molto pericolosa, oltre che particolarmente penalizzante per i residenti. Si propone quindi di prevedere l'innesto della via Termine I° nella nuova rotatoria su via Molino Vecchio la cui realizzazione è a carico di privati in forza di una convenzione urbanistica con il Comune di Gatteo. In alternativa si propone di realizzare un sottopasso per l'attraversamento della nuova strada di progetto in modo da poter immettere la via Termine I° direttamente nella via Molino Vecchio.
- 15.2. Tutte le aree occorrenti per la realizzazione delle modifiche di cui al punto precedente, oltre che della variante del tracciato della via Molino Vecchio, dovranno essere oggetto di un procedimento espropriativo che integra quello già avviato per la realizzazione dell'opera;
- 15.3. La via Rame 1/Gatteo viene interrotta dalla nuova strada di progetto prima del cavalcavia ferroviario. Si propone di prevedere la possibilità di immettersi, provenendo dalla via Ranto 1/gatteo, nella nuova strada di progetto. Si chiede inoltre di verificare che vengano salvaguardati gli accessi a tutte le proprietà private perché, da quanto è stato riferito, almeno una proprietà rimane interclusa e priva di accesso alla pubblica via.

Tali osservazioni sono state recepite in sede di aggiornamento del progetto ripresentando i seguenti elaborati :

- planimetria su ortofoto : tavola 1
- planimetria su ortofoto : tavola 2
- profilo longitudinale
- sezioni trasversali : tavola 1
- sezioni trasversali : tavola 2
- sezioni trasversali : tavola 3
- sezioni trasversali : tavola 4
- sezioni trasversali : tavola 5
- sezioni trasversali : tavola 6
- sezioni trasversali : tavola 7
- piano particellare ed elenco ditte

16. **L'Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile** con nota del 28/02/2019 acquisita al PG/2019/32613 richiede integrazioni e/o chiarimenti alla documentazione allegata al progetto esecutivo riguardante le strutture come di seguito indicato:

- 16.1. fornire esecutivi dettagliati e verifiche relative ai guardrail;

Premesso che in sede di elaborazione di progetto esecutivo verrà redatta l'apposita relazione in merito alle barriere di protezione e contenimento, si riportano comunque i criteri e le valutazioni che sono state adottate in sede di definizione delle barriere stradali di sicurezza.

La strada è dotata di barriere metalliche di protezione guard rail in corrispondenza dei tratti nei quali la quota stradale presenta una altezza superiore ad un metro rispetto al piano di campagna.

La tipologia delle barriere è stata determinata sulla base dei dati di traffico disponibili e secondo il seguente schema tratto dalla Normativa :

Tipo di strade	Traffico	Destinazione barriere		
		Spartitraffico	Bordo laterale	Bordo ponte
Autostrade (A) e strade extra-urbane principali (B)	I	H2	H1	H2
	II	H3	H2	H3
	III	H3-H4	H2-H3	H3-H4
Strade extra-urbane secondarie (C) e strade urbane di scorrimento (D)	I	H1	N2	H2
	II	H2	H1	H2
	III	H2	H2	H3
Strade urbane di quartiere (E) e strade locali (F)	I	N2	N1	H2
	II	H1	N2	H2
	III	H1	H1	H2

- Traffico tipo I: $TGM \leq 1000$ oppure $TGM > 1000$ + veicoli pesanti $\leq 5\%$
- Traffico tipo II: $TGM > 1000$ + veicoli pesanti $> 5\%$ e $\leq 15\%$
- Traffico tipo III: $TGM > 1000$ + veicoli pesanti $> 15\%$

Fonte: D.M. Infrastrutture e Trasporti 21 giugno 2004

Tenuto conto quindi di :

- strada extraurbana secondaria;
- traffico di tipo III (massimo valore consentito, anche al fine di comprendere possibili evoluzioni ed incrementi di traffico futuri)

si adotta la barriera di tipo :

- H2 BL lungo rilevato
- H4 BP sul cavalcaferrovia (classe richiesta da R.F.I.)
- H3 BL nel tratto di raccordo fra H4 BP e H2 BL, dovendo effettuare la transizione con un salto di categoria non superiore ad un singolo livello alla volta.

Per quanto riguarda infine la classe di Livello di Larghezza utile W, tenuto conto del fatto di dovere salvaguardare le barriere antirumore, ove presenti, si è fatto riferimento alla tabella ministeriale che viene nel seguito riportata :

Classi dei Livelli di Larghezza Utile	Livelli di Larghezza Utile W
W1	$W \leq 0,6$
W2	$W \leq 0,8$
W3	$W \leq 1,0$
W4	$W \leq 1,3$
W5	$W \leq 1,7$
W6	$W \leq 2,1$
W7	$W \leq 2,5$
W8	$W \leq 3,5$

La larghezza utile è la distanza tra la posizione iniziale del frontale del sistema stradale di contenimento e la massima posizione dinamica laterale di qualsiasi componente principale del sistema.

La deflessione dinamica è il massimo spostamento dinamico trasversale del frontale del sistema di contenimento.

La deflessione dinamica e la larghezza utile consentono di determinare le condizioni più idonee di installazione per ciascuna barriera di sicurezza, nonché di stabilire distanze appropriate di fronte ad ostacoli in modo da permettere al sistema di operare nel modo migliore.

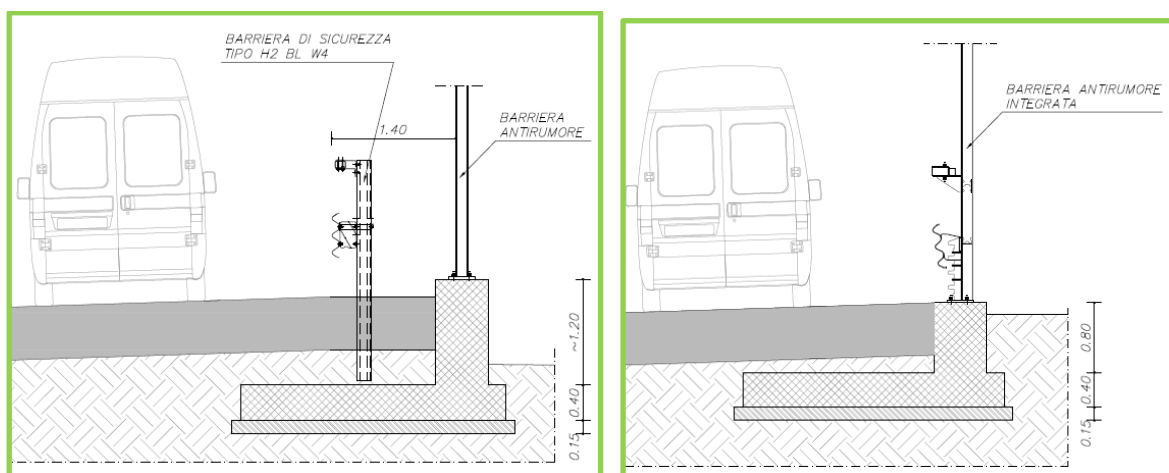
La deformazione dipenderà sia dal tipo di sistema prescelto che dalle caratteristiche proprie delle prove d'urto effettuate.

Data la geometria esistente si è adottato un valore massimo pari a :

W4 ($W \leq 1.30$ metri)

compatibile con la prevista distanza delle barriere antirumore dal filo protetto lato strada, pari a circa 1.40 metri.

Nei tratti in cui non si ha la distanza fisica fra la barriera a le barriera antirumore, sono state previste barriere antirumore integrate di classe H2.



Lo schema rappresenta la condizione di guard rail a protezione della barriera antirumore e di quella di barriera integrata.

17. **L'azienda USL**, con nota del 07/03/2019 assunta al PG/2019/37324, ha richiesto, in ragione della salvaguardia e tutela del "benessere" della popolazione residente propone di valutare un percorso alternativo a quello di progetto, nei seguenti due tratti:
- 17.1. di Via Gualdo al fine di evitare l'attraversamento del piccolo nucleo abitato prospiciente la via, spostando leggermente il tracciato in progetto verso ovest fino al raccordo con la nuova rotonda da realizzarsi in corrispondenza della intersezione di via Gualdo con via Sant'Antonio;
 - 17.2. successivamente alla rotonda di progetto all'intersezione fra le vie Gualdo e Sant'Antonio in modo tale che il percorso si allontani dal fabbricato residenziale posto a nord preferendo la salvaguardia dei residenti e l'abitazione a quella di intersezione dell'impianto fotovoltaico;

	AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FORLÌ - CESENA Servizio Infrastrutture Viarie e Gestione Strade	STRADA DI COLLEGAMENTO FRA LA STRADA STATALE SS. 9 "VIA EMILIA" IN LOCALITÀ "SAN GIOVANNI IN COMPITO" CON IL CASELLO AUTOSTRADALE "VALLE DEL RUBICONE"	PROGETTO DEFINITIVO RELAZIONE INTEGRATIVA ALLE OSSERVAZIONI DI ARPA PAG. 9 DI 10
--	---	---	---

Tali osservazioni sono state recepite in sede di aggiornamento del progetto per quanto possibile nei limiti concessi dal rispetto della Normativa stradale, in termini di tracciamenti, raggi di curvatura, raccordi, innesti e distanze e lunghezze minime da rispettare. Si vedano a tale proposito gli elaborati ripresentati ovvero :

- planimetria su ortofoto : tavola 1
- planimetria su ortofoto : tavola 2
- profilo longitudinale
- sezioni trasversali : tavola 1
- sezioni trasversali : tavola 2
- sezioni trasversali : tavola 3
- sezioni trasversali : tavola 4
- sezioni trasversali : tavola 5
- sezioni trasversali : tavola 6
- sezioni trasversali : tavola 7

18. Terna Rete Italia, con nota del 18/03/2019, acquisita al prot. PG/2019/43133, considerato che il nuovo tracciato del collegamento stradale interseca i seguenti impianti AT di proprietà::

- l'Elettrodotto esercito a 132 kV n. 860 "Gambettola San Martino in XX der Santarcangelo" campata tra i sostegni 131B132B;
- l'Elettrodotto esercito a 132 kV n. 044 "Cesena RT – Riccione RT" campata tra i sostegni 87-89;
- l'Elettrodotto esercito a 132 kV n. 744 "Cesena nord – San Martino in XX" campata tra i sostegni 88-90;

ritiene necessaria la presa d'atto di quanto di seguito espresso:

- 18.1. Gli elettrodotti sono soggetti a servitù che limitano espressamente l'uso, da parte del concedente, della fascia di terreno ascrivita, alle attività che non siano di ostacolo all'esercizio e alla manutenzione della linea stessa;
- 18.2. la nuova strada che sottopasserà le campate degli elettrodotti sopra citati, nel punto più sfavorevole alla temperatura di 40°, dovrà rispettare una distanza verso i conduttori più prossimi tale da ottemperare a quanto dettato dal DM 21.03.1998 n. 449 art. 2.1.06 a, che nel caso in esame prevede un franco minimo di 8,98 metri;
- 18.3. segnaliamo che lungo i plinti della fondazione del sostegno è presente l'impianto di messa a terra. Tuttavia, il limite della nuova sede stradale risulta essere ad una distanza dai sostegni più prossimi superiore a 15,00 metri, per tanto compatibile con il DM 21.03.1988 n. 449 art. 2.1.07.d;
- 18.4. l'eventuale piantumazione di piante e/o l'installazione di torri e lampioni di illuminazione dovrà essere conforme a quanto previsto dal DM 449 sopra richiamato e dalla norma CEI 64-7, (tenuto conto, tra l'altro, dello sbandamento dei conduttori di 30°, della categoria assunta da questi alla temperatura di 40°C) ed all'art. 83 del D.Lgs n°81 del 09 aprile 2008;
- 18.5. nel caso in cui dovessero subentrare aggiornamenti, modifiche all'esecuzione dei lavori, occorrerà essere preventivamente informati, per approvarne l'esecuzione;
- 18.6. evidenziamo tuttavia che, in funzione dell'altezza dei conduttori rispetto al punto in cui sarà realizzato il collegamento stradale, dovrà essere Vostra cura valutare attentamente l'ingombro dei mezzi d'opera che andrete a utilizzare.

Pertanto dovrà essere integrato il progetto relazionando sul rispetto di quanto sopra riportato.

Le suddette osservazioni riguardano sostanzialmente aspetti di dettaglio dei quali si terrà in debito conto in sede di elaborazione del progetto esecutivo.

19. RFI, con nota del 07/03/2019 assunta al PG/2019/37317, esprime di massima favorevole all'allargamento e all'adeguamento della sezione stradale del cavalcavia ferroviario presente sulla linea ferroviaria Bologna-Rimini al Km 93+402, vincolato alle seguenti prescrizioni:

19.1. le paratie di separazione della sede ferroviaria dalle aree di cantiere previste nel progetto, poiché rientranti nella zona di rispetto della Trazione Elettrica, dovranno essere collegate tra di loro in modo da garantire la continuità elettrica dell'intera struttura. Le stesse dovranno poi essere allacciate al circuito di protezione TE mediante n. 2 cavi TACSR (803/901 categoria/progressivo RFI);

19.2. a seguito del varo delle nuove travi di campata, la distanza tra cavalcavia e fune portante della linea di contatto, non sarà più sufficiente a garantire il franco elettrico. Per tale motivo occorrerà riposizionare le mensole e sostituire le attuali sospensioni con sospensioni ribassate in entrambe le coppie di pali poste prima e dopo il cavalcavia. Trattandosi di modifiche di impianti funzionali alla circolazione ferroviaria, è opportuno che l'intervento venga eseguito a cura di RFI tramite ditte specializzate in collaborazione con il personale RFI;

19.3. i pannelli di legno previsti in corrispondenza del ponteggio sospeso a protezione dai contatti diretti con la linea di contatto, dovranno avere uno sviluppo verticale pari a 2 metri. La protezione dei contatti indiretti invece, è da realizzare tramite posa di isolamento di classe II in corrispondenza della fune portante, nel rispetto della norma CEI EN 50122-1 art. 6.3.1.4. Anche questa lavorazione verrà eseguita a cura di RFI tramite ditte specializzate in collaborazione con il personale RFI;

19.4. dovrà essere richiesta a questa sede specifica autorizzazione all'allargamento dell'attraversamento della sede ferroviaria, inviando il relativo progetto esecutivo. A seguito dell'esito positivo dell'iter istruttorio, per l'approvazione e l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori si dovrà stipulare apposita nuova convenzione onerosa a favore di R.F.I., il tutto in conformità alla normativa ed alla procedura vigente;

19.5. la scrivente S.O. si riserva la facoltà di richiedere modifiche al progetto, per motivi dipendenti dall'esercizio ferroviario, all'interno dell'Articolo Tecnico allegato alla Convenzione;

19.6. le lavorazioni che richiedono interruzioni all'esercizio ferroviario e rallentamenti dei convogli andranno programmate ed inserite nello scenario tecnico con un congruo anticipo di 12 mesi circa. Inoltre ogni tipo di variazioni di programma sarà oggetto di specifico confronto, per verificare la compatibilità dell'esecuzione dei lavori con la disponibilità delle risorse umane e delle interruzioni.

Inoltre RFI precisa che l'impegno delle risorse ferroviarie necessarie per l'esecuzione dell'intervento in parola dovrà essere economicamente sostenuto da parte dell'Amministrazione proponente i lavori.

Pertanto, in merito a quanto scritto al presente punto 19, il progetto dovrà rispettare quanto prescritto, fermo restando che l'autorizzazione-convenzione con RFI, che ricomprende anche la parte economico finanziaria, andrà perfezionata a seguito dell'ottenimento del Provvedimento Autorizzatorio Unico.

Tali aspetti saranno oggetto di definizione in sede di progettazione esecutiva di dettaglio e le prescrizioni indicate da RFI saranno riportate all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento e nel Capitolato Speciale di Appalto.