

Vista la delibera di questo Comitato 18 dicembre 2008, n. 112 (*Gazzetta Ufficiale* n. 50/2009) con la quale è stata fra l'altro disposta una prima assegnazione di 7.356 milioni di euro a favore del Fondo infrastrutture di cui al richiamato art. 6-*quinquies* e all'art. 18 del decreto-legge n. 185/2008, convertito con modificazioni nella legge n. 2/2009;

Vista la nota congiunta dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dello sviluppo economico n. 19247 del 7 maggio 2009, con la quale viene proposta a questo Comitato l'assegnazione dell'importo di 110 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 a carico del richiamato fondo infrastrutture, al fine di garantire, da parte di Trenitalia S.p.a., il mantenimento di un livello essenziale di offerta dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza su quelle tratte che, nel loro insieme, sono economicamente non remunerative e che sono caratterizzate dall'assenza di valide alternative modali;

Ritenuto di dover accogliere tale proposta che costituisce il necessario presupposto per la sottoscrizione del contratto di servizio 2009-2014 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Trenitalia S.p.a. finalizzato a garantire, con copertura nazionale, i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza di utilità sociale;

Delibera:

Al fine di garantire i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a media e lunga percorrenza nel quadro del contratto di servizio da sottoscrivere con Trenitalia S.p.a. richiamato in premessa, è disposta l'assegnazione dell'importo di 110 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 a carico del Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-*quinquies* e, in particolare, della dotazione di 7.356 milioni di euro di cui alla delibera di questo Comitato n. 112/2008.

Roma, 8 maggio 2009

*Il vice Presidente*  
TREMONTI

*Il segretario del CIPE*  
MICCICHÈ

*Registrato alla Corte dei conti il 17 dicembre 2009*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 121*

09A15409

DELIBERAZIONE 8 maggio 2009.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma – La Spezia (CUP J81H0200000001). Progetto preliminare.** (Deliberazione n. 19/2009).

#### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità», come modificato, da ultimo, dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («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., e in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e visto, segnatamente, l'art. 163 che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i., recante «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;



Vista la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), e visto in particolare l'art. 1, comma 965, che, per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), funzionale al rafforzamento del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero, ha autorizzato la spesa di 24 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008;

Visto il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, recante «Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale», convertito in legge dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che all'art. 21, per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, autorizza la concessione di due contributi quindicennali di 60 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2009 e 150 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2010;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 - Supplemento Ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° 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», per il quale indica un costo di 1.510,636 milioni di euro, 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)»;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 alla suddetta delibera n. 121/2001, come aggiornato con delibera n. 130/2006, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, *errata-corrige* in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 - Supplemento ordinario), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche, in cui trova conferma, nell'ambito del «Corridoio plurimodale Tirreno-Brennero», tra i sistemi ferroviari, l'«Asse ferroviario Brennero-Verona-Parma-La Spezia», con un costo aggiornato di 2.536 milioni di euro;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10, in corso di pubblicazione, con la quale questo Comitato ha, tra l'altro, preso atto della «Proposta di Piano infrastrutture strategiche 2009», concernente il quadro degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche da attivare a partire dall'anno 2009 e comprensiva, tra gli interventi ferroviari da finanziare con contributo pubblico, dell'«Asse ferroviario pontremolese - 1° stralcio»;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e successive modificazioni ed integrazioni, con il quale, in relazione al disposto dell'art. 15, comma 2, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006, è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Visto il decreto 20 marzo 2003, n. 5279, emanato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e visto, in particolare, l'art. 1 che, tra l'altro, ha riservato, a valere sul limite di impegno quindicennale, pari a 193,9 milioni di euro dall'anno 2002, di cui all'art. 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166, una quota di 21,5 milioni di euro da utilizzare per le attività di progettazione;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato, 28 febbraio 2007, n. 15, concernente le procedure



da seguire per l'utilizzo di contributi pluriennali ai sensi dell'art. 1, commi 511 e 512, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

Considerato che con delibera n. 136/2007, questo Comitato ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia» con un limite di spesa di 2.303,7 milioni di euro, comprensivo delle prescrizioni, rinviando la copertura finanziaria dell'opera alla fase di approvazione del progetto definitivo;

Considerato che la Corte dei conti, con rilievo 29 maggio 2008, n. 46, relativo alla suddetta delibera n. 136/2007, ha formulato osservazioni in ordine al parere, ritenuto negativo, del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto preliminare dell'opera, all'ingente fabbisogno finanziario dell'opera in rapporto alle risorse disponibili e ad altri aspetti attinenti la programmazione di settore;

Considerato che con nota 27 giugno 2008, n. 1599, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, ha trasmesso le considerazioni formulate dal Ministero delle infrastrutture in ordine al suddetto rilievo della Corte dei conti;

Considerato che con nota 16 luglio 2008, n. 125/P, la Corte dei conti - Sezione centrale di controllo di legittimità degli atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato ha notificato la convocazione, per il giorno 24 luglio 2008, del I e II Collegio della Sezione stessa per l'«esame e pronuncia sul visto e conseguente registrazione» della delibera n. 136/2007;

Considerato che la Corte dei conti - Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, con deliberazione n. 11/2008/P emessa dalla medesima Sezione centrale nell'adunanza del 24 luglio 2008, ha ruscato il visto e la conseguente registrazione della delibera medesima;

Vista la nota 7 aprile 2009, n. 14571, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, trasmettendo la documentazione istruttoria, l'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato della «Tratta ferroviaria pontremolese»;

Vista la nota 8 aprile 2009, n. 14891, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso una integrazione della relazione istruttoria di cui alla precedente nota;

Considerato che con note 28 aprile 2009, n. 17782 e 6 maggio 2009, n. 19043, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha fornito chiarimenti in risposta alla nota 17 aprile 2009, n. 1416, della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica;

Vista la nota 6 maggio 2009, n. 19044, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha, tra l'altro, confermato la richiesta dell'iscrizione all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato del «Completamento del raddoppio ferroviario della linea

Parma-La Spezia tratte comprese tra Parma Osteriazza e Berceto-Chiesaccia» ed ha contestualmente trasmesso la relazione istruttoria aggiornata del progetto preliminare della medesima opera;

Viste le note 8 aprile 2009, n. 39815 e 6 maggio 2009, n. 50257, con le quali il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della ragioneria generale dello Stato, con riferimento all'ordine del giorno delle sedute preparatorie di questo Comitato, rispettivamente, dell'8 aprile e del 7 maggio 2009, ha formulato osservazioni sulle proposte all'esame di questo Comitato medesimo;

Considerato che l'opera è inclusa nella tabella 3.8 «Opere parzialmente finanziate da avviare entro il 2013» dell'allegato opere infrastrutturali al Documento di programmazione economica e finanziaria (DPEF) 2009-2013, sul quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con delibera 4 luglio 2008, n. 69;

Considerato che l'intervento di cui sopra è incluso nelle intese generali quadro sottoscritte dal Governo con le regioni Emilia-Romagna e Toscana, rispettivamente, il 19 dicembre 2003 e il 18 aprile 2003;

Considerato che con delibera 31 gennaio 2008, n. 6, questo Comitato ha espresso parere favorevole sull'aggiornamento per l'anno 2008 del Contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture «RFI S.p.A.», nel cui ambito si opera una scissione del costo dell'opera, al netto delle prescrizioni, tra:

la progettazione, inclusa nella tabella A03 «Opere in corso - sviluppo infrastrutturale rete convenzionale», con un costo di 55 milioni di euro interamente disponibili a legislazione vigente (competenza 2008);

la realizzazione, inclusa nella tabella D03 «Opere prioritarie da avviare - sviluppo infrastrutturale rete convenzionale», con un costo di 2.139 milioni di euro da reperire a carico delle risorse della legge obiettivo;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze;

#### Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto concerne la realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia (cosiddetta «Pontremolese») nelle tratte comprese tra Parma e Osteriazza e tra Berceto e Chiesaccia, e in particolare:

il raddoppio, in sostanziale affiancamento, della tratta Parma-Osteriazza (25 km circa) con esclusione delle varianti di ingresso alla stazione di Parma e di cintura della città di Fornovo;

la realizzazione di una nuova «Galleria di valico» a singolo binario fra Berceto e Pontremoli (21 km circa);

il raddoppio della tratta Pontremoli-Chiesaccia (17,5 km circa), dove è previsto il ricongiungimento con la tratta già a doppio binario Chiesaccia-Aulla;





che, a seguito della realizzazione dell'opera, le stazioni di Berceto e Pontremoli saranno collegate da due linee a semplice binario: la linea attuale, via Borgo Val di Taro, a doppio/singolo binario che verrà mantenuta per continuare a servire le stazioni di Ostia, Borgo Val di Taro e il P.M. Grondola-Guinadi, altrimenti esclusi dalla variante di valico, e la nuova linea di valico di collegamento diretto;

che il tracciato relativo alla galleria di valico è stato progettato nella ipotesi di realizzare in futuro, in relazione allo sviluppo effettivo della domanda di traffico, il secondo tunnel e che gli impianti di Berceto e Pontremoli saranno realizzati secondo una configurazione di armamento già predisposta per il secondo binario di valico;

che la ripartizione dei treni tra le due suddette linee dipenderà dalle caratteristiche prestazionali delle linee stesse e dalle caratteristiche delle relazioni di trasporto;

che per la nuova linea, sulla base delle simulazioni di marcia effettuate, sono previsti una riduzione dei tempi di percorrenza del 25% e un incremento delle prestazioni del 65%;

che in data 6 giugno 2003 il soggetto aggiudicatore ha attivato la procedura di cui all'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 e successive modificazioni ed integrazioni, ora art. 165 del decreto legislativo n. 163/2006, trasmettendo il progetto preliminare al Ministero delle infrastrutture ed alle Amministrazioni interessate e ai soggetti gestori delle interferenze;

che la regione Toscana, con delibera n. 940 del 22 settembre 2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in ordine alla compatibilità ambientale e al conseguimento dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;

che la regione Emilia-Romagna, con delibera n. 2557 del 9 dicembre 2003, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, sulla pronuncia di compatibilità ambientale e ai fini dell'intesa sulla localizzazione dell'opera;

che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 5 gennaio 2006, ha trasmesso il parere positivo, con prescrizioni, di compatibilità ambientale, espresso dalla Commissione speciale VIA in data 26 luglio 2005;

che, in data 12 aprile 2007, il Ministero per i beni e le attività culturali ha formulato parere positivo con prescrizioni;

che anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in data 16 novembre 2007, ha espresso parere con prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni;

che, tra l'altro, il suddetto Consiglio superiore dei lavori pubblici ha prescritto che i progetti relativi alle gallerie di Fornovo e «di valico», redatti antecedentemente alla emanazione del decreto 28 ottobre 2005, concernente la sicurezza delle gallerie ferroviarie, dovranno essere rivisti e completati alla luce del rispetto della normativa introdotta con il richiamato decreto;

che, con riferimento ad altre osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici che sono state oggetto

di considerazioni da parte della Corte dei conti nel rilievo n. 46/2008 e nella delibera n. 11/2008, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

ha inserito nel quadro economico del progetto gli oneri dovuti allo stesso Consiglio e pari allo 0,5 per mille del costo del progetto;

ha richiesto la immediata assegnazione di risorse pari a 234,6 milioni di euro per la copertura finanziaria di una prima sub-tratta funzionale;

ha recepito le ulteriori indicazioni mediante inserimento delle stesse nelle prescrizioni da osservare in sede di redazione del progetto definitivo;

che il Ministero delle infrastrutture ha esposto le proprie valutazioni, in apposito allegato alla relazione istruttoria, in merito alle prescrizioni richieste dagli Enti istituzionali e proposto le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare da allegare alla delibera esponendo i motivi in caso di mancato recepimento o di recepimento parziale di osservazioni come sopra avanzate;

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 163/2006, è individuato in «Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI)»;

che il Codice unico di progetto (CUP) assegnato all'opera è J81H02000000001;

che il cronoprogramma di realizzazione dell'opera prevede che le attività progettuali relative alla progettazione definitiva siano comprese tra il mese di gennaio 2008 e il mese di novembre 2009, mentre quelle relative alle fasi successive (aggiudicazione, progettazione esecutiva, esecuzione dei lavori e collaudo) siano comprese tra il mese di novembre 2009 e il mese di marzo 2021;

che sono stati individuati tre lotti funzionali (Parma-Osteriazza, Berceto-Pontremoli, e Pontremoli-Chiesaccia);

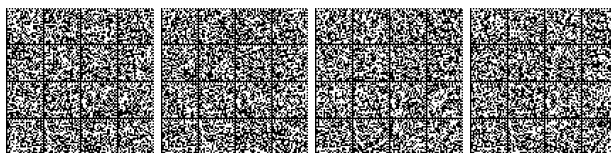
che con riferimento al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, tra l'altro, ha evidenziato l'opportunità di anticipare la realizzazione di quelle parti del tracciato che danno immediati ritorni in termini di funzionalità dell'opera, RFI ha individuato quale lotto prioritario il lotto 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);



sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo dell'opera, al netto dell'IVA, è pari a 2.193,8 milioni di euro ed è così articolato:

importi in milioni di euro

Voce	Importo
Opere ferroviarie	1.838,7
Opere extra linea e di riambientalizzazione	178,4
Servizi di ingegneria e alta sorveglianza (progettazione)	116,4
Costi interni RFI fino alla consegna dell'opera	20,0
Spese generali del committente	40,3

che, a seguito dell'accoglimento delle prescrizioni, si è determinato un maggiore costo di 109,9 milioni di euro (+5% circa) e che pertanto il limite di spesa dell'investimento è passato a 2.303,758 milioni di euro;

che risultano individuate le seguenti disponibilità finanziarie:

48 milioni di euro a valere sulle risorse autorizzate dall'art. 1, comma 965, della legge n. 296/2006 (legge finanziaria 2007) per la prosecuzione degli interventi alle linee trasversali e, in particolare, per la progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia (Pontremolese), funzionale al rafforzamento del corridoio plurimodale Tirreno-Brennero;

6 milioni di euro, in termini di volume di investimento, assegnati a RFI dal decreto interministeriale 30 dicembre 2004 concernente le assegnazioni di contributi quindicennali a valere sulla quota dei limiti di impegno di 21,5 milioni di euro destinati alla progettazione dall'art. 1 del citato decreto n. 5279/2003;

che, con riferimento alle motivazioni sottese alla mancata registrazione della delibera n. 136/2007 da parte della Corte dei conti, ed in particolare ai profili finanziari, il Ministero delle infrastrutture riporta il quadro delle esigenze di cassa annuali per il periodo 2012-2021, necessarie per la realizzazione dell'opera, e prevede l'immediata assegnazione di risorse finanziarie, a valere sulle risorse destinate alla attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, pari a 234,6 milioni di euro per la copertura finanziaria della prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile;

che la copertura finanziaria del fabbisogno residuo è rinviata alla approvazione del progetto definitivo;

che il piano economico finanziario, redatto ai sensi dell'art. 4, commi 134 e 140, della legge n. 350/2003, e trasmesso in occasione della istruttoria relativa alla delibera n. 136/2007, non evidenzia un potenziale ritorno economico;

Delibera:

#### 1. Approvazione progetto preliminare.

1.1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 183 del decreto legislativo n. 163/2006, e successive modificazioni ed integrazioni nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001 e successive modificazioni ed integrazioni è approvato, con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, il progetto preliminare del «Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia»;

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2. Ai sensi del citato art. 165, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, l'importo di 2.303,7 milioni di euro, fissato in relazione all'ammontare del costo dell'intervento, come quantificato nel quadro economico, sintetizzato nella precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa del progetto preliminare del «Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia» approvato al punto 1.1.

1.3. Le prescrizioni richiamate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nella parte prima dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture sono riportate nella parte seconda del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

#### 2. Assegnazione finanziamento.

Per la realizzazione della prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile, come individuata nella presa d'atto, è disposta a favore di RFI l'assegnazione, a valere sui fondi recati dall'art. 21, comma 1, del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, di un contributo massimo di euro 21.485.870 per 15 anni, con decorrenza dal 2009.



Il suddetto contributo, suscettibile di sviluppare un volume di investimento di 234.600.000,00 euro, è quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.

### 3. Copertura finanziaria.

3.1. La copertura finanziaria del fabbisogno residuo, ad integrazione delle fonti di finanziamento disponibili, è rinviata alla fase di approvazione del progetto definitivo.

3.2. L'eventuale assegnazione del contributo a carico dei fondi della «Legge obiettivo» sarà disposta nella suddetta fase e nei limiti delle disponibilità al momento esistenti.

### 4. Approvazione del progetto definitivo.

4.1. In occasione della approvazione del progetto definitivo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a confermare i dati relativi ai cronoprogrammi di realizzazione e di spesa riportati nel progetto preliminare ovvero a redigerne di nuovi, qualora fatti sopravvenuti, che il Ministero stesso provvederà ad esplicitare, impediscano il rispetto dei tempi originariamente stimati:

indicare la modalità di affidamento dell'opera;

indicare i cronoprogrammi di realizzazione e di spesa dei singoli lotti e sub-lotti.

4.2. Inoltre il soggetto aggiudicatore provvederà a redigere una stesura aggiornata del piano economico-finanziario, anche nella versione analitica prevista dalla delibera n. 11/2004, da inviare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a corredo del medesimo progetto definitivo. Copia di detto piano sarà trasmessa anche all'Unità tecnica-finanza di progetto per le valutazioni circa la congruità del contributo richiesto a carico delle risorse dello Stato.

4.3. Il soggetto aggiudicatore dovrà provvedere, in fase di redazione del progetto definitivo, a determinare l'eventuale maggiore onere connesso all'applicazione delle Specifiche tecniche di interoperabilità (STI) sulla sicurezza delle gallerie ferroviarie approvato dai competenti organi comunitari.

4.4. Il soggetto aggiudicatore è invitato a sottoporre a questo Comitato il progetto definitivo dei lotti o sub-lotti ritenuti prioritariamente funzionali per i quali saranno disponibili le relative coperture finanziarie o saranno chieste contestualmente risorse a carico della «Legge obiettivo». Qualora sia sottoposto a questo Comitato il progetto definitivo della prima sub-tratta funzionale compresa tra le stazioni di Parma e Vicofertile, oggetto della assegnazione di cui al punto 2, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà riportare il quadro economico del progetto medesimo precisando il costo delle prescrizioni che

interessano la suddetta sub-tratta, costo che, come riferito dallo stesso Ministero, è incluso nel costo complessivo di 234,6 milioni di euro.

### 5. Clausole finali.

5.1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento «Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma - La Spezia», approvato con la presente delibera.

5.2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, ai sensi del precedente punto 1.1, debbono essere recepite in tale fase, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA.

5.3. Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

5.4. Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo, tra l'altro, l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo.

5.5. Il CUP assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 8 maggio 2009

*Il vice Presidente*  
TREMONTI

*Il segretario del CIPE*  
MICCICHÉ

*Registrato alla Corte dei conti il 15 dicembre 2009*

*Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 6 Economia e finanze, foglio n. 118*



ALLEGATO

**COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA PARMA - LA  
SPEZIA. TRATTE COMPRESSE TRA PARMA - OSTERIAZZA E OSTERIAZZA -  
BERCETO**

**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.

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.
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.
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.
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 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. 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:
  - salvaguardia delle falde acquifere;
  - ricucitura della continuità paesaggistica e naturalistica;
  - ricostruzione delle formazioni arboreo-arbustive presenti nell'area che verrà occupata dalla cassa di espansione, nelle fasce di territorio adiacenti, incrementando contemporaneamente la biodiversità.





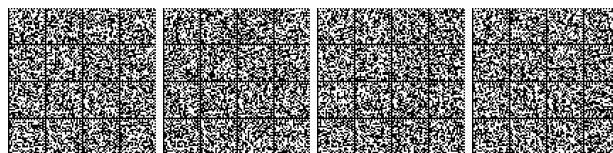
Concordare, inoltre, con l'Autorità di bacino competente, le tecniche e le modalità di intervento per la migliore funzionalità della cassa di laminazione e della relativa cava di prestito.

6. 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.
7. 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.
8. 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.
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.
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.
11. Prevedere, per una maggiore tutela degli ecosistemi:
  - che ogni passaggio sul reticolo idrografico non ne limiti la funzione di corridoio ecologico;
  - 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;
  - 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 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.
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.
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.
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.
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:
  - la salvaguardia del paesaggio storico e dei beni archeologici;
  - la conservazione statica del Campanile;
  - la tutela del complesso medioevale costituito dal Castello di Malnido e dalla Chiesa di San Nicolò;
  - la continuità e la piena fruibilità del fronte edilizio nell'ambito del centro storico.Analogamente, nella zona di avvicinamento alla Pieve di Sorano ed alla relativa area archeologica (Filattiera), il 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.
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.
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).



20. Prevedere che anche gli elaborati successivi al progetto definitivo siano redatti in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.
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.
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.
23. Tutti gli scavi necessari alla realizzazione dell'opera andranno eseguiti alla presenza di archeologi e sotto la direzione scientifica della competente Sovrintendenza.
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.
25. Tutte le opere di contenimento delle scarpate in rilevato che si intendono realizzare in corrispondenza delle aste fluviali attraversate, dovranno essere rivestite con 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".
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 Scorsetoli oltre che in corrispondenza e nelle vicinanze dell'abitato di Villafranca Lunigiana.
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.
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 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.

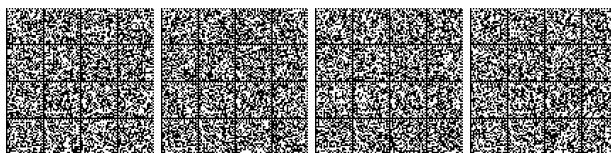


30. Nel territorio del Comune di Collecchio il cantiere di armamento AS 4 ed il campo base CB 5 dovranno essere localizzati in siti diversi da quelli previsti.
31. Dovrà provvedersi all'interramento della linea di alta tensione per il tratto (attraversante l'abitato di Fornovo di Taro) fino al torrente Sporzana.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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.
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 delle 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.

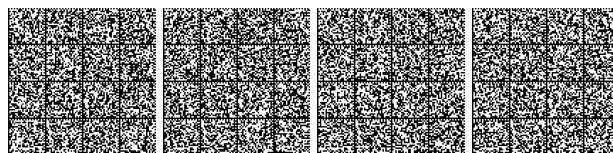




40. Preliminarmente alla fase di recupero delle aree utilizzate come cantiere, dovrà procedersi alla verifica di situazioni di inquinamento di suolo ed acque ed alla eventuale bonifica di tali aree ai sensi del D.M. n. 471/1999.
41. Per il ripristino delle aree di cantiere si riutilizzerà il terreno 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.
42. 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.
43. 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) con documentazione atta ad esprimere pareri e autorizzazioni.
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.
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.
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.
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.
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".
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.
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.



51. Sul torrente Manubiola, a Ghiare di Berceto, è necessario valutare la possibilità di ampliare la luce delle campate previste.
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.
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.
54. Nel progetto definitivo dovrà essere dettagliatamente indicato il sistema di raccolta, eventuale trattamento e recapito finale delle acque piovane raccolte in trincea.
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.
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.
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.
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.
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.



60. Le proposte di protezione acustica passiva dei recettori sensibili (ospedali, case di cura e riposo, scuole di ogni ordine e grado) deve essere approfonditamente documentata e motivata caso per caso.
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.
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).
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.
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.
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.
66. Dovrà prevedersi l'interramento della linea di alta tensione per il tratto attraversante l'abitato di Fornovo di Taro, fino al torrente Sporzana.

## **PARTE SECONDA – RACCOMANDAZIONI:**

- 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 Scorsetoli) e va prodotta una stima dettagliata della domanda effettiva merci (dati sul carico medio dei treni merci e loro collocazione temporale quotidiana).
- 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 Certificazione Ambientale n. 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE n. 761/2001 (EMAS).





- c. Interporre la massima distanza possibile tra i cantieri temporanei e le aree critiche individuate o individuabili.
- 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.
- e. Adottare anche nel tratto emiliano le misure di mitigazione elettromagnetica previste per il tratto toscano.
- f. In sede di progettazione definitiva, verificare la possibilità, suggerita dal comune di Villafranca 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).
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 attuazione; per tale motivazione si ritiene necessaria una diversa scelta localizzativa di tali aree.
- l. 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.

09A15410

