

Data della Delibera	3 - 8 - 2005
Descrizione	<a href="#">1° PROGRAMMA OPERE STRATEGICHE (L.443/2001) NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO:LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI</a> (doc, 87 KB)
Firmatario	SINISCALCO
Data Registrazione CdC	13 - 3 - 2006
Registro: 1	Foglio: 383
Data Pubblicaz. Gazz. Uff.	--
Ordinario / Supplemento	
Num GU	
Data Pubblicaz. EC	--
Num GU EC	
Normativa Base	L. 443/2001

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
 NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO NODO URBANO DI TORINO:  
 POTENZIAMENTO LINEA FERROVIARIA TORINO BUSSOLENO E CINTURA MERCI

## I L C I P E

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, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono 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";

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 – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

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);

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1 – nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano", tra i sistemi ferroviari – le infrastrutture denominate "asse ferroviario sull'itinerario del Corridoio 5 Lione-Kiev" e la "Gronda ferroviaria merci nord Torino", quest'ultima con un costo di 1.291,142 Meuro e disponibilità 0 e che include, all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Piemonte, tra i corridoi ferroviari, la tratta AV Torino-Lione e la "Gronda merci Nord Torino";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. 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 (G.U. 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 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. 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 d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

VISTA la sentenza del 25 settembre 2003, n. 303, 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;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al 1° Programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato, tra le quali è inclusa la "Gronda ferroviaria merci nord Torino";

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto dell'8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

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 nota 22 luglio 2005, n. 348, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul "potenziamento linea ferroviaria Torino-Bussoleno e cintura merci", proponendone l'approvazione, con prescrizioni, ai soli fini procedurali;

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

CONSIDERATO che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Piemonte, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra le infrastrutture di preminente interesse nazionale con la denominazione "Gronda ferroviaria merci nord Torino";

CONSIDERATO che questo Comitato, con delibera 5 dicembre 2003, n. 113 (G.U. n. 27/2004) ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della "tratta internazionale" del "nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione";

CONSIDERATO che l'intervento esaminato nell'odierna seduta è incluso, con analoga denominazione, nel Contratto di programma 2001-2005 stipulato tra l'allora Ministero dei trasporti e della navigazione e F.S. S.p.A.;

CONSIDERATO che l'intervento stesso è incluso nel Piano di priorità degli investimenti ferroviari (PPI) – edizione ottobre 2003 e, per un costo di 2.375 Meuro, nell'edizione del PPI aprile 2004 approvata da questo Comitato, con delibera 20 dicembre 2004, n. 91 (G.U. n. 16/2005), per il 2005 e, in linea programmatica, per gli anni successivi;

CONSIDERATO che detto costo trova copertura per 15 Meuro nel 1° addendum al citato Contratto di programma, per 9,3 Meuro nel 2° addendum e per 41,3 Meuro nel 3° addendum, mentre la copertura residua di 2.309,5 Meuro è prevista nell'ambito del 4° addendum a detto Contratto, sul cui schema questo Comitato si è espresso favorevolmente con delibera 29 luglio 2005, n. 88, e non ancora sottoscritto;

CONSIDERATO che l'intervento in questione è ricompreso, con il citato costo di 2.375 Meuro, nella ricognizione delle infrastrutture in fase istruttoria di cui all'allegato al DPEF 2006-2009, sul quale questo Comitato si è espresso favorevolmente con delibera 15 luglio 2005, n. 79, riservandosi però di adottare le proprie definitive determinazioni sull'elenco degli interventi aggiuntivi in esso ricompreso anche in relazione all'intesa che sarebbe stata raggiunta in sede di Conferenza unificata e che non è ancora intervenuta;

## P R E N D E A T T O

1. delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- sotto l'aspetto tecnico-procedurale
  - che il progetto della nuova "linea Bussoleno-Torino e cintura merci", denominata anche "linea di gronda", si inserisce nel citato collegamento Torino-Lione, che rappresenta uno dei progetti prioritari individuati quali parti integranti del corridoio V dall'Unione europea – che ha sostenuto circa il 50% del costo dei relativi studi – e che, configurato in origine quale una delle tratte mancanti per collegare, entro il 2010, la rete ad alta velocità italiana con quella francese, è stato poi impostato in relazione all'obiettivo, ritenuto sempre più strategico, di dare una risposta al problema del trasporto merci tra l'Italia e i Paesi confinanti;
  - che la progettata nuova linea ferroviaria transalpina è in linea con la finalità generale di "protezione" delle Alpi di cui alla Convenzione stipulata a Salisburgo il 7 novembre 1991 e soddisfa agli obiettivi di medio e lungo termini in quanto consente:
    - il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie necessarie allo sviluppo dei grandi assi ferroviari transalpini;
    - l'ottimizzazione e l'ammodernamento delle linee esistenti;
    - l'adozione di misure atte a rendere possibile il trasferimento su ferro di parte del trasporto merci a lunga distanza, attualmente su gomma, e rendere più equilibrate le tariffe in uso delle infrastrutture;
    - l'incremento del trasporto ferroviario e la creazione di sinergie, nell'ambito del trasporto passeggeri, tra trasporti a lunga distanza, trasporti regionali e locali;
    - che la realizzazione di detta nuova linea transalpina si pone in funzione attuativa del Piano generale dei trasporti e della logistica, sul quale questo Comitato si è pronunciato con delibera 1 febbraio 2001, n. 1 (G.U. 54/2001), e che ipotizza un sistema di interventi idoneo ad assicurare il raddoppio della capacità del trasporto ferroviario attraverso l'arco alpino, onde assorbire sulla rete ferroviaria la crescita tendenziale della domanda di trasporto, sistema nel cui

contesto vengono configurati prioritari il nuovo valico di Modane, il potenziamento della tratta Torino-Modane e la "cintura merci nord di Torino";

- che la linea Torino-Lione, nel territorio italiano, è suddivisa in una "tratta internazionale", il cui sviluppo è seguito da un organismo congiunto Italia-Francia (L.T.F.), e in una "tratta nazionale" oggetto di approfondimenti progettuali distinti;
- che per la tratta internazionale di cui alla citata delibera n. 113/2003 la successiva fase progettuale è rappresentata dalla redazione di un "progetto di riferimento", che include la predisposizione di un progetto definitivo ai sensi della legge n. 443/2001;
- che l'intervento all'esame fa parte della sezione nazionale di detto collegamento Torino-Lione e si sviluppa per 43 km circa da Settimo Torinese (ove sono previste le interconnessioni con la linea ad alta velocità/alta capacità Torino-Milano e con l'omonima linea storica) a S. Didero nella piana di Bruzolo (ove è prevista la connessione con la parte comune, compresa tra St. Jean de Maurienne e Bruzolo, della sezione internazionale del collegamento in questione);
- che il progetto relativo all'intervento all'esame prevede due fasi funzionali di cui la fase 1 consiste nell'attivazione della "gronda merci" fino all'interconnessione, nel futuro impianto di Bruzolo, con la linea storica, mentre la fase 2 presuppone l'attivazione completa della nuova linea Torino-Lione;
- che nel tratto di attraversamento dell'area metropolitana torinese, la linea resta esterna al nodo ferroviario di Torino, prefigurando appunto una linea di gronda per le merci;
- che il tracciato, per il 50% si sviluppa in galleria naturale profonda, ed è concepito per una velocità di progetto pari a 220 km/h;
- che, tra le opere principali, è prevista la realizzazione di 2 viadotti, dei quali l'uno attraversa il fiume Stura di Lanzo ed il secondo è posto in località Pianezza e consente, tra l'altro, il passaggio faunistico nel tratto interessato;
- che una prima stesura del progetto preliminare, di cui all'avviso al pubblico in data 10 marzo 2003, è stata aggiornata a seguito di approfondimenti effettuati in relazione alle indicazioni contenute nella delibera della Regione Piemonte 21 luglio 2003, n. 68, e che in data 10 dicembre 2003 è stato pubblicato su quotidiani altro avviso al pubblico per comunicare la richiesta di compatibilità ambientale e l'avvio del procedimento;
- che la Regione Piemonte, con delibera di Giunta 12 luglio 2004, n. 26-12997, si è pronunciata sul progetto integrato, prendendo atto che il medesimo riflette gli approfondimenti e le modifiche di tracciato richiesti con la citata delibera del 21 luglio 2003 – fatta eccezione per il collegamento di Corso Marche, del quale si ribadisce l'indispensabilità ai fini dello sviluppo dell'area industriale torinese – e approvando il tracciato stesso, con la riserva di cui sopra e con prescrizioni da assolvere nella successiva fase progettuale, come nella successiva fase progettuale ritiene debbano essere svolti ulteriori approfondimenti sui profili ambientali;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio – Commissione speciale VIA in data 12 ottobre 2004 ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
- che anche il Ministero per i beni e le attività culturali – Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici – richiamandosi ai pareri espressi dalle Soprintendenze competenti ed in particolare alle osservazioni formulate dalla Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte con foglio 6 maggio 2003, n. 4327, relativo alla stesura originaria del progetto, e con fogli 2 febbraio 2004, n. 829, e 19 aprile 2004, n. 3405 – ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
- che hanno formulato le proprie osservazioni gli Enti gestori di interferenze;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in apposito allegato alla citata relazione, riporta le prescrizioni avanzate nel corso dell'istruttoria dai Ministeri interessati e dalla Regione e formula le proprie valutazioni al riguardo, esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di richieste di prescrizioni;

- sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in RFI S.p.A.;
- che la modalità prevista di affidamento dei lavori è il ricorso a Contraente generale;
- che nel cronoprogramma predisposto nel dicembre 2003 l'ultimazione dei lavori ed il preesercizio erano previsti per la fine del 2012, ma che i ritardi nell'approvazione del progetto preliminare e gli ulteriori prevedibili slittamenti correlati allo svolgimento delle attività propedeutiche allo sviluppo del progetto definitivo ed in particolare delle attività geognostiche, all'attuazione delle prescrizioni degli Enti interessati ed alle integrazioni richieste, in sede istruttoria, dalla Commissione VIA comportano un adeguamento dei tempi previsti che potrà essere definito solo dopo l'effettuazione delle predette attività e l'approvazione del tracciato di riferimento;

- sotto l'aspetto finanziario

- che il costo complessivo dell'intervento, in linea con le previsioni del PPI – edizione aprile 2004, è quantificato in 2.375,00 Meuro, di cui 1.952,56 per costi di realizzazione (inclusivi degli oneri per acquisizione delle aree per 64,11 Meuro e di opere compensative per 75,86) e 422,44 per somme a disposizione ( 377,44 per imprevisti e spese tecniche e 45 per spese generali);
- che il costo è stato desunto da un censimento analitico delle opere componenti l'investimento, differenziate per tipologia e valorizzate sulla base di un costo di riferimento individuato in relazione ad opere similari già realizzate o frequentemente impiegate negli interventi ferroviari;
- che le prescrizioni formulate dagli Enti interessati nella fase istruttoria successiva alla ripubblicazione del progetto preliminare hanno determinato extra-oneri quantificati, in apposito allegato alla relazione istruttoria,

complessivamente in circa 73,44 Meuro (pari al 3% del costo) e che il Ministero istruttore ritiene possano essere riassorbiti nell'ambito della gestione a vita intera dell'attuale quadro economico del progetto;

- che il suddetto Ministero segnala l'esistenza di un'area di rischio connessa alle problematiche relative alla reale consistenza di sostanze amiantifere nel sottosuolo, rischio il cui valore, sulla base di scenari ipotizzati nell'ambito di appositi studi, può registrare ampie oscillazioni e che non è stato possibile quantificare puntualmente sotto il profilo economico in assenza di un'adeguata campagna geognostica e delle relative prove in situ e in laboratorio, che il soggetto aggiudicatore non ha potuto effettuare per l'opposizione del territorio;
- che il Ministero istruttore ritiene comunque che, qualora la campagna geognostica riveli la presenza di materiali amiantiferi in quantità maggiori rispetto ai volumi ipotizzati in progetto, gli oneri integrativi possano essere recuperati dal capitolo relativo agli imprevisti e dall'ottimizzazione progettuale perseguibile nelle fasi successive e che conferma quindi in 2.375 Meuro il valore complessivo dell'investimento;
- che l'analisi costi-benefici evidenzia un MOL positivo (2,9 Meuro) ed un VAN negativo pari a -1.603 Meuro, mentre il TIR viene considerato indeterminabile;

## 2. degli sviluppi successivi ed in particolare:

- che nel corso della seduta preparatoria alla riunione del 29 luglio 2005 la Regione Piemonte ha chiesto un rinvio dell'approvazione del progetto preliminare con le seguenti motivazioni:
  - mancata considerazione delle prescrizioni espresse con delibera 12.7.2004, con riferimento in particolare al collegamento, attraverso Corso Marche, con il sito logistico di Orbassano;
  - ulteriore fase di approfondimento, avviata nel dicembre 2004, con il territorio e con gli Enti locali che hanno espresso serie preoccupazioni nei confronti della linea, fase che avrebbe trovato conclusione con l'adozione di una delibera integrativa della precedente entro il 1° agosto successivo;
- che nella seduta del 29 luglio 2005 il punto è stato quindi rinviato a richiesta della Regione, che ha confermato che avrebbe adottato la prevista delibera integrativa entro il 1° agosto successivo;
- che, nel corso dell'odierna seduta, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che la Regione ha adottato il 1° agosto 2005 la prevista delibera ed ha proposto l'approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare ai fini tecnico-amministrativi;
- che il Ministro dell'economia e delle finanze, nel formulare la prevista intesa, ha dichiarato che l'accoglimento delle ulteriori prescrizioni non deve avere impatto sull'onere complessivo dell'opera, come quantificato in 2.375 Meuro;
- che, nella citata delibera n. 16-609 del 1° agosto 2005, la Regione Piemonte – richiamandosi alle risultanze degli ulteriori incontri tematici tenutisi dopo l'emanazione della menzionata delibera di Giunta in data 21 luglio 2004 e ai contenuti delle note formalmente pervenute – formula prescrizioni confermativa e integrative delle precedenti, ribadendo la necessità di realizzazione del collegamento di Corso Marche ed evidenziando anche le ricadute del progetto all'esame sul progetto relativo alla parte italiana della tratta internazionale della linea Torino-Lione, nonché prevedendo la costituzione di specifici strumenti di concertazione per assicurare la partecipazione degli enti locali alla definizione del progetto de quo nelle fasi successive della progettazione;
- che in particolare, per quanto concerne il collegamento ferroviario tra la gronda ferroviaria di nuova realizzazione e l'esistente scalo di Orbassano, la Regione – nel configurare il collegamento di Corso Marche quale presupposto necessario per lo sviluppo dell'attività logistica e intermodale a servizio dell'area metropolitana torinese e dell'intero territorio regionale e nel proporre di valutare l'opportunità di una realizzazione con valenza bidirezionale – fa riferimento al protocollo d'intesa avente ad oggetto appunto la realizzazione del suddetto asse di Corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale, siglato il 18 luglio 2005 con la Provincia di Torino ed i Comuni di Collegno, Grugliasco, Torino, Venaria e con la partecipazione della Camera di Commercio, chiedendo che il relativo progetto venga inserito a pieno titolo nell'opera complessiva della "cintura ferroviaria nord di Torino", mentre – per quanto concerne il modello di esercizio – ne evidenzia la necessità di riconsiderazione in relazione alla previsione dell'interconnessione in esame e rappresenta l'intento di sviluppare un servizio ferroviario regionale passeggeri sulla linea storica con acquisizione di 120 tracce giornaliere sulla linea Torino-Bussoleno;
- che nel suddetto protocollo d'intesa gli enti firmatari hanno, tra l'altro, assunto l'impegno a individuare le fonti di finanziamento e gli oneri finanziari a carico di ciascuno dei soggetti coinvolti per la redazione degli studi di inquadramento territoriale e urbanistico relativi, inclusi in apposito piano operativo, e a promuovere la stipula di successivi accordi di programma per l'attuazione delle scelte progettuali individuate;
- che le prescrizioni della Regione relative al collegamento di Corso Marche lo configurano quale opera integrativa della linea Torino-Lione, da inserire nel Programma delle infrastrutture strategiche;
- che le osservazioni sulle ricadute sul "progetto della tratta italiana della linea Torino-Lione di competenza LTF" possono più congruamente essere considerate in sede di esame del progetto definitivo dell'intervento il cui progetto preliminare è stato approvato con la più volte menzionata delibera n. 113/2003;
- che alcune delle altre prescrizioni richieste dalla Regione nella menzionata delibera del 1° agosto 2005 risultano confermativa di quelle formulate in precedenza e, quando ricomprese tra quelle di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'accoglimento, sono incluse ai fini del calcolo degli extra-costi nella quantificazione effettuata dal suddetto Ministero e che tra queste in particolare figurano quelle relative alla presenza di sostanze amiantifere per le quali si richiamano le considerazioni del Ministero stesso citate nella "presa d'atto" relativa ai profili finanziari;
- che altre ancora dovranno, invece, essere considerate in sede di sviluppo del progetto definitivo anche allo scopo di verificare l'eventuale impatto economico sul costo dell'opera che – ai fini della presente delibera – resta fissato in 2.375 Meuro;

# D E L I B E R A

## 1. Approvazione progetto preliminare

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, nonché ai sensi del disposto dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'apposito allegato alla relazione istruttoria – anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del "nuovo collegamento ferroviario nodo urbano di Torino: potenziamento linea Bussoleno-Torino e cintura merci".  
E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera stessa.
- 1.2 Ai sensi del citato articolo 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 2.375 Meuro, di cui alla precedente "presa d'atto", costituisce il limite di spesa dell'intervento ed inclusivo degli oneri per "opere compensative" per un importo pari al 3% del costo complessivo.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto in questione, sono riportate nella parte A dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera. Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte B del predetto allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuali motivazioni 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 CUP

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro 30 giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella Gazzetta Ufficiale. Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

## 3. Ulteriori fasi progettuali

- 3.1 Attesa la volontà della Regione Piemonte di sviluppare maggiori traffici ferroviari nello scalo di Orbassano e considerati altresì le richieste avanzate al riguardo e gli impegni degli Enti locali di cui al Protocollo d'intesa del 18 luglio 2005, questo Comitato valuta positivamente la realizzazione del collegamento di Corso Marche quale opera integrativa della nuova linea Torino-Lione: a tal fine l'intervento dovrà essere inserito, con la procedura di rito, nell'aggiornamento del 1° Programma delle opere strategiche e nell'aggiornamento dell'Intesa generale quadro citata in premessa e la realizzazione del medesimo dovrà essere programmata in modo che risulti compatibile con i tempi di messa in esercizio della "Gronda ferroviaria merci nord Torino".  
Qualora, all'atto di presentazione del progetto definitivo dell'intervento di cui al punto 1.1, gli adempimenti di cui al comma precedente si siano conclusi positivamente, sia disponibile la progettazione preliminare del collegamento di Corso Marche e sia ultimata la relativa istruttoria, questo Comitato – su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti – procederà a esaminare detto progetto contestualmente al progetto definitivo dell'opera approvata con la presente delibera in modo da assicurare la massima coerenza possibile tra i due interventi e valutarli in un quadro organico di riferimento. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferirà comunque sugli esiti degli studi previsti dal citato Protocollo che siano stati nel frattempo effettuati, nonché sui profili finanziari relativi al citato collegamento di Corso Marche.
- 3.2 Le richieste di approfondimenti e le verifiche progettuali di cui agli altri punti della delibera 1° agosto 2005 della Regione Piemonte relativi all'intervento approvato con la presente delibera ed in particolare le richieste di cui alle lettere b-g del punto 1, come da stralcio che si unisce quale allegato 2, saranno tenute presenti in sede di sviluppo del citato progetto definitivo.  
Qualora le attività propedeutiche allo sviluppo di detto progetto ed in particolare le indagini geognostiche evidenzino specifiche criticità rispetto a quelle considerate nel progetto preliminare, quale effettiva presenza di sostanze amiantifere in quantità superiore a quella indicata nella relazione istruttoria quale soglia massima ipotizzabile, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relazionerà tempestivamente a questo Comitato per un'adeguata valutazione delle misure da adottare.
- 3.3 In sede di sottoposizione del progetto definitivo di cui sopra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a dar conferma del fatto che la copertura residua del costo dell'opera per 2.309,5 Meuro è assicurata nell'ambito del 4° addendum al Contratto di programma 2001-2005 con RFI S.p.A. In caso contrario procederà ad individuare le possibili fonti alternative di copertura.

## 4. Clausole finali

- 4.1 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 approvato con la presente delibera.
- 4.2 Il predetto Ministero, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA, provvederà ad accertare che il progetto definitivo dell'intervento di cui al punto 1.1 recepisca le prescrizioni che, secondo quanto indicato nell'allegato 1, debbono essere recepite prima di detta fase progettuale o in tale sede.  
Il soggetto aggiudicatore provvederà a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dandone al riguardo assicurazioni al menzionato Ministero.
- 4.3 Il medesimo 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.
- 4.4 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 dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi.

Roma 3 agosto 2005

IL PRESIDENTE DELEGATO  
Domenico SINISCALCO