

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA MESSINA – CATANIA:  
TRATTA GIAMPILIERI – FIUMEFREDDO

## IL CIPE

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 ordinarie 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 Tirrenico - Nord Europa", tra i sistemi ferroviari, la infrastruttura denominata "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania" con un costo di 12.291,674 Meuro e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Sicilia, tra i "Corridoi ferroviari" include la "linea Messina - Catania - Siracusa";

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 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, alla voce "Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania", inserisce l'intervento "Messina - Catania: Giampilieri - Fiumefreddo" tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

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 17 febbraio 2005, n. 75 – integrata con le note 4 marzo 2005, n. 130, e 15 marzo 2005, n. 146, nonché con "note integrative" del maggio 2005 – con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria sul "Raddoppio linea ferroviaria Messina - Catania: tratta Giampilieri - Fiumefreddo", proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto preliminare;

CONSIDERATO che la "tratta siciliana dell'Asse ferroviario Salerno - Reggio Calabria - Palermo - Catania" è compresa tra le "Infrastrutture di preminente interesse nazionale

a carattere interregionale” individuate nell’Intesa generale quadro stipulata tra il Governo e la Regione Siciliana il 14 ottobre 2003;

CONSIDERATO che l'intervento è altresì incluso nel Contratto di programma 2001-2005, intercorrente tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A.;

CONSIDERATO inoltre che l'opera è inclusa nel Piano delle priorità degli interventi ferroviari (PPI) – edizione aprile 2004, che questo Comitato, con delibera 20 dicembre 2004, n. 91, ha approvato per l'anno 2005 e, in via programmatica, per gli anni successivi, e considerato in particolare che l'opera stessa è ricompresa tra gli interventi per i quali sono state richieste maggiori risorse in sede di quantificazione del fabbisogno 2005, giusta indicazioni che troveranno esplicitazione nel 4° *addendum* al citato Contratto di programma, attualmente in fase di formalizzazione;

CONSIDERATO che l'asset di riferimento del progetto in esame è rappresentato dalla linea ferroviaria di collegamento di tre importanti centri urbani: Messina, Catania e Siracusa;

CONSIDERATO che alla realizzazione del disegno di rete suddetto concorrono numerosi progetti inseriti in documenti programmatici complementari ed in particolare concorrono, oltre al raddoppio della tratta Messina - Catania come specificato nella successiva "presa d'atto", il raddoppio della Messina - Siracusa nella tratta Fiumefreddo - Giarre e sistemazione della stazione di Siracusa, completamente finanziato nell'ambito del citato Contratto di programma e inserito nel Programma delle infrastrutture strategiche ai fini dell'accesso alla procedura della legge n. 443/2001, nonché il raddoppio della tratta Catania - Siracusa – articolato in 2 fasi funzionali – e la fase propedeutica della velocizzazione della tratta a semplice binario tra Bicocca e Targia, entrambi ricompresi, tra i progetti ex lege n. 443/2001, nel menzionato PPI;

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;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

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

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

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*
  - che l'intervento di cui al progetto sottoposto a questo Comitato, assieme al raddoppio della tratta Bivio Zurria - Catania Acquicella e Catania Ognina - Catania Centrale, consente il completamento del raddoppio della Messina - Catania, posto che sono già attivate le tratte raddoppiate Messina - Giampileri,

Fiumefreddo - Catania Ognina e Catania Acquicella - Bicocca e considerato che è stato già approvato da questo Comitato il progetto preliminare del raddoppio della tratta Catania centrale - Acquicella, con conseguente interrimento della stazione centrale di Catania, e finanziata la relativa progettazione definitiva (delibera 29 settembre 2004, n. 45);

- che dopo il completamento del suddetto progetto, considerando anche le risultanze degli altri menzionati progetti in itinere sull'intera direttrice Messina - Catania Centrale, la linea ferroviaria avrà le caratteristiche di un doppio binario elettrificato esteso 93,279 Km;
- che più specificatamente la realizzazione del raddoppio ferroviario in esame risponde a più obiettivi:
  - eliminare gli attuali "colli di bottiglia" costituiti dai passaggi dal doppio binario al semplice binario;
  - uniformare i regimi di circolazione;
  - incrementare il traffico, specie sui tratti afferenti i nodi di Messina e Catania;
  - sviluppare il trasporto merci da e verso le aree industriali di Catania, Priolo e Augusta;
  - avviare un servizio metropolitano comprensoriale al servizio della città di Catania;
  - migliorare i livelli di sicurezza e regolarità della circolazione;
  - sopprimere i passaggi a livello esistenti;
  - recuperare produttività in termini di economia di gestione;
- che i miglioramenti del servizio offerto sono individuati:
  - nell'aumento della velocità commerciale media sulla Messina - Catania dagli attuali 73 Km/h a 107,5 Km/h per i treni a lungo percorso e da 65 Km/h a 81 Km/h per i treni locali, con conseguente riduzione dei tempi medi di circa 25 minuti per il traffico a lungo percorso e di 18 minuti per il trasporto locale;
  - nell'ottimizzazione e velocizzazione del trasporto con cadenzamento treni nelle tratte afferenti i nodi;
  - nell'utilizzazione della tratta Letojanni - Catania Centrale - Lentini per un servizio di tipo metropolitano comprensoriale;
- che, a causa delle particolari difficoltà orografiche, il raddoppio nel tratto Giampileri - Fiumefreddo consiste nella realizzazione di un tracciato completamente nuovo, che si sviluppa per circa l'85% in galleria, e nel successivo abbandono della linea storica;
- che il progetto in esame sviluppa i contenuti dello studio di fattibilità predisposto da RFI S.p.A. nel 2001 per il completamento del raddoppio della linea Messina - Catania nel tratto considerato e che l'alternativa scelta risponde all'esigenza di non compromettere l'espansione urbanistica dei Comuni a ridosso del mare ed alla necessità di sfruttare, per l'ubicazione delle fermate e delle stazioni, le incisioni vallive per l'ubicazione delle finestre;
- che l'intervento sarà realizzato in due fasi funzionali:

- tratto funzionale 1°: raddoppio del tratto compreso tra Fiumefreddo e Letojanni, con innesto sulla linea esistente per mezzo dell'interconnessione ubicata a ridosso della nuova fermata di Taormina;
  - tratto funzionale 2°: completamento del raddoppio del tratto compreso tra Taormina e Giampileri, con successiva dismissione della linea storica;
  - che con nota del 10 giugno 2003, n. 847, RFI S.p.A., in qualità di soggetto aggiudicatore, ha trasmesso il progetto preliminare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, comunicando il formale avvio della procedura mediante invio del progetto – a cura della società Italferr S.p.A., incaricata della progettazione – agli altri Ministeri interessati ed ai Servizi competenti della Regione Siciliana, e mediante pubblicazione di avviso sui giornali quotidiani locali e nazionali;
  - che in data 31 dicembre 2003 è intervenuto il differimento dei termini di istruttoria a seguito di richiesta di integrazioni formulata, ai sensi dell'art. 20 del decreto legislativo n. 190/2002, dalla Commissione speciale VIA;
  - che in data 10 marzo 2004 il soggetto aggiudicatore ha integrato la documentazione richiesta dal predetto Ministero;
  - che con nota del 27 maggio 2004, prot. n. GAB/2004/5253/B05 il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha trasmesso il parere positivo, con prescrizioni e raccomandazioni, espresso dalla suddetta Commissione;
  - che con nota del 3 giugno 2004, n. 423, la Regione Siciliana – Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti – Dipartimento trasporti e comunicazioni, si è espressa positivamente, con prescrizioni, trasmettendo poi – rispettivamente con note 14 giugno 2004, n. 454, e 12 luglio 2004, n. 540 – i pareri favorevoli con prescrizioni, della Soprintendenze dei beni culturali ed ambientali – Servizio beni architettonici, paesaggistici, naturali, naturalistici e urbanistici – di Messina e di Catania;
  - che con nota del 5 maggio 2005, prot. n. 0708407/4797/2005, il Ministero per i beni e le attività culturali - Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici, recependo i suddetti pareri delle Soprintendenze dei beni culturali ed ambientali di Messina e di Catania, nonché il parere della Soprintendenza per i beni culturali e ambientali – Servizio per i beni archeologici di Catania, esprime parere favorevole con prescrizioni;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare, evidenziando quali osservazioni avanzate in sede istruttoria vengono accolte in linea di principio e debbano quindi essere approfondite successivamente;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore viene individuato in RFI S.p.A.;
  - che il predetto soggetto aggiudicatore intende affidare la redazione del progetto definitivo alla Italferr S.p.A.;
  - che la modalità prevista di affidamento dei lavori è l'affidamento a contraente generale;

- che i tempi di realizzazione dell'intervento sono stimati in 6/7 anni e si svolgeranno tra il 2007 ed il 2013, con entrata in esercizio nel 2014 e funzionamento a pieno regime dal 2016;
- che il CUP del progetto è J11H02000070008;

- *sotto l'aspetto finanziario*

- che il costo complessivo del progetto, al netto dell'IVA, è pari a 1.970 Meuro, così articolato:

(Meuro)

| Voce  | Importo | Percentuale |
|---|---------|-------------|
| opere ferroviarie                                 | 1.727   | 87,7        |
| opere extralinea e di riambientalizzazione        | 92      | 4,7         |
| servizi di ingegneria e alta sorveglianza         | 105     | 5,3         |
| costi interni RFI (fino alla consegna dell'opera) | 10      | 0,5         |
| spese generali del committente                    | 36      | 1,8         |

- che il suddetto importo include 5,44 Meuro per acquisizione aree e 67,60 Meuro per opere compensative, nonché una voce per imprevisti (165 Meuro) pari al 10% del "costo totale delle opere";
- che la copertura finanziaria per l'intero progetto è così ripartita:
  - Contratto di Programma 1994-2000 258 Meuro;
  - 1° *addendum* del Contratto di Programma 2001-2005 28 Meuro;
  - fondi FESR (riprogrammazione di cui al PPI - aprile 2004) 172 Meuro;
- che il completamento della copertura, per 1.512 Meuro, secondo le indicazioni del citato PPI è a carico delle risorse stanziare dalla legge 30 dicembre 2004, n. 311, quale ulteriore apporto al capitale sociale di RFI, e che l'impegno sarà formalizzato, in sede di stipula del 4° *addendum* al menzionato Contratto di Programma 2001-2005;
- che l'analisi costi-benefici – condotta calcolando in venticinque anni il relativo orizzonte temporale, considerando la valorizzazione a prezzi costanti 2002, utilizzando l'approccio della "analisi di efficienza" e utilizzando un tasso di sconto pari al 5% (così come raccomandato dalla "Guida per la certificazione da parte dei nuclei regionali di valutazione e verifica degli investimenti pubblici") – presenta un valore attuale netto economico (VANE) di oltre 902 Meuro che conferma l'opportunità dell'intervento, mentre l'analisi di redditività del progetto evidenzia un tasso di rendimento interno economico quantificato nel 9,88%;

## DELIBERA

### 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 dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato – con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare del "Raddoppio linea ferroviaria Messina - Catania: tratta Giampileri - Fiumefreddo".

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 1.970 Meuro costituisce il limite di spesa dell'intervento.
- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto in questione, sono riportate nella 1<sup>a</sup> parte dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, e debbono essere sviluppate in sede di progettazione definitiva.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte dell'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. *Copertura finanziaria*

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di sottoposizione del progetto definitivo, provvederà a confermare che, a seguito della stipula del 4° *addendum* al Contratto di programma 2001-2005 con RFI, il costo del progetto in esame – così come specificato nella "presa d'atto" – trova completa copertura.

### 3. *Clausole finali*

- 3.1 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.
- 3.2 Il predetto Ministero provvederà ad accertare che il progetto definitivo recepisca le prescrizioni di cui al punto 1.3.
- 3.3 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.

- 3.4 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.
- 3.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 27 maggio 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO  
Domenico SINISCALCO



## **ALLEGATO**

### **PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

#### **1. PRESCRIZIONI**

- 1.1 Carattere Generale
- 1.2 Relative a flora, fauna e insediamenti agricoli
- 1.3 Relative a idraulica, idrogeologia, geologia, geotecnica
- 1.4 Gestione del territorio
- 1.5 Carattere paesaggistico-architettonico
- 1.6 Carattere localizzativo
- 1.7 Carattere archeologico

#### **2. RACCOMANDAZIONI**

## 1. PRESCRIZIONI

### 1.1 Carattere Generale

- a) recepire e sviluppare le misure di mitigazione e compensazione, sia puntuali che di carattere generale, già previste nello SIA, nelle successive integrazioni e nelle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; inserire nei capitolati d'appalto le prescrizioni relative alla mitigazione e compensazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;
- b) predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;
- c) nel Programma Lavori, allegato al progetto definitivo, anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;
- d) redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento;
- e) prevedere la realizzazione delle opere di sistemazione a raccordo tra gli elementi strutturali in progetto ed il territorio con l'uso delle tecniche dell'ingegneria naturalistica;

### 1.2 Relative a flora, fauna e insediamenti agricoli

- a) dare continuità all'ambiente, realizzando opportune "reti ecologiche", in corrispondenza delle scarpate ferroviarie, degli imbocchi delle gallerie e lungo i viadotti particolarmente nell'attraversamento del Parco e pSIC dell' Alcantara, del Torrente Letojanni, della Fiumara d' Agrò e degli altri corsi d'acqua;
- b) privilegiare l'impianto di specie che consentano la diversità biologica nelle sistemazioni a verde perseguendo lo scopo dell'integrazione ecosistemica della flora autoctona ad alto e medio fusto, garantendone la manutenzione anche tramite convenzioni con gli Enti locali;
- c) fare ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica, per le opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione previste, adottando le "*Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde*" del Ministero dell' Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; fare inoltre riferimento, ai fini della progettazione definitiva, al "*Quaderno opere tipo di ingegneria naturalistica*" della Regione Lombardia ed al "*Manuale di ingegneria naturalistica*" della Regione Lazio o ad altri manuali qualificati;
- d) prevedere l'esecuzione delle opere relative all'attraversamento dei torrenti con tecniche tali da non influire sull'interscambio dei tessuti di microrganismi tra sponde ed alvei e che mantengano inalterato l'equilibrio dell'ecosistema fluviale e della qualità ambientale; il ripristino delle opere trasversali non impedisca la risalita della fauna o l'attecchimento della flora;

### 1.3 *Relative a idraulica ,idrogeologia geologia, geotecnica*

- a) prevedere, nel Capitolato Speciale d'Appalto, per la fase di realizzazione dei viadotti, laddove siano presenti falde superficiali:
  - le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
  - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;
- b) approfondire le modalità di smaltimento delle acque reflue, provenienti dalle aree di cantiere, dai rilevati e dalle gallerie, e determinare per i luoghi di recapito finale la natura e la permeabilità dei litotipi nonché la struttura dell'acquifero ricevente, facendo ricorso ad adeguati studi idrogeologici ed indagini geognostiche;
- c) il letto dei torrenti non sia alterato ed il fondo sia ricoperto con materiale di pietrame così come disposto dalle circolari Assessoriali Territorio ed Ambiente del 23.06.1987 n. 26356 (GURS 19.9.1987 n. 41), BB.CC.AA. del 01.03.1990 n. 577 (GURS 07.04.1990 n. 18) e da D.P.R. del 04.04.1993 come applicato dall'art. 94 ex L.R. 06.09.1993 n. 25;
- d) le scarpate di controripa e sottoscarpa siano contenute, per pendenze che lo necessitano con geo tessile, biostuoie o viminate;

### 1.4 *Gestione del territorio*

- a) verificare la possibilità di utilizzare il materiale di scavo, dopo le necessarie selezioni e verifiche, per il ripascimento dei litorali in erosione, richiedendo alla Regione Siciliana la convocazione di un Tavolo Tecnico, a cui partecipino, oltre la Regione Siciliana e RFI, le Province interessate, l'Autorità Marittima e i Comuni rivieraschi, per determinare l'esistenza della necessità di ripascimento dei litorali in erosione e la tempistica dello stesso, valutando in ogni caso le implicazioni derivanti dall'attraversamento dei centri abitati ed adottando soluzioni che riducano al minimo il transito di mezzi pesanti all'esterno dei cantieri e l'apertura di discariche: RFI si attiverà a seguito degli esiti derivanti dal Tavolo Tecnico per la messa a dimora in deposito temporaneo e per il successivo trasporto;
- b) dettagliare qualitativamente e quantitativamente i materiali derivanti dalla demolizione delle opere esistenti e indicarne le modalità di smaltimento;
- c) riqualificare le aree residuali, attualmente interessate dalle infrastrutture ferroviarie, le aree intercluse e quelle dei cantieri, con l'obiettivo di conseguire il recupero paesaggistico e dare profondità alle formazioni;
- d) nelle aree destinate provvisoriamente a cantiere e allo stoccaggio di materiale di scavo, dopo l'ultimazione dei lavori sia ripristinato lo stato originario dei luoghi.

### 1.5 *Carattere paesaggistico-architettonico*

- a) approfondire dal punto di vista progettuale le soluzioni tecniche adottate per i viadotti, con particolare riguardo al numero ed alla posizione delle pile, e le misure di mitigazione e compensazione proposte; nel dettaglio si ritiene necessario procedere a

tali verifiche per eliminare, dall'alveo del corso d'acqua, le pile dei viadotti Alcantara, Letojanni, S. Teresa e Nizza-Alì;

- b) rivestire le pile dei viadotti, almeno alla base, e realizzare i muri di qualsiasi tipologia in ottemperanza al disposto dell' art. 13 ex l.R. n. 37/85, ovvero con pietrame da spacco del tipo locale, sbizzato a mano, senza listatura dei giunti;
- c) gli argini e le gabbionate siano risolti con materiale litoide non cementato;
- d) le opere in ferro siano tinteggiate con vernici a dispersione micacea, con tonalità cromatiche tipiche dei materiali ferrosi;
- e) i terreni provenienti dagli scavi dovranno essere sistemati nelle previste aree in modo da rispettare l'andamento plano altimetrico e morfologico esistente, avendo cura di eseguire una sistemazione finale mediante la piantumazione di essenze vegetali, arboree ed arbustive rigorosamente autoctone della località.

#### 1.6 Carattere localizzativo

- a) inserire nel progetto la lieve variante di tracciato, in relazione al Comune di Letojanni indicata come "Soluzione A", che prevede lo spostamento del viadotto Letojanni verso monte di circa 125 m con variazione del tracciamento nei vertici 10 del binario pari e 14 del binario dispari;
- b) acquisire le richieste di variante, indicate come soluzioni "B-C-D", rispettivamente proposte dai Comuni di Savoca, Furci Siculo - S.Teresa e Alì Terme, in sede di un Tavolo Tecnico con Regione e le Realtà territoriali coinvolte, quindi studiare e sviluppare le soluzioni suddette nel progetto definitivo come alternative al progetto base.

#### 1.7 Carattere archeologico

- a) il Servizio per i Beni archeologici comunica che il tracciato del raddoppio ferroviario previsto interessa in più punti aree indiziate di presenze archeologiche e quindi si richiede di eseguire un sopralluogo congiunto con i progettisti al fine di concordare le aree indiziate in cui dovranno essere eseguiti gli eventuali saggi preventivi. La RFI potrà rivolgersi all'U.O.VIII del citato Servizio al fine di concordare la data del sopralluogo che potrà anche essere effettuato unitamente ai tecnici del Servizio I;
- b) il Proponente dovrà predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE n. 761/2001);
- c) laddove, per imprescindibili ragioni costruttive e di successiva sicurezza, la finestra della galleria Calatabiano sia necessaria, dovrà essere proposto nel progetto definitivo un tracciato tale che l'imbocco ed i piazzali, di cantiere e di manovra, non interferiscano né con il vincolo diretto e indiretto richiamato dalla Soprintendenza archeologica di Catania (area Torre Rossa) né con altre aree vincolate.

## 2. RACCOMANDAZIONI

- a) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- b) approfondire in sede di progetto definitivo lo studio del tracciato, particolarmente nei Comuni di Letojanni e Furci Siculo, in modo da ridurre l'impatto visivo dei viadotti e di ogni altro manufatto;
- c) valutare la necessita di adottare misure specifiche per la tutela delle sorgenti termali di Ali Terme e della falda freatica di Fiumefreddo di Sicilia;
- d) verificare la localizzazione della finestra di Calatabiano e dell'adiacente area di cantiere nel Comune di Fiumefreddo di Sicilia in relazione alla possibile interferenza con il sito archeologico;
- e) progettare le opere di risistemazione idraulica, previste nell'attraversamento del torrente Malpertugio, in modo da non interferire con il deflusso ordinario;
- f) prevedere l'impiego, come misura di compensazione, di vetri a protezione acustica o altre misure di protezione passiva dal rumore nei ricettori e nelle aree dove dovessero riscontrarsi situazioni critiche;
- g) verificare l'entità delle vibrazioni prodotte dal passaggio dei treni e, ove necessario, impiegare conglomerati "subballast" con elevate caratteristiche di assorbimento meccanico così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614;
- h) rispettare, per le radiazioni non ionizzanti, l'obiettivo di qualità di 3  $\mu$ T (DPCM del 23/02/03) nelle zone con presenza di case isolate e di piccole frazioni;
- i) acquisire da parte del realizzatore dell'infrastruttura, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 1400 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE n. 761/2001 (EMAS).