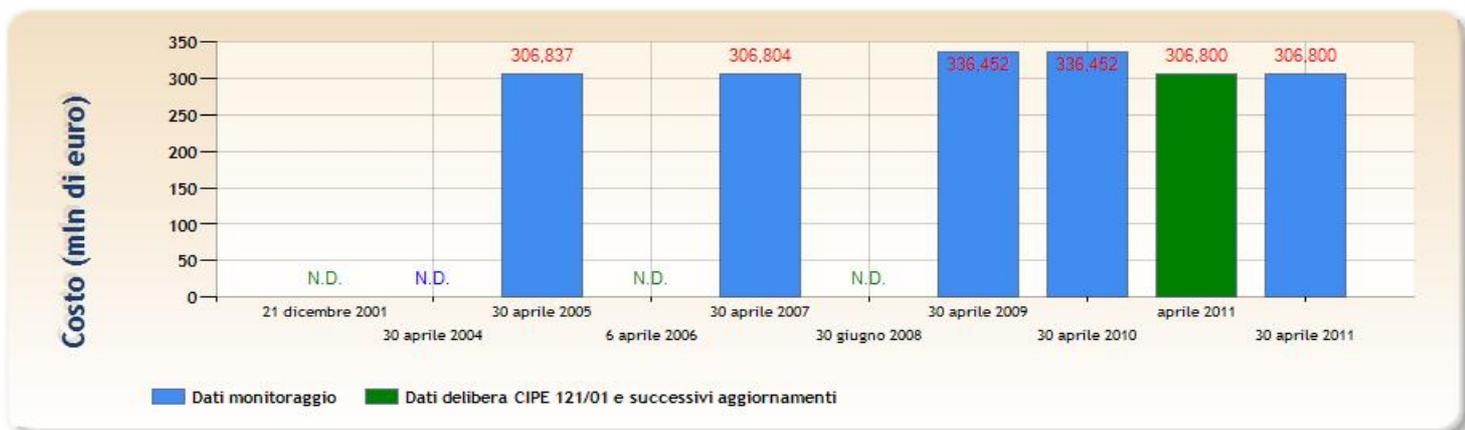


# GRANDI HUB AEROPORTUALI -ALLACCIAMENTI FERROVIARI E STRADALI

## Hub aeroportuale - allacciamenti metro Parma

### Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma

#### SCHEDA N. 147



#### LOCALIZZAZIONE



#### CUP:

I71I05000020001

#### TIPOLOGIA OPERA:

Ferrovie metropolitane

#### SOGGETTO TITOLARE:

MetroParma Spa

#### STATO DI ATTUAZIONE

Procedimento interrotto

#### DELIBERE CIPE

107/2004  
64/2005  
158/2005  
92/2006

#### ULTIMAZIONE LAVORI

Il Decreto Legge 25 marzo 2010 n. 40 revoca il finanziamento dell'opera

---

## DESCRIZIONE

Il progetto originario "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma" prevedeva la realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata, costituito da tre linee (A, B e C) integrate tra loro.

Successivamente la linea B è stata stralciata in quanto non prioritaria. Il progetto definitivo, approvato nel 2006, prevede quindi la realizzazione di un sistema di trasporto a guida vincolata, costituito da due linee:

- linea A: che attraversa la città di Parma lungo la direttrice Nord – Sud ed è delimitata a Nord dal parcheggio di interscambio collocato in corrispondenza dello svincolo autostradale di Parma, e a Sud, dal deposito dei treni ubicato nella zona del Campus Universitario, presentando uno sviluppo complessivo di 11,4 km, di cui 4,7 km a raso, 2,3 km in galleria o galleria artificiale e 3,6 km in galleria TBM, e n. 20 fermate, con una riduzione di 6 fermate, rispetto al progetto preliminare;

- linea C: costituita da un servizio ferroviario sulla linea FS Milano – Bologna che grazie alla nuova fermata in linea in corrispondenza dell'Aeroporto di Parma, collegherà quest'ultimo alla Stazione di Parma.

---

## DATI STORICI

### 2001

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 121.

### 2003

Il MIT riceve il progetto preliminare dal Comune di Parma, soggetto aggiudicatore.

L'intervento è compreso nell'IGQ tra il MIT e la Regione Emilia Romagna sottoscritta il 19 dicembre.

### 2004

La Provincia di Parma esprime parere favorevole, con prescrizioni, per le linee A e C e negativo per la linea B.

La Regione Emilia R. si pronuncia favorevolmente, con prescrizioni, ai fini della localizzazione dell'opera limitatamente alle linee A e C e fa proprie le osservazioni della locale Agenzia dei trasporti pubblici sul rischio di eventuali perdite di quote di mercato del trasporto pubblico su ferro in relazione ad un'applicazione di tariffa media per viaggio superiore del 28%.

Il Comune invia al MIT la documentazione integrativa tra cui le planimetrie del tracciato come modificato a seguito del recepimento di osservazioni pervenute da parte degli Enti interessati e dalla cittadinanza.

Il Comune si impegna a presentare al Consiglio la proposta per la costituzione di una società per la realizzazione dell'investimento e a garantire la copertura finanziaria residua (31,5%).

La Cassa depositi e prestiti esprime parere favorevole, sottolineando la necessità di disciplinare con apposita concessione i rapporti con il gestore del servizio e formulando osservazioni specifiche sul piano economico-finanziario che portano ad una parziale rivisitazione del medesimo.

La Commissione Interministeriale per le metropolitane esprime parere favorevole con prescrizioni per gli aspetti tecnici e ambientali, riservandosi un esame più puntuale in sede di progetto definitivo.

Con nota del 17 dicembre il MIT trasmette la versione aggiornata della relazione istruttoria.

Con delibera n. 107 il CIPE prende atto che il Comune di Parma ha rielaborato il progetto comprensivo del SIA. Viene individuata una prima "tratta funzionale, costituita dalla parte Nord della linea A", da scambiatore Nord a Piazza Barbieri, e dalla linea C (collegamento stazione FS-aeroporto).

Il MIT propone le prescrizioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare. Il soggetto aggiudicatore è il Comune di Parma, la modalità per l'affidamento dei lavori è l'appalto integrato e i tempi di predisposizione del progetto definitivo e di realizzazione dell'intervento sono indicati in 70 mesi. Il costo delle linee A e C è di 306,8 Meuro (268,6 per infrastruttura, 37,9 per rotabili e 0,3 per somme a disposizione non soggette a IVA). Il costo della 1a tratta funzionale è di 198,7 Meuro, dei quali 17,9 in materiale rotabile. La richiesta originaria di finanziamento a carico delle

risorse del PIS è di 210 Meuro, pari al 68,5% del costo dell'opera (184,1 per infrastrutture e 25,9 per materiale rotabile) e il Comune di Parma propone la costituzione di una società per garantire la copertura finanziaria residua (31,5%). Secondo il MIT, il finanziamento del materiale rotabile può essere reperito successivamente, trattandosi di fornitura che entrerà in funzione ad opera ultimata. L'UTFP rileva che l'iniziativa presenta un'elevata redditività del capitale investito, ipotizzando il ricorso ad altre forme di finanziamento che riducano l'entità del contributo statale a fondo perduto.

Il CIPE approva quindi il progetto preliminare per l'importo di 306,8 Meuro con le prescrizioni cui è condizionata l'approvazione del progetto definitivo. La copertura finanziaria sarà definita in sede di approvazione del progetto definitivo.

## **2005**

Il Comune di Parma promuove la costituzione di una società di trasformazione urbana con capitale sociale interamente pubblico (100% Comune di Parma), denominata "Metro Parma Spa" per la progettazione e la realizzazione dell'opera. Il 5 marzo si costituisce "Metro Parma Spa" con capitale sociale interamente sottoscritto e versato dal Comune di Parma. La durata della Società è fissata sino al 31 dicembre 2020 e potrà essere prorogata o risolta anticipatamente.

- In data 11 maggio viene pubblicato il bando di gara nella GUCE per l'affidamento della redazione della progettazione definitiva delle linee A e C.

Il 16 maggio viene stipulata la Convenzione che regola i rapporti tra Metro Parma Spa ed il Comune.

Il CIPE, con delibera n. 64, assegna all'intervento un finanziamento, in termini di volume di investimento, di 172,1 Meuro a valere sulle risorse destinate all'attuazione del PIS.

Metro Parma Spa rende nota l'avvenuta aggiudicazione dell'incarico per la progettazione definitiva delle linee all'Ati composto da Alpina Spa (capogruppo) con Scetaroute S.A., Geol. Aldo Teodoro Battaglia, Ci.Tra. Srl E Semaly S.A. Il Comune di Parma chiede al MIT la variazione del soggetto aggiudicatore.

Il CIPE, con delibera n. 158, approva la modifica del soggetto aggiudicatore individuato nella Società "Metro Parma Spa.

Metro Parma Spa, soggetto aggiudicatore, trasmette il progetto definitivo al MIT e alle altre Amministrazioni interessate e agli Enti gestori delle interferenze.

In data 6 dicembre viene pubblicato l'avviso di deposito degli elaborati progettuali.

## **2006**

Il MIT convoca la CdS per il 20 gennaio che si conclude il 13 marzo. In tale sede gli enti gestori delle interferenze e le Amministrazioni competenti si pronunciano sul progetto definitivo esprimendo pareri favorevoli.

Metro Parma trasmette la relazione della società Ati Alpina, incaricata della progettazione, attestante l'osservanza e il recepimento, nel progetto definitivo, delle prescrizioni della delibera n. 107/2004.

La Regione Emilia Romagna formula alcune osservazioni di carattere non prescrittivo.

Il Ministero per i beni culturali esprime parere favorevole con prescrizioni.

La Commissione interministeriale per le metropolitane esprime parere favorevole.

Il MIT trasmette al CIPE la relazione istruttoria sul progetto definitivo.

La Regione Emilia Romagna esprime parere favorevole subordinato ad alcune prescrizioni urbanistiche.

Il CIPE, con delibera n. 92, approva il progetto definitivo delle linee A e C per 306,8 Meuro, assegna in via definitiva alla Metro Parma Spa il finanziamento pari a 172,1 Meuro a valere sui fondi della legge n. 166/2002, mentre non ripropone l'assegnazione di un finanziamento a valere sulle risorse destinate all'attuazione del PIS per l'acquisto del materiale rotabile.

## **2007**

Metro Parma Spa, il 7 febbraio, invia alla GUCE il bando di gara per l'affidamento unitario a contraente generale della progettazione esecutiva e realizzazione con qualsiasi mezzo dell'intervento per un importo a base di gara di 287 Meuro, di cui 225 quale importo lavori e 37,8 Meuro quale opzione per l'eventuale fornitura del materiale rotabile, degli impianti di segnalamento, di comunicazione e di deposito.

Metro Parma Spa, il 24 maggio, trasmette alle imprese selezionate la richiesta di offerta.

Il 17 dicembre viene sottoscritto il 1° Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro del dicembre 2003.

## **2008**

Il 28 aprile Metro Parma Spa aggiudica l'appalto all'Associazione Temporanea d'Imprese "Pizzarotti Spa, Coopsette Soc.Coop., Consorzio Cooperative Costruzioni Soc.Coop", risultata prima nella gara per l'affidamento unitario a contraente generale per la progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera. Il contraente generale prevede 62 mesi per realizzare l'intera infrastruttura.

Metro Parma Spa, di concerto con il Comune, approva l'integrazione del progetto e l'ottimizzazione di alcuni aspetti del tracciato prima dell'inizio dei lavori.

Il 1 agosto viene sottoscritto il 2° Atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro del dicembre 2003.

## **2009**

Si apre una nuova CdS sulle integrazioni del progetto.

L'opera è inclusa nella delibera CIPE n. 10 di ricognizione sullo stato di attuazione del PIS.

Il progetto viene nuovamente presentato al CIPE il 31 luglio per l'approvazione della nuova localizzazione e per un nuovo finanziamento di 34,7 Meuro, ma il CIPE rinvia l'approvazione.

## **2010**

Il decreto legge n. 40 (art. 4, commi 7 ed 8) revoca il finanziamento previsto per l'opera. Gli effetti della revoca si estendono, determinandone lo scioglimento, a tutti i rapporti convenzionali stipulati dal soggetto aggiudicatore con il contraente generale. La norma fa però salva la quota per l'indennizzo che il contraente generale può richiedere. E' inoltre previsto che il contratto di mutuo stipulato dal soggetto attuatore (il comune) continui ad avere effetto nei suoi confronti nei limiti della quota del finanziamento erogata, anche con riferimento alle spese relative al citato indennizzo. Un successivo decreto interministeriale determinerà la destinazione della quota di finanziamento statale residua all'esito della procedura descritta.

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza Unificata Stato-Regioni sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

Il 15 maggio la regione Emilia-Romagna propone ricorso presso la Corte costituzionale (n. 81 del 2010 pubblicato sulla G.U. n. 30 del 28 luglio 2010) avverso l'art. 4 commi 6, 7, 8, del decreto-legge, nella parte in cui viene revocato il finanziamento statale già deliberato per la metropolitana di Parma e viene stabilita la riassegnazione dello stanziamento.

Nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013 l'opera "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche – Aggiornamento 2010"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2010".

## **2011**

Con la sentenza n. 79/2011 del 7 marzo, la Corte costituzionale si pronuncia sul ricorso promosso in via principale dalla Regione Emilia Romagna avverso l'art. 4, commi 6, 7, e 8 del D.L. n. 40/2010, respingendo il ricorso relativamente ai commi 7 e 8 e dichiarando illegittimo il comma 6 del decreto.

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2012-2014 l'opera "Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata - Parma" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011"; "3: Programma Infrastrutture Strategiche - Opere non comprese nella tabella 2"; "5: Stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE 2002-2011 (marzo)" (definanziata).

In occasione della rilevazione dell'AVCP sullo stato di attuazione delle opere comprese nel PIS, il liquidatore della Società Metroparma ha comunicato che "... è stata disposta la revoca del finanziamento statale con art. 4 comma 6, 7 e 8 del D.L. 40/2010 convertito con modificazioni in legge n. 73/2010 del 22.5.2010, disponendo contestualmente che gli effetti della revoca si estendono allo scioglimento di tutti i rapporti stipulati dal soggetto aggiudicatore. La stessa società Metroparma è in stato di liquidazione poiché è venuto meno lo scopo societario."

---

## **COSTO PRESUNTO (milioni di euro)**

Costo al 21 dicembre 2001	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 121/2001
Previsione di costo al 30 aprile 2004	N.D. <b>Fonte:</b>
Previsione di costo al 30 aprile 2005	306,837 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 107/2004
Costo al 6 aprile 2006	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 130/2006
Previsione di costo al 30 aprile 2007	306,804 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 92/2006
Costo al 30 giugno 2008	N.D. <b>Fonte:</b> DPEF 2009-2013
Previsione di costo al 30 aprile 2009	336,452 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 10/2009
Previsione di costo al 30 aprile 2010	336,452 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 10/2009
Costo ad aprile 2011	306,800 <b>Fonte:</b> DEF 2012-2014
Previsione di costo al 30 aprile 2011	306,800 <b>Fonte:</b> DEF 2012-2014

---

## QUADRO FINANZIARIO (milioni di euro)

### Disponibilità:

Risorse disponibili al 21 dicembre 2001	N.D. <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 121/2001
Risorse disponibili ad aprile 2011	268,950 <b>Fonte:</b> DEF 2012-2014

---

<b>Disponibilità al 30 aprile 2011:</b>	<b>268,949</b>
Fondi Legge Obiettivo	172,112 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 92/2006
Comune di Parma	96,837 <b>Fonte:</b> Delibera CIPE 92/2006

---

**Fabbisogno residuo:** **37,851**

---

## STATO DI ATTUAZIONE

### PROGETTAZIONE:

Livello di progettazione raggiunto:

Conferenza di servizi:

Note:

### AFFIDAMENTO LAVORI:

Soggetto aggiudicatore:

Modalità di selezione:

Procedura:

Sistema di realizzazione:

Criterio di aggiudicazione:

Fase progettuale a base di gara:

Tempi di esecuzione:

Progettazione:

Lavori:

Data bando:

CIG/CUI:

Data aggiudicazione:

Tipo aggiudicatario:

Nome aggiudicatario:

Codice fiscale aggiudicatario:

Data contratto:

**Quadro economico:**

Importo a base gara:  
Importo oneri per la sicurezza:  
Importo complessivo a base di gara:  
Importo aggiudicazione:  
Somme a disposizione:  
Totale: 0,00  
% Ribasso di aggiudicazione:  
% Rialzo di aggiudicazione:  
Note:

#### **ESECUZIONE LAVORI:**

Stato avanzamento lavori:  
Data presunta inizio lavori:  
Data presunta fine lavori:  
Stato avanzamento importo:  
Stato avanzamento percentuale:  
Data effettiva inizio lavori:  
Data effettiva fine lavori:  
Data presunta fine lavori varianti:  
Tempi realizzazione:  
Data collaudo statico:  
Data collaudo tecnico-  
amministrativo:  
Note:

#### **Contenzioso:**

Totale riserve definite:  
Importo totale riserve definite:  
Totale riserve da definire:  
Note:

#### **Sospensione lavori:**

Numero totale:  
Totale giorni sospensione:  
Note:

#### **Varianti:**

Numero totale:  
Giorni proroga totali:  
Motivi:  
Altri motivi:  
Importo:  
Importo oneri sicurezza:  
Somme a disposizione:  
Totale: 0,00  
Note:

---

## **NORMATIVA E DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO**

IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna del 19 Dicembre 2003  
Voto n. 307/L.O Commissione Interministeriale per le metropolitane  
del 2004  
Delibera Provincia di Parma n.1088  
del 7 Ottobre 2004  
Delibera di Giunta Regione Emilia Romagna n.2069  
del 18 Ottobre 2004  
Delibera di Giunta Comune di Parma n.1259  
del 28 Ottobre 2004  
Delibera CIPE 107/2004  
del 20 Dicembre 2004  
Bando di gara di progettazione del Maggio 2005  
Delibera CIPE 64/2005  
del 27 Maggio 2005  
Avviso di avvenuta aggiudicazione gara di progettazione del Settembre 2005  
Delibera CIPE 158/2005  
del 2 Dicembre 2005  
Delibera CIPE 92/2006  
del 29 Marzo 2006  
Avviso di preinformazione affidamento lavori Metro Parma Spa del Ottobre 2006  
Bando di gara affidamento lavori - Metro Parma Spa del Febbraio 2007  
1° Atto aggiuntivo IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna del 17 Dicembre 2007  
Avviso di aggiudicazione lavori - Metro Parma Spa del Aprile 2008  
2° Atto aggiuntivo IGQ tra Governo e Regione Emilia Romagna del 1 Agosto 2008  
Decreto-Legge n. 40  
del 25 Marzo 2010  
Sentenza Corte costituzionale n. 79/2011 del 7 Marzo 2011