



*Ministero dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle Infrastrutture*



*Provincia di Alessandria*



*GRUPPO TORINESE TRASPORTI*

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
"RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO"**

La presente copia, composta di n. 44  
fogli, è conforme all'originale esistente presso  
questo ufficio.

21/11/2006

*Francesco Scantuso*

Roma, Ottobre 2006

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

## PREMESSE

VISTO l'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e successive modificazioni e integrazioni, che definisce gli strumenti della programmazione negoziata;

VISTA, in particolare, la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una Intesa Istituzionale di Programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di Programma Quadro deve contenere;

VISTA la delibera del CIPE 21 marzo 1997, n. 29 concernente la disciplina della programmazione negoziata ed in particolare il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti sub-regionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge n. 662/1996;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed Enti Locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa";

VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo";

VISTO il decreto-legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, ed in particolare l'articolo 15 comma 4 che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662 e l'articolo 10, comma 5, del DPR 20 aprile 1994, n. 367;

VISTO il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 recante Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTO l'articolo 4 della legge 17 maggio 1999, n. 144, che disciplina gli Studi di fattibilità delle amministrazioni pubbliche e progettazione preliminare delle amministrazioni regionali e locali;

VISTA la legge 11 febbraio 1994, n. 109 "Legge Quadro in materia di lavori pubblici" e successive modificazioni e integrazioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni ed integrazioni, concernenti Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spese contabili;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 21 dicembre 1999, n. 554 "Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

VISTO il Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

VISTO il Decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche";

VISTO il Decreto Legge del 18 maggio 2006 n. 181, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri"- convertito con modificazioni con Legge del 17 luglio 2006 n. 233 - che all'articolo 1, comma 1, modificando il D. Lgs. n. 300 del 30 luglio 1999, ha istituito il *Ministero delle infrastrutture e al comma 4 dello stesso articolo ha sancito che a " detto Ministero sono trasferite, con le inerenti risorse finanziarie, strumentali e di personale, le funzioni attribuite al Ministero delle infrastrutture ed dei trasporti dall'articolo 42, comma 1, lettere a), b), d-ter), d-quater) e, per quanto di competenza, lettera d-bis), del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300"*;

VISTO il DPCM del 5 luglio 2006, con il quale è stato definito il riparto di funzioni e compiti trasferiti al Ministero delle infrastrutture (all'articolo 1) ed al Ministero dei trasporti (all'articolo 2), ed è stata definita l'articolazione del Ministero delle infrastrutture in due Dipartimenti, attribuendo al Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale ed i servizi generali, Direzione generale per la programmazione e i programmi europei, la competenza in materia di programmazione negoziata;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Piemonte sottoscritta il 22 marzo 2000 con la quale sono individuati i settori di intervento da attuarsi mediante la stipula di Accordi di Programma Quadro;

VISTA la Legge regionale n. 33 del 07 aprile 2000 "Bilancio di previsione 2000 e pluriennale 2000-2002"

VISTO il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica approvato con D.P.R. 14 marzo 2001;

VISTO il Piano Territoriale Regionale, approvato dal Consiglio Regionale con Deliberazione 19 giugno 1997, n. 388 – 9126;

VISTO il Programma Regionale di Sviluppo adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione 21 maggio 2001, n. 16 – 3001, proposto al Consiglio Regionale per l'approvazione;

VISTA la Legge regionale n. 13 del 30 aprile 2002 "Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2002 e bilancio pluriennale 2002-2004"

VISTA la delibera CIPE del 2 agosto 2002, n. 76, concernente “Accordi di programma quadro. Modifica scheda-intervento di cui alla Delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio”;

VISTA la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro emanata dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 0032538 del 9 ottobre 2003;

VISTA la delibera CIPE 27 maggio 2005, n. 35, “Ripartizione delle risorse aggiuntive per le aree sotto utilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 per il triennio 2005–2008 (legge finanziaria 2005)”, che sulla base di criteri utilizzati per la ripartizione dei fondi comunitari ossia coerenza programmatica, avanzamento progettuale e premialità, assegna al Piemonte la quota ordinaria pari a 78.679.233,00;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte in data 25 luglio 2005 n. 39-577 con la quale sono stati approvati i criteri per l’identificazione di un primo elenco di interventi da proporre per il riparto dei fondi CIPE, e ha stabilito di destinare almeno il 30% delle risorse ad interventi strategici di rete o interventi strategici inseriti in programmi approvati d’intesa con i Ministeri competenti;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte in data 20 marzo 2006 n. 46-2423 “Delibera CIPE n. 35/2005 - Approvazione definitiva degli interventi e del Piano degli Investimenti Pluriennale 2005-2009.” con la quale sono stati approvati gli elenchi definitivi degli interventi finanziati con i fondi CIPE 2005 e con i fondi regionali a valere sul bilancio della Regione Piemonte per gli anni 2006-2008, che destina la somma di 44.160.000,00 Euro ad interventi per il Settore Trasporti a valere sui fondi CIPE 2005, e prevede un cofinanziamento regionale di 35.160.000,00 Euro per interventi e progetti per il Settore Trasporti a valere sui fondi Regione Piemonte 2006-2008 e un cofinanziamento a carico della Provincia di Torino per euro 12.000.000,00;

Vista la Legge regionale n. 15 del 21 aprile 2006 “Bilancio di previsione per l’anno finanziario 2006 e bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2006-2008” in particolare l’Art. 8 che prevede l’istituzione di appositi capitoli di bilancio per la partecipazione finanziaria della Regione ad Accordi di Programma;

VISTA la nota 20 ottobre 2005, n. 3028, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso l’informativa di cui al punto 7.1.2 della delibera CIPE 20/04, concernente gli interventi che il Ministero medesimo intende avviare sul territorio della Regione Piemonte nel settore dei trasporti e città;

VISTA la nota 16 dicembre 2005, n. 3755, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel condividere le proposte dalla Regione, ritenendole coerenti con quanto previsto dalla delibera CIPE 35/2005 al punto 6, ha fissato il limite del 31 ottobre 2006 quale data di stipula del relativo Accordo di programma quadro in materia di trasporti;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale n. 17-4093 del 23 ottobre 2006, che approva il presente Accordo di programma quadro (APQ), che, tra l’altro, prevede la quantificazione definitiva del cofinanziamento regionale, così come indicato nel medesimo APQ;

VISTA la deliberazione della Giunta della Provincia di Torino n. 1 del 10 ottobre 2006, che approva il presente Accordo di programma quadro

VISTA la deliberazione della Giunta della Provincia di Alessandria n. 1 del 25 ottobre 2006, che approva il presente Accordo di programma quadro

VISTI i poteri conferiti al Presidente dalla delibera del C.d.A. del Gruppo Torinese Trasporti S.p.A. n. 1/2 del 7 gennaio 2003;

il Ministero dello Sviluppo Economico  
il Ministero delle Infrastrutture  
la Regione Piemonte  
la Provincia di Torino  
la Provincia di Alessandria  
il Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.A.

STIPULANO IL SEGUENTE  
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
“RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO”

**Articolo 1 - Recepimento delle premesse**

1. Le premesse di cui sopra e gli allegati formano parte integrante del presente Accordo di Programma Quadro.

**Articolo 2 - Finalità ed obiettivi**

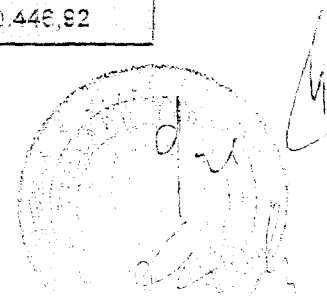
1. Il presente Accordo di Programma Quadro (nel prosieguo denominato “Accordo”) costituisce strumento attuativo dell’Intesa Istituzionale sottoscritta il 22 marzo 2000 dal Presidente del Consiglio e dal Presidente della Regione Piemonte. Esso è finalizzato alla realizzazione di un’opera di viabilità (Circonvallazione di Venaria – Borgaro) e alla progettazione preliminare e definitiva del collegamento ferroviario Torino – Ceres con il nodo ferroviario di Torino e del raccordo Predosa, come risulta illustrato in dettaglio nella Relazione Tecnica e nelle schede intervento (Allegato 2), parti integranti del presente

### Articolo 3 - Programma attuativo e costo degli interventi

1. L'Accordo è costituito da n. 3 interventi, (uno per la realizzazione e due per la progettazione) elencati nella successiva Tabella 1 e descritti nella Relazione tecnica predisposta dalla Regione e nelle schede intervento redatte ai sensi della delibera del CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro, citata in premessa. Un intervento di progettazione ha generato due schede intervento in quanto si sono separate le fasi relative al progetto preliminare ed al progetto definitivo. In totale quindi risultano 4 schede intervento, specificate nella successiva Tabella 1. Le motivazioni di tale scelta sono illustrate nella Relazione Tecnica (Allegato 1), parte integrante del presente Accordo.
2. Dei suddetti 3 interventi, n. 1 risulta in parte finanziato con le risorse rese disponibili con la Delibera CIPE 27 maggio 2005 n. 35 per un totale di 44.160.000,00 euro
3. La Regione Piemonte concorre al presente Atto con il cofinanziamento della realizzazione di n. 1 intervento (€ 12.792.005,81) e con il finanziamento della progettazione preliminare e definitiva di n. 2 interventi (€ 14.700.000,00). La quota restante per la realizzazione di n. 1 intervento, pari a € 20.608.441,11 è finanziata dalla Provincia di Torino. Nella tabella seguente sono sintetizzati gli interventi finanziati suddivisi secondo le schede dell'Allegato 2

**Tab. 1 – Gli interventi finanziati**

Codice Intervento	Denominazione	Tipologia di opera	Euro
Trasp - 01	Reggia di Venaria - Circonvallazione Venaria - Borgaro Torinese	Realizzazione	77.560.446,92
Trasp - 02a	Progettazione preliminare del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI – passante ferroviario	Progettazione preliminare	2.500.000,00
Trasp - 02b	Progettazione definitiva del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI – passante ferroviario	Progettazione definitiva	4.000.000,00
Trasp - 03	Progettazione preliminare e definitiva del raccordo stradale Strevi - Predosa	Progettazione preliminare e definitiva	8.200.000,00
TOTALE			92.250.446,92



4. I relativi interventi sono dettagliatamente illustrati nella Relazione tecnica e nelle schede attività/intervento, di cui agli Allegati 1 e 2 del presente Accordo, redatte ai sensi della Delibera CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro 9 ottobre 2003.
5. Ogni scheda intervento riporta l'indicazione del soggetto attuatore che ha redatto la scheda stessa e ne assicura la veridicità. Nel caso in cui il soggetto attuatore non sia stato ancora individuato, tali responsabilità sono state assunte dal soggetto proponente l'intervento, indicato nella stessa scheda intervento
6. Le schede intervento forniscono l'indicazione relativa ai soggetti attuatori, al soggetto responsabile dell'intervento, ai contenuti progettuali, al costo complessivo, al fabbisogno finanziario e alla sua articolazione nel tempo, con individuazione delle relative fonti di copertura, all'impegno finanziario di ciascun soggetto, ai tempi di attuazione, ed alle procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi.

#### **Articolo 4 - Flusso informativo**

1. I soggetti sottoscrittori del presente Accordo si impegnano a dar vita ad un flusso informativo sistematico e costante al fine di consolidare un processo stabile di concertazione e condivisione dei reciproci programmi di attività relativamente all'ambito territoriale interessato. Lo scambio di informazioni avverrà in coincidenza con il monitoraggio di cui al successivo articolo 6, comma 1, lettera d).

#### **Articolo 5 - Quadro finanziario degli interventi**

1. Il costo complessivo degli interventi attivati con il presente Accordo di programma quadro ammonta ad Euro 92.260.446,92.
2. La copertura finanziaria degli interventi è riportata nella tabella seguente:

**Tab. 2 - Fonti finanziarie**

<b>FONTE</b>	<b>Euro</b>
Delibera CIPE 35/05 - quota D4	44.160.000,00
<b>TOTALE STATO</b>	<b>44.160.000,00</b>
Regione Piemonte - legge regionale 15/2006 - delibera n. 46-2423 del 20/03/2006	14.700.000,00
Regione Piemonte - legge regionale 33/2000 - cap bilancio 25209	10.070.560,43
Regione Piemonte - legge regionale 13/2002 - cap bilancio 25209	2.721.445,38
<b>TOTALE REGIONE</b>	<b>27.492.005,81</b>

Provincia di Torino – Mutuo rep. 9585 del 21/07/2005	20.608.441,11
<b>TOTALE ENTI LOCALI</b>	<b>20.608.441,11</b>
<b>TOTALE</b>	<b>92.260.446,92</b>

3. La copertura finanziaria di ciascun intervento è riportata nella Relazione tecnica.
4. La disponibilità delle risorse a valere sulla delibera CIPE n.35/05 è vincolata al rispetto dei criteri delineati al punto 7.7 della stessa delibera. In particolare, se eventuali decurtazioni legate al mancato impegno delle risorse – mediante obbligazioni giuridicamente vincolanti dei beneficiari finali entro il 31 dicembre 2008 - dovessero ridurre la disponibilità effettiva delle risorse finanziarie dei singoli interventi, all'interno della procedura di monitoraggio, si potrà procedere all'integrazione delle risorse ovvero alla sospensione dell'intervento.
5. Il trasferimento delle risorse CIPE, relative alla Deliberazione n 35/2005, previste per gli anni 2005-2006 verrà disposto nei confronti della Regione Piemonte in un'unica soluzione, entro 90 giorni dalla data di stipula dell'Accordo.
6. I trasferimenti delle quote di competenza per gli anni 2007 e 2008 della citata delibera CIPE n. 35/2005 sono subordinati alla chiusura dei monitoraggi dell'anno precedente.
7. Il trasferimento delle risorse finanziarie ai soggetti attuatori degli interventi avverrà da parte della Regione Piemonte secondo le modalità indicate nelle Convenzioni che la Regione stipulerà con ciascun soggetto attuatore degli interventi e comunque, secondo la normativa vigente.
8. La gestione finanziaria degli interventi può attuarsi secondo le procedure e le modalità previste dall'art. 8 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367, secondo quanto disposto dall'art. 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito con modificazioni, nella legge 30 marzo 1998, n. 61
9. Nel caso in cui, a seguito della progettazione e/o della realizzazione degli interventi, il costo totale degli stessi sia maggiore di quello indicato alla tabella 1 dell'art. 3 e non sia possibile assicurarne la copertura mediante l'utilizzo di economie di spesa o ribassi d'asta realizzati su ciascuno degli interventi descritti alla tabella 1 dell'art. 3, la Provincia di Torino, il G.T.T. e la Provincia di Alessandria, soggetti attuatori degli interventi, si impegnano a mettere a disposizione le ulteriori risorse finanziarie per il completamento degli interventi di loro competenza.
10. Le eventuali economie di spesa risultanti alla conclusione degli interventi e gli eventuali ribassi d'asta ottenuti per gli interventi previsti dal presente Accordo sono riprogrammati con le modalità previste dall'articolo 8, comma 2, dell'Intesa Istituzionale di Programma.
11. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, uno o più degli interventi previsti dal presente Atto non siano realizzabili, si applicano le disposizioni concernenti la



riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi, di cui all'articolo 9 dell'Intesa Istituzionale di Programma

#### **Articolo 6 - Impegni dei soggetti sottoscrittori**

1. I soggetti sottoscrittori del presente Accordo di Programma Quadro si impegnano, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:
  - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nelle schede di intervento allegate al presente Accordo di Programma Quadro;
  - b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso, in particolare, laddove sia possibile, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
  - c) a stipulare gli atti convenzionali che regolano le procedure amministrative e finanziarie necessarie all'attuazione del presente Accordo;
  - d) a procedere con periodicità semestrale al monitoraggio ed alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre gli eventuali aggiornamenti al soggetto responsabile dell'attuazione di cui al successivo articolo 7, secondo le disposizioni della Delibera CIPE n. 76/02 e le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata nelle premesse;
  - e) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo, per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - f) a rimuovere, in ognuna delle fasi del procedimento di realizzazione degli interventi, gli eventuali ostacoli, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza, l'intervento sostitutivo dell'autorità competente individuata, per ogni intervento, ai sensi del successivo articolo 9.

#### **Articolo 7 - Soggetto Responsabile dell'attuazione dell'Accordo**

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo si individua quale Responsabile dell'attuazione del seguente Accordo di Programma Quadro l'Ing. Giuseppe Iacopino, Dirigente del Settore Viabilità ed Impianti Fissi della Direzione Regionale Trasporti
2. Il responsabile dell'Accordo ha il compito di:
  - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo;
  - c) promuovere, di concerto con i responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;
  - d) nel corso dell'istruttoria dell'Accordo e nei monitoraggi semestrali, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio

degli APQ citata in premessa, coordinare la raccolta dei dati effettuata dai Responsabili di intervento e verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'applicativo informatico per il monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro (di seguito denominato "Applicativo Intese") del Ministero dello Sviluppo Economico.

- e) nel corso dei monitoraggi semestrali, ed in particolare nella iniziale fase di aggiornamento delle schede intervento, comunicare al Ministero dello Sviluppo Economico – Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese la lista degli interventi per i quali siano intervenute modifiche rispetto all'ultima versione monitorata, come indicato al par. 4.2 della Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, modifiche da illustrare in dettaglio all'interno del relativo rapporto di monitoraggio;
- f) nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
- g) inviare al Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'APQ - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'APQ, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Comitato Paritetico di Attuazione;
- h) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere, decorso inutilmente tale termine, segnalare l'inadempienza al Comitato Paritetico di Attuazione per le necessarie valutazioni.

#### **Articolo 8 - Responsabile del singolo intervento**

1. Per ogni intervento viene indicato nelle apposite schede (Allegato 2) il "Responsabile di intervento", che nel caso di lavori pubblici corrisponde al soggetto già individuato come "Responsabile unico di procedimento" ai sensi del DPR 554/1999 e successive modificazioni;
2. Ad integrazione delle funzioni previste come responsabile di procedimento dall'art. 8 del DPR 554/1999 e successive modificazioni, il Responsabile di Intervento ai fini dell'APQ svolge nel corso dei monitoraggi semestrali i seguenti compiti:
  - a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti-cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al project management;



- b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e la messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
- c) raccogliere ed immettere nell'Applicativo Intese i dati delle schede intervento e rispondere della loro veridicità;
- d) verificare la veridicità delle informazioni contenute nelle singole schede intervento e l'attuazione degli impegni assunti, così come porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
- e) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto le schede di intervento, segnalando tempestivamente al Responsabile dell'APQ gli eventuali ritardi e/o ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano e/o impediscono l'attuazione;
- f) trasmettere al responsabile dell'APQ la scheda intervento unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, nonché ogni altra informazione richiesta dal Responsabile dell'APQ;
- g) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.

#### **Articolo 9 - Inerzia, ritardi e inadempienze**

1. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
2. Nel caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, il Responsabile dell'Accordo di Programma Quadro invita il soggetto, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
3. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato dal Responsabile dell'Accordo, le iniziative a tal fine assunte ed i risultati conseguiti.
4. In caso di ulteriore inottemperanza, il Responsabile dell'Accordo invia gli atti, con relazione motivata, al Comitato Paritetico di Attuazione, previsto all'art. 8 dell'Intesa Istituzionale di Programma, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
5. Il Comitato Paritetico di Attuazione propone al Comitato Istituzionale di Gestione dell'Intesa, per la relativa decisione, le misure più efficaci da adottare in relazione agli accertati inadempimenti, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
6. Il Comitato istituzionale di gestione può adottare le misure individuate dal Comitato paritetico di attuazione o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli

*g r*

*g r*

organismi coinvolti, ivi compresa la modifica o la ridefinizione degli interventi previsti nel presente Accordo e la riprogrammazione delle relative risorse.

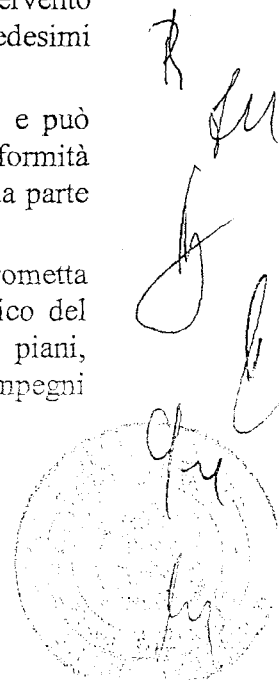
7. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

#### **Articolo 10 - Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti all'Accordo**

1. In caso di insorgenza di conflitti, tra due o più soggetti partecipanti all'Accordo sottoscritto, in merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Comitato Paritetico di Attuazione, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, ovvero su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia, ovvero anche d'ufficio, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Qualora, invece, le controversie permangano, il Comitato Paritetico di Attuazione rimette la questione al Comitato Istituzionale di Gestione.

#### **Articolo 11 - Disposizioni generali**

1. Il presente Accordo di Programma Quadro è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Istituzionale di Gestione, possono aderire all'Accordo stesso altri soggetti pubblici e privati rientranti tra quelli individuati alla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997 n. 29, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione dell'intervento previsto dal presente Accordo. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
3. L'Accordo ha durata fino al completamento delle opere, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa, previa approvazione da parte del Comitato Istituzionale di Gestione.
4. Qualora l'inadempimento di una o più delle parti sottoscrittrici comprometta l'attuazione di un intervento previsto nell'Accordo Quadro, sono a carico del soggetto inadempiente le spese sostenute dalle altre parti per studi, piani, progetti e attività poste in essere al fine esclusivo di mantenere gli impegni assunti con l'Accordo stesso.

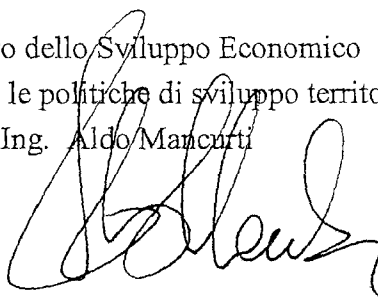


Handwritten signatures and a circular stamp are present in the bottom right corner of the page. The signatures are in black ink and appear to be initials or names. The stamp is circular and contains some illegible text or a logo.

5. Alla scadenza dell'Accordo, ovvero allorquando se ne presenti la necessità, il Comitato Paritetico di Attuazione, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione delle eventuali incombenze derivanti dalla sussistenza di rapporti pendenti e di attività non ultimate.

Roma , 31 Ottobre 2006

Ministero dello Sviluppo Economico  
Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese  
Ing. Aldo Mancurti



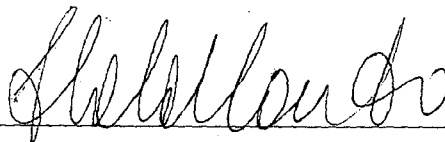
---

Ministero delle infrastrutture  
Ing. Pietroantonio Isola  
Direttore della Direzione per la programmazione e i programmi europei

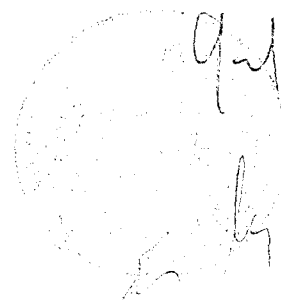


---

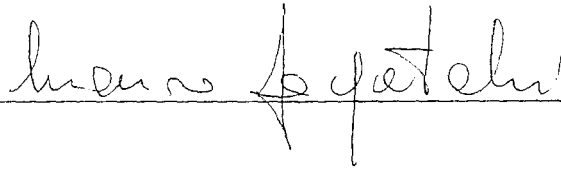
Regione Piemonte  
Ing. Aldo Manto  
Direttore della Direzione Trasporti



---

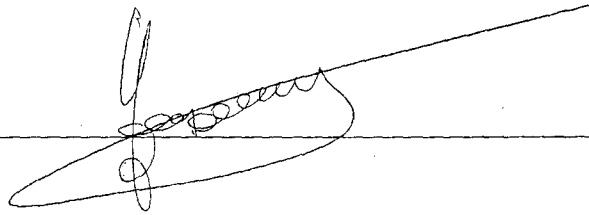


Provincia di Torino  
Ing. Mauro Fegatelli  
Direttore Area Viabilità



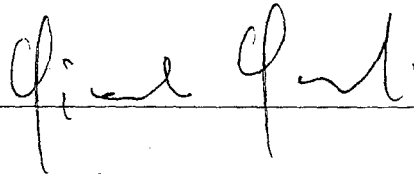
---

Provincia di Alessandria  
Ing. Giuseppe Tomasello  
Direttore Dipartimento Ambiente, Territorio e Infrastrutture



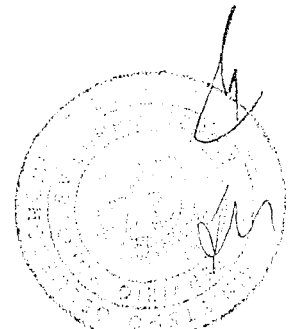
---

Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.  
Giancarlo Guiati  
Presidente



---







*Ministero dello Sviluppo  
Economico*



*Ministero delle Infrastrutture*

 **REGIONE  
PIEMONTE**



 **PROVINCIA  
DI TORINO**



*Provincia di Alessandria*

**STT**

GRUPPO TORINESE TRASPORTI

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
“RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO”

**ALLEGATO 1 – RELAZIONE TECNICA**

Roma, Ottobre 2006

20

Pr

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
TR

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO

RELAZIONE TECNICA

1. IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI DELL'ACCORDO

Il Documento di Programmazione Economico Finanziaria Regionale in tema di mobilità e logistica coglie le linee di intervento indicate dall'Unione Europea consistenti nel riequilibrio dei modi di trasporto e nella realizzazione della rete transeuropea dei trasporti, eliminando le strozzature, al fine di garantire competitività e integrazione della regione sia in ambito europeo che nazionale.

Seguendo la stessa logica la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Piemonte, in data 11 aprile 2003 hanno sottoscritto l'Intesa Generale Quadro nella quale sono individuate le infrastrutture e le opere che interessano il territorio piemontese comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21.12.2001, che rivestono carattere di "preminente interesse nazionale" e che sono riconosciute come strategiche dalla Regione Piemonte.

Il presente Accordo di Programma Quadro, risulta inoltre complementare rispetto ad altro specifico Accordo indirizzato alla valorizzazione storico-ambientale e allo sviluppo del territorio.

Per quanto sopra gli interventi inseriti nell'Accordo in oggetto risultano:

**Reggia di Venaria - Circonvallazione di Venaria – Borgaro:** realizzazione delle opere che rivestono fondamentale importanza nel sistema di accessibilità stradale al complesso della Reggia di Venaria Reale.

**Progettazione preliminare e definitiva del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI – passante ferroviario:** il collegamento della ferrovia alla rete RFI, consente la connessione con l'intera rete ferroviaria regionale dell'aeroporto di Torino Caselle.

**Progettazione preliminare e definitiva del raccordo stradale Strevi – Predosa:** consente il collegamento tra la ex S.S 30 e l'autostrada A26 all'altezza del previsto nuovo casello di Predosa.

Per quanto riguarda gli interventi di sola progettazione inseriti in APQ, la Regione Piemonte intende attivare una procedura operativa per il reperimento e l'attrazione di risorse pubbliche e private, finalizzate all'inserimento degli interventi nelle prossime programmazioni CIPE per la successiva fase di realizzazione.



## 2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

### 2.1. Reggia di Venaria - Circonvallazione di Venaria – Borgaro

La circonvallazione di Borgaro Torinese e Venaria Reale è un intervento fondamentale nel quadro di un riassetto generale della mobilità, e di conseguenza anche della viabilità, nell'area situata a nord ovest della conurbazione metropolitana torinese.

Tale area è caratterizzata, dal punto di vista infrastrutturale, dalla presenza di due strade provinciali di notevole importanza: la SP1 che collega Torino alle valli di Lanzo e la SP2 che collega Torino all'aeroporto di Caselle e poi al Canavese.

Attualmente sia la SP1 che la SP2 si sviluppano, prima dei rispettivi ingressi nel Comune di Venaria Reale e nel Comune di Borgaro Torinese, in un territorio poco edificato, offrendo pertanto un discreto livello di servizio.

In corrispondenza degli attraversamenti urbani sopra indicati si rileva un notevole abbattimento del livello di servizio ed un conseguente notevole peggioramento della qualità ambientale e delle condizioni di vita all'interno dei centri abitati.

Gli studi di traffico effettuati nel corso della redazione del progetto hanno, infatti, evidenziato flussi giornalieri dell'ordine dei 25.000 – 30.000 v/g sui rami maggiormente carichi (all'interno delle aree urbane) di entrambe le direttrici, delineando quindi una situazione già oggi difficilmente sopportabile.

A questa situazione infrastrutturale notevolmente critica, che peraltro pone seri limiti allo sviluppo economico delle aree a monte dei centri urbani di Venaria e Borgaro per le ovvie motivazioni di un difficile accesso alla rete di primo livello (costituita dalla Tangenziale di Torino), si aggiunge la criticità inerente la trasformazione della Reggia Sabauda di Venaria Reale in un polo museale e culturale capace di attrarre grandi quantità di visitatori e, di conseguenza, di traffico.

Nel settembre 1999 è stato, infatti, sottoscritto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e dai comuni di Torino, Venaria Reale, Druento, l'“Accordo di Programma Quadro per la valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria”, finalizzato alla realizzazione delle opere di restauro, risanamento e recupero del complesso della Reggia di Venaria e Borgo Castello della Mandria, nonché delle opere infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità al complesso museale della Reggia di Venaria.

In data 14/12/2004 è stato sottoscritto fra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e i Comuni di Druento e Venaria Reale l'Accordo di Programma attuativo del suddetto Accordo di Programma Quadro.

La realizzazione della Circonvallazione di Borgaro Torinese e Venaria Reale risulta quindi un intervento infrastrutturale strategico sia per consentire un agevole collegamento tra la Tangenziale di Torino ed il complesso museale, sia per garantire una maggiore fluidità del traffico sulle due direttrici provinciali, evitando il passaggio all'interno dei centri abitati di Venaria e Borgaro e permettendo in futuro lo sviluppo di un'area territoriale piemontese fino ad oggi fortemente penalizzata dalle problematiche sopra ricordate.

Per la notevole strategicità territoriale l'opera è stata quindi inserita all'interno del presente “Accordo di Programma Quadro Reti Infrastrutturali di Trasporto”, che peraltro comprende anche l'intervento relativo al collegamento della linea ferroviaria Torino - Ceres con la rete RFI ed il Passante ferroviario di Torino, realizzando quindi le condizioni per un più generale miglioramento delle infrastrutture di trasporto dell'area.

### 2.1.1 Lo stato di attuazione amministrativo

La Provincia di Torino, nell'ambito delle attività previste nell'“Accordo di Programma Quadro per la valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria”, ha provveduto a redigere la progettazione della Circonvallazione di Borgaro Torinese e Venaria Reale.

Con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1318 - 249021 del 28/11/2000 è stato approvato il progetto preliminare relativo all'intervento ed è stato autorizzato l'affidamento delle fasi successive di attività progettuale a professionisti esterni mediante gara di progettazione inerente il progetto definitivo, il progetto esecutivo, la direzione lavori, la VIA, gli adempimenti del D.Lgs 494/96 e s.m.i., il supporto agli espropri.

Con la successiva Deliberazione della Giunta Provinciale n. 1559 - 297144 del 18/11/2003 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto definitivo dell'opera, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 40/98 relativa alla fase di valutazione di impatto ambientale.

Con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 664-105773 del 11/5/2004, è stato approvato il progetto definitivo dell'opera in oggetto.

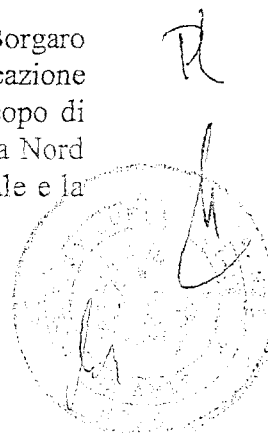
Il progetto esecutivo dell'opera, approvato con D.G.P. n. 883 - 241252 in data 1 agosto 2006, comporta la previsione di una spesa complessiva di Euro 77.560.446,92.

Allo stato attuale la Provincia di Torino, titolare del procedimento relativo alla realizzazione della Circonvallazione di Borgaro Torinese e Venaria Reale, dispone del progetto esecutivo dell'opera approvato ed è quindi in grado di avviare le procedure per l'indizione della gara d'appalto.

### 2.1.2 Descrizione delle opere

La Circonvallazione di Borgaro Torinese e Venaria Reale, completamente in nuova sede e con una lunghezza complessiva di circa m. 6.700, è costituita da tre tratte principali con caratteristiche e valenza diverse:

- tratta 1 - Realizzazione di nuova viabilità di allacciamento con la Tangenziale di Torino in corrispondenza dello Svincolo di Borgaro, con la costruzione di una strada di Tipo B della classificazione DM5/11/2001, a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia per una velocità di progetto di 70-120 km/, della lunghezza complessiva di circa m. 2.600;
- tratta 2 - Realizzazione di nuova viabilità in variante alla SP1 per svincolare l'area urbana di Venaria dal traffico servito dall'attuale Strada Provinciale n. 1, proveniente dal bacino di utenza delle Valli di Lanzo, e per migliorare l'accesso alla Reggia di Venaria Reale, con la costruzione di una strada di Tipo C1 della classificazione DM5/11/2001, per una velocità di progetto di 60-100 km/h, della lunghezza complessiva di circa m. 2.100;
- tratta 3 - Realizzazione di nuova viabilità di circonvallazione del comune di Borgaro Torinese, con la costruzione di una strada di Tipo C1 della classificazione DM5/11/2001 per una velocità di progetto di 60-100 km/h, allo scopo di collegare l'aeroporto di Caselle e il bacino di utenza proveniente da Nord lungo la Strada Provinciale S.P. n. 2 con la Reggia di Venaria Reale e la



tangenziale di Torino, sovrappassando la Ferrovia Torino-Ceres ed evitando l'attraversamento del centro urbano di Borgaro Torinese, della lunghezza complessiva di circa m. 2.000.

Nella progettazione delle opere sono stati assunti i seguenti criteri generali:

- gli adeguamenti di tracciato e le opere di attraversamento, svincoli e rotatorie, sono state progettate in modo da salvaguardare le installazioni esistenti e limitare le aree di esproprio, trattandosi di aree di notevole pregio agricolo e ambientale oppure urbanizzato;
- è stata posta particolare cura allo scopo di mantenere la piena agibilità della strada anche in caso di eventi eccezionali. A tale scopo, nella rotatoria di Via Stefanat la quota di progetto è stata impostata ad una quota superiore al livello di massima piena ottenuto dai calcoli idraulici di portata della Stura;
- sull'asta principale ad interdistanza non superiore a 800 m, sono previste, su entrambe le carreggiate, piazzole di sosta, che prevedono un allargamento di m 3.00 della sede stradale per una lunghezza complessiva di m 60.65 ripartite su due tratte di raccordo di m 20.00 e 20.25 m per lo stazionamento;
- la continuità della viabilità secondaria e di accesso ai fondi è garantita dalle infrastrutture di sovrappasso o sottopasso; non sono previsti accessi diretti alla nuova viabilità fuori dalle aree di svincolo.

Gli interventi in progetto per quanto riguarda la tratta 1 consistono essenzialmente in:

- allacciamento della nuova viabilità alla Tangenziale di Torino in corrispondenza dello Svincolo di Borgaro, con modifica dei rami di accesso e svolta a destra, sul lato nord della tangenziale, illuminazione dello svincolo e sua sistemazione a verde;
- nuova viabilità di allacciamento con la Tangenziale di Torino con la costruzione di una strada di Tipo B della classificazione DM5/11/2001, a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia, con piattaforma viabile totale di 23,80 m (n. 4 corsie di 3,75 m, n. 2 banchine interne di 0,50 m pavimentate, n. 2 banchine laterali di 1,75 m pavimentate, n. 2 cigli laterali inerbiti di 1,25 m, separate da uno spartitraffico centrale di larghezza netta 1,80 m); la viabilità parte dall'innesto sullo svincolo della Tangenziale di Torino, prosegue affiancando la vecchia sede della S.P. n. 2, si connette con la viabilità locale attraverso uno svincolo a rotatoria con direzione passante, attraversa il tratto urbano in galleria artificiale ed infine sottopassa la Ferrovia Torino-Ceres;
- svincolo con direzione passante assicura la continuità del flusso sulla variante, mantenendo la sezione Tipo B del DM 5/11/2001, e realizza la connessione con la viabilità locale attraverso una rotatoria (Borgaro Sud) che presenta un raggio interno di 45 m, con piattaforma pavimentata complessivamente pari a 9,50m (2 corsie centrali di 3,75 m, banchina laterale esterna di m 1,50 pavimentata, banchina laterale interna di m 0,50 pavimentata e ciglio esterno inerbito di larghezza 1,25 m);
- galleria artificiale, con la sezione Tipo B del DM 5/11/2001 e di lunghezza pari a circa 540 m, è progettata in parte con sezioni scatolari in c.a. e in parte con sezioni ad "U" con muri di sostegno in corrispondenza degli imbocchi e comprende anche i manufatti a spinta sotto la ferrovia Torino-Ceres;
- intersezione a livelli sfalsati, di lunghezza pari a circa 400 m, che permette l'interscambio tra la nuova viabilità di collegamento con la Tangenziale di Torino ed i due rami che costituiscono rispettivamente la Circonvallazione di Borgaro Torinese e la

Circonvallazione di Venaria Reale; i rami di svincolo sono stati progettati in funzione del DM 5/11/2001: in particolare il raccordo tra il ramo di circonvallazione Borgaro Nord e la viabilità principale in direzione Torino è progettato con caratteristiche geometriche di progetto compatibili con quelle della strada di innesto (tipo C1 con velocità  $V=90\text{km/h}$ ), mentre per quanto riguarda tutti gli altri rami di svincolo la velocità di progetto è di  $40\text{km/h}$ .

L'opera d'arte principale appartenente allo svincolo è un sottovia scatolare di dimensioni  $14.30 \times 6.00\text{ m}$  che consente la connessione con la Circonvallazione di Borgaro.

Gli interventi in progetto per quanto riguarda la tratta 2 consistono essenzialmente in:

- nuova viabilità di circonvallazione a Venaria Reale attraverso la costruzione di una strada di Tipo C1 della classificazione DM 5/11/2001, ad unica carreggiata e doppio senso di marcia con piattaforma viabile di  $13,00\text{m}$ , di cui  $10,50$  pavimentati (n. 2 corsie di  $3,75\text{ m}$ , n. 2 banchine laterali di  $1,50\text{ m}$  pavimentate, n. 2 cigli laterali inerbiti di  $1,25\text{ m}$ ); tale viabilità parte dalla rotatoria di innesto con la SP1 a monte di Venaria, si sviluppa in rilevato fino alla rotatoria con la Via Stefanat e quindi in viadotto per superare il Torrente Stura di Lanzo, raccordandosi quindi in Comune di Borgaro con la tratta 1 a carreggiate separate;

- svincolo iniziale della circonvallazione sulla S.P. n. 1 realizzato attraverso una rotatoria dalla quale si dipartono la nuova viabilità in variante alla SP1 e quella verso il centro abitato di Venaria, che costituisce anche l'accesso principale alla Reggia. Il raggio interno della rotatoria è pari a  $28\text{ m}$  e l'anello di transito, con una piattaforma bitumata pari a  $10\text{ m}$ , è costituito da n. 2 corsie centrali di  $4.00\text{ m}$  e n. 2 banchine laterali di  $1,00\text{ m}$  pavimentate; il ciglio esterno inerbito ha larghezza  $2.50\text{ m}$ .

- svincolo a rotatoria in corrispondenza di Via Stefanat, a servizio dell'area industriale di Venaria Reale, con le dimensioni principali uguali alla precedente;

- viadotto di scavalco del torrente Stura di Lanzo, con sezione stradale tipo C1 del DM 5/11/2001, di lunghezza complessiva pari a  $610\text{ m}$  che si sviluppa su 12 campate di luce variabile da  $30$  a  $80$  metri. Per lo scavalco dell'alveo sono state previste tre campate di luce  $80\text{ m}$  e pertanto all'interno del letto del fiume è previsto l'inserimento di due sole pile. Le pile sono costituite da setti disposti secondo la direzione della corrente. I plinti sono fondati su pali. Per i due plinti posti direttamente nell'alveo sono previste protezioni allo scalzamento con massi di grossa pezzatura.

Sulla carreggiata direzione Venaria, quindi lato nord, è inserita una pista ciclabile a doppio senso di sezione  $\text{m. } 2.50$ , protetta da guard-rail dal lato strada e da mancorrente verso l'esterno.

In questa tratta sono previsti anche alcuni interventi che garantiscono una maggiore funzionalità e sicurezza, anche dal punto di vista idraulico, alla nuova infrastruttura:

- realizzazione di una pista ciclo-pedonale di collegamento tra i lati Est e Ovest della Stura, che collega il centro urbano di Venaria con Borgaro Torinese e la rete ciclo-pedonale del comune di Torino in progetto, passando sul viadotto sulla Stura di Lanzo;

- realizzazione di un argine in terra in sponda idraulica sinistra del torrente Stura di Lanzo con un'altezza media sul piano campagna di circa  $2\text{ m}$ , che si estende dalla località Cascina del Porto sito nel comune di Caselle fino all'intersezione della nuova viabilità con la ferrovia Torino-Ceres, in corrispondenza di Via America nel comune di Borgaro Torinese;

· sistemazione idraulica ed ambientale del Rio Sturetta nel tratto interferente sito in corrispondenza di Via America nel comune di Borgaro Torinese.

Gli interventi in progetto per quanto riguarda la tratta 3 consistono essenzialmente in:

· nuova viabilità di circonvallazione del comune di Borgaro Torinese, con la costruzione di una strada di Tipo C1 della classificazione DM 5/11/2001, ad unica carreggiata e doppio senso di marcia con piattaforma viabile di 13,00m, di cui 10,50 pavimentati (n. 2 corsie di 3,75 m, n. 2 banchine laterali di 1,50 m pavimentate, n. 2 cigli laterali inerbiti di 1,25 m); tale nuova viabilità ha inizio dalla rotatoria sulla SP2 a nord di Borgaro, prosegue in rilevato sovrappassando il sedime della ferrovia Torino – Ceres fino alla rotatoria in corrispondenza della Via America e prosegue con un tracciato parallelo al Torrente Stura di Lanzo raccordandosi infine in Comune di Borgaro con la tratta 1 a carreggiate separate;

· svincolo iniziale della circonvallazione sulla S.P. n. 2 realizzato attraverso una rotatoria dalla quale si dipartono la nuova viabilità in variante alla SP2 e quella verso il centro abitato di Borgaro. Il raggio interno della rotatoria è pari a 28 m e l'anello di transito, con una piattaforma bitumata pari a 10 m, è costituito da n. 2 corsie centrali di 4,00 m e n. 2 banchine laterali di m 1,00 pavimentate; il ciglio esterno inerbito ha larghezza 2.50 m;

· viadotto sulla ferrovia Torino-Ceres con sezione stradale tipo C1 del DM 5/11/2001, costituito da tre campate, due laterali della lunghezza di 18 m ed una centrale della lunghezza di 22 m, per una lunghezza complessiva di 58 m;

· svincolo a rotatoria in corrispondenza di Via America, a servizio dell'area urbana di Borgaro Torinese, con le dimensioni principali uguali alla precedente. Il raggio interno della rotatoria è pari a 37 m e l'anello di transito, con una piattaforma bitumata pari a 10 m, è costituito da n. 2 corsie centrali di 4,00 m e n. 2 banchine laterali di m 1,00 pavimentate; il ciglio esterno inerbito ha larghezza 2.50 m.

Oltre alle opere sopra descritte, l'intervento prevede la realizzazione di lavori di adeguamento delle altre infrastrutture che si connettono con la circonvallazione.

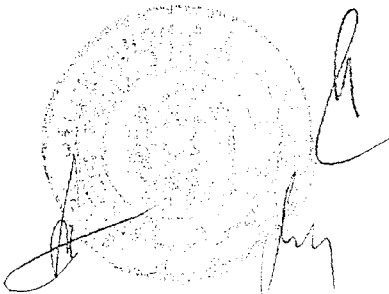
· per la viabilità di raccordo con le esistenti strade comunali extraurbane è stata adottata una sezione corrispondente al Tipo F2 del DM 5/11/2001 con unica carreggiata bidirezionale ed una piattaforma di larghezza totale 10.50 m di cui 8.50 m bitumati (n. 2 corsie di transito di 3,25 m, n. 2 banchine laterali di m 1,00 pavimentate e n. 2 cigli laterali inerbiti di m 1,00);

· sono previste strade di accesso ai fondi agricoli non pavimentate con raccordi planimetrici minimi di 6m di raggio e opportuni allargamenti all'interno della curva per la manovra dei mezzi agricoli;

· nel tratto all'interno del centro abitato di Borgaro la SP 2 viene adeguata a viabilità di tipo urbano adottando una piattaforma viabile corrispondente al tipo F urbano con l'aggiunta di una pista ciclabile bidirezionale e un marciapiede sul lato Est. La piattaforma totale risulta quindi di 11,20m di cui 10,20m pavimentati, con carreggiata unica bidirezionale (n. 2 corsie di transito di 2,75 m, n. 2 banchine laterali di m 0,50 pavimentate, n. 1 pista ciclabile bidirezionale di 2,00m, con 0,20m di cordolo di separazione dalla viabilità, n. 1 marciapiede rialzato di 1,50 m e n. 1 ciglio inerbito di 1,00 m.

M. Gal

R



### 2.1.3 Aspetti finanziari

L'importo complessivo dell'opera ammonta a € 77.560.446,92 come da progetto esecutivo approvato dalla Provincia di Torino con D.G.P. n. 883 – 241252 del 1 agosto 2006.

L'importo sopra riportato è stato determinato in base al seguente quadro economico:

Totale lavori soggetti a ribasso	€	42.640.811,69	(A)
Totale costi della sicurezza	€	2.873.917,02	(B)
Totale importo lavori	€	45.514.728,71	(A+B)
Totale somme a disposizione IVA inclusa	€	32.045.718,21	(C)
Quadro economico totale dell'opera	€	77.560.446,92	(A+B+C)

La copertura economica dell'intervento sarà assicurata attraverso i seguenti interventi finanziari:

Delibera CIPE 35/05	€	44.160.000,00
Regione Piemonte	€	12.792.005,81
Provincia di Torino	€	20.608.441,11
Totale	€	77.560.446,92

### 2.2. Progettazione preliminare e definitiva del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI – passante ferroviario.

La ferrovia Torino Ceres, ha per il trasporto regionale una particolare valenza strategica in quanto attua il collegamento tra l'aeroporto di Torino Caselle e la città di Torino.

Il passante ferroviario di Torino, in corso di realizzazione, prevede il sottoattraversamento della ferrovia in corrispondenza dell'alveo della Dora Riparia, in alternativa alla precedente soluzione di attraversamento superficiale del fiume stesso, rendendo impossibile il mantenimento dell'innesto della Ferrovia Torino-Ceres nel Nodo Ferroviario in corrispondenza della Stazione Dora, e quindi isolando, di fatto, l'infrastruttura.

Al fine di studiare le diverse possibili interconnessioni della ferrovia Torino-Ceres alla rete RFI, gli Enti territoriali interessati: Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Torino, Agenzia per la Mobilità Metropolitana, con la partecipazione dell'attuale concessionaria della ferrovia G.T.T. S.p.A., hanno promosso uno studio comparativo delle possibili alternative di tracciato; tale studio si è concluso nel dicembre 2005 con la presentazione di un documento di sintesi realizzato in collaborazione con il Prof. Sebastiano Pelizza, docente del Politecnico di Torino.

La soluzione ritenuta funzionalmente più valida prevede il collegamento interrato della Ferrovia Torino-Ceres con il Nodo Ferroviario di Torino lungo la direttrice di C.so

Grosseto per inserirsi nel Passante ferroviario in corrispondenza della futura stazione Rebaudengo.

L'opera si svilupperà totalmente in galleria sotto la sede stradale di Corso Grosseto, e avrà inizio in corrispondenza dell'incrocio tra Via Confalonieri e C.so Grosseto e tramite una curva, al di sotto di Largo Grosseto, si porterà sull'omonimo corso percorrendolo per circa 2000 m, fino a superare Via Ala di Stura per raccordarsi con la galleria ovest del Passante nel comprensorio della futura Stazione Rebaudengo. In corrispondenza della futura stazione Rebaudengo, dovrà prevedere la costruzione di tre binari (due di corsa ed uno di precedenza), così da consentire l'immissione dei convogli GTT sul passante ferroviario R.F.I., con possibilità di inserimento in entrambe le direzioni (sia verso Porta Susa sia verso Milano).

Per la realizzazione dell'opera dovrà essere prevista la totale demolizione del cavalcavia esistente all'altezza di Largo Grosseto e nel corso della progettazione dovranno essere opportunamente esaminate, attraverso un'attenta analisi del traffico, tutte le implicazioni dei cantieri sulla viabilità locale, elaborando le soluzioni progettuali sia per la viabilità provvisoria sia per quella definitiva.

In tale fase si dovrà operare di concerto con i competenti settori della Città di Torino.

Infine si dovrà interagire con la R.F.I. S.p.A. per definire nei dettagli, l'interconnessione tra le due linee nella stazione di Rebaudengo, con particolare attenzione alla fase di realizzazione delle opere ed alla futura gestione dell'esercizio ferroviario.

### 2.2.1 Articolazione delle fasi progettuali

E' descritta nel seguito l'articolazione dei primi due livelli di progettazione previsti dalla Legge 109/94 (preliminare e definitivo), rimandando la definizione del progetto esecutivo alle future scelte sulle modalità di appalto.

Al fine di procedere al controllo tecnico della qualità, della congruità tecnico economica e di conformità alla normativa vigente (validazione del progetto, ex art. 30 comma 6 Legge 109/94 e s.m.i. ed articolo 48 D.P.R. 554/99), si prevede di far seguire per intero l'iter progettuale da un organismo accreditato per l'attività di supporto al Responsabile del Procedimento ai sensi dell'articolo 47 del D.P.R. 554/99.

Di seguito sono elencate le fasi di progettazione, con l'indicazione delle tempistiche previste:

Progettazione preliminare: 5 mesi

Progettazione definitiva: 8 mesi

L'intervento è suddiviso in due schede intervento corrispondenti alle due fasi progettuali summenzionate, per consentire all'Ente Attuatore la possibilità di suddividere le progettazioni in due distinti appalti. Tale scelta sarà confermata nel corso dei monitoraggi semestrali di cui all'Art. 7 comma 2 lettera e) del presente Accordo.

I progetti, con le necessarie differenziazioni, in relazione alla loro specificità e dimensione, saranno redatti nel rispetto degli standard dimensionali e di costo ed in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale e ambientale in cui si colloca l'intervento, sia nella fase di costruzione che in sede di gestione.

Gli elaborati progettuali dovranno contenere gli opportuni approfondimenti atti ad evitare effetti negativi sull'ambiente, sul paesaggio e sul patrimonio storico, artistico ed archeologico in relazione all'attività di cantiere ed a tal fine dovranno comprendere:

1. uno studio della viabilità di accesso ai cantieri, la progettazione di quella provvisoria, in modo da mitigare l'interferenza con il traffico locale ed il conseguente pericolo per le persone e l'ambiente;
2. l'indicazione degli accorgimenti atti ad evitare inquinamenti del suolo, acustici, idrici ed atmosferici;
3. la localizzazione delle cave eventualmente necessarie e la valutazione sia del tipo e quantità di materiali da prelevare, sia delle esigenze di eventuale ripristino ambientale finale;
4. lo studio e la copertura finanziaria per la realizzazione degli interventi di conservazione, protezione e restauro volti alla tutela e salvaguardia del patrimonio di interesse artistico e storico e delle opere di sistemazione esterna.

I progetti dovranno essere redatti considerando anche il contesto in cui l'intervento si inserisce in modo che esso non pregiudichi l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti.

I progetti devono essere redatti secondo criteri diretti a salvaguardare nella fase di costruzione e in quella di esercizio gli utenti e la popolazione delle zone interessate dai fattori di rischio per la sicurezza e la salute degli operai.

La progettazione, redatta nel rispetto della vigente normativa sui lavori pubblici, sarà articolata in due fasi, preliminare e definitiva (come specificato nelle distinte schede intervento), ciascuna delle quali corrisponde a differenti livelli di dettaglio nella definizione delle soluzioni tecniche, delle scelte tecnologiche, dei materiali, e conseguentemente della previsione di spesa.

### **2.3. Progettazione preliminare e definitiva del collegamento stradale Strevi-Predosa**

Il Raccordo Strevi - Predosa assume rilevanza per le sue caratteristiche di asse di collegamento di valenza regionale e sovra-regionale ed interessa territorialmente i Comuni di Strevi, Rivalta Bormida, Castelnuovo Bormida, Sezzadio e Predosa.

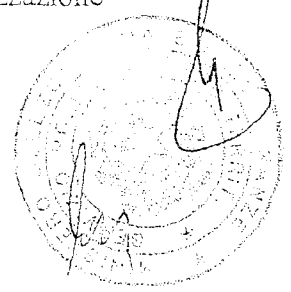
La funzione principale a livello strategico dell'infrastruttura in progetto è quella di permettere una rapida connessione del territorio rappresentato dall'Acquese e dalla Valle Bormida con la rete dei collegamenti nazionali attraverso l'Autostrada A26 dei Trafori.

In un quadro di mobilità più ampio che riguarda la Provincia di Alessandria ed il Basso Piemonte e l'intervento mira da una parte a facilitare la mobilità delle merci che interessano il sistema portuale ligure e che si rivolgono verso nord e verso est, integrandosi a livello territoriale con le infrastrutture per la logistica realizzate o in via di realizzazione nell'area, dall'altra a consentire lo sviluppo e la promozione turistica del comprensorio legato al polo termale di Acqui Terme per il quale è in atto un ampio programma di sviluppo.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto nel 1997 è stato sottoscritto tra Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Comune di Acqui Terme e Società delle Terme di Acqui un Accordo di Programma che prevede la Riqualficazione del complesso termale di Acqui, la realizzazione di alcune infrastrutture connesse e la rivitalizzazione

*R*

*M*



*dm 9-1*

*[Handwritten signature]*



dell'economia acquese con riferimento ad un bacino di mercato di rilievo nazionale ed internazionale.

L'Accordo di Programma ribadisce peraltro l'essenzialità della realizzazione del Raccordo Strevi - Predosa al fine di sviluppare le necessarie connessioni con la rete autostradale che consentano al territorio acquese di acquisire una maggiore centralità, ed ampliare così il proprio bacino di influenza.

Il territorio direttamente interessato, che riguarda essenzialmente un quadrilatero compreso tra Alessandria, Acqui Terme, Ovada e Novi Ligure, è caratterizzato dalla presenza di alcuni assi autostradali quali la A26 e la sua diretta connessione alla A7, e da alcune direttrici ex statali come la ex S.S. 30 della Valle Bormida e la ex S.S. 456 del Turchino, che collegano l'Acquese rispettivamente al casello autostradale di Alessandria sud (distante 29 km) ed al casello autostradale di Ovada (distante 23,6 km).

Entrambe queste direttrici presentano criticità segnalate nei documenti di programmazione degli Enti interessati:

- la ex S.S. 30 è caratterizzata da elevati tassi di incidentalità e dalla presenza di punti neri; la presenza di numerosi centri abitati causa frequenti strozzature con consistenti diminuzioni del livello di servizio e l'incidenza del traffico pesante è considerevole e raggiunge valori anche superiori al 15%;

- la ex S.S. 456 è caratterizzata da un andamento planimetrico piuttosto complesso e da una sezione appena assimilabile alla C2 del DM 5/11/2001; anche in questo caso sono presenti diversi attraversamenti urbani e un elevato tasso di incidentalità particolarmente nella tratta Acqui Terme - Ovada.

Nell'area descritta sono inoltre presenti alcune strade Provinciali fra le quali la SP 195 (fra Strevi e Castellazzo Bormida), la SP 186 (fra Gamalero e Retorto); la SP 155 (fra Ovada e Novi Ligure).

Il nuovo raccordo consentirà, infatti, di collegare la ex S.S. 30, a partire dall'innesto già predisposto con la Variante di Strevi (attualmente in fase di esecuzione), con la Autostrada A26 in prossimità di Predosa, ovvero in prossimità del ramo autostradale denominato "diramazione A26/A7".

Per rendere effettiva la connessione con il sistema autostradale occorre che la Società Autostrade S.p.A., concessionaria della A26, provveda a localizzare e realizzare il nuovo casello autostradale nei pressi di Predosa.

La Provincia di Alessandria ha provveduto a redigere nel 1999 un progetto preliminare finalizzato all'individuazione di un corridoio per la realizzazione del collegamento tra la Variante di Strevi e l'autostrada A26.

Tale progetto preliminare prevedeva la realizzazione di una nuova infrastruttura con unica carreggiata bidirezionale (tipo IV CNR 80) compresa tra lo svincolo di collegamento con la ex S.S. 30 e l'Autostrada A26 in prossimità del sovrappasso autostradale della S.P. 186 e del raccordo Autostradale dir. A26/A7 nel Comune di Predosa (AL).

Il collegamento costituiva la naturale prosecuzione della variante di Strevi e si proponeva come percorso primario per l'accesso all'Autostrada per quanto riguarda il territorio dell'Acquese, risultando inoltre un collegamento alternativo per la mobilità locale che oggi utilizza la SP 195, la SP 186 e la ex S.S. 30.

Il territorio interessato dal tracciato presenta alcuni ostacoli naturali rappresentati dal fiume Bormida e da alcuni corsi d'acqua minori, oltre che l'intersezione con la S.P. 195, e con ben 10 strade vicinali.

Il tracciato ipotizzato nello studio di cui sopra presenta una lunghezza complessiva pari a circa 11,3 km e si sviluppa parte in rilevato (circa 6,3 Km.), parte in viadotto (circa 3Km.) e parte in trincea (circa 2Km.).

A tali tratte va aggiunto il collegamento con il nuovo casello autostradale da progettare in collaborazione con la Società concessionaria dell'autostrada A26 per quanto riguarda l'ubicazione e le caratteristiche tecniche.

Il corridoio individuato dallo studio potrebbe essere verosimilmente utilizzato, fatte salve le necessarie verifiche sulle diverse caratteristiche di un'infrastruttura di tipo autostradale e l'accordo degli Enti locali interessati, per la progettazione del nuovo Raccordo autostradale.

La nuova progettazione dovrà essere sviluppata con sezione stradale a carreggiate separate a due corsie per senso di marcia, nel rispetto delle prescrizioni di cui al DM 5/11/2001 e della normativa vigente in materia.

### 2.3.1 Articolazione delle fasi progettuali

Nel seguito viene descritta l'articolazione delle attività partendo da quelle propedeutiche alla progettazione fino alle fasi progettuali preliminare e definitiva, rimandando la definizione del progetto esecutivo alle future scelte sulle modalità di appalto dell'opera.

Le tempistiche previste per la redazione delle attività indicate sono le seguenti:

Studio di fattibilità	: 4 mesi
Progettazione preliminare	: 17 mesi
Approvazione P.P.	: 4 mesi
Progettazione definitiva	: 10 mesi
Validazione P.D.	: 3 mesi
Totale	38 mesi

I due livelli progettuali saranno redatti nel rispetto degli standard dimensionali ed in modo da assicurare il massimo rispetto e la piena compatibilità con le caratteristiche del contesto territoriale ed ambientale in cui si colloca l'intervento, sia nella fase di costruzione che di esercizio.

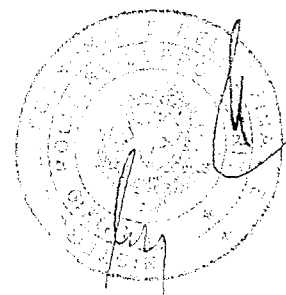
Nel corso della progettazione ai diversi livelli saranno eseguiti i necessari approfondimenti volti ad evitare impatti sui contesti ambientali attraversati sul paesaggio e sul patrimonio storico, artistico ed archeologico.

Pertanto gli elaborati progettuali, con particolare riferimento alla cantierizzazione dell'opera, dovranno approfondire i seguenti aspetti:

- localizzazione, in accordo con la Società concessionaria della A26, del nuovo casello autostradale;
- posizionamento dei cantieri e relativa viabilità di accesso, con particolare riferimento ai percorsi cava - cantiere, alle interferenze con la viabilità esistente ed all'incremento di traffico pesante dovuto ai mezzi d'opera;
- individuazione degli accorgimenti da implementare per evitare inquinamenti del suolo, acustici idrici ed atmosferici;

AS  
ga

h



- eventuale localizzazione di cave di prestito e di deposito, anche temporaneo, con la valutazione del materiale da prelevare e/o da stoccare e degli interventi di ripristino ambientale finale.

Il progetto delle opere dovrà tenere in opportuna considerazione il contesto in cui l'intervento si inserisce e la salvaguardia della popolazione e delle aree interessate dai fattori di rischio legati alle fasi di costruzione e di esercizio.

La progettazione verrà redatta nel rispetto della vigente normativa in materia di opere pubbliche con particolare riferimento a normative specifiche di settore quali ad esempio:

T.U. Norme tecniche per le costruzioni (D.M. 14/09/2005);

DPR 142/2004 e D.Lgs. 194/2005 per quanto riguarda gli aspetti relativi al rumore;

D.Lgs. 42/2004, L. 109/2005 e D.Lgs 163/2005 per quanto riguarda le verifiche relative all'interesse archeologico.

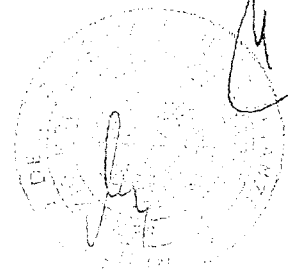
Essa sarà articolata in una fase propedeutica alla progettazione, in cui verrà verificata la possibilità di utilizzare il corridoio individuato nel 1999 dal progetto preliminare della Provincia di Alessandria per la realizzazione di un'infrastruttura a carreggiate separate con caratteristiche autostradali, ed in due successive fasi progettuali, preliminare e definitiva, ciascuna delle quali corrisponde a diversi livelli di dettaglio nella definizione delle soluzioni tecniche, delle scelte tecnologiche, dei materiali e conseguentemente della previsione di spesa.

### 3. FONTI DI FINANZIAMENTO PER GLI INTERVENTI

La copertura finanziaria dei singoli interventi è riportata nella seguente tabella:

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*



**Report F0 - Quadro finanziario per intervento**

PIEMONTE - TR - Reti infrastrutturali di trasporto

Versione del : 08/09/2006

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

**INTESA PIEMONTE**

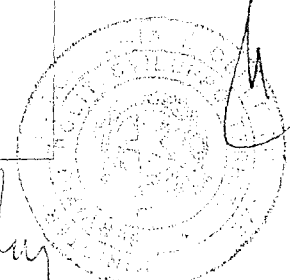
**CD ACCORDO TR Reti infrastrutturali di trasporto**

**Trasp-01 Circonvallazione di Venaria Reale e Borgaro Torinese**

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 35 del 2005 - Quota D.4 - Regioni Centro-Nord	27.970.944,00	2008
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 35 del 2005 - Quota D.4 - Regioni Centro-Nord	980.352,00	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 35 del 2005 - Quota D.4 - Regioni Centro-Nord	490.176,00	2005
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 35 del 2005 - Quota D.4 - Regioni Centro-Nord	14.718.528,00	2007
Regionale	Legge Regionale		2000	33	Cap. 25209 bilancio 2000	10.070.560,43	2000
Regionale	Legge Regionale		2002	13	Cap. 25209 bilancio 2002	2.721.445,38	2002
Provinciale	TORINO				Mutuo rep. 9585 del 21-07-05	20.608.441,11	2006
<b>Totale fonte statale</b>						<b>44.160.000,00</b>	
<b>Totale fonte regionale</b>						<b>12.792.005,81</b>	
<b>Totale fonte provinciale</b>						<b>20.608.441,11</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						<b>77.560.446,92</b>	

**Trasp-02a Progettazione preliminare del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI - passante ferroviario**

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27853 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	2.500.000,00	2007
<b>Totale fonte regionale</b>						<b>2.500.000,00</b>	
<b>Totale criticità finanziarie</b>						<b>2.500.000,00</b>	
<b>Totale intervento</b>						<b>2.500.000,00</b>	



**Report F0 - Quadro finanziario per intervento**

PIEMONTE - TR - Reti infrastrutturali di trasporto

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

Versione del : 08/09/2006

Trasp-02b Progettazione definitiva del nodo ferroviario di Torino, collegamento Torino-Ceres con la rete RFI - passante ferroviario						
Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Esercizio di competenza
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27583 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	Importo 500.000,00 2008
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27583 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	3.500.000,00 2007
<b>Totale fonte regionale</b>						<b>4.000.000,00</b>
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>						<b>4.000.000,00</b>
Trasp-03 Progettazione preliminare del raccordo stradale Strevi - Predosa						
Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Esercizio di competenza
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27583 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	Importo 3.000.000,00 2008
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27583 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	4.600.000,00 2009
Regionale	bilancio di previsione per l'anno 2006 e pluriennale 2006-2008		2006	15	Cap. 27583 proposto con l'assestamento di bilancio 2006	600.000,00 2007
<b>Totale fonte regionale</b>						<b>8.200.000,00</b>
<b>Totale criticità finanziarie</b>						
<b>Totale intervento</b>						<b>8.200.000,00</b>
<b>Totale accordo</b>						<b>92.260.446,92</b>

