



*Ministero
dello Sviluppo Economico*



*Ministero
delle Infrastrutture*

 **REGIONE
PIEMONTE**



CITTA' DI TORINO

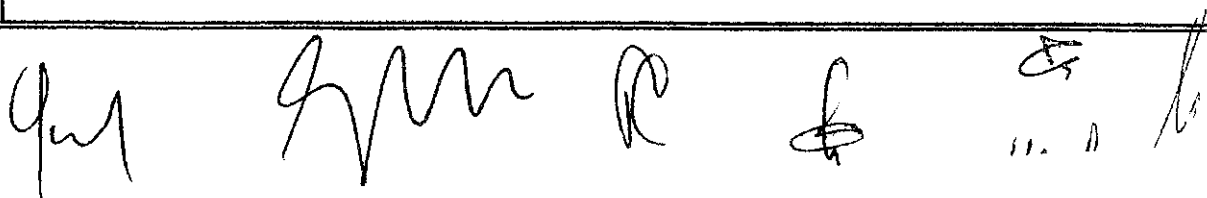

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO


STT
GRUPPO TORINESE TRASPORTI

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

**1° ATTO INTEGRATIVO DELL'ACCORDO DI
PROGRAMMA QUADRO
"RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO"**

Roma, Novembre 2007



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;

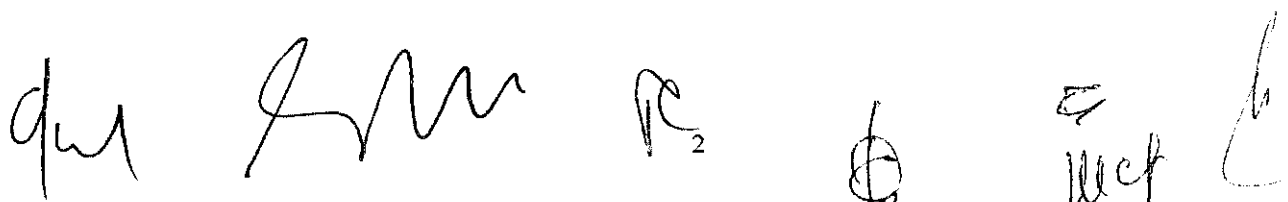
VISTO il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 recante Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

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;

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;

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";



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a smaller one in the middle, and several initials on the right.

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

VISTA la Legge del 17 luglio 2006 n. 233 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri. Delega al Governo per il coordinamento delle disposizioni in materia di funzioni e organizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri" - che ha istituito il *Ministero delle infrastrutture*;

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;

VISTO il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";

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;

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 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 n. 17 del 9 maggio 2003 che promuove il Progetto di Monitoraggio al fine di rafforzare i sistemi di monitoraggio degli interventi inseriti negli APQ;

VISTA la Delibera CIPE n. 3 del 22 marzo 2006 recante "Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate - rifinanziamento della legge n. 208/1998, periodo 2006-2009 (Legge finanziaria 2006)", che assegna alla Regione Piemonte risorse per opere infrastrutturali in aree sottoutilizzate per complessivi € 80.021.844,00 e che prevede

que gmm R 3 d mca

la possibilità di finanziare singole fasi progettuali, con l'espressa finalità di costituire un parco di interventi attuabili attraverso APQ;

VISTA la Delibera CIPE n. 14 del 22 marzo 2006, modificativa della Delibera CIPE 36/2002, recante "Programmazione delle risorse del fondo per le aree sottoutilizzate mediante le intese istituzionali di programma e gli accordi di programma quadro", che detta nuove procedure per la programmazione degli interventi, per il trasferimento delle risorse e nuovi meccanismi sanzionatori e premiali;

VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale del Piemonte n. 46-2423 del 20 marzo 2006 con la quale, per la prima volta, è stata avviata una programmazione di medio periodo delle risorse CIPE, approvando il Piano Pluriennale di investimenti 2005-2009 che prevede il finanziamento di singole fasi progettuali per interventi non prossimi all'appalto e che garantisce che la copertura finanziaria per la loro realizzazione sia a carico delle risorse CIPE 2006 e su altre fonti di finanziamento;

VISTO che il provvedimento di Giunta sopra richiamato ha proposto di assegnare una quota di risorse della Delibera CIPE n. 3 del 22 marzo 2006, pari a € 74.753.768,96, ai seguenti settori: Difesa del Suolo, Risorse Idriche, Trasporti e Beni Culturali;

DATO ATTO che la Regione Piemonte, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 65-3858 del 18 settembre 2006, ha approvato il riparto settoriale delle risorse previste dalla delibera CIPE del 22 marzo 2006 n. 3 e ha assegnato una quota di risorse complessiva, pari a Euro 74.753.768,96, al fine di dare piena attuazione al Piano degli investimenti pluriennale 2005 - 2009 approvato dalla Giunta regionale con DGR n. 46 -2423 del 20 marzo 2006 ed in particolare ha assegnato una quota pari a € 6.250.000,00 alla Direzione Trasporti

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 Deliberazione della Giunta Regionale n. 13 - 5667 del 10 aprile 2007 (B.U. n. 16 del 19 aprile 2007) con la quale la Giunta Regionale ha approvato in via definitiva i Quadri strategici degli APQ concertati con le Amministrazioni Centrali nel mese di Febbraio 2007, da inviare al CIPE entro il 31 maggio 2007, nonché l'elenco degli interventi da ricomprendere negli APQ da stipulare entro il termine ultimo del 30 novembre 2007;

VISTO l'Accordo di programma quadro "Reti infrastrutturali di trasporto" sottoscritto il 31 ottobre 2006;

9
R
4
wef
h

RITENUTO quindi di procedere alla prima integrazione dell'Accordo di Programma Quadro del 31 ottobre 2006 con l'individuazione di nuovi interventi che risultino immediatamente attuabili;

DATO ATTO altresì che la Delibera CIPE n. 14 del 22 marzo 2006 al punto 1.1.1 introduce il "Comitato Intesa Paritetico", composto da rappresentanti politici e dall'alta amministrazione, per la periodica verifica e l'aggiornamento degli obiettivi generali nonché degli strumenti attuativi dell'Intesa Istituzionale di Programma da parte dei soggetti sottoscrittori, e al punto 1.1.2 introduce il "Tavolo dei sottoscrittori", composto dai firmatari o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte, provenienti dal Responsabile dell'APQ e dai sottoscrittori, tra cui anche la riprogrammazione delle risorse e delle economie;

VISTA la Legge regionale n. 10 del 23 aprile 2007 "Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2007 e bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2007-2009", 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 n. 1528 del 15 maggio 2007 con la quale il Ministero delle Infrastrutture esprime la propria condivisione sul documento concernente il "Quadro Strategico dell'APQ" e condivide, contestualmente, la data di sottoscrizione del primo atto integrativo all'APQ "reti infrastrutturali di trasporto" entro il 30 novembre 2007;

VISTA la nota del 25 luglio 2006, prot. n. 1559, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso l'informativa concernente la sua programmazione di medio periodo sul territorio della Regione Piemonte di cui al punto 6.3 della delibera CIPE n. 3/2006;

VISTA la deliberazione della Giunta Regionale n. 12-7645 del 29 novembre 2007 che approva il presente Accordo di programma quadro;

VISTA la deliberazione della Giunta Comunale della Città di Torino del 27 novembre 2007 n. mecc. 200708307/022 che approva il presente Accordo di programma quadro;

5

il Ministero dello Sviluppo Economico
il Ministero delle Infrastrutture
la Regione Piemonte
il Comune di Torino
la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
il Gruppo Torinese Trasporti GTT S.p.A.

STIPULANO IL SEGUENTE 1° ATTO INTEGRATIVO DELL'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 e sostanziale del presente Accordo di Programma Quadro.

Articolo 2 - Finalità ed obiettivi

1. Il presente Atto integrativo dell'Accordo di Programma Quadro (nel prosieguo denominato Accordo) costituisce strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 22 marzo 2000 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Piemonte. Esso è finalizzato al perseguimento dei seguenti obiettivi:
 1. realizzazione delle opere preliminari del collegamento ferroviario della ferrovia Torino – Ceres con il nodo ferroviario di Torino (la cui progettazione preliminare e definitiva è inserita nell'APQ sottoscritto nell'ottobre 2006),
 2. elettrificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli,
 3. raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano facente parte del servizio ferroviario metropolitano,
 4. acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale,
 5. progettazione preliminare dell'interramento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo nel comune di Nichelino,
 6. progettazione definitiva del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo, con interramento tratta di Nichelino,
 7. progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano,come risulta illustrato in dettaglio nella Relazione Tecnica (Allegato 1) e nelle schede intervento (Allegato 2), parti integranti del presente atto.

Articolo 3 - Programma attuativo e costo degli interventi

1. L'Accordo è costituito da n. 6 interventi, (quattro realizzativi e due di 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.
2. Dei suddetti 6 interventi, tre risultano finanziati parzialmente con le risorse rese disponibili con la Delibera CIPE 22 marzo 2006 n. 3 per un totale di 6.250.000,00 euro.

La Regione Piemonte concorre al presente Atto con il cofinanziamento di tre interventi (€ 25.250.000,00) e con il finanziamento integrale di tre interventi (€ 18.000.000,00). Il totale a carico della Regione risulta quindi di € 43.250.000,00. 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 - 1.1	Realizzazione delle opere preliminari del collegamento ferroviario della ferrovia Torino – Ceres con il nodo ferroviario di Torino	realizzazione	15.000.000,00
Trasp - 1.2	Elettificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli	realizzazione	5.000.000,00
Trasp - 1.3	Acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale	fornitura	11.000.000,00
Trasp - 1.4	Raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano.	progettazione e realizzazione	12.000.000,00
Trasp - 1.5	Progettazione preliminare dell'interramento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo nel comune di Nichelino e progettazione definitiva del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo compreso l'interramento in comune di Nichelino	progettazione preliminare e definitiva	4.500.000,00
Trasp - 1.6	Progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano	progettazione preliminare	2.000.000,00
TOTALE			49.500.000,00

3. 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.

4. 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.
5. 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 49.500.000,00.
2. La copertura finanziaria degli interventi è riportata nella tabella seguente:

Tab. 2 – Fonti finanziarie

FONTI	Euro
Delibera CIPE 3/2006 – quota C.2	6.250.000,00
TOTALE STATO	6.250.000,00
Regione Piemonte – DGR n. 65-3858 del 18 settembre 2006	43.250.000,00
TOTALE REGIONE	43.250.000,00
TOTALE	49.500.000,00

3. La copertura finanziaria di ciascun intervento è riportata nella Relazione tecnica.
4. La disponibilità delle risorse a valere sulla Delibera n. 3/2006 è vincolata al rispetto dei criteri delineati al punto 6.5 della medesima delibera. In particolare, qualora eventuali decurtazioni da parte del CIPE, conseguenti al mancato impegno delle risorse, mediante obbligazioni giuridicamente vincolanti dei beneficiari finali entro il 31 dicembre 2009, dovessero ridurre la disponibilità effettiva delle risorse

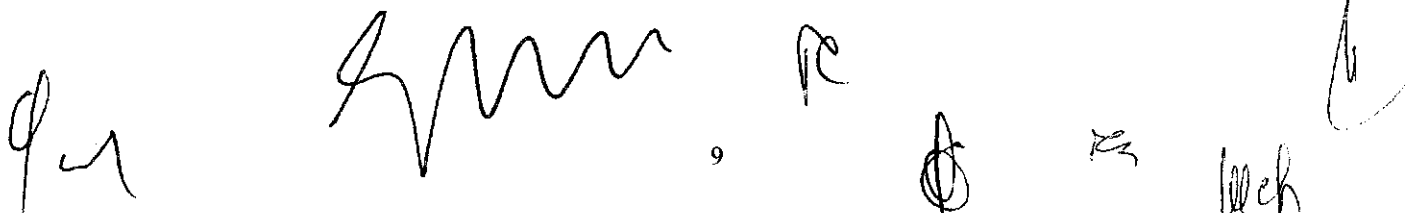
8

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 Delibera n. 3/2006, avverrà, per una quota pari al 20% entro 60 giorni dalla data stipula dell'APQ e la restante quota in ragione dello stato di avanzamento dei costi rilevati al monitoraggio semestrali, ai sensi del punto 4.2 della delibera CIPE n. 14/2006;
6. 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.
7. 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.
8. 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, i soggetti attuatori degli interventi, si impegnano a mettere a disposizione le ulteriori risorse finanziarie per il completamento degli interventi di loro competenza.
9. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, uno o più degli interventi previsti dal presente Accordo non siano realizzabili, si applicano le disposizioni concernenti la riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi previste dal punto 1.3 della Delibera CIPE n. 29/1997, così come riformulato dal punto 1.1 della Delibera CIPE n. 14/2006;
10. Le eventuali economie di spesa derivanti da ribassi d'asta nella realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo saranno riprogrammate al termine degli interventi con le modalità previste dal punto 1.3. della delibera CIPE n. 29/1997, così come riformulato dal punto 1.1 della Delibera CIPE n. 14/2006.

Articolo 6 - Impegni dei soggetti sottoscrittori

1. Le parti convengono la costituzione del Tavolo dei soggetti sottoscrittori ai sensi e con le procedure previste dal punto 1.1.2 della delibera CIPE n. 14/06 composto dai firmatari, o da loro delegati, con il compito di esaminare le proposte, provenienti dal Responsabile dell'APQ e dai sottoscrittori, utili al procedere degli interventi programmati e quindi decidere in materia di:
 - riattivazione o annullamento degli interventi;
 - riprogrammazione di risorse ed economie;
 - modifica delle coperture finanziarie degli interventi;
2. Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Atto si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza, a:

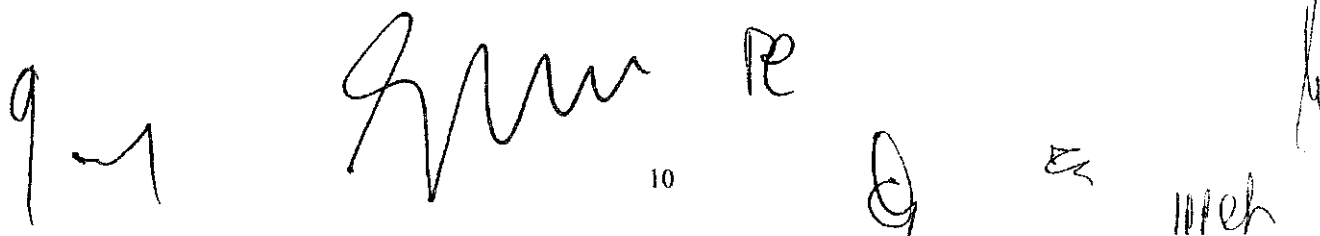


9

- 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

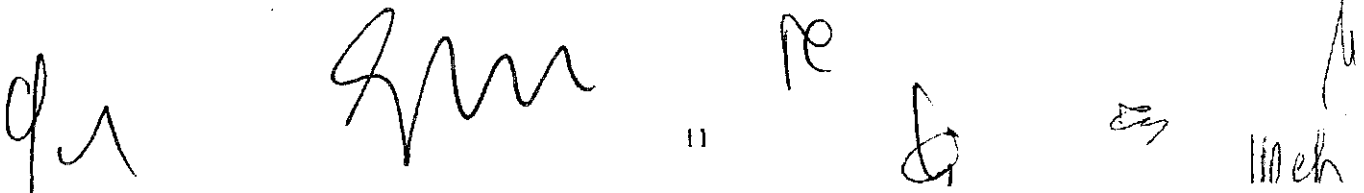
1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo si individua quale Responsabile dell'attuazione del seguente Accordo di Programma Quadro l'Ing. Giuseppe Iacopino, Dirigente del Settore Viabilità ed Impianti Fissi della Direzione Regionale Trasporti
2. Il responsabile 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 dell'Economia e Finanze – 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, segnala 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, per le parti non abrogate dal Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163;
2. Ad integrazione delle funzioni previste come responsabile di procedimento dall'art. 8 del DPR 554/1999 e successive modificazioni, per le parti non abrogate dal Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, 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 ne risponde 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 al punto 1.3 della Delibera CIPE n. 29/1997 così come riformulato dal punto 1.1 della delibera CIPE n. 14/2006, formulando, se del caso, una proposta delle misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
5. Il Tavolo dei sottoscrittori propone al Comitato Intesa Paritetico, 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 Intesa Paritetico può adottare le misure individuate dal Tavolo dei sottoscrittori o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze

94



R









prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti, ivi compresa la modifica o la ridefinizione degli interventi previsti nel presente Accordo e la riprogrammazione delle relative risorse.

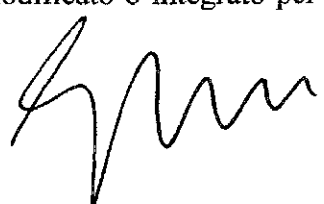




7. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete comunque l'azione di ripetizione 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 Tavolo dei Sottoscrittori, su segnalazione del Responsabile dell'Accordo Quadro, 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 Tavolo dei Sottoscrittori rimette la questione al Comitato Intesa Paritetico.

Articolo 11 - Disposizioni generali

1. Il presente Accordo di Programma Quadro è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Intesa Paritetico, 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

9-1  R    

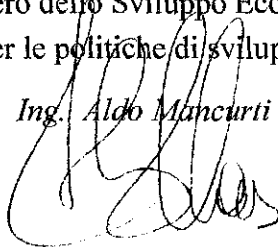
ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa, previa approvazione da parte del Comitato Intesa Paritetico.

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.
5. Alla scadenza dell'Accordo, ovvero allorquando se ne presenti la necessità, il Tavolo dei Sottoscrittori, 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 , 30 novembre 2007

Ministero dello Sviluppo Economico
Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese

Ing. Aldo Mancurti



Ministero delle infrastrutture
Direttore della Direzione generale per la programmazione e i programmi europei

Ing. Pasquale Cialdini



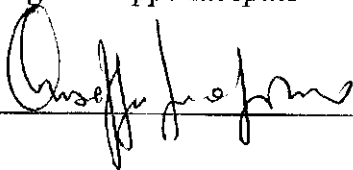
Regione Piemonte
Direttore della Direzione Trasporti Logistica Mobilità e Infrastrutture

Ing. Aldo Manto

per delega

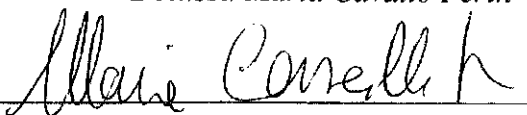
Dirigente del Settore Viabilità ed impianti fissi

Ing. Giuseppe Iacopino



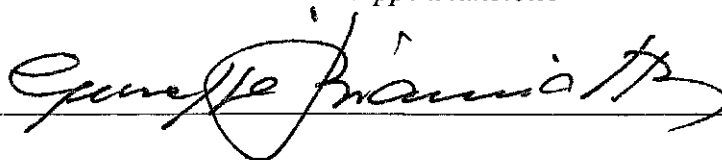
Regione Piemonte
Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia
Dirigente del Settore Valutazione progetti e proposte di atti di programmazione negoziata

Dott.ssa Maria Cavallo Perin



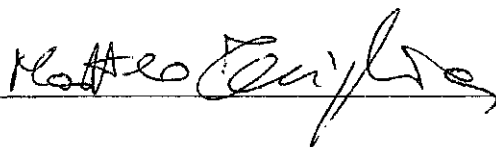
Comune di Torino
Dirigente del Settore Contratti

Dott. Giuseppe Bianciotto



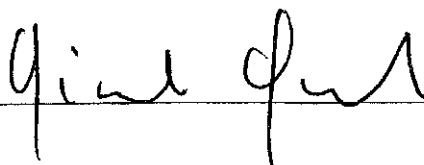
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direttore della Direzione Investimenti

Ing. Matteo Triglia



Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.
Il Presidente

Dott. Giancarlo Guiati





*Ministero
dello Sviluppo Economico*



*Ministero
delle Infrastrutture*

 **REGIONE
PIEMONTE**



CITTA' DI TORINO


RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

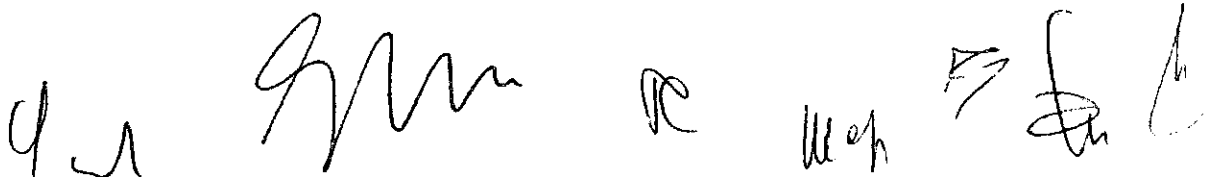

STT
GRUPPO TORINESE TRASPORTI

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

**1° ATTO INTEGRATIVO DELL'ACCORDO DI
PROGRAMMA QUADRO
"RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO"**

ALLEGATO 1 - RELAZIONE TECNICA

Roma, Novembre 2007



1° ATTO INTEGRATIVO DELL'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 dicembre 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 all'Accordo sottoscritto nell'ottobre 2006 indirizzato alla valorizzazione storico-ambientale e allo sviluppo del territorio.

Per quanto riguarda gli interventi di sola progettazione inseriti in APQ, la Regione Piemonte intende attivare una procedura finalizzata alla costituzione di un parco interventi sul quale far confluire le risorse disponibili con le prossime programmazioni CIPE.

Gli interventi inseriti nell'Accordo in oggetto risultano:

Trasp 1.1 - Realizzazione delle opere preliminari del collegamento ferroviario della ferrovia Torino – Ceres con il nodo ferroviario di Torino: la progettazione preliminare e definitiva di tutta l'opera è inserita nell'APQ sottoscritto nell'ottobre 2006. Gli interventi inseriti nel presente Accordo rappresentano le opere da realizzarsi nel parco Sempione.

Trasp 1.2 - Elettificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli: progettazione e realizzazione dell'elettificazione della linea

Trasp 1.3 - Acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale: il nuovo materiale rotabile di proprietà della Regione, sarà utilizzato per il trasporto metropolitano nell'area di Torino.

Trasp 1.4 - Raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano facente parte del servizio ferroviario metropolitano: il raddoppio della linea risulta strategico per l'attivazione del sistema metropolitano nell'area di Torino.

Trasp 1.5 - Progettazione preliminare dell'interramento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo nel comune di Nichelino e progettazione definitiva del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo compreso l'interramento in comune di Nichelino: la progettazione dell'interramento della ferrovia nel comune di Nichelino, assieme alla progettazione dell'intero raddoppio della linea rappresenta un importante

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten initials

Handwritten initials

Handwritten initials

avanzamento per la realizzazione del trasporto ferroviario metropolitano nell'area di Torino.

Trasp 1.6 - Progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano: il progetto in questione consente il collegamento tra l'autostrada A4 e la città di Biella.

2. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

2.1. Intervento Trasp 1.1 - Opere preliminari del collegamento ferroviario della ferrovia Torino – Ceres con il nodo ferroviario di Torino

Gli interventi in oggetto costituiscono le opere propedeutiche all'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres nel nodo ferroviario di Torino, in corrispondenza della stazione Rebaudengo.

La prima fase è rappresentata dalla progettazione esecutiva delle opere a cui seguirà la realizzazione delle stesse.

Con l'APQ "reti infrastrutturali di trasporto" è stato finanziato il progetto preliminare e definitivo del nuovo tratto di ferrovia, che consentirà, tra l'altro, collegamenti rapidi ed efficaci con l'aeroporto Sandro Pertini della Città di Torino.

Le opere del passante ferroviario di Torino, cui la ferrovia Torino-Ceres va a connettersi, sono in corso di esecuzione a cura della Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.). In particolare con l'approvazione del progetto della stazione Rebaudengo, avvenuto nell'autunno 2006 e la successiva apertura dei cantieri, è emersa la necessità, esposta dalla Città di Torino di realizzare alcune opere relative all'innesto della ferrovia Torino Ceres nella stazione Rebaudengo da realizzarsi nell'ambito del parco Sempione ed in parte lungo corso Venezia, contestualmente a quelle di competenza R.F.I..

Questa necessità, condivisa dalla Regione, risulta strategica in quanto consente di minimizzare l'impatto del cantiere nella zona del parco Sempione, considerata di particolare pregio ambientale, di ridurre le interferenze con la viabilità cittadina lungo corso Venezia oltre a ottimizzare le lavorazioni.

In particolare le opere sono costituite da paratie e solette in cemento armato e opere provvisorie in genere, che consentiranno, una volta terminati i lavori, di riportare il parco nelle condizioni ottimali di fruibilità.

L'ambito realizzativo è quello della zona nord di Torino, rientrante in ambito FAS.

2.2. Intervento Trasp 1.2 - Elettificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli.

La linea ferroviaria Casale Vercelli, a semplice binario, di lunghezza pari a circa 23 km, è di particolare valenza per il servizio ferroviario regionale.

E' prevista la progettazione e la realizzazione dell'elettificazione dell'intera tratta. I Comuni interessati sono: Vercelli, Asigliano Vercellese, Pertengo, Rive, Balzola Martinetta, Casale Popolo e casale Monferrato.

La linea è in pianura senza opere d'arte di particolare importanza; la realizzazione dell'elettrificazione non presenta quindi criticità realizzative.

La nuova l.d.c. (linea di contatto) sarà del tipo a 440 mmq. con funi portanti regolate, così come prescritto dalle relative linee guida regolamentanti la TE per linee di pianura.

L'altezza della l.d.c. sarà normalmente pari a m. 5,20 sul P.F. (piano del ferro), aumentabile a m. 5,30 in corrispondenza dei P.L. (passaggi a livello).

L'alimentazione elettrica a 3400 v. cc. della linea avverrà tramite le SSE (sottostazioni elettriche) di Casale Popolo e Vercelli che garantiscono una doppia alimentazione, tale che, anche nell'ipotesi di eventuale disservizio di una SSE, l'esercizio ferroviario verrebbe comunque garantito anche tramite l'alimentazione da una sola SSE.

Nella SSE di Casale Popolo sarà attivata una nuova linea di alimentazione (2x230 mmq.) sino al tronco di sezionamento (TS) lato Vercelli, con l'inserimento nella SSE stessa di un nuovo interruttore extrarapido e di n. 2 sezionatori aerei.

Tale tipologia di impianto garantisce l'interscambio delle alimentazioni elettriche in caso di anomalità o per manutenzione programmata.

In stazione di Vercelli, nel nuovo TS lato Casale, sarà installato un sezionatore ai portali per regolamentare la separazione elettrica tra stazione e tratta.

A circa metà linea, nella stazione di Pertengo, sede di impianto ACEI (apparato centrale elettrico ad itinerari), con relativa regolamentazione degli incroci dei treni, saranno installati, in corrispondenza dei nuovi TS, n. 2 sezionatori aerei telecomandati, tali da garantire il sezionamento elettrico della linea necessario per lavori di manutenzione e ricerca guasti.

Tutte le apparecchiature elettriche necessarie all'elettrificazione della linea saranno inserite nell'impianto DOTE (Dirigente Operativo Trazione Elettrica) con sede a Torino, per essere dallo stesso telecontrollate e telecomandate.

Saranno regolamentate tutte le interferenze costituite da attraversamenti aerei o interrati, con il rispetto delle norme relative ai franchi elettrici di sicurezza e alla necessità delle protezioni catodiche.

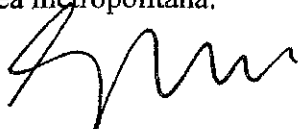
Saranno inoltre adeguati gli impianti telefonici, con l'inserimento degli stessi, nel circuito DOTE.

2.3. Intervento Trasp 1.3 - Acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale

L'intervento consiste nell'acquisto di materiale rotabile da destinare al Servizio Ferroviario Metropolitano dell'area di Torino.


Al fine di coordinare le politiche di mobilità nell'ambito metropolitano torinese, la Regione Piemonte il 9 maggio 2003 ha istituito l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana (art. 8 L.R. 1/2000 e s.m.i.), consorzio tra la Regione e gli altri enti locali dell'area metropolitana torinese, che gestisce tutte le funzioni delegate o trasferite in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi del D.Lgs. 422/97, di competenza degli enti aderenti ed in particolare quelle di programmazione e gestione dei trasporti urbani di Torino, oltre che dei servizi extraurbani dell'area metropolitana.

94



10

110ck



Con l'attivazione del passante ferroviario di Torino, prevista per la fine del 2011, si aprono nuovi scenari per il trasporto su ferro dell'area metropolitana determinando la possibilità di attivazione del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), proposto dall'Agenzia, per perseguire l'obiettivo di incrementare l'offerta qualificata di servizi in modo da far confluire nell'area metropolitana le scelte degli utenti verso il trasporto pubblico.

Il bacino considerato è quello dell'interland torinese e la popolazione interessata dal SFM è di circa 732.500 abitanti; il servizio è basato su quattro linee principali che attraversano il territorio da nord a sud e da est a ovest, ed è concepito per servire direttrici con mobilità motorizzata fino a 40-50 mila viaggi/giorno, offre capacità di trasporto di 4.000-8.000 passeggeri in ora di punta e circa 2500 posti/ora per ciascuna delle quattro linee individuate.

L'attivazione del Sistema Ferroviario Metropolitano va a garantire l'organizzazione ottimale delle corrispondenze nell'ambito prescelto, con altri treni, bus, tram, metropolitana e autobus attraverso l'elevata frequenza (20-30 min), il servizio capillare in ogni stazione e interscambi agevoli con gli altri mezzi di trasporto.

Il servizio che si intende avviare dopo l'attivazione del passante ferroviario, abbisogna di interventi infrastrutturali alcuni dei quali fanno parte del presente accordo di programma quadro (schede Trasp-1.1, Trasp-1.3, Trasp-1.5), con i quali quindi il presente intervento manifesta la totale coerenza programmatica.

I servizi dell'SFM, saranno oggetto di gara ad evidenza pubblica e, nel pieno rispetto della normativa in tema di concorrenza, la Regione intende mettere a disposizione alcuni rotabili con i quali effettuare il servizio.

Le maggiori affluenze attese richiedono materiale rotabile idoneo e l'acquisto in oggetto va a favorire la creazione di un parco rotabili regionali, da sommare a quelli già di proprietà in uso alle ferrovie concesse, in grado di soddisfare le nuove esigenze di trasporto.

I rotabili saranno acquisiti al patrimonio regionale e verranno concessi in uso all'aggiudicatario della gara del servizio, che dovrà assumersi l'onere di manutenzione e buona conservazione del bene il quale, al termine del periodo di affidamento, sarà riconsegnato alla Regione.

Con il nuovo materiale rotabile si intende migliorare sensibilmente la qualità del servizio ferroviario ed il comfort di viaggio per gli spostamenti nell'area metropolitana, in previsione dell'aumento di frequenza dei passaggi.

2.4. Intervento Trasp 1.4 - Raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano

La tratta ferroviaria di cui trattasi, che collega il comune di Settimo Torinese, facente parte dell'interland Torinese, con il comune di Volpiano, costituisce la prima parte della ferrovia del Canavese e si sviluppa tra i due comuni, entrambi ubicati in area obiettivo 2, con un andamento sostanzialmente rettilineo.

La lunghezza della tratta di linea è di circa 7 km ed è elettrificata.

Lungo il tracciato sono presenti diverse opere d'arte realizzate sia per l'attraversamento di bealere e canali, sia per lo scavalco della rete viaria interferente con la ferrovia. Alcune di tali opere, di più recente costruzione, quali i cavalcavia stradali, sono state

realizzate in considerazione di un futuro raddoppio della linea e pertanto non necessitano di interventi significativi, ad eccezione del sottopasso veicolare, ricadente nel comune di Volpiano, per il quale occorrerà prevedere l'ampliamento dell'impalcato, essendo le spalle già predisposte alla realizzazione di tale intervento.

Diverso è il discorso per le opere minori costituite in generale da ponticelli e tombini, costruite specificatamente per il passaggio di un solo binario, per le quali dovrà essere previsto l'ampliamento per il raddoppio dei binari. In particolare occorrerà prevedere la costruzione di un nuovo ponte, affiancato all'attuale esistente, in prossimità dei torrenti Bendola, Bealera Nuova e del canale Farmitalia.

Attualmente la tratta in argomento è ancora interessata dalla presenza di un passaggio a livello, il P.L. 10, essendo stati tutti gli altri eliminati nel recente passato. Quest'ultimo passaggio a livello verrà prossimamente soppresso con un'opera sostitutiva in fase di progettazione che non interferirà con l'intervento di raddoppio.

Va ancora osservato che, stante l'attuale posizione planimetrica del binario esistente, la realizzazione del raddoppio non potrà avvenire limitandosi a realizzare il nuovo binario in affiancamento a quello esistente, ma dovrà essere progettato il nuovo assetto della massicciata ferroviaria a doppio binario in funzione della presenza degli ostacoli fissi esistenti, cercando di conservare, ove possibile, e quanto più possibile, parti dell'attuale binario, a vantaggio di una maggior economia dell'intervento, soprattutto in corrispondenza dei manufatti presenti in linea.

Di conseguenza, anche per quanto riguarda la linea di elettrificazione, la progettazione dovrà prevedere la costruzione di una seconda palificata per alimentare il nuovo binario e la modifica dell'attuale palificata in funzione della predetta variazione di posizione del binario esistente rispetto alla situazione attuale.

Occorrerà infine prevedere l'ampliamento anche per quanto riguarda l'impianto di segnalamento e sicurezza della tratta oggetto del raddoppio.

Per quanto riguarda le tempistiche inerenti alla programmazione dell'intervento, si prevedono circa 9 mesi per la stesura ed approvazione della progettazione preliminare, altri 9 mesi per la stesura ed approvazione della progettazione definitiva, e circa 5 mesi per la gara appalto integrato e affidamento dei lavori. Il tempo stimato per la redazione della progettazione esecutiva, l'esecuzione dei lavori e collaudi per dare l'opera finita all'esercizio ferroviario è di circa 24 mesi.

2.5. Intervento Trasp 1.5 - Progettazione preliminare dell'interramento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo nel comune di Nichelino e progettazione definitiva del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo compreso l'interramento in comune di Nichelino

Nell'ambito della gestione delle opere connesse alle Olimpiadi Torino 2006, la Regione Piemonte ha finanziato la progettazione preliminare del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo, oltre ad alcune opere per la messa in sicurezza delle stazioni.

Allo scopo di completare il potenziamento della linea, si rende necessario avviare la progettazione preliminare dell'interramento della sede ferroviaria interessante il Comune di Nichelino, nonché la progettazione definitiva dell'intero raddoppio.

Nel corso del primo monitoraggio dell'Accordo, per rendere più efficiente il processo, la scheda relativa all'intervento Trasp 1.5 sarà suddivisa in due sottoschede, la prima relativa al progetto preliminare dell'interramento in corrispondenza del comune di Nichelino e la seconda relativa al progetto definitivo del raddoppio dell'intera tratta.

Stato attuale della linea

La linea Torino – Pinerolo si dirama dalla linea Torino – Savona, al Km. 6+737, progressiva che corrisponde al Km. 0+000 della linea stessa.

Allo stato attuale la lunghezza totale della linea è di mt. 30479, di cui mt. 1200 a doppio binario nella tratta tra il Bivio Sangone e il segnale di partenza della Stazione di Sangone.

La linea attraversa il territorio dei Comuni di: Moncalieri, Nichelino, Vinovo, Candiolo, None, Volvera, Airasca, Piscina, Frossasco, Roletto, Pinerolo (tutti in zona obiettivo 2) e comprende le seguenti Stazioni e Fermate:

SANGONE (Stazione)	(Asse F.V. Km. 00+739)
NICHELINO (fermata)	(Asse F.V. Km. 03+035)
CANDIOLO (Stazione)	(Asse F.V. Km. 07+822)
NONE (Stazione)	(Asse F.V. Km. 13+199)
AIRASCA (Stazione)	(Asse F.V. Km. 17+828)
PISCINA (Stazione)	(Asse F.V. Km. 22+460)
PINEROLO OLIMPICA (Fermata)	(Asse F.V. Km. 22+460)
PINEROLO (Stazione)	(Asse F.V. Km. 30+479)

Sulla linea esistono n. 31 passaggi a livello, mentre le principali opere d'arte esistenti sono:

- Cavalcavia in c.a. di mt. 27,10 al Km. 3+659 (tangenziale di Torino)
- Ponte in muratura a 2 archi di mt. 10,00 al Km. 10+898 sul Torrente Chisola
- Cavalcavia in c.a. di mt. 12,80 al Km. 13+505 (S.S.23 Torino – Sestriere)
- Cavalcavia ad arco in muratura di mt. 7,16 al Km. 29+675
- n. 96 ponticelli in muratura di luce variabile da mt. 0,60 a mt. 4,00

La linea ferroviaria Torino – Pinerolo attraversa il territorio del Comune di Nichelino in una zona particolarmente urbanizzata con la presenza di alcuni passaggi livello interessati da un traffico veicolare molto intenso.

Opere in progetto

- Interramento di Nichelino

L'intervento è localizzato interamente nel Comune di Nichelino ed interessa il tratto di linea ferroviaria compreso tra il confine comunale con il Comune di Moncalieri e l'attraversamento della Tangenziale Sud di Torino.

Il tracciato presenta delle caratteristiche planimetriche pressoché identiche all'attuale mentre altimetricamente le rampe di raccordo con la linea esistente avranno una pendenza massima di circa il 15%.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the center, and several initials on the right.

Lo sviluppo delle progettazioni preliminare e definitiva dell'intervento dovranno essere elaborate sulla base delle indicazioni contenute nello "Studio di Fattibilità", già redatto dal Comune di Nichelino in data luglio 2006.

– **Raddoppio della Linea Torino- Pinerolo**

Corpo stradale e opere d'arte

Il raddoppio è previsto in affiancamento al binario esistente, in parte in destra ed in parte in sinistra dell'attuale linea, e comporterà l'adeguamento di tutte le opere d'arte presenti e delle stazioni.

Il progetto prevede una piattaforma avente una larghezza complessiva di 12,00 m., con binari posti ad interasse di 4,00 m. e tralici per il sostegno della T.E. a 2,25 m. dal bordo rotaia esterna. Il piano di regolamento sarà costituito da uno strato di conglomerato bituminoso chiuso, il sub-ballast, avente uno spessore finito di 12 cm. Sotto a quest'ultimo, a diretto contatto con il materiale costituente i rilevati, è previsto uno strato di terre fortemente compattate, dello spessore di 30 cm. Le scarpe dei rilevati saranno protette con uno strato da 30 cm. di terreno vegetale. Lo smaltimento e l'allontanamento delle acque meteoriche avverrà per mezzo di embrici, posti su entrambi i lati della linea, ad interasse di 15,00 m., che convoglieranno le acque all'interno di fossi di guardia trapezoidali rivestiti, posti al piede dei rilevati. E' prevista, infine, la costruzione di una strada di servizio, avente una larghezza di 3,00 m., da ubicare in corrispondenza di un solo lato della linea, in genere quello di raddoppio.

Tutte le lavorazioni avverranno mantenendo l'esercizio ferroviario. Pertanto, nei diversi tratti, sarà innanzitutto realizzato il raddoppio, completo di armamento e di impianti tecnologici; successivamente l'esercizio ferroviario sarà spostato sul nuovo binario e saranno eseguiti i lavori sulla sede esistente.

Il ponte ad arco a due luci, da 11,50 m. circa, sul torrente Chisola, al Km. 10+898, rappresenta una delle opere d'arte più importanti presenti sulla linea. Tale manufatto si presenta in buone condizioni e pertanto se ne prevede il mantenimento e la realizzazione, in affiancamento allo stesso, di un altro ponte per il solo binario di raddoppio. Esso sarà sempre a due luci e verrà realizzato con spalle e pila in c.a., fondazioni su pali ed impalcato con travi in c.a.p. e soletta collaborante.

Il raddoppio della linea comporterà inoltre l'adeguamento delle seguenti opere stradali di scavalco della stessa:

- Cavalcavia in c.a. al Km. 13+505 (S.S. 23 del Sestriere), in fregio alla radice lato Pinerolo della stazione di None;
- Cavalcavia ad arco al Km. 29+675, in ingresso alla stazione di Pinerolo.

L'adeguamento consisterà nella realizzazione di un nuovo fornice, in affiancamento a quelli esistenti, per accogliere il binario di raddoppio. Per quanto attiene l'opera al Km. 13+505, in particolare, l'adeguamento si rende necessario poiché, per il binario di raddoppio, sarà utilizzato il fornice entro cui adesso passa la viabilità da e per la zona industriale di None. Il nuovo fornice, pertanto, servirà

qu

Am

R

11/01/06

ES A

11/01/06

proprio a ripristinare tale collegamento senza pregiudicare in alcun modo la mobilità locale.

I progetti saranno studiati in modo da non dover interrompere il traffico veicolare.

Dovranno inoltre essere soppressi tutti i passaggi a livello esistenti mediante la realizzazione di idonee opere sostitutive di cui al seguente prospetto:

OPERE SOSTITUTIVE				P.L. SOSTITUITI	
N	PROGR.	TIPOLOGIA	COMUNE	PROGR.	COMUNE
1	Km. 1+295.98	Cavalcavia	Moncalieri	1+095.40	Moncalieri
2	Km. 2+458.35	Sottovia	Nichelino	2+253.85	Nichelino
3	Km. 3+355.00	Sottovia	Nichelino	2+989.00	Nichelino
4	Km. 6+735.00	Cavalcavia	Vinovo	7+194.60	Candiolo
5	Km. 8+381.00	Cavalcavia	Candiolo	7+929.34	Candiolo
6	Km. 8+811.94	Cavalcavia	Candiolo	8+801.70 9+447.64	Candiolo
7	Km. 10+696.10	Cavalcavia	Candiolo	10+324.64	Candiolo
8	Km. 12+500.00	Cavalcavia	None	12+615.99	None
9	Km. 13+912.76	Cavalcavia	None	13+472.19	None
10	Km. 16+249.50	Cavalcavia	Airasca	15+347.00 16+317.06 17+221.00	Airasca
11	Km. 18+762.25	Cavalcavia	Airasca	18+218.00 18+789.90 19+374.00	Airasca
12	Km. 20+600.65	Cavalcavia	Airasca	20+656.00	Airasca
13	Km. 21+773.51	Cavalcavia	Piscina	21+422.24 21+833.64	Piscina
14	Km. 22+516.00	Sottovia	Piscina	22+563.64 23+128.00	Piscina
15	Km. 23+285.43	Cavalcavia	Piscina	24+274.69 24+642.19	Piscina Frossasco
16	Km. 25+488.00	Cavalcavia	Frossasco	25+419.00 25+844.00	Frossasco Frossasco
17	Km. 26+636.00	Cavalcavia	Pinerolo	26+757.00 27+606.00	Roletto Pinerolo

Interventi alle Stazioni

- **Sangone**

Modifiche alla radice dei binari lato Pinerolo con collegamento del binario di raddoppio con il 1° binario di stazione ed inserimento di comunicazioni percorribili a 60 Km/h

- **Nichelino**

Realizzazione nuova fermata in dipendenza dell'interramento della linea

- **Candiolo**

gm

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

Modifiche alla radice dei binari, sia lato Torino che lato Pinerolo con collegamento del binario di raddoppio con il 2° binario di stazione

- **None**

Modifiche alla radice dei binari, sia lato Torino che lato Pinerolo con collegamento del binario di raddoppio con il 2° binario di stazione

- **Airasca**

Semplificazione degli impianti con trasformazione in fermata e collegamento dei binari di corsa con gli attuali 1° e 2° binario, nonché mantenimento del collegamento alla SSE.

- **Piscina**

Semplificazione degli impianti con trasformazione in fermata e collegamento dei binari di corsa con gli attuali 1° e 2° binario.

- **Pinerolo Olimpica**

Costruzione del nuovo binario di raddoppio in adiacenza a quello esistente e del relativo marciapiede per il servizio viaggiatori.

- **Pinerolo**

Modifica della radice lato Torino con collegamento del nuovo binario di raddoppio

Armamento e Impianti Tecnologici

Il nuovo binario di raddoppio e la relativa elettrificazione saranno realizzati con caratteristiche conformi agli standard dettati dalla normativa RFI.

Per quanto riguarda gli impianti di sicurezza e segnalamento, sarà realizzato sull'intera linea raddoppiata un sistema di Blocco Conta Assi e nuovi impianti ACEI nella stazioni di Sangone, Candiolo, None e Pinerolo.

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;

YLI

RM R

MPH

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.

2.6. Intervento Trasp 1.6 - Progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano

La Pedemontana Piemontese, della quale fa parte il collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano, costituisce un tassello importante della rete viaria di I° livello della regione ed assume un ruolo strategico di collegamento nel corridoio europeo Est-Ovest con la sua naturale prosecuzione nella Pedegronda Lombarda.

Il collegamento Biella-A4 interessa territorialmente le Province di Biella e Vercelli e la sua realizzazione consente una adeguata connessione del capoluogo Biellese alla rete primaria (autostradale) della Regione.

La Pedemontana risulta inserita nell'elenco della Deliberazione CIPE del 21.12.2001 comprendente gli interventi sottoposti alle procedure di cui alla Legge Obiettivo n. 443 del 21.12.2001 e nell'Intesa Generale Quadro per l'anno 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte, con un costo complessivo di € 322.850.000,00 circa, nell'ambito del progetto generale della Pedemontana Piemontese-Lombardo-Veneta.

In data 27/04/06 la Regione Piemonte e la Provincia di Biella hanno sottoscritto il protocollo d'intesa finalizzato alla redazione dello studio per la realizzazione del collegamento della Città di Biella con la A4, che demanda la specificazione e l'attuazione alla sottoscrizione di un accordo di programma;

La Provincia di Biella, attraverso la redazione dello studio sugli Scenari infrastrutturali, ha evidenziato come la direttrice Biella - Santhià sia la più funzionale alle strategie di sviluppo del territorio biellese e all'assetto infrastrutturale dell'area che interessa territorialmente anche la Provincia di Vercelli;

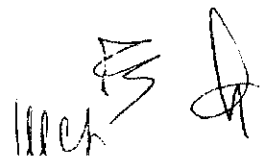
La Regione Piemonte, la Provincia di Biella e la Provincia di Vercelli, condividendo quanto emerso dallo studio sopra citato hanno quindi concordato di redigere uno studio di fattibilità finalizzato all'individuazione di un tracciato condiviso del collegamento tra Biella e l'autostrada A4, sulla direttrice Biella - Santhià, sul quale redigere i successivi livelli di progettazione;

In data 14/03/2007 è stato sottoscritto l'Accordo di Programma tra la Regione e le Province di Biella e Vercelli, per la redazione dello studio per la realizzazione del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino - Milano, con il quale le

g.a



R





Amministrazioni firmatarie hanno concordato di affidare ad ARES Piemonte la redazione dello studio di fattibilità ed hanno definito gli aspetti relativi al coordinamento delle attività, alla determinazione dei tempi, delle modalità, del finanziamento e di ogni altro connesso adempimento.

ARES Piemonte in attuazione di quanto previsto dall'Accordo e dalla convenzione attuativa sottoscritta in data 11.07.2007 completerà lo studio di fattibilità del collegamento di Biella con l'autostrada A4, entro il mese di dicembre 2007.

Il suddetto studio di fattibilità prevede un'infrastruttura con caratteristiche autostradali (con sezione stradale a carreggiate separate a due corsie per senso di marcia) il cui corridoio va dallo svincolo autostradale di Santhià sulla A4 Torino-Milano, sino a giungere alla SR 142 nel comune di Vigliano Biellese, ad est della Città di Biella.

Il corridoio individuato dallo studio presenta alcuni ostacoli naturali rappresentati dai Torrenti Elvo e Cervo, numerosi canali irrigui, una linea ferroviaria, nonché interferenze con alcune strade provinciali. Inoltre, il corridoio corre vicino ad emergenze di particolare pregio ambientale e storico-architettonica, costituite dal Parco della Baraggia e dal Ricetto di Candelo.

Il tracciato ipotizzato presenta una lunghezza complessiva pari a circa 21 km e si sviluppa principalmente in rilevato, con alcuni tratti in viadotto in corrispondenza degli attraversamenti con i Torrenti Elvo e Cervo e con la linea ferroviaria.

Il corridoio individuato dallo studio di fattibilità che verrà redatto da ARES Piemonte dovrà essere 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 preliminare del collegamento Biella con l'autostrada A4 Torino-Milano.

La nuova progettazione preliminare 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.

Nel seguito viene descritta l'articolazione delle attività relative alla fase progettuale preliminare, rimandando la definizione del progetto definitivo, esecutivo alle future scelte sulle modalità di appalto dell'opera.

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

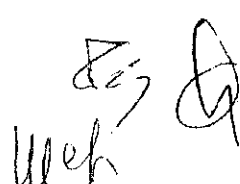
Progettazione preliminare:	8 mesi
Approvazione P.P.:	3 mesi
Totale	11 mesi

Il progetto preliminare sarà redatto 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.

94







Nel corso della progettazione 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:

- 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;
- 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 dovrà essere redatta nel rispetto della vigente normativa in materia di opere pubbliche.

3. FONTI DI FINANZIAMENTO PER GLI INTERVENTI

3.1 Riepilogo dei costi e dei finanziamenti degli interventi:

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

9.1



Report F0 - Quadro finanziario per intervento

PIEMONTE - TS - Reti infrastrutturali di trasporto - I Atto Integrativo (Accordo di Programma Quadro)

Stato Accordo : 2a-Redazione Sospesa - In Verifica Locale

Versione del : 04/10/2007

INTESA: PIEMONTE

CD ACCORDO TS Reti infrastrutturali di trasporto - I Atto Integrativo

Trasp-1.1 Realizzazione delle opere preliminari del collegamento ferroviario della ferrovia Torino-Ceres con il Nodo ferroviario di Torino

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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	2.500.000,00	2008
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		5.000.000,00	2008
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		7.500.000,00	2009
Totale fonte statale						2.500.000,00	
Totale fonte regionale						12.500.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						15.000.000,00	

Trasp-1.2 Elettificazione della linea ferroviaria Casale-Vercelli

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		4.300.000,00	2010
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		100.000,00	2008
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		600.000,00	2009
Totale fonte regionale						5.000.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						5.000.000,00	

Trasp-1.3 Acquisizione di materiale rotabile per il trasporto regionale

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		7.000.000,00	2011
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		4.000.000,00	2010
Totale fonte regionale						11.000.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						11.000.000,00	

Report F0 - Quadro finanziario per intervento

PIEMONTE - TS - Reti infrastrutturali di trasporto - I Atto Integrativo (Accordo di Programma Quadro)

Stato Accordo : 2a-Redazione Sospesa - In Verifica Locale

Versione del : 04/10/2007

Trasp-1.4 Raddoppio ferroviario della tratta Settimo-Volpiano facente parte del servizio ferroviario metropolitano

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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	100.000,00	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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	150.000,00	2009
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		50.000,00	2009
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		5.700.000,00	2010
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		6.000.000,00	2011
Totale fonte statale						250.000,00	
Totale fonte regionale						11.750.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						12.000.000,00	

Trasp-1.5 Progettazione preliminare dell'interramento della linea ferroviaria Torino-Pinerolo in comune di Nichelimo e progettazione definitiva del raddoppio della linea Torino Pinerolo compreso l'interramento in comune di Nichelino

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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	3.115.000,00	2010
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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	60.000,00	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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	100.000,00	2009
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. 03 del 2006 - Quota C.2 - Regioni Centro-Nord	225.000,00	2011
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		1.000.000,00	2009
Totale fonte statale						3.500.000,00	
Totale fonte regionale						1.000.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						4.500.000,00	

Report F0 - Quadro finanziario per intervento

PIEMONTE - TS - Reti infrastrutturali di trasporto - I Atto Integrativo (Accordo di Programma Quadro)

Stato Accordo : 2a-Redazione Sospesa - In Verifica Locale

Versione del : 04/10/2007

Trasp-1.6 Progettazione preliminare del collegamento tra Biella e l'autostrada A4 Torino-Milano

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		1.500.000,00	2009
Regionale	Bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009	Legge Regionale	2007	10		500.000,00	2008
Totale fonte regionale						2.000.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						2.000.000,00	
Totale accordo						49.500.000,00	

dp

gmm

B

BR

beck

re