

Deliberazione della Giunta Regionale 28 dicembre 2012, n. 7-5130

P.A.R. FSC 2007-2013-Asse III "Riqualficazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali e logistica"- Approvazione degli schemi di convenzione tra la Regione Piemonte e la societa' C.A.P. SpA per la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino e dello Studio di Fattibilita' relativo al completamento della nuova tangenziale est di Torino.

A relazione dell'Assessore Bonino:

Premesso che:

la Giunta Regionale, con D.G.R. n. 4154 del 12 luglio 2012, ha approvato il documento Programma attuativo Regionale P.A.R. FSC, con contestuale abrogazione del precedente programma P.A.R. FAS di cui alla D.G.R. n. 10-9736 del 6 ottobre 2008 e s.m.i.;

il P.A.R. FSC individua, all'interno dell'Asse III – Riqualficazione Territoriale, la linea di azione “Reti infrastrutturali e logistica” comprendente, tra l'altro l'ambito di intervento “sistema di viabilità autostradale e stradale”, con interventi di carattere progettuale finalizzati a garantire il completamento del sistema tangenziale torinese (tangenziale est e infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di C.so Marche) e la realizzazione del collegamento autostradale Pedemontana Piemontese A4-Santheta-Biella-Gattinara-A26 Romagnano/Ghemme;

trattandosi di “azioni cardine” ai sensi del P.A.R. FSC è necessaria la sottoscrizione di apposito Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.) con i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello Sviluppo Economico, ai sensi di quanto stabilito dalla Deliberazione CIPE n. 41/2012;

la bozza di A.P.Q. è stata sottoposta, d'intesa con la Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia, ai competenti Ministeri ai fini della sua prossima sottoscrizione;

in data 4 maggio 2012 è stata approvata la l.r. n. 5 – “Legge Finanziaria per l'anno 2012”, il cui art. 8 recita “Finanziamento del programma FAS 2007-2013” ed in data 23 maggio 2012 è stata approvata la l.r. n. 6 “Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2012 e Bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2012-2014”, che assicurano la necessaria copertura finanziaria degli interventi inseriti nel P.A.R. FSC;

con D.G.R. n. 84-4792 del 15 ottobre 2012, ammessa al visto della sezione regionale di controllo della Corte dei Conti nella adunanza del 13.11.2012, la Giunta Regionale ha avviato la Linea di azione “Reti Infrastrutturali e Logistica” dell'Asse III “Riqualficazione Territoriale” del P.A.R. FSC della Regione Piemonte, ed ha approvato la variazione del bilancio annuale 2012 e pluriennale 2012-2014 istituendo un apposito capitolo di bilancio regionale ed attribuendo le risorse finanziarie necessarie all'attuazione degli interventi facenti capo all'A.P.Q. “Sistema Autostradale” secondo i fabbisogni richiesti dalla Direzione regionale Trasporti alla Direzione regionale Risorse Finanziarie con nota prot. 5823/DB12.00 del 02 ottobre 2012, d'intesa con la Direzione regionale Programmazione strategica (nota prot. 32332 del 04 ottobre 2012);

tali fabbisogni, quantificati dal soggetto attuatore C.A.P. SpA nel complesso ammontano a:

- fondi statali (FSC): Euro 895.000,00= per l'anno 2012, Euro 3.155.664,00= per l'anno 2013, Euro 25.125.916,00= per l'anno 2014, Euro 25.125.916,00= per l'anno 2015 ed Euro 25.125.916,00= per l'anno 2016;

- fondi regionali (cofinanziamento FSC): Euro 14.874.084,00= per l'anno 2014, Euro 14.874.084,00= per l'anno 2015 e Euro 14.874.084,00= per l'anno 2016;

con la D.G.R. n. 84-4792 del 15 ottobre 2012 la Giunta regionale ha altresì preso atto della individuazione dei Responsabili di ogni A.P.Q. afferente alla suddetta linea di azione delegati dal Direttore della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, tra cui l'ing. Gabriella Giunta quale Responsabile dell'A.P.Q. "Sistema Autostradale";

il progetto preliminare dell'intervento "collegamento autostradale Pedemontana Piemontese A4-Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano/Ghemme" è ancora in attesa di approvazione da parte del CIPE;

premesso altresì che:

la legge finanziaria nazionale n. 244/2007, all'art. 2, comma 289, ha previsto che la realizzazione di nuove infrastrutture stradali di interesse concorrente tra Stato e Regione possa aver luogo anche affidando il relativo ruolo di soggetto concedente ed aggiudicatore a società miste partecipate dall'ANAS S.p.A. e dalle Regioni interessate ovvero da soggetti da queste interamente partecipati;

in data 24 luglio 2008 è stata costituita ai sensi della l. 244/2007 da ANAS S.p.A. e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. (SCR Piemonte S.p.A.) la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. SpA), che ha per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio" fra cui la tangenziale autostradale est, l'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di corso Marche di Torino e l'autostrada Pedemontana Piemontese (Tratta Biella—A26 Casello di Romagnano—Ghemme, di sezione autostradale e Tratta autostradale Biella—A4 Torino-Milano casello di Santhià), per le quali le sono state assegnate le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore;

la società C.A.P. SpA è organismo di diritto pubblico ai sensi del D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163 e s.m.i. e della Direttiva 2004/18/CE del 31.03.2004 e pone in essere ogni attività amministrativa, contrattuale ed extracontrattuale comunque necessaria, utile e/o opportuna per il migliore perseguimento dell'oggetto sociale;

le funzioni di soggetto concedente di C.A.P. sono state confermate con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 341 del 01.10.2012, anche a seguito del mutato assetto istituzionale di ANAS per effetto delle disposizioni del D.L. 98/2011, convertito in L. 211/2011;

dato atto che:

con determinazione Dirigenziale del Responsabile di Linea n. 255 del 23.11.2012 è stato disposto a favore di C.A.P. SpA, previo accertamento, l'impegno sul capitolo di spesa n. 288378 del bilancio 2012 della somma di Euro 895.000,00= di cui Euro 295.000,00= per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della tangenziale est di Torino ed Euro 600.000,00= per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di Corso Marche di Torino;

con la medesima determinazione è stata disposta, tra l'altro, la prenotazione di impegno sul capitolo di spesa n. 288378/2013 del bilancio pluriennale 2012-2014 di Euro 3.155.664,00= di cui Euro 252.178,00= per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino ed Euro 2.903.486,00= per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di Corso Marche di Torino;

agli oneri derivanti dalla sottoscrizione delle convenzioni i cui schemi vengono approvati con il presente provvedimento si fa fronte con l'impegno a favore di C.A.P. SpA sul capitolo di spesa n. 288378 del bilancio 2012 della somma di Euro 895.000= e la prenotazione di impegno sul capitolo di spesa n. 288378/2013 del bilancio pluriennale 2012 – 2014 della somma di Euro 3.155.664,00= assunti con la determinazione Dirigenziale n. 255 del 23.11.2012 di cui sopra;

considerato che:

al fine di consentire l'attuazione degli interventi Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino e progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di corso Marche di Torino è necessario procedere alla sottoscrizione col soggetto attuatore C.A.P. SpA delle convenzioni, i cui schemi sono allegati al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale nelle more della definizione del relativo A.P.Q., come da indicazione dell'Organismo di programmazione ed attuazione per il P.A.R. FSC d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico;

in virtù dell'assetto organizzativo così detto "in house" di C.A.P. SpA, la Regione Piemonte intende, con le suddette convenzioni, regolare e definire le condizioni ed i compensi dell'affidamento diretto delle attività di progettazione in esse dettagliatamente descritte;

la convenzione attuativa per l'intervento "collegamento autostradale Pedemontana Piemontese A4-Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano/Ghemme" sarà oggetto di approvazione con separato provvedimento, successivo all'approvazione del progetto preliminare dell'opera da parte del CIPE ai sensi del DLgs. 163/2006 s.m.i.;

per quanto sopra premesso e considerato,

vista la l. 244/2007 e s.m.i.- Legge Finanziaria per l'anno 2008;

vista la l.r. 23 del 28.07.2008 - Disciplina dell'organizzazione degli Uffici regionali e disposizioni concernenti la dirigenza ed il personale;

vista la l.r. n. 5/2012 – "Legge Finanziaria per l'anno 2012";

vista la l.r. n. 6/2012 - "Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2012 e Bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2012-2014";

vista la D.D. n. 255 del 23.11.2012

visti gli atti deliberativi richiamati in premessa;

la Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore con votazione espressa nei termini di legge, unanime,

delibera

- di approvare lo schema di convenzione avente ad oggetto la redazione del progetto preliminare relativo all'infrastruttura autostradale di Corso Marche in Torino con l'unità proposta tecnica ed economica di C.A.P. SpA e il cronoprogramma delle attività, allegato al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale (Allegato A);
- di approvare lo schema di convenzione avente ad oggetto la redazione dello Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP 590 e l'A4, con l'unità proposta tecnica ed economica di C.A.P. SpA e il cronoprogramma delle attività, allegato al presente provvedimento per farne parte integrante e sostanziale (Allegato B);
- di dare atto che agli oneri derivanti dalla sottoscrizione delle convenzioni di cui ai punti precedenti si fa fronte:
 - con l'impegno a favore di C.A.P. SpA sul capitolo di spesa n. 288378 del bilancio 2012 della somma di Euro 895.000,00= di cui Euro 295.000,00= per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della tangenziale est di Torino ed Euro 600.000,00= per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di Corso Marche di Torino, assunto con la Determinazione del Responsabile di Linea n. 255 del 23.11.2012;
 - con la prenotazione di impegno sul capitolo di spesa n. 288378/2013 del bilancio pluriennale 2012 – 2014 della somma di Euro 3.155.664,00= di cui Euro 252.178,00= per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino ed Euro 2.903.486,00= per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di Corso Marche di Torino, assunta con la Determinazione del Responsabile di Linea n. 255 del 23.11.2012;
- di dare mandato al Responsabile di Linea, ing. Gabriella Giunta, di sottoscrivere gli atti richiamati ai punti precedenti, apportando le modifiche tecniche non sostanziali che si rendessero necessarie.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. n. 22/2010.

(omissis)

Allegato

ALLEGATO A alla dgr avente ad oggetto: P.A.R. FSC 2007-2013-Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali e logistica"-Approvazione degli schemi di convenzione tra la Regione Piemonte e C.A.P. SpA per la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino e dello Studio di Fattibilità relativo al completamento della nuova tangenziale est di Torino.

SCHEMA DI CONVENZIONE TRA LA REGIONE PIEMONTE E LA CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI S.P.A. (C.A.P. S.P.A.) PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE RELATIVO ALL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADE DI CORSO MARCHE.

**CONVENZIONE
TRA LA REGIONE PIEMONTE**

E

“CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI S.P.A.” (C.A.P. S.P.A.)

**PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE DELL’ INFRASTRUTTURA
AUTOSTRADALE DI CORSO MARCHE IN TORINO**

PREMESSO CHE

- in data 18 luglio 2005, a seguito dell’approfondimento del progetto della “gronda ferroviaria merci di Torino” (ora Nuova Linea Torino Lione – tratta nazionale) e per rispondere all’esigenza di trasformare in opportunità e ricadute positive per il territorio il passaggio del nuovo raccordo ferroviario, è stato siglato dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e dai Comuni di Torino, Grugliasco, Collegno e Venaria Reale, con la partecipazione della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino, il Protocollo di Intesa (di seguito denominato Protocollo 2005) per la realizzazione dell’asse di Corso Marche e del connesso studio di riassetto territoriale, sulla base del quale l’Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte ha affidato all’Istituto SiTI, attraverso un contratto di ricerca avviato il 18 gennaio 2007, un incarico per la redazione dello “Studio di fattibilità ingegneristica dell’Asse integrato di Corso Marche – Analisi degli aspetti infrastrutturali, trasportistici e della sostenibilità economica nello sviluppo della logistica del Nord-Ovest”, studio che ha approfondito, tra gli altri argomenti, la fattibilità tecnica dell’asse integrato e il suo inserimento nel sistema dei trasporti dell’area metropolitana torinese;

- le fasi di studio da sviluppare individuate dal Protocollo 2005 per l’attuazione del disegno complessivo riguardavano: 1) lo studio sull’evoluzione futura del distretto logistico di Torino Sud; 2) lo studio di ridisegno territoriale del corridoio; 3) lo studio sui flussi e sui caratteri progettuali del raccordo ferroviario, del raccordo autostradale e del viale urbano; 4) il meta-progetto sull’asse integrato per la definizione delle indicazioni sulle strutture ferroviarie e stradali; 5) lo studio sul project financing riferito agli aspetti economici dell’operazione, alle risorse attivabili dal sistema pubblico, alla valorizzazione dei terreni confinanti con l’asse viario in argomento;

- in data 8 luglio 2008, il Protocollo 2005 è stato aggiornato con l'impegno delle parti (articolo 3, lettera b) ad approfondire il progetto di ridisegno territoriale del corridoio plurimodale (comprensivo del viale urbano) di Corso Marche e, per la componente infrastrutturale, lo studio condotto da SiTI per il successivo avvio dell'elaborazione progettuale;
- in data 27 luglio 2009, la Regione Piemonte e la Provincia di Torino hanno sottoscritto l'Accordo di Programma (di seguito denominato Accordo di programma 2009) per la realizzazione degli studi e l'avvio della progettazione dell'asse viario di Corso Marche (Rep. n. 13103) con il quale sono stati confermati gli intenti e gli obiettivi definiti, tra gli stessi enti, attraverso un'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 13 dicembre del 2006, aggiornata in data 17 dicembre 2008;
- in attuazione dell' Accordo di programma 2009 la Provincia di Torino ha stipulato, in data 23 settembre 2010, apposita convenzione con Concessioni Autostradali Piemontesi (C.A.P. S.p.A.), in forza della quale C.A.P. ha prodotto e consegnato nel dicembre 2011 un aggiornamento ed approfondimento progettuale di tutte le problematiche legate all'interazione dell'autostrada in progetto con il viale urbano di superficie di Corso Marche, nonché uno studio dettagliato sui flussi di traffico, così da porre le basi per una nuova fase di progettazione funzionale alla gara pubblica di project financing;
- in data 20 Ottobre 2010, con Provv. n. 26817, è stata adottata dal Consiglio della Provincia di Torino la Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (denominata PTC2), con cui è stato definito un regime di salvaguardia del corridoio relativo all'asse infrastrutturale in oggetto, nonché delle aree nell'intorno di Corso Marche; la Variante è stata approvata con deliberazione della Giunta regionale 21 luglio 2011, n. 121-29759;
- in data 18 novembre 2010, con Deliberazione CIPE n. 81/2010, l'infrastruttura di Corso Marche è stata inserita nell'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013, aggiornando contestualmente il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), ai sensi dell'articolo 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive", come stabilito con l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte sottoscritto il 23 Gennaio 2009;

- la Regione Piemonte ha altresì inserito le attività inerenti alla progettazione dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche tra gli interventi di cui alle linee d'azione di competenza della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica del P.A.R. FAS 2007-2013 (ora P.A.R. F.S.C.), approvato con D.G.R. del 12.07.2012, n. 34-4154, la cui attuazione richiede — per le azioni cardine - la sottoscrizione di un apposito Accordo di Programma Quadro (APQ), secondo quanto stabilito dalla Deliberazione CIPE n. 41/2012;
- la legge regionale 4 maggio 2012, n. 5 “Legge finanziaria per l’anno 2012” e la legge regionale 23 maggio 2012 n. 6 “Bilancio di previsione per l’anno finanziario 2012 e Bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2012-2014” hanno assicurato la necessaria copertura finanziaria degli interventi inseriti nel P.A.R. F.S.C. 2007-2013;
- con la già citata D.G.R. n. 4154 del 12.07.2012 la Giunta Regionale ha approvato il Manuale per il sistema di gestione e controllo (d’ora in avanti “Manuale”), in cui sono individuati i Responsabili delle Direzioni Regionali quali soggetti responsabili dell’attuazione del P.A.R. F.S.C. 2007-2013;
- con propria nota prot. 4123/DB12.00 del 18.06.2012 il Direttore della Direzione Regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica ha comunicato, tra l’altro, che l’ing. Gabriella Giunta, dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche, è incaricata della responsabilità di Linea d’azione per quanto concerne l’ambito progettuale “Sistema Viabilità Stradale ed Autostradale” della Linea d’azione “Reti infrastrutturali e Logistica”, cui fa capo l’intervento oggetto della presente convenzione;
- con D.G.R. n. 84 – 4792 del 15.10. 2012, ammessa al visto della Corte dei Conti nell’adunanza del 13.11.2012, la Giunta regionale ha dato avvio alla Linea d’azione “Reti Infrastrutturali e Logistica”, disponendo altresì la variazione al bilancio per l’anno 2012 e pluriennale 2012-2014 e la relativa assegnazione alla Direzione Regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica delle risorse necessarie per la stipula delle convenzioni attuative e prendendo atto della individuazione del responsabile di Linea per l’APQ definito “Sistema Autostradale Piemontese” (di seguito denominato APQ SAP);
- con D.D. n. 255 del 23.11.2012 l’ing. Giunta ha provveduto a verificare l’avvenuto accertamento e ad effettuare l’impegno sul bilancio regionale dell’anno 2012 nonché la prenotazione sul bilancio pluriennale 2012-2014 delle risorse necessarie alla prestazione di servizi oggetto della presente;

con D.G.R. n. _____ del _____ è stato approvato lo schema della presente convenzione;

- con apposita D.G.R. si provvederà ad approvare l'APQ SAP, ai fini della successiva sottoscrizione con i Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo economico ed all'eventuale integrazione del presente schema di convenzione

PREMESSO ALTRESI' CHE

- in data 24 luglio 2008 (rep. 86797) è stata costituita, in attuazione della L. 244/2007 (Legge Finanziaria per il 2008), da ANAS S.p.A. e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. (SCR Piemonte S.p.A.) la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), così come stabilito nel Protocollo d'Intesa fra Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A. e Regione Piemonte, sottoscritto in data 8 aprile 2008;

- C.A.P. S.p.A. ha per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio" elencate nel suddetto Protocollo, fra cui la tangenziale autostradale est e l'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di Corso Marche di Torino, per le quali le sono state assegnate le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione;

- le funzioni di soggetto concedente di C.A.P. sono state confermate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 341 del 01.10.2012, anche a seguito del mutato assetto istituzionale di ANAS per effetto delle disposizioni del D.L. 98/2011, conv. in L. 211/2011;

- C.A.P. S.p.A. è organismo di diritto pubblico ai sensi del DLgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i. e della direttiva 31 marzo 2004, n. 2004/18/CE e pone in essere ogni attività amministrativa, contrattuale ed extracontrattuale comunque necessaria, utile e/o opportuna per il migliore perseguimento dell'oggetto sociale;

- nell'espletamento delle sue funzioni C.A.P. S.p.A. opera nel rispetto dei principi di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, di libera concorrenza e di non discriminazione nel rispetto della normativa comunitaria, statale e regionale vigente in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e della contrattazione collettiva nazionale;

CONSIDERATO CHE

- sulla base della dell'allegata proposta tecnica (Allegato 1) formulata da C.A.P. S.p.A. risulta necessario sviluppare la progettazione preliminare dell'opera oggetto della presente convenzione da porre a base di gara;
- in virtù dell'assetto organizzativo così detto "in house" di C.A.P. S.p.A., la Regione Piemonte intende, con la presente convenzione, regolare e definire le condizioni dell'affidamento diretto delle attività di progettazione dettagliatamente descritte nel seguito;

PRESO ATTO CHE

la proposta economica di cui al documento allegato (Allegato 2) formulata da C.A.P. S.p.A., sulla base della stima del costo previsto per queste prestazioni, risulta pari ad Euro 3.503.485,50 (che viene arrotondato a 3.503.486,00);

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

TRA

La società per azioni Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), C.F. n. 09906210019, rappresentata dall'Amministratore Delegato _____, nato a _____ il _____, domiciliato per il presente atto presso la sede dell'Ente in Torino, via Belfiore 23

E

La Regione Piemonte (C.F. 80087670016), Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Settore Infrastrutture Strategiche, con sede legale in Torino, via Belfiore, 23 rappresentata da _____, nato a _____ il _____, domiciliato per la presente carica presso la sede della Regione Piemonte, Via Belfiore 23

di seguito denominate "parti"

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1 PREMESSE

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale della presente convenzione il cui contenuto è condiviso all'unanimità dalle parti.

ART. 2 OGGETTO

1. La presente convenzione ha per oggetto la regolamentazione dei rapporti tra C.A.P. S.p.A. e la Regione Piemonte al fine della redazione, da parte di C.A.P. S.p.A. del Progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche, come descritto nell'articolo 4 e meglio specificato nella proposta tecnica di cui all'Allegato 1.

2. La Regione Piemonte trasferisce a C.A.P. S.p.A., che accetta, le risorse indicate all'articolo 5, necessarie all'affidamento della suddetta prestazione.

ART. 3 REFERENTE AZIENDALE

1. La Regione Piemonte individua, in forza della DGR n. 84-4792 del 15.10.2012 citata in premessa, il Responsabile di Linea per l'APQ SAP, ing. Gabriella Giunta, quale referente aziendale per i rapporti inerenti la presente convenzione.

2. La C.A.P. S.p.A. individua il R.U.P., ing. Antonella Villa, quale referente aziendale per i rapporti inerenti la presente convenzione.

3. Tutte le comunicazioni e la documentazione concernente la presente convenzione dovranno essere trasmesse ai referenti indicati ed ai seguenti indirizzi:

- per la Regione Piemonte: Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche, Via Belfiore 23 – 10125 Torino;
- per C.A.P. S.p.A.: Via Belfiore 23 – 10125 Torino.

ART. 4
COMPITI ED OBBLIGHI DI C.A.P. S.P.A.

1. C.A.P. S.p.A. provvederà - ad integrazione e coerentemente con il lavoro fin qui svolto e commissionato sia dalla Regione Piemonte, sia dalla Provincia di Torino, di cui in premessa - a redigere il Progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche di Torino di cui all'articolo 2 secondo le indicazioni, le attività e le tempistiche indicate nel cronoprogramma delle attività costituente allegato al presente atto (Allegato 3).
2. In particolare C.A.P. S.p.A. svolgerà la progettazione in due fasi:
 - la prima fase andrà a verificare, in seguito alla definizione più precisa di un quadro conoscitivo adeguato al contesto progettuale, alcuni aspetti tecnici dell'opera, come l'approfondimento di tematiche connesse con la risoluzione di alcune importanti interferenze con il tracciato come il fiume Dora, la metropolitana di Torino e la Nuova Linea Torino Lione, anticipando la definizione delle strutture della galleria autostradale insieme a quella ferroviaria ed al viale di superficie;
 - la seconda sarà invece volta alla redazione del Progetto preliminare finalizzato alla gara di project financing del collegamento.
3. C.A.P. S.p.A. provvederà ad implementare nel Progetto preliminare le indicazioni fornite dalla Regione Piemonte relative all'evoluzione del contesto territoriale ed urbanistico delle sensibilità ambientali e sociali dell'area attraversata, coinvolgendo la Regione Piemonte stessa e gli enti interessati all'intervento, anche attraverso il Tavolo Tecnico di Corso Marche istituito dalla Provincia di Torino in forma di conferenza dei servizi permanente a tutela del corridoio inserito nel PTC2 della Provincia di Torino.
4. La nuova infrastruttura dovrà essere prevista con caratteristiche autostradali, a carreggiate separate e tre corsie per senso di marcia e corsia di emergenza, nel rispetto della normativa vigente in materia.
5. Per tutte le attività oggetto del presente atto C.A.P. S.p.A. potrà avvalersi di soggetti terzi, comunque nel rispetto della normativa vigente, ed in particolare di quanto disposto dall'art. 262, comma 4 del d.p.r. 207/2010 e s.m.i. in caso di ricorso ad affidamenti separati in alternativa all'utilizzo delle professionalità operanti in C.A.P. S.p.A., e dall'articolo 90, comma 7 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i. in merito all'integrazione tra le varie prestazioni specialistiche; C.A.P. S.p.A.

mantiene comunque la competenza e la responsabilità per quanto riguarda i rapporti con la Regione Piemonte.

6. C.A.P. S.p.A. sarà responsabile della redazione del suddetto progetto ed attraverso il proprio Responsabile Unico del Procedimento relazionerà alla Regione Piemonte in merito alle attività eseguite ed alle spese effettuate, secondo le modalità stabilite nel seguito.

7. C.A.P. S.p.A. provvederà a tenere aggiornato il sistema informativo regionale appositamente creato (SIL) inserendo ogni qualvolta lo ritenga opportuno (anche in tempo reale) i dati relativi all'avanzamento fisico e finanziario del progetto. L'aggiornamento è comunque sempre obbligatorio alle scadenze stabilite ai fini della erogazione delle quote di contributo di cui al successivo art. 5 e – qualora non coincidente con le prime - alla scadenza bimestrale definita dall'IGRUE MEF e dal MISE DPS, entro la quale i dati presenti nel sistema informativo regionale vengono trasferiti al sistema centrale (Banca Dati Unitaria) previa validazione dell'Organismo di Programmazione (Direzione regionale Programmazione strategica), il tutto ai fini del monitoraggio dell'attuazione fisica e finanziaria del P.A.R. F.S.C. 2007-2013.

8. C.A.P. S.p.A. provvederà a rendicontare le attività svolte e le spese sostenute ai fini dell'erogazione delle quote di contributo previste nell'articolo 5 c. 1 lett. e) secondo le disposizioni del Manuale e pertanto avvalendosi del SIL. Per le spese ammissibili si fa riferimento al Manuale, per le categorie applicabili all'intervento in oggetto, ammesse per l'intero importo purchè inerenti l'intervento da finanziare e debitamente documentate.

9. Ai fini di cui al punto precedente C.A.P. S.p.A. dovrà in particolare trasmettere al Responsabile di Linea, ing. Gabriella Giunta:

- per l'erogazione della quota di anticipo: duplice copia conforme all'originale della documentazione attestante l'avvio delle attività di definizione del quadro conoscitivo e di progettazione (quali ad es. procedure di affidamento);

- per l'erogazione di ciascuna delle successive quote intermedie: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa relativi al progressivo completamento delle attività di definizione del quadro conoscitivo e della progettazione dell'intervento (quali: provvedimenti di affidamento di incarichi esterni, fatture emesse dal soggetto erogatore della prestazione/servizio affidato, oltre a qualunque documentazione giustificativa idonea a dimostrare la spesa sostenuta, per

la quota parte imputabile all'intervento in oggetto); relazione tecnica a firma del R.U.P. inerente lo stato di avanzamento della progettazione, in duplice copia;

- per l'erogazione della quota a saldo: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa, come definiti al punto precedente; quietanze di pagamento relative a tutti i documenti di spesa non ancora quietanzati; duplice copia conforme all'originale del Progetto preliminare svolto, corredato del verbale di validazione.

10. Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale.

11. C.A.P. S.p.A. si impegna a relazionare al Referente aziendale della Regione in merito ad ogni attività su cui si ravvisi la necessità; si impegna altresì a fornire al Referente aziendale della Regione e al Responsabile della Programmazione del fondo FSC- nel termine indicato dalla Regione ovvero, in assenza di indicazioni, entro il 28 febbraio dell'anno successivo - una relazione sullo stato di attuazione delle attività svolte.

12. Tutte le attività dovranno concludersi entro i termini stabiliti dal cronoprogramma di cui all'allegato documento (Allegato 3), e comunque non oltre i termini di durata della presente convenzione di cui all'articolo 7.

13. C.A.P. S.p.A. è tenuta a svolgere, inoltre, le ulteriori e diverse attività rispetto a quelle sopra elencate che le parti, coerentemente con il presente accordo, hanno facoltà di individuare, anche ai sensi dell'art. 6.

ART. 5 IMPEGNI DELLA REGIONE PIEMONTE

1. La Regione Piemonte, nella persona del Referente aziendale di cui all'articolo 3, nonché Responsabile della Linea d'azione cui fa capo l'intervento oggetto della presente convenzione, ing. Gabriella Giunta, si impegna a:

- a) fornire a C.A.P. S.p.A. la necessaria collaborazione per la definizione del Progetto preliminare dell'infrastruttura, coordinando, in accordo con C.A.P. S.p.A. medesima, i rapporti con gli Enti Locali coinvolti;
- b) fornire a C.A.P. S.p.A. il necessario supporto per l'aggiornamento del sistema informativo (SIL) e per la rendicontazione delle attività e delle spese sostenute;

c) svolgere le funzioni di Responsabile dell'APQ SAP, da sottoscrivere ai fini dell'attuazione dell'intervento ai sensi di quanto disposto con Deliberazione CIPE n. 41/2012, specificate in esso e in eventuale successivo atto integrativo della presente convenzione che dovesse rendersi necessario ai fini del recepimento degli impegni stabiliti dall'APQ;

d) attivare il Responsabile dei controlli di primo livello sull'intervento in oggetto;

e) liquidare, a C.A.P. S.p.A. - fatte salve le disponibilità di cassa, su presentazione di fattura a seguito di positivo controllo della documentazione richiesta all'art. 4, punto 9 – il tutto come stabilito nel Manuale, l'importo complessivo di € 3.503.486,00 (al lordo dell'IVA) e precisamente come segue:

- anticipo 17%, successivamente alla sottoscrizione dell'APQ SAP;

- quota intermedia, suddivisa in non meno di tre parti, di cui la prima ad avvenuta rendicontazione della quota di anticipo e le successive ciascuna a rendicontazione della quota precedentemente liquidata, con il solo vincolo che la sommatoria della quota intermedia complessiva e dell'anticipo non dovrà superare il 90% dell'importo della commessa;

- saldo minimo 10% ad avvenuta validazione di tutte le attività progettuali svolte.

I pagamenti verranno effettuati secondo le modalità stabilite nel Manuale, previa acquisizione del DURC ove necessario.

2. Ai fini dell'efficacia del presente contratto con D.D. n. 255 del 23.11.2012, il Responsabile di Linea ha verificato l'accertamento ed effettuato l'impegno della somma di Euro 600.000,00 sul bilancio annuale 2012, ed è stata prenotata la somma di Euro 2.903.486,00 sul bilancio pluriennale 2012/2014.

3. Per tutto quanto di competenza della Regione Piemonte non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale.

ART. 6 ECONOMIE

1. Le eventuali economie di spesa risultanti alla conclusione del Progetto preliminare da ribassi d'asta ovvero minori costi potranno, in accordo tra le parti, essere utilizzate per attività ed approfondimenti connessi con la redazione del progetto oggetto della presente convenzione, diversamente dovranno essere restituite per essere riprogrammate. Per le procedure si fa comunque

riferimento al Manuale ed alle eventuali ulteriori disposizioni dell'APQ SAP di prossima sottoscrizione.

ART. 7
DURATA DELLA CONVENZIONE

1. Le attività dovranno svolgersi secondo il cronoprogramma allegato (Allegato 3).

Vale in ogni caso quanto specificato al precedente art. 5, comma 2 in merito alla efficacia della presente convenzione.

2. La scadenza della presente convenzione è stabilita alla conclusione delle attività in essa previste e, in ogni caso, non oltre il 31 Dicembre 2014, comprese le ipotesi di proroga previste dal Manuale.

ART. 8
REVISIONE DELLA CONVENZIONE

1. Le parti potranno di comune accordo rivedere le clausole della presente convenzione qualora intervengano modificazioni del P.A.R. F.S.C. 2007 – 2013 (decurtazioni finanziarie etc.) o siano necessari mutamenti delle modalità di svolgimento delle attività in oggetto (incluse le proroghe di cui all'articolo 7), per la disciplina delle quali si fa comunque riferimento a quanto previsto nel Manuale. Le modifiche sostanziali alla presente convenzione dovranno essere apportate con le stesse procedure previste per la sua promozione, definizione, stipula ed approvazione.

ART. 9
REVOCA DELL'AFFIDAMENTO

1. L'affidamento in oggetto in oggetto potrà essere revocato da parte della Regione Piemonte in tutti i casi di revoca totale del contributo previsti nel Manuale.

ART. 10
REGISTRAZIONE

1. La presente convenzione sarà registrata in caso d'uso: le spese di registrazione sono a carico della Parte che avrà presentato richiesta di registrazione.

ART. 11
DEFINIZIONE DI CONTROVERSIE

1. Per tutte le controversie derivanti dall'applicazione e dall'esecuzione della presente convenzione è competente il foro di Torino.

ART. 12
DISPOSIZIONI FINALI

1. Per tutto quanto non espressamente previsto dalla presente convenzione si fa riferimento a quanto stabilito dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale relativa agli interventi in materia.

2. Il presente Atto consta di n. 12 articoli e n. 3 allegati (*Allegato 1: Programma di attivita' per la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche*, Allegato 2: *Budget del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche*, Allegato 3: *Cronoprogramma progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche*) ed è redatto in triplice originale.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la REGIONE PIEMONTE

Per C.A.P. SPA

**PROGRAMMA DI ATTIVITA' PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO
PRELIMINARE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE DI CORSO
MARCHE**

Novembre 2012

Indice

1. Il contesto progettuale.....	3
2. I risultati degli approfondimenti.....	5
3. La proposta tecnica: un progetto preliminare in due fasi.....	14
4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività	17
5. La proposta economica	18
6. Il cronoprogramma delle attività.....	18

1. Il contesto progettuale

La Regione Piemonte e la Provincia di Torino, in data 17 dicembre 2008, hanno ridefinito i termini dell'Intesa Istituzionale di Programma, sottoscritta il 13 dicembre del 2006, con la quale erano stati definiti gli obiettivi di comune interesse da conseguire attraverso il coordinamento delle rispettive azioni.

Tra gli obiettivi di comune interesse, alla lettera A), il Protocollo in argomento, sia nell'originaria che nella nuova versione, continua a riportare, all'articolo 4, la realizzazione degli studi, tra i quali lo studio per il riassetto e l'inquadramento territoriale, nonché l'avvio della progettazione dell'asse viario di Corso Marche.

L'asse di Corso Marche infatti, oltre che come struttura utile al decongestionamento del traffico interno alla conurbazione è stata, da tempo, percepita come occasione unica per il riequilibrio socio economico dell'Area Metropolitana grazie alla vocazione delle aree limitrofe ad essere utilizzate per funzioni terziarie e produttive di livello superiore.

Il suo disegno, per quanto solido e condiviso nelle linee di insieme, ha trovato un'attuazione assai limitata ed episodica per il fatto che, nel passaggio dalle linee generali alle specifiche dell'intervento, è mancata una visione concorde e condivisa in particolare tra chi optava per una soluzione autostradale, rispetto ai fautori di una viabilità (via) urbana.

L'assunzione da parte della Provincia di Torino di un ruolo di governo di area vasta e l'inserimento dell'asse viario nel Piano Territoriale di Coordinamento, PTC2 - Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Torino, approvato con delibera n. 121-29759 del 21 luglio 2011 della Regione Piemonte, ha ridato attualità al tema, favorendo la ricomposizione di un tavolo sovra comunale di concertazione.

I primi risultati di questa nuova stagione di dialogo tra Regione, Provincia, Camera di Commercio e Comuni, favorita anche dagli approfondimenti resi necessari dagli studi sul collegamento ferroviario Torino – Lione, si evidenziano nel raggiungimento di un'intesa sia sulla struttura dei sistemi di mobilità sull'asse viario, sia sui percorsi necessari per il conseguimento dell'obiettivo.

Questi prevedono infatti, un raccordo ferroviario, una tangenziale autostradale ed un viale urbano, possibilmente sovrapposti o su piani sfalsati, secondo un disegno da definire a livello di progettazione di dettaglio.

Alla luce, quindi, del disegno ipotizzato, le indicazioni dei vigenti Piani Regolatori dovranno essere riviste alla luce di un progetto unitario e coerente in grado di riorganizzare un tessuto urbano attualmente frammentato.

A partire, quindi, dallo studio: *"Il nuovo asse integrato di corso Marche - Analisi degli aspetti infrastrutturali, trasportistici e della sostenibilità economica nello sviluppo della logistica del Nord Ovest"* svolto nel 2007 da SiTI per Regione Piemonte – Assessorato ai Trasporti, che ha compreso l'elaborazione dell'analisi di fattibilità tecnica dell'asse integrato, di concerto con lo studio territoriale-urbanistico, commissionato dalla Provincia di Torino all'arch. Cagnardi dello studio Gregotti e Associati, le fasi indispensabili per l'attuazione del disegno complessivo dovranno dunque essere quelle di seguito elencate:

- lo studio sull'evoluzione futura del Polo Logistico di Torino Sud;
- lo studio di ridisegno territoriale del corridoio,

- lo studio sui flussi e sui caratteri progettuali del raccordo ferroviario, del raccordo autostradale e del viale urbano;
- il Meta Progetto sull'asse integrato per la definizione delle indicazioni sulle strutture ferroviarie e stradali;
- lo studio sul project financing riferito agli aspetti economici dell'operazione, alle risorse attivabili dal sistema pubblico, alla valorizzazione dei terreni confinanti con l'asse viario in argomento.

In questo contesto complessivo si inserisce il ruolo di CAP S.p.A. - Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A., società di diritto pubblico costituita da ANAS S.p.A e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A (SCR Piemonte S.p.A.), il 24.07.2008, così come stabilito nel Protocollo d'Intesa fra Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A e Regione Piemonte, sottoscritto in data 8 aprile 2008, che ha per mandato *"l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio"* elencate nell'atto medesimo, fra cui sono indicati la Tangenziale Est e l'asse di C.so Marche, di Torino.

Nello statuto poi, parte integrante dell'atto costitutivo citato, sono assegnate a C.A.P. S.p.A., limitatamente alle opere indicate, le seguenti funzioni: *"Il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione"* .

In riferimento a quanto detto ed in relazione al 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritto il 23/01/09, che costituisce integrazione ed aggiornamento dell'Intesa Generale Quadro approvata in data 11 aprile 2003, ai sensi dell'art.1, c.1, della L.443/2001, si conferma l'impegno a realizzare gli interventi affidati alla Società C.A.P. S.p.A. attraverso l'individuazione di possibili fonti di finanziamento nazionali (Legge Obiettivo) e regionali (FAS 2007-2013 e risorse proprie) e di ricorrere a strumenti finanziari che prevedano il coinvolgimento di capitali privati (Partenariato Pubblico Privato, Project Financing).

Al fine quindi di avviare la gara pubblica per l'individuazione del Promotore, ai sensi dell'art. 153, comma 1 del D.lgs 163/2006, così come modificato dal terzo decreto correttivo D.lgs 152 del 11/09/2008, occorre disporre almeno di uno studio di fattibilità completo, corredato di tutti gli approfondimenti tematici necessari alla formulazione di un quadro economico preciso e puntuale che consenta valutazioni in merito alla redditività finanziaria dell'intervento, nonché la realizzazione di un piano economico-finanziario che stabilisca la sostenibilità finanziaria dell'opera medesima o di un progetto preliminare.

Nello specifico, quindi, a partire dalle soluzioni ipotizzate da Siti, con il proseguimento della prima fase dello studio, lo studio delle interazioni che nascono dal rapporto tra l'infrastruttura autostradale interrata ed il viale di superficie di C.so Marche, sono state approfondite nello *"Studio di approfondimento tecnico relativo alle interazioni esistenti tra il viale urbano di superficie e l'infrastruttura autostradale sotterranea di Corso Marche"*, realizzato da Cap attraverso la Convenzione stipulata tra la stessa Provincia e la Società C.A.P. spa il 23 settembre 2010, con l'obiettivo di dare attuazione all'A.d.P., sottoscritto fra la Regione Piemonte e la Provincia di Torino in data 27/07/2009, e finalizzato alla realizzazione degli studi ed all'avvio della progettazione dell'asse autostradale di C.so Marche.

Il lavoro, che è stato consegnato alla Provincia di Torino lo scorso dicembre 2011, ha avuto l'obiettivo, da un lato di evidenziare le caratteristiche ed i confini progettuali all'interno di un corridoio territoriale che il PTC2 - Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Torino, ha messo in salvaguardia, dall'altro lato di rappresentare l'avvio di una nuova fase di progettazione, funzionale alla gara pubblica di project financing.

Il lavoro prodotto, è stato volto a verificare la fattibilità tecnica dell'opera, in considerazione dei numerosi vincoli, presenti ed in progetto, primo fra tutti il progetto preliminare della Nuova Linea Torino-Lione, e di garantirla attraverso la partecipazione al tavolo tecnico istituito dall'AdP, luogo in cui vengono assunte le esigenze progettuali, sottoposte le ipotesi tecniche, studiate e concertate le soluzioni che costituiranno le indicazioni per le modifiche ai vigenti Piani Regolatori, Piani che, a loro volta, dovranno esser modificati alla luce di un progetto unitario e coerente, in grado di riorganizzare un tessuto urbano attualmente frammentato.

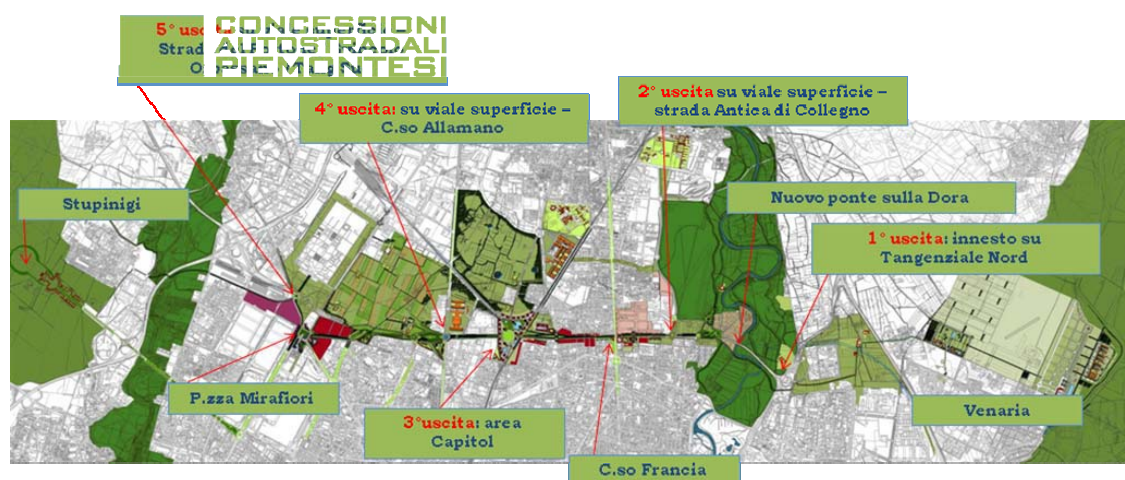
2. I risultati degli approfondimenti

Il collegamento autostradale di C.so Marche riguarda la realizzazione di un tunnel urbano di circa 10 km. completamente pedaggiato. L'infrastruttura, quasi totalmente in galleria, costituita da due canne separate, ha una sezione autostradale di tipo A con tre corsie per senso di marcia, completa di corsie d'emergenza.

L'autostrada in studio è una corda che sottende l'arco ovest di Tangenziale di Torino (Concessione Ativa), che va dallo svincolo Regina Margherita allo svincolo Orbassano-Drosso, nei pressi dell'imbocco della Torino-Pinerolo, funzionando un po' come la necessaria 4° corsia dell'attuale Tangenziale di Torino, in quel tratto.

Il nuovo asse, permetterebbe infatti, di selezionare i flussi di traffico, attualmente congestionati nell'ora di punta del mattino sulla Tangenziale e di distribuirli su due percorsi alternativi.

Consentirebbe da un lato di accorciare il percorso della attuale Tangenziale di circa 8,5 km. e di offrire una penetrazione urbana molto semplificata ad un costo per l'utente più elevato, considerando che tre dei cinque svincoli sono in ambito urbano, dall'altra ridurrebbe la congestione sul percorso attuale della Tangenziale per quei flussi che non necessitano di essere più veloci o che hanno altre destinazioni.



Con riferimento quindi alla tipologia dell'intervento e naturalmente all'attività di prefattibilità conclusa nel 2007, la C.A.P. S.p.A. ha proposto alla Provincia di Torino e compiuto a dicembre 2011:

- una attività di aggiornamento ed approfondimento progettuale, finalizzato alla redazione di elaborati specialistici, nonché di dettaglio di tutte le problematiche legate alla interazione dell'autostrada in progetto con il viale di superficie di Corso Marche, che è stato definito a livello di massima;
- un'attività di studio sui flussi di traffico indispensabili alla valutazione della sostenibilità (funzionale, ambientale ed economica) dell'infrastruttura sia di superficie, sia sotterranea.

Il lavoro è stato condotto in parallelo su tutte le tematiche proposte, riportando alla Conferenza dei Servizi permanente, dedicata al *Progetto Strategico di C.so Marche*, dubbi e soluzioni man mano che venivano affrontate dai progettisti di Cap spa, insieme con i collaboratori esterni.

In particolare infatti, nell'ambito della Convenzione sottoscritta, sono state stipulate due collaborazioni specialistiche necessarie, la prima per approfondire il tema delle analisi del traffico attraverso micro simulazioni (art.2 punto f) della Convenzione) affidata a SiTI, l'istituto che già stava collaborando sulle simulazioni di macro area, la seconda in merito al ridisegno del Viale di Superficie (art.2 punto d) della Convenzione), commissionata allo Studio Gregotti e Associati, in ragione dell'integrazione e della coerenza con il lavoro fin qui svolto dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino.

Tra settembre e dicembre 2010, ognuna delle tematiche proposte per conseguire una definizione più dettagliata dei costi e dei ricavi dell'infrastruttura, è stata affrontata e condivisa al Tavolo tecnico di C.so Marche, mentre nel corso dell'anno 2011 si è lavorato intensamente per portare a compimento lo studio di traffico di macro area, che ha per lo più analizzato, attraverso diverse configurazioni di domanda di mobilità messa a punto con la Provincia ed il Comune di Torino sulle varie parti dell'asse, uno scenario proiettato al 2026.

In particolare, lo scenario scelto è stato definito ricercando la tariffa sul sistema Satt completo, che consente la minimizzazione degli impatti negativi da traffico sulle

componenti che interagiscono direttamente con questo collegamento, ovvero l'asse autostradale sotterraneo, il viale di superficie ed il sistema urbano torinese, l'arco di Tangenziale di Torino, sotteso dalla corda del C.so Marche stesso.

Il progetto infatti, se pur di grande fascino ed interesse, evidenzia oltre ad una certa difficoltà tecnica, una notevole complessità in materia di traffico da gestire, in quanto, l'enorme attrattività della nuova galleria ed il limite fisico delle tre corsie per senso di marcia, hanno richiesto la ricerca di un *equilibrio trasportistico* tra le varie componenti, al fine di evitare la generazione di congestione che, da localizzata, possa estendersi ad intere porzioni di rete.

Per queste ragioni è stata studiata e simulata, prima a livello macro e successivamente a livello micro, ovvero a livello di singolo nodo, di singola rotatoria, di singola rampa, ogni porzione dell'asse, con la mobilità dell'ora di punta del mattino 8.00-9.00.

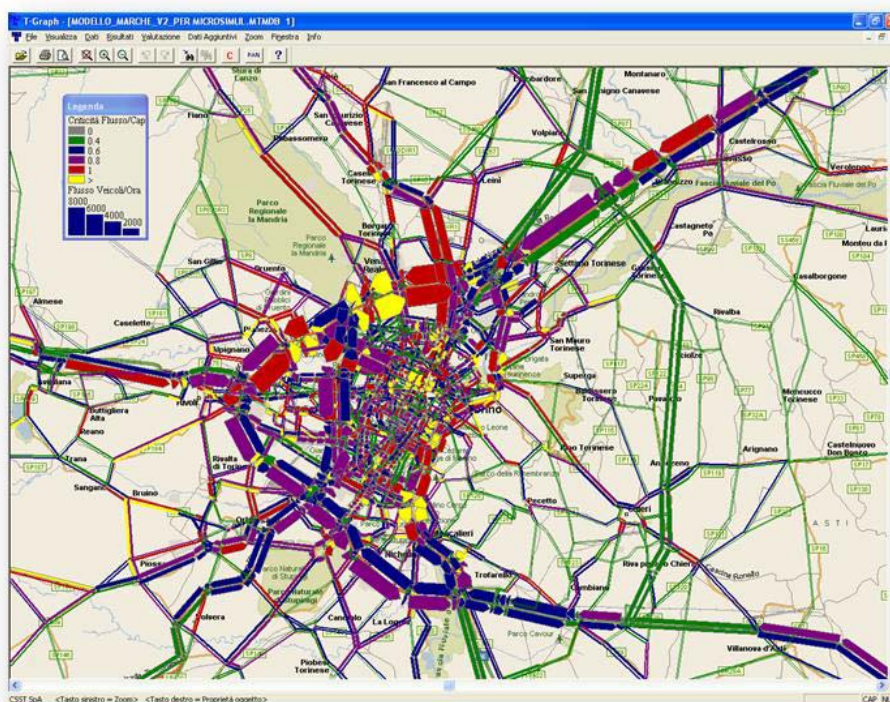


Figura 1: Il grafo di simulazione dell'intera area metropolitana torinese, comprensiva di Collegamento autostradale di C.so Marche e di collegamento autostradale Tangenziale Est

Descrizione Link		lunghezza [km]	T. [min]	GM Tot 20	AM Tot 102	T. Tot 16	TG Tot 1	IGM Tot 2	M To. 156	IG Tot 6
1	Svincolo Tangenziale Nord - Corso Regina Margherita	1,986	1,986	59,294	61,433	4,817	52	72,413	74	24
2	Corso Regina Margherita - Via Servais (ramp. Nord)	3,771	6,38	90,532	1,555	11	113	139	28	39
3	Via Servais (rampa Nord) - Strada Antica di Collegno (rampa Sud) - Capitol	10,0	18,38	8	1,335	185	54	51	258	114
4	Capitol - C.so Allamano	11,6	22	8	1,079	624	53	75	383	503
5	C.so Allamano - C.so Salvemini	14,00	33,98	5	3,3	3,35	777	3	364	3
6	C.so Salvemini - Strada del Portone Nord	2,05	4,47	2,290	2,3	2,0	20,19	29,121	00,38	404
7	Strada del Portone Nord - Strada del Portone Sud	7,04	1,256	73,957	3,951	3,9	70,43	87,674	84,630	851
GM medio										
Totale				63,400	1,43	3,7	1	73,460	75,243	333

Tabella1: quadro dei TGM simulati ai vari scenari futuri, per singola tratta dell'asse autostradale di C.so Marche

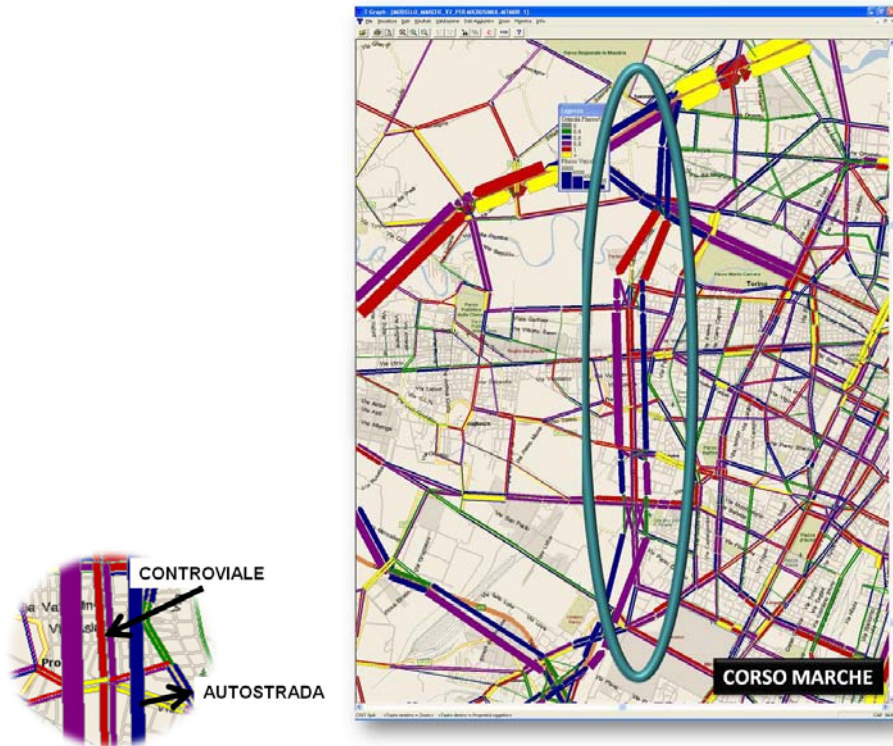


Figura 2: Particolare del collegamento autostradale di C.so Marche estratto dal grafo di simulazione dell'intera area metropolitana torinese.

Tali simulazioni, che potrebbero essere completate individuando una matrice dell'ora di punta del commercio (venerdì 17.00-18.00), vista la notevole presenza sul collegamento

di aree di trasformazione urbana che avranno considerevoli superfici commerciali, hanno consentito, rispetto al progetto di prefattibilità del 2007:

- di aggiungere lo svincolo del Capitol, elemento precedentemente non previsto, ma necessario all'equilibrio del sistema di mobilità macro, soprattutto rispetto al vicino svincolo Allamano, caricato da più di 7.000 veh/h;
- di ridisegnare tutti i nodi di relazione tra l'autostrada sotterranea ed il viale di superficie, ponendo particolare cura nella progettazione e nella verifica della lunghezza delle rampe autostradali, al fine di garantire al massimo la sicurezza di inserimento degli utenti in autostrada, minimizzando al massimo il rischio di formazione di code sotterranee, pur mantenendo un disegno incrociato delle stesse (rampe riunite) che riduce lo spazio di sviluppo superficiale dei fori;
- di progettare con maggiore dettaglio le manovre che avvengono sulle rotatorie di connessione tra sistema urbano e sistema autostradale ed il viale di superficie che nasce con le rotatorie Servais/Collegno, attraversa C.so Francia, giunge al Capitol, supera le rotatorie Allamano/Salvemini e termina con la Piazza Mirafiori.

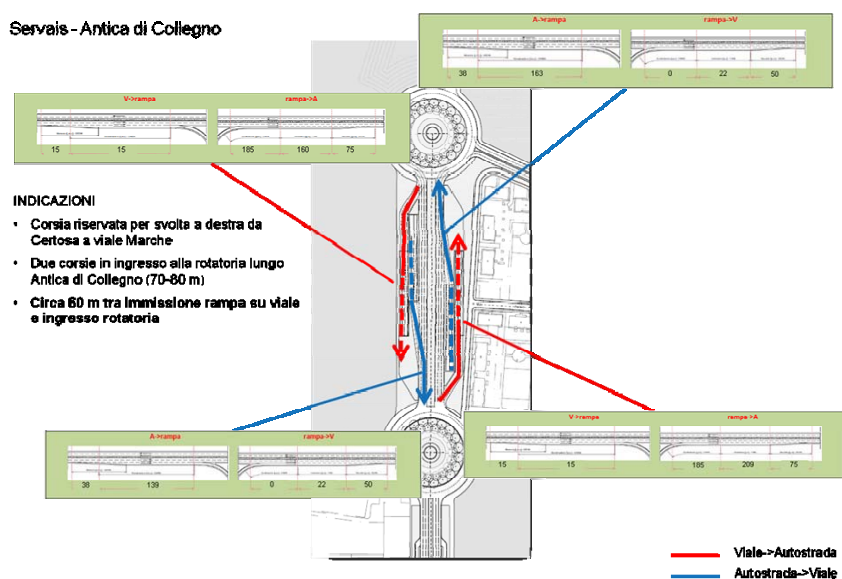


Figura 3: Schema di studio della lunghezza delle rampe dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.Marche.

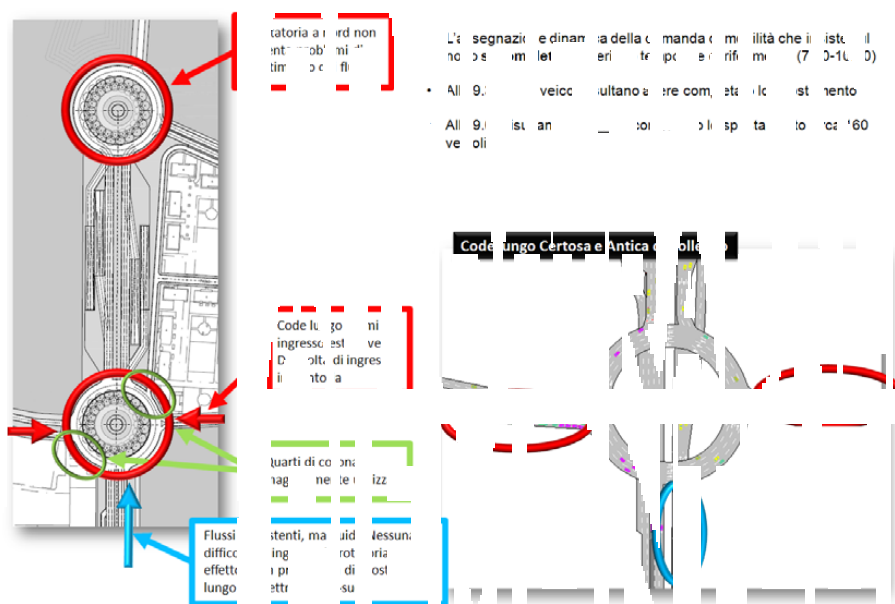


Figura 4: Microsimulazione dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche.

Rotatoria Cebrosa-Antica di Collegno

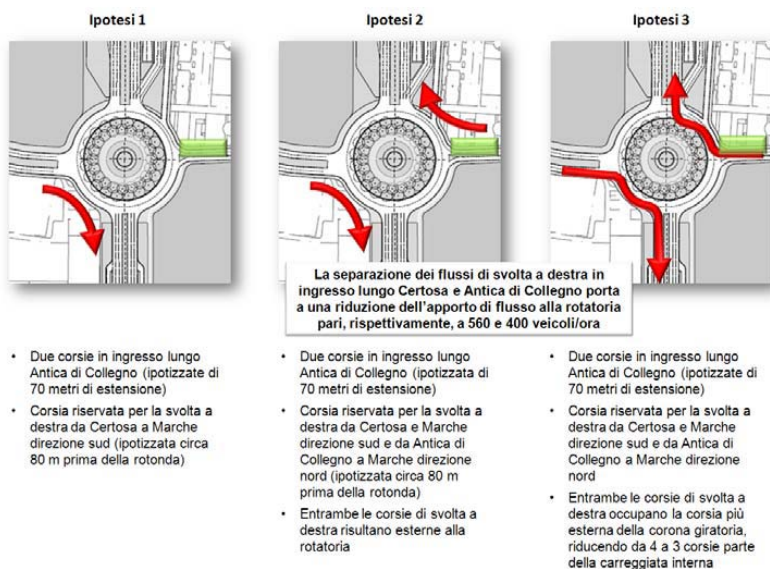


Figura 5: Microsimulazione dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche, con analisi delle singole manovre di svolta.

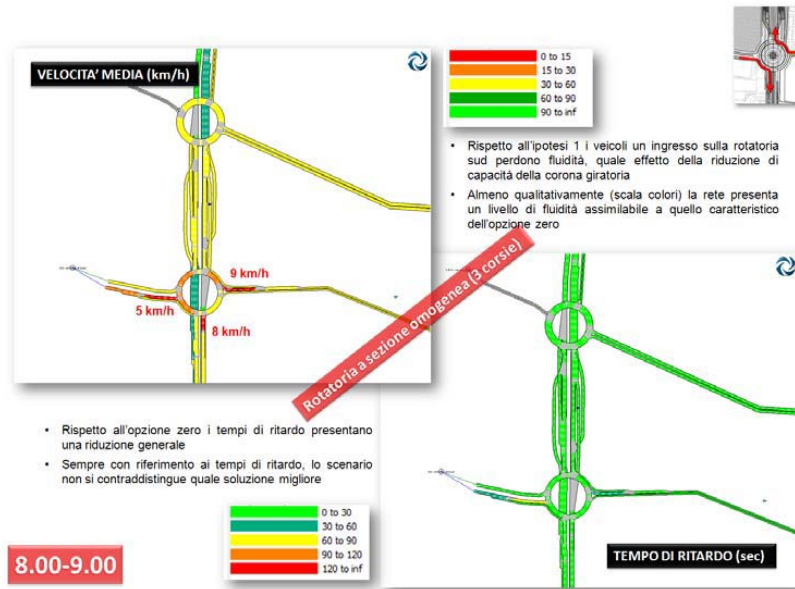
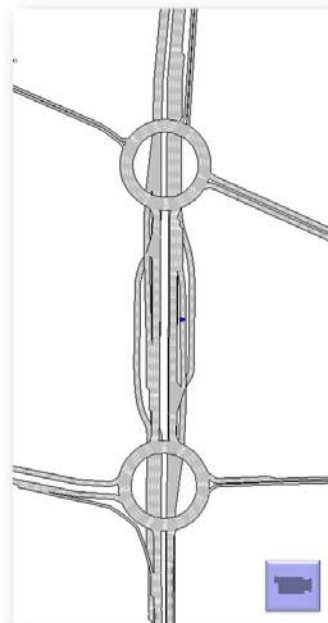
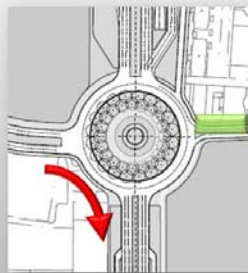


Figura 6: Verifica dell'efficienza del nodo Servais - Antica di Collegno, in seguito alle correzioni apportate.

- La soluzione di riferimento (ipotesi 0) garantisce il completamento degli spostamenti di tutti i veicoli che insistono sulla rete nel periodo di analisi (7.00-10.00)
- La rotatoria a nord non presenta problemi di smaltimento dei flussi. La rotatoria più a sud presenta code in ingresso lungo i rami di Antica di Collegno e Certosa

• Quale possibile soluzione alle problematiche evidenziate si consiglia di realizzare:

- Due corsie in ingresso lungo Antica di Collegno (ipotizzate di circa 70 metri di estensione)
- Una corsia riservata per la svolta a destra da Certosa a Marche direzione sud (ipotizzata circa 80 metri prima della rotonda)



CONFIGURAZIONE FINALE DEL NODO

Figura 7: Configurazione finale dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche.

Se da un punto di vista strettamente trasportistico possiamo quindi affermare di essere giunti alla conclusione del lavoro, considerando che abbiamo affrontato con esito positivo anche l'ultimo nodo critico che è stato lo svincolo del Capitol, da un punto di vista tecnico restano da approfondire alcune tematiche importanti che sono funzionali proprio alla definizione precisa dei costi, necessaria alla gara di project financing.

In seguito alla verifica tecnica di fattibilità del tracciato autostradale, volto più a comprendere la reale possibilità di attraversare quel corridoio con una sezione autostradale di tre corsie per senso di marcia, in ogni punto, si rende ora necessario affrontare *come, con che costi ed in che tempi* sia possibile superare tutte le interferenze che si sono man mano evidenziate sul tracciato.

In sintesi, dunque, partendo dalla Tangenziale nord e proseguendo verso sud, lungo il tracciato di C.so Marche, osserviamo le seguenti criticità più importanti:

- *l'attraversamento del fiume Dora*. Per la risoluzione dell'attraversamento della Dora, nonostante non si sia ancora potuto fare un rilievo topografico dell'alveo, che potrà fornire informazioni utili anche per il passaggio in galleria sotto lo svincolo della Tangenziale di C.so Regina Margherita, è stata appurata l'impossibilità a riutilizzare il ponte attuale per questioni plano altimetriche. L'intero collegamento tra le due sponde dell'alveo potrà essere progettato in sede di proposta preliminare.
- *La Linea 1 della metropolitana di Torino*. Il tracciato autostradale interseca ortogonalmente la linea 1 della metropolitana di Torino all'altezza di C.so Francia. In quel punto, la linea, che ha una struttura realizzata con conci compressi dal terreno circostante, verrebbe a trovarsi tra la galleria artificiale dell'autostrada, posta al di sopra della linea, e la galleria della NLTL, posta al di sotto della stessa. La risoluzione di questo nodo, che mette in campo una considerevole complessità tecnica, ha richiesto una serie di incontri e di scambi di progetti avvenuti con INFRA TO, la società che gestisce l'infrastruttura della linea di metropolitana. Con loro è stata condivisa una linea guida di progetto strutturale, che andrebbe ora sviluppata a livello di preliminare per comprenderne sia le modalità, sia i reali costi di costruzione.
- *La NLTL (Nuova Linea Torino-Lione)*. La pubblicazione del progetto preliminare della NLTL ha reso necessario un primo confronto, che ci ha suggerito di chiedere, attraverso la conferenza dei servizi sulla nuova linea ad alta velocità, il riallineamento del tracciato della galleria profonda ferroviaria, all'asse di quello autostradale (visto che planimetricamente non è possibile variare il tracciato né dell'autostrada, né del viale di superficie). Il principale obiettivo di questo spostamento è quello di poter realizzare diaframmi profondi di sostegno alla galleria artificiale dell'autostrada, senza dover immaginare strutture dai costi indefiniti ed un impegno di cantiere con tempistiche troppo impattanti. Si rende quindi necessaria in fase di progettazione preliminare della galleria autostradale l'avvio di una fase di progettazione congiunta tra Cap ed RFI/Italferr delle strutture integrate delle due gallerie sovrapposte e dei consolidamenti necessari ad entrambe le infrastrutture.
- *L'area del Capitol*. Le problematiche che si concentrano in questa area e che sono ancora da affrontare restano ancora molte. Nello specifico, l'incertezza derivante dalla sovrapposizione di due interventi infrastrutturali di somma importanza come la TAV e l'autostrada, a cui si aggiunge un intervento urbanistico – architettonico come quello che si vorrebbe realizzare sulle aree del triangolo compreso tra le linee

ferroviarie storiche e la viabilità di superficie, aumenta di molto i gradi di libertà e le variabili che entrano in gioco, tanto da richiedere l'analisi di un numero di scenari progettuali molto ampio.

Tecnicamente è stata affrontata e preliminarmente risolta la progettazione viabilistica, funzionale e trasportistica dell'elemento di svincolo costituito da tre rotatorie sovrapposte (Capitol Core), che vuole mettere in relazione l'autostrada, il "piano di città" ed il grande viale di superficie, ad esclusione dei parcheggi che verranno realizzati all'interno dell'area Capitol a servizio delle attività che lì si insedieranno, oltre alla stazione ferroviaria realizzata al congiungimento tra la linea SFMR 3 e SFMR5 ed il viale di superficie.

Questo elemento, che collegherebbe tre livelli di accesso compresi tra la quota 249 mt (livello dell'autostrada) e la quota di 282 mt (livello del viale di superficie), che è risultato necessario per l'equilibrio trasportistico dell'intero asse di C.so Marche ed che ha trovato una prima soluzione da un punto di vista sia stradale sia trasportistico, richiede ora un approfondimento di calcolo strutturale e di tecnica costruttiva a livello di preliminare, al fine di risolvere i problemi di cantierizzazione (la necessità di prevedere delle deviate delle attuali linee ferroviarie) e le eventuali criticità di interferenza con la falda profonda.

Il tema architettonico del Capitol Core dovrà essere sviluppato di concerto con chi si occuperà di approfondirlo per l'intera area Capitol, verosimilmente con la Società di Trasformazione Urbana che sarà creata allo scopo.

- Lo svincolo di Corso Allamano/Via Salvemini: in corrispondenza di questo incrocio è stata studiata una soluzione che non può prescindere dalla realizzazione di un sottopasso di C.so Allamano che drena il traffico diretto/proveniente da Torino in modo diretto. La realizzazione del progetto preliminare consentirà di approfondirne la fattibilità tecnica ed economica anche nell'ottica di salvaguardare il più possibile il tessuto urbano esistente, che soprattutto a sud dello svincolo subisce delle modifiche (Frazione Gerbido).
- Lo svincolo di Strada del Portone – Via Torino (Orbassano): la proposta messa in campo per questo nodo ha trovato una soddisfacente compatibilità con i flussi di traffico in seguito allo sdoppiamento delle rampe. Rimane problematica la rilocalizzazione dell'edificio della Motorizzazione Civile, in merito al quale, come ad alcuni altri edifici che vengono ad interferire un tracciato che non ha grandi alternative da sfruttare da un punto di vista né planimetrico, né altimetrico, andrà fatto un approfondimento specifico nel momento in cui si andranno a studiare gli espropri.

L'ambizione dell'intervento richiede, per poter proseguire negli approfondimenti, una maggiore selezione tra le opportunità progettuali, al fine di ridurre le variabili in gioco e di computarne al meglio i costi.

3. La proposta tecnica: un progetto preliminare in due fasi

In questo contesto progettuale molto complesso tecnicamente e che vede la presenza di numerosi attori contemporaneamente, la Società C.A.P. S.p.A. propone la realizzazione di un progetto preliminare da definire in due fasi: la fase 1 avrà il principale obiettivo di trovare una risposta ai tanti interrogativi che non hanno potuto essere risolti per mancanza di dati oggettivi, come un rilievo topografico o la mancanza di informazioni geologiche, geotecniche e strutturali, mentre la fase 2 sarà volta allo studio delle relazioni con la galleria ferroviaria nell'ambito di una collaborazione da stabilire possibilmente con Italferr, finalizzata alla progettazione delle strutture integrate delle due gallerie, nonché al "confezionamento" finale del progetto preliminare complessivo da portare in approvazione al Ministero.

Nello specifico a partire dalle attività proposte nello studio di approfondimento del precedente incarico, e non sufficientemente analizzate per mancanza di informazioni e dati più coerenti con una progettazione preliminare, verranno certamente ripresi i temi di seguito elencati:

- la verifica delle interferenze con i sottoservizi e stime relative a costi e tempi,
- la verifica idraulica relativa all'attraversamento del fiume Dora,
- l'analisi di fattibilità della galleria,
- le verifiche relative al progetto stradale in rispondenza alla norma DM 2001
- l'approfondimento relativo alla necessità di utilizzare sistemi telematici finalizzati al monitoraggio dell'asse autostradale ed alla riscossione dei pedaggi senza il passaggio e la sosta dei veicoli ai varchi di barriere di tipo convenzionale.

Nell'ambito della progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale, che verrà svolta ai sensi del *Regolamento degli Appalti - Titolo II - Progettazione e verifica del progetto, Capo I, Progettazione: Sezione II - Progetto preliminare Artt. 17-23*, dopo aver eseguito un rilievo topografico dell'asse ed una campagna di indagini geognostiche, almeno sulla parte di asse in cui non sono a disposizione materiali già analizzati all'interno del progetto della NLTL, verrà realizzato:

- un predimensionamento strutturale della galleria autostradale e di alcune parti come il Capitol o la tratta su cui gravano le interferenze della NLTL e la metropolitana;
- un predimensionamento dell'impianto di ventilazione della galleria,
- una stima delle necessità legate all'impianto di monitoraggio della galleria e del sistema di pedaggiamento free flow multilane,
- una serie di scenari di piano economico finanziario per poter comprendere oltre alla redditività dell'opera, che già conosciamo a livello di massima, anche la sua sostenibilità finanziaria.

La gara di project financing dell'autostrada potrebbe avvalersi anche di ulteriori elementi che producono redditività come aree, parcheggi, etc., oppure potrebbe essere prevista in abbinamento ad un'altra "opera calda" come la Tangenziale di Torino, che pure richiederebbe una ristrutturazione del sistema di pedaggiamento, almeno sull'arco sotteso da C.so Marche, per conseguire oltre alla sostenibilità finanziaria, magari l'autofinanziamento.

Studiare differenti scenari anche da un punto di vista economico finanziario consentirebbero di mettere a punto il progetto che potrà essere messo in gara.

- Un' analisi costi benefici da realizzarsi in corso di progettazione.

In generale il progetto preliminare si comporrà delle seguenti macro aree cui faranno riferimento gli elaborati relativi:

1. inquadramento generali
2. studio di traffico
3. pianificazione territoriale, urbanistica ed emergenze storico architettoniche
4. vincoli territoriali
5. topografia
6. sondaggi geognostici
7. geologia - geotecnica
8. idrologia - idraulica
9. progetto stradale
 - tracciato principale
 - interconnessioni e uscite
 - progetto opere in sotterraneo
 - sezioni tipo correnti
 - sezioni critiche
 - opere principali all'aperto
 - opere in sotterraneo
 - opere a verde
10. strutture
11. impianti
12. analisi delle alternative di tracciato
13. studio di impatto ambientale (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative)
14. mitigazione ambientale
15. espropri
16. interferenze
17. sicurezza
18. cantierizzazione e piano cave

19. elaborati estimativi e tecnico-economici
20. piano economico finanziario ed analisi costi benefici in corso di progettazione
21. validazione del progetto in progress

In parallelo l'attività progettuale non potrà prescindere da:

1. una condivisione di quanto realizzato finora con i vari soggetti istituzionali come Comune di Torino e Comuni di Grugliasco, Venaria e Collegno, sempre attraverso il Tavolo tecnico di C.so Marche, condotto dalla Provincia di Torino, per poter far comprendere le esigenze dell'intervento a fronte delle richieste di trasformazione urbana che si sommano su tutta l'asta;
2. una condivisione dell'approfondito lavoro di censimento di tutte le particelle catastali della fascia interessata sia dall'impronta autostradale, sia da quella del viale di superficie, realizzata dalla Provincia di Torino, sulla quale potrebbero collaborare i comuni interessati dal progetto, per stimare il valore degli espropri;
3. una condivisione con i tecnici provinciali/regionali dell'ambiente per anticipare gli impatti ambientali che, trovandosi in ambito urbano potrebbero stravolgere il progetto già concluso (ad es. l'inquinamento atmosferico ed acustico, soprattutto in prossimità delle rampe autostradali, potrebbero richiedere la copertura delle rampe stesse, questo cambierebbe il dimensionamento dell'impianto di ventilazione già molto importante);
4. una condivisione con RFI/Italferr per avviare la fase di progettazione delle strutture integrate in modo congiunto, finalizzata sia al *fasaggio* dei due interventi da un punto di vista dei tempi di realizzazione e della compresenza dei cantieri, oltreché dell'occupazione delle aree disponibili, sia alla definizione delle compensazioni economiche da tenere in considerazione tra i due interventi sovrapposti.

4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività

La Cap spa, che come ricordiamo è una società di diritto pubblico costituita da ANAS S.p.A e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A (SCR Piemonte S.p.A.), che ha per mandato *“l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio”* elencate nell'atto medesimo, fra cui sono indicati la Tangenziale Est e l'asse di C.so Marche, di Torino e come funzione quella *“del compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione, oltre ad avere una propria struttura implementabile a seconda delle necessità contingenti, può avvalersi direttamente dei propri soci.*

In generale, la commessa oggetto della presente offerta verrà gestita per quanto concerne le tematiche connesse con il progetto stradale direttamente all'interno, attraverso l'acquisizione di professionalità specifiche, al fine di poter sollecitamente adattare il tracciato, per quanto tecnicamente possibile, alle esigenze che man mano emergeranno al tavolo tecnico di C.so Marche, mentre tutte le attività specialistiche verranno appaltate all'esterno attraverso le procedure di evidenza pubblica più idonee con gli importi messi in gara in osservanza del D.Lgs 163/06.

In particolare, le macro attività che verranno svolte nell'ambito della commessa in oggetto alla presente offerta sono di seguito elencate:

1. Attività amministrative (le gare, le commissioni di valutazione e la rendicontazione);
2. Attività tecniche (il coordinamento interno ed il progetto, il coordinamento dei fornitori per le attività appaltate all'esterno);
3. Attività di condivisione e confronto con gli enti pubblici ed i soggetti privati coinvolti;
4. Attività di informazione e divulgazione delle caratteristiche del progetto;
5. Supporto all'iter approvativo (da valutare le risorse per questa fase).

L'organizzazione aziendale potrà quindi contare sulle seguenti professionalità a seconda delle aree di competenza:

Area Tecnica

Specialista in pianificazione dei trasporti senior (RUP)

Specialista in progettazione stradale senior (*)

Specialista in ingegneria geotecnica senior(*)

Specialista in progettazione stradale junior(*)

Specialista in ambiente e territorio senior (*)

(*) verranno contrattualizzati nell'ambito della commessa oggetto della presente offerta.

Area amministrativa

Ingegnere gestionale senior

Amministrativo con profilo giuridico (*)

Amministrativo con profilo economico (*)

Segretaria

(*) verranno contrattualizzati nell'ambito della commessa oggetto della presente offerta.

5. La proposta economica

La proposta economica che complessivamente Cap s.p.a. ha valutato per realizzare il progetto preliminare descritto nel paragrafo precedente “3. *La proposta tecnica*”, sulla base della stima del costo previsto per queste prestazioni, è sinteticamente di 3.503.485,50 € iva inclusa, comprensive di spese generali computate forfettariamente per una percentuale del 10% del costo previsto per queste prestazioni (**Allegato 2: Budget del progetto preliminare dell’infrastruttura autostradale di Corso Marche**).

6. Il cronoprogramma delle attività

In sintesi le attività di aggiornamento e approfondimento progettuale, finalizzate alla redazione del progetto preliminare saranno suddivise in due fasi:

la fase 1 avrà il principale obiettivo di trovare una risposta ai tanti interrogativi che non hanno potuto essere risolti per mancanza di dati oggettivi, come un rilievo topografico o la mancanza di informazioni geologiche, geotecniche e strutturali, mentre la fase 2 sarà volta allo studio delle relazioni con la galleria ferroviaria nell’ambito di una collaborazione da stabilire possibilmente con Italferr, finalizzata alla progettazione delle strutture integrate delle due gallerie, nonché al “confezionamento” finale del progetto preliminare complessivo da portare in approvazione al Ministero.

I tempi complessivamente previsti per la realizzazione di tutte le attività sopra elencate sono di 21 mesi, indicativamente suddivisi in circa 9-10 mesi per la fase 1 ed altri 11-12 mesi per la fase 2.

Il cronoprogramma sintetico delle attività con indicazione relativa alle milestone di rendicontazione è allegato nel seguito del documento (**Allegato 3: Cronoprogramma progetto preliminare dell’infrastruttura autostradale di Corso Marche**).

ALLEGATO 2 : BUDGET DEL PROGETTO PRELIMINARE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE DI CORSO MARCHE				
A. COSTO PROGETTO (Punti 1-21)				
ATTIVITA'	TIPOLOGIA DELL'ELABORATO	IMPORTO PRELIMINARE	IMPORTO PRELIMINARE 1°fase	IMPORTO PRELIMINARE 2°fase con suddivisione tra attività interne ed esterne
1.ELABORATI GENERALI DI INQUADRAMENTO				
	TOTALE Punto 1. ELABORATI GENERALI DI INQUADRAMENTO	15.000,00		15.000,00
2. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA ED EMERGENZE STORICO ARCHITETTONICHE				
	TOTALE Punto 2.PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA ED EMERGENZE STORICO ARCHITETTONICHE	15.000,00	15.000,00	
3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO				
	TOTALE Punto 3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO	10.000,00	10.000,00	
4. S.I.A. (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative +AMC)				
	TOTALE Punto 4. S.I.A.	224.000,00	224.000,00	
5. PROGETTO STRADALE TRACCIATO PRINCIPALE INTERCONNESSIONI E USCITE				
	TOTALE Punto 5. PROGETTO STRADALE	70.000,00	70.000,00	
6.PROGETTO OPERE IN SOTTERRANEO SEZIONI TIPO CORRENTI SEZIONI CRITICHE				
	TOTALE Punto 6. PROGETTO OPERE IN SOTTERRANEO	50.000,00	50.000,00	
7. OPERE PRINCIPALI ALL'APERTO				
	TOTALE Punto 7. OPERE PRINCIPALI ALL'APERTO	5.000,00	5.000,00	
8. OPERE IN SOTTERRANEO				
	TOTALE Punto 8. OPERE IN SOTTERRANEO	5.000,00	5.000,00	
9.ESPROPRI				
	TOTALE Punto 9.ESPROPRI	50.000,00	50.000,00	
10. INTERFERENZE				
	TOTALE Punto 10.INTERFERENZE	40.000,00	40.000,00	
11.CANTIERIZZAZIONE				
	TOTALE Punto 11. CANTIERIZZAZIONE	40.000,00	40.000,00	
12.ELABORATI ESTIMATIVI				
13. PEF + ricerca tipologie finanziamento				
	TOTALE Punti 1- 13. ELABORATI PROGETTO AUTOSTRADA	614.000,00	599.000,00	15.000,00
14. STRUTTURE connesse con l'AUTOSTRADA				
	1 PONTE SULLA DORA+ modello idraulico			
	TOTALE PONTE SULLA DORA+modello idraulico	70.000,00	70.000,00	
	2 TRATTO AUTOSTRADALE TRA LA DORA E IL METRO e TRATTO AUTOSTRADALE TRA CAPITOL E TANGENZIALE SUD			
	TOTALE TRATTO AUTOSTRADALE TRA LA DORA E IL METRO e TRATTO AUTOSTRADALE TRA CAPITOL E TANGENZIALE SUD	45.000,00		
	3 INTERFERENZA TRA METRO AUTOSTRADA E TAV			
	TOTALE INTERFERENZA TRA METRO AUTOSTRADA E TAV	45.000,00	90.000,00	
	4 TRATTO AUTOSTRADALE TRA IL METRO E INTERFERENZA TAV			
	TOTALE TRATTO AUTOSTRADALE TRA IL METRO E INTERFERENZA TAV	30.000,00		
	5 INTERFERENZA TAV – GALLERIA ARTIFICIALE			
	TOTALE INTERFERENZA TAV – GALLERIA ARTIFICIALE	50.000,00	80.000,00	
	6 CAPITOL			
	TOTALE CAPITOL	80.000,00	80.000,00	
15. Progetto della struttura integrata tra TAV, Autostrada e Viale di Superficie tra C.so Francia e Capitol				
	TOTALE Punto 14+15 - STRUTTURE connesse con l'AUTOSTRADA	490.000,00	320.000,00	170.000,00

16. IMPIANTI	Impianto ventilazione	60.000,00	40.000,00	20.000,00
	Impianto multilane	20.000,00	20.000,00	
	16. TOTALE IMPIANTI	80.000,00	60.000,00	
17. TOPOGRAFIA	RILIEVO TOPOGRAFICO	70.000,00	70.000,00	
18. SONDAGGI GEOGNOSTICI	N. 10 SONDAGGI GEOGNOSTICI	100.000,00	100.000,00	
19. TRAFFICO	AGGIORNAMENTO MATRICI	40.000,00	40.000,00	
20. VALIDAZIONE PROGETTO	VALIDAZIONE PROGETTO	100.000,00	50.000,00	50.000,00
21. Service AMMINISTRATIVO	Service AMMINISTRATIVO	20.000,00	20.000,00	
		410.000,00	340.000,00	70.000,00
	A.TOTALE PROGETTO (Imponibile) Punti 1-21	1.514.000,00	1.259.000,00	255.000,00
	TOT fase 1 + fase 2		Fase 1	Fase 2

B. COSTO PERSONALE (Punto 22)

		Fase 1	Fase 2	1° ANNO - 2012 mesi di competenza	2° ANNO - 2013 mesi di competenza
22.COSTI DI STRUTTURA	Rup	70.000,00	70.000,00	9	12
	Progettista stradale Senior	52.500,00	70.000,00	9	12
	Geotecnico Senior	26.250,00	35.000,00	9	12
	Progettista stradale junior	26.250,00	35.000,00	9	12
	Strutturista junior	33.750,00	45.000,00	9	12
	Struttura TECNICA	208.750,00	255.000,00	9	12
	Amministrativo	26.250,00	35.000,00	9	12
	Amministrativo 2	33.750,00	45.000,00	9	12
	Segreteria	18.750,00	25.000,00	9	12
	Struttura AMMINISTRATIVA	78.750,00	105.000,00	9	12
	Copie progetto	30.000,00	30.000,00	9	12
	22. Totale costi di struttura CAP	317.500,00	390.000,00		
	C. TOTALE di A.TOTALE PROGETTO (Imponibile) Punti 1-21+punto 22	1.576.500,00	645.000,00		
				Totale	
23.SPESSE GENERALI	Spese generali di struttura interna (10% di C. TOTALE di A.TOTALE PROGETTO (Imponibile) Punti 1-21+punto 22)	157.650,00	64.500,00	222.150,00	
24.INCENTIVI ALLA PROGETTAZIONE	Art 92 (Incentivo alla progettazione)	135.000,00	180.000,00	315.000,00	

Totale A. COSTO PROGETTO (Punti 1-21)+B. COSTO PERSONALE (Punti 22-24) **1.869.150,00** **889.500,00**

	IMPONIBILE	cnpaia 4%	Totale	IVA 23%	Totale
TOTALE 1° FASE O STUDIO DI FATTIBILITA' (1° ANNO)	1.869.150,00	74.766,00	1.943.916,00	429.904,50	2.373.820,50
TOTALE 2° FASE O PROGETTO PRELIMINARE (2° ANNO)	889.500,00	35.580,00	925.080,00	204.585,00	1.129.665,00
CONTRIBUTO FAS TOTALE RICHIESTO CORSO MARCHE					3.503.485,50

ALLEGATO 3: CRONOPROGRAMMA PROGETTO PRELIMINARE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE DI CORSO MARCHE

Mesi	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
0	ATTIVITA' AMMINISTRATIVA PROPEDEUTICA ALL'AVVIO DEL PROGETTO																					
0,1	Preparazione bandi, capitolati																					
0.2	Publicazione, espletamento delle procedure di gara ed affidamenti																					
	ATTIVITA' PROGETTO TECNICO																					
1	Definizione del quadro conoscitivo																					
1,1	Territoriale, urbanistico, storico architettonico																					
1.2	Rilievo topografico e batimetrico di alcune sezioni della Dora																					
1.3	Campagna di sondaggi geognostici integrativi rispetto a quelli esistenti																					
1.3	Geologico, geomorfologico, geotecnico, idraulico, idrogeologico e sismico																					
1.6	Studio di traffico con aggiornamenti rispetto alla situazione economica contingente																					
2	Progetto dell'intervento																					
2,1	Progetto stradale																					
2.2	Progetto delle strutture, comprensivo di ipotesi di cantierizzazione																					
2.3	Studio di impatto ambientale, comprensivo di esame dei vincoli, analisi di alternative progettuali e mitigazione ambientale e piano cave (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative)																					
2.4	Espropri																					
2.5	Interferenze																					
2.6	Studio degli impianti di ventilazione, sicurezza e telepedaggio																					
2.7	Linee guida per la sicurezza																					
2.8	Elaborati estimativi e tecnico-economici																					
2.9	Piano economico finanziario ed analisi costi benefici in corso di progettazione																					
3	Validazione del progetto in progress																					
4	Definizione elaborati finali																					



ALLEGATO B alla dgr . avente ad oggetto: P.A.R. FSC 2007-2013-Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali e logistica"-Approvazione degli schemi di convenzione tra la Regione Piemonte e C.A.P. SpA per la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino e dello Studio di Fattibilità relativo al completamento della nuova tangenziale est di Torino.

SCHEMA DI CONVENZIONE TRA LA REGIONE PIEMONTE E LA CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI S.P.A. (C.A.P. S.P.A.) PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' RELATIVO AL COMPLETAMENTO DEL TRACCIATO DELLA NUOVA TANGENZIALE EST DI TORINO TRA LA SP590 E L'A4.

CONVENZIONE
TRA LA REGIONE PIEMONTE
E
“CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI S.P.A.” (C.A.P. S.P.A.)
PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' RELATIVO AL
COMPLETAMENTO DEL TRACCIATO DELLA NUOVA TANGENZIALE EST DI
TORINO TRA LA SP590 E L'A4

PREMESSO CHE

- in data 13 dicembre del 2006 la Regione Piemonte e la Provincia di Torino hanno sottoscritto un'Intesa Istituzionale di Programma con la quale hanno definito gli intenti e gli obiettivi di comune interesse, da conseguire attraverso il coordinamento tra gli stessi enti; l'Intesa è stata rivista, per quanto concerne l'entità del finanziamento regionale, in data 17 dicembre 2008;
- tra gli interventi prioritari individuati dall'Intesa figura la “Revisione del progetto preliminare ed eventuale sviluppo a livello definitivo della viabilità ad est di Torino”;
- con successivo Accordo di Programma, attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma e sottoscritto il 10 Giugno 2009, sono stati stanziati dalla Regione Piemonte 900.000,00 Euro per il completamento dello studio di prefattibilità, ad opera della Provincia di Torino e per la predisposizione dello Studio di Fattibilità da porre a base di gara per l'individuazione del promotore ai sensi dell'art. 153 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, previo affidamento da parte della Provincia di Torino alla Concessioni Autostradali Piemontesi (C.A.P. S.p.A.);
- il 4 agosto 2009 è stata sottoscritta la convenzione tra la Provincia di Torino e C.A.P. S.p.A. per la redazione degli atti e degli studi suindicati, che sono stati consegnati in data 20 dicembre 2011;
- in data 20 Ottobre 2010, con provvedimento n. 26817, è stata adottata dal Consiglio della Provincia di Torino la Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (denominata PTC2), con cui è stato definito un regime di salvaguardia del corridoio relativo all'asse infrastrutturale in oggetto; la Variante è stata approvata con deliberazione della Giunta Regionale 21 luglio 2011, n. 121-29759;

- in data 18 novembre 2010, con deliberazione CIPE 81/2010, la nuova tangenziale est di Torino è stata inserita nell'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013, aggiornando contestualmente il Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), ai sensi dell'articolo 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" come stabilito con l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Piemonte sottoscritto il 23 Gennaio 2009;
- nel dicembre 2010 è stato sottoscritto dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e da tutti i Comuni interessati un "Protocollo d'intesa per la riqualificazione fisica, infrastrutturale, ambientale, funzionale e sociale del Quadrante Nord-Est dell'area metropolitana", che ha dato avvio ad una complessa azione di condivisione di scenari e scelte per le future trasformazioni dell'area;
- la Regione Piemonte ha altresì inserito le attività inerenti alla progettazione della nuova tangenziale est di Torino tra gli interventi di cui alle linee d'azione di competenza della Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica del P.A.R. FAS 2007-2013 (ora P.A.R. F.S.C.) approvato con D.G.R. 12.07.2012, n. 34-4154, la cui attuazione richiede – per le azioni cardine - la sottoscrizione di un apposito Accordo di Programma Quadro (APQ) secondo quanto stabilito dalla Deliberazione CIPE n. 41/2012;
- la legge regionale 4 maggio 2012, n. 5 "Legge finanziaria per l'anno 2012" e la legge regionale 23 maggio 2012 n. 6 "Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2012 e Bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2012-2014" hanno assicurato la necessaria copertura finanziaria degli interventi inseriti nel P.A.R. F.S.C. 2007-2013;
- con la già citata D.G.R. n. 34-4154 del 12.07.2012 la Giunta Regionale ha approvato il Manuale per il sistema di gestione e controllo (d'ora in avanti "Manuale"), in cui sono individuati i Responsabili delle Direzioni Regionali quali soggetti responsabili dell'attuazione del P.A.R. F.S.C. 2007-2013;
- con propria nota prot. 4123/DB12.00 del 18.06.2012 il Direttore della Direzione Regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica ha comunicato, tra l'altro, che l'ing. Gabriella Giunta, dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche, è incaricata della responsabilità di Linea d'azione per quanto concerne l'ambito progettuale "Sistema Viabilità Stradale ed Autostradale" della Linea

d'azione "Reti infrastrutturali e Logistica", cui fa capo l'intervento oggetto della presente convenzione;

- con D.G.R. n. 84 – 4792 del 15.10. 2012, ammessa al visto della Corte dei Conti nell'adunanza del 13.11.2012, la Giunta regionale ha dato avvio alla Linea d'azione "Reti Infrastrutturali e Logistica", disponendo altresì la variazione al bilancio per l'anno 2012 e pluriennale 2012-2014 e la relativa assegnazione alla Direzione Regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica delle risorse necessarie per la stipula delle convenzioni attuative e prendendo atto della individuazione del responsabile di Linea per l'APQ definito "Sistema Autostradale Piemontese" (di seguito denominato APQ SAP);

- con D.D. n. 255 del 23.11.2012 l'ing. Giunta ha provveduto a verificare l'avvenuto accertamento e ad effettuare l'impegno sul bilancio regionale dell'anno 2012 nonché la prenotazione sul bilancio pluriennale 2012-2014 delle risorse necessarie alla prestazione di servizi oggetto della presente;

con D.G.R. n. _____ del _____ è stato approvato lo schema della presente convenzione;

- con apposita D.G.R. si provvederà ad approvare l'APQ SAP, ai fini della successiva sottoscrizione con i Ministeri delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo economico ed all'eventuale integrazione del presente schema di convenzione

PREMESSO ALTRESI' CHE

- in data 24 luglio 2008 (rep. 86797) è stata costituita, in attuazione della L. 244/2007 (Legge Finanziaria per il 2008), da ANAS S.p.A. e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. (SCR Piemonte S.p.A.) la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), così come stabilito nel Protocollo d'Intesa fra Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A. e Regione Piemonte, sottoscritto in data 8 aprile 2008;

- C.A.P. S.p.A. ha per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio" elencate nel suddetto Protocollo, fra cui la tangenziale autostradale est e l'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di Corso Marche di Torino, per le quali le sono state assegnate le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione;

- le funzioni di soggetto concedente di C.A.P. sono state confermate con Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 341 del 01.10.2012, anche a seguito del mutato assetto istituzionale di ANAS per effetto delle disposizioni del D.L. 98/2011, conv. in L. 211/2011;
- C.A.P. S.p.A. è organismo di diritto pubblico ai sensi del d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i. e della direttiva 31 marzo 2004, n. 2004/18/CE e pone in essere ogni attività amministrativa, contrattuale ed extracontrattuale comunque necessaria, utile e/o opportuna per il migliore perseguimento dell'oggetto sociale;
- nell'espletamento delle sue funzioni C.A.P. S.p.A. opera nel rispetto dei principi di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, di libera concorrenza e di non discriminazione nel rispetto della normativa comunitaria, statale e regionale vigente in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e della contrattazione collettiva nazionale;

CONSIDERATO CHE

- sulla base dell'allegata proposta tecnica (Allegato 1) formulata da C.A.P. S.p.A. è emersa dagli studi di prefattibilità già condotti l'opportunità, anche per ragioni di equilibrio economico-finanziario di una infrastruttura da realizzare in totale autofinanziamento (100% capitale privato) e vista l'impossibilità di fare ricorso all'erogazione di un contributo pubblico, di affidare la nuova concessione unitamente al rinnovo della concessione della tangenziale di Torino, cosiddetta "opera calda", in modo da fornire, fin dall'inizio, flussi di cassa positivi in grado di compensare, almeno parzialmente, i flussi negativi necessari per la nuova costruzione; ciò implica la necessità di approfondire un tracciato alternativo in alcune parti del territorio attraversato e che consenta anche la chiusura fisica dell'anello del sistema tangenziale torinese (SATT) a est del capoluogo, portando la fine della tangenziale est in progetto in coincidenza con l'autostrada A4 Torino-Milano.

L'aggiunta di questo tratto richiede l'aggiornamento di alcuni aspetti del progetto dell'infrastruttura e dei correlati aspetti di carattere economico – finanziario;

- in virtù dell'assetto organizzativo così detto "in house" di C.A.P. S.p.A., la Regione Piemonte intende, con la presente convenzione, regolare e definire le condizioni dell'affidamento diretto delle attività di progettazione dettagliatamente descritte nel seguito;

PRESO ATTO CHE

la proposta economica di cui al documento allegato (Allegato 2) formulata da C.A.P. S.p.A., sulla base della stima del costo previsto per queste prestazioni, risulta pari ad Euro 547.177,80 (che viene arrotondato a 547.178,00);

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

TRA

La società per azioni Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.” (C.A.P. S.p.A.), C.F. n. 09906210019, rappresentata dall’Amministratore Delegato _____, nato a _____ il _____, domiciliato per il presente atto presso la sede dell’Ente in Torino, via Belfiore 23

E

La Regione Piemonte (C.F. 80087670016), Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Settore Infrastrutture Strategiche, con sede legale in Torino, via Belfiore, 23 rappresentata da _____, nato a _____ il _____, domiciliato per la presente carica presso la sede della Regione Piemonte, via Belfiore 23

di seguito denominate “parti”

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1 PREMESSE

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale della presente convenzione il cui contenuto è condiviso all’unanimità dalle parti.

ART. 2 OGGETTO

1. La presente convenzione ha per oggetto la regolamentazione dei rapporti tra C.A.P. S.p.A. e la Regione Piemonte al fine della redazione, da parte di C.A.P. S.p.A., dello Studio di Fattibilità

relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'A4, come descritto nell'articolo 4 e meglio specificato nella proposta tecnica di cui all'Allegato 1.

2. La Regione Piemonte trasferisce a C.A.P. S.p.A., che accetta, le risorse indicate all'articolo 5, necessarie all'affidamento della suddetta prestazione.

ART. 3 REFERENTE AZIENDALE

1. La Regione Piemonte individua, in forza della DGR n. 84-4792 del 15.10.2012 citata in premessa, il Responsabile di Linea per l'APQ SAP, ing. Gabriella Giunta, quale referente aziendale per i rapporti inerenti la presente convenzione.

2. C.A.P. S.p.A. individua il R.U.P., ing. Antonella Villa, quale referente aziendale per i rapporti inerenti alla presente convenzione.

3. Tutte le comunicazioni e la documentazione concernente la presente convenzione dovranno essere trasmesse ai referenti indicati ed ai seguenti indirizzi:

- per la Regione Piemonte: Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Infrastrutture Strategiche, Via Belfiore 23 – 10125 Torino;
- per C.A.P. S.p.A.: Via Belfiore 23 – 10125 Torino.

ART. 4 COMPITI ED OBBLIGHI DI C.A.P. S.P.A.

1. C.A.P. S.p.A. provvederà - ad integrazione e coerentemente con il lavoro fin qui svolto a seguito dell'incarico ricevuto dalla Provincia di Torino ed integrando altresì le richieste ricevute dal Ministero delle Infrastrutture in termini di chiusura dell'anello del SATT - a redigere lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'A4 di cui all'articolo 2 secondo le indicazioni, le attività e le tempistiche indicate nel cronoprogramma delle attività, allegato al presente atto (Allegato 3).

2. In particolare C.A.P. S.p.A. svolgerà la progettazione sviluppando una prima fase in cui verrà innanzitutto studiata la chiusura del tracciato nel tratto tra la SP590 e la A4, andando ad approfondire ciò che riguarda l'attraversamento del Po, analizzando le ricadute che la nuova tratta porterà al tracciato fin qui preso in considerazione, operando approfondimenti mirati alle gallerie da realizzare. La fase successiva sarà quella di definire il tracciato più adeguato da mettere in gara,

coadiuvato dalla verifica di compatibilità ambientale sviluppata sulla base della normativa vigente, dagli aggiornamenti sugli scenari di traffico, dall'analisi costi benefici e dall'analisi finanziaria, al fine di preparare gli elaborati da porre a base d'asta per il project financing.

3. C.A.P. S.p.A. provvederà ad implementare nello Studio di Fattibilità le indicazioni fornite dalla Regione Piemonte relative all'evoluzione del contesto territoriale ed urbanistico delle sensibilità ambientali e sociali dell'area attraversata, coinvolgendo la Regione Piemonte stessa ed i soggetti sottoscrittori del Protocollo di Intesa per la riqualificazione fisica, funzionale infrastrutturale ed ambientale del Quadrante Nord-Est di Torino, sottoscritto nel Dicembre 2010.

4. La nuova infrastruttura tangenziale dovrà essere prevista con sezione di tipo A o B con due corsie per senso di marcia, completa di corsie d'emergenza, nel rispetto della normativa vigente in materia.

5. Per tutte le attività oggetto del presente atto C.A.P. S.p.A. potrà avvalersi di soggetti terzi, comunque nel rispetto della normativa vigente, ed in particolare di quanto disposto dall'articolo 262, comma 4 del d.p.r. 207/2010 e s.m.i. in caso di ricorso ad affidamenti separati in alternativa all'utilizzo delle professionalità operanti in C.A.P. S.p.A., e dall'articolo 90, comma 7 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i. in merito all'integrazione tra le varie prestazioni specialistiche; C.A.P. S.p.A. mantiene comunque la competenza e la responsabilità per quanto riguarda i rapporti con la Regione Piemonte.

6. C.A.P. S.p.A. sarà responsabile della redazione del suddetto progetto ed attraverso il proprio Responsabile Unico del Procedimento relazionerà alla Regione Piemonte in merito alle attività eseguite ed alle spese effettuate, secondo le modalità stabilite nel seguito.

7. C.A.P. S.p.A. provvederà a tenere aggiornato il sistema informativo regionale appositamente creato (SIL) inserendo ogni qualvolta lo ritenga opportuno (anche in tempo reale) i dati relativi all'avanzamento fisico e finanziario del progetto. L'aggiornamento è comunque sempre obbligatorio alle scadenze stabilite ai fini della erogazione delle quote di contributo di cui all'articolo 5 e – qualora non coincidente con le prime - alla scadenza bimestrale definita dall'IGRUE MEF e dal MISE DPS, entro la quale i dati presenti nel sistema informativo regionale vengono trasferiti al sistema centrale (Banca Dati Unitaria) previa validazione dell'Organismo di

Programmazione (Direzione regionale Programmazione strategica), il tutto ai fini del monitoraggio dell'attuazione fisica e finanziaria del P.A.R. F.S.C. 2007-2013.

8. C.A.P. S.p.A. provvederà a rendicontare le attività svolte e le spese sostenute ai fini dell'erogazione delle quote di contributo previste nell'articolo 5 c. 1 lett. e) secondo le disposizioni del Manuale e pertanto avvalendosi del SIL. Per le spese ammissibili si fa riferimento al Manuale, per le categorie applicabili all'intervento in oggetto, ammesse per l'intero importo purchè inerenti l'intervento da finanziare e debitamente documentate.

9. Ai fini di cui al punto precedente C.A.P. S.p.A. dovrà in particolare trasmettere al Responsabile di Linea, ing. Gabriella Giunta:

- per l'erogazione della quota di anticipo: duplice copia conforme all'originale della documentazione attestante l'avvio delle attività di definizione del quadro conoscitivo e di progettazione (quali ad es. procedure di affidamento);

- per l'erogazione di ciascuna delle successive quote intermedie: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa relativi al progressivo completamento delle attività di definizione del quadro conoscitivo e della progettazione dell'intervento (quali: provvedimenti di affidamento di incarichi esterni, fatture emesse dal soggetto erogatore della prestazione/servizio affidato, oltre a qualunque documentazione giustificativa idonea a dimostrare la spesa sostenuta, per la quota parte imputabile all'intervento in oggetto); relazione tecnica a firma del R.U.P. inerente lo stato di avanzamento della progettazione in duplice copia;

- per l'erogazione della quota a saldo: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa, come definiti al punto precedente; quietanze di pagamento relative a tutti i documenti di spesa non ancora quietanzati; duplice copia conforme all'originale dello Studio di Fattibilità svolto, corredato del verbale di validazione.

10. Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale.

11. C.A.P. S.p.A. si impegna a relazionare al Referente aziendale della Regione in merito ad ogni attività su cui si ravvisi la necessità; si impegna altresì a fornire al Referente aziendale della Regione e al Responsabile della Programmazione del fondo FSC- nel termine indicato dalla

Regione ovvero, in assenza di indicazioni, entro il 28 febbraio dell'anno successivo - una relazione annuale sullo stato di attuazione delle attività svolte.

12. Tutte le attività dovranno concludersi entro i termini stabiliti dal cronoprogramma di cui al documento allegato (Allegato 3), e comunque non oltre i termini di durata della presente convenzione di cui all'articolo 7.

13. C.A.P. S.p.A. è tenuta a svolgere, inoltre, le ulteriori e diverse attività rispetto a quelle sopra elencate che le parti, coerentemente con il presente accordo, hanno facoltà di individuare, anche ai sensi dell'art. 6.

ART. 5 IMPEGNI DELLA REGIONE PIEMONTE

1. La Regione Piemonte, nella persona del Referente aziendale di cui all'articolo 3, nonché Responsabile della Linea d'azione cui fa capo l'intervento oggetto della presente convenzione, ing. Gabriella Giunta, si impegna a:

a) fornire a C.A.P. S.p.A. la necessaria collaborazione per la definizione dello Studio di Fattibilità, coordinando, in accordo con C.A.P. S.p.A. medesima, i rapporti con gli Enti Locali coinvolti;

b) fornire a C.A.P. S.p.A. il necessario supporto per l'aggiornamento del sistema informativo (SIL) e per la rendicontazione delle attività e delle spese sostenute;

c) svolgere le funzioni di Responsabile dell'APQ SAP, da sottoscrivere ai fini dell'attuazione dell'intervento ai sensi di quanto disposto con Deliberazione CIPE n. 41/2012, specificate in esso e in eventuale successivo atto integrativo della presente convenzione che dovesse rendersi necessario ai fini del recepimento degli impegni stabiliti dall'APQ;

d) attivare il Responsabile dei controlli di primo livello sull'intervento in oggetto;

e) liquidare, a C.A.P. S.p.A. - fatte salve le disponibilità di cassa, su presentazione di fattura a seguito di positivo controllo della documentazione richiesta all'art. 4, punto 9 – il tutto come stabilito nel Manuale, l'importo complessivo di € 547.178,00 (al lordo dell'IVA) e precisamente come segue:

- anticipo 30%, successivamente alla sottoscrizione dell'APQ SAP;

- quota intermedia suddivisa in non meno di due parti, di cui la prima ad avvenuta rendicontazione della quota di anticipo e la/le successive a rendicontazione della quota precedentemente liquidata, con il solo vincolo che la quota intermedia complessiva non dovrà superare il 60% dell'importo della commessa;
- saldo minimo 10% ad avvenuta validazione di tutte le attività progettuali svolte.

I pagamenti verranno effettuati secondo le modalità stabilite nel Manuale, previa acquisizione del DURC ove necessario.

2. Ai fini dell'efficacia del presente contratto con D.D. n. 255 del 23.11.2012, il Responsabile di Linea ha verificato l'accertamento ed effettuato l'impegno della somma di Euro 295.000,00 sul bilancio annuale 2012, ed è stata prenotata la somma di Euro 252.178,00 sul bilancio pluriennale 2012/2014.

3. Per tutto quanto di competenza della Regione Piemonte non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale.

ART. 6 ECONOMIE

1. Le eventuali economie di spesa risultanti alla conclusione del progetto preliminare da ribassi d'asta ovvero minori costi potranno, in accordo tra le parti, essere utilizzate, per attività ed approfondimenti connessi con la redazione del progetto oggetto della presente convenzione, diversamente dovranno essere restituite per essere riprogrammate. Per le procedure si fa comunque riferimento al Manuale ed alle eventuali ulteriori disposizioni dell'APQ SAP di prossima sottoscrizione.

ART. 7 DURATA DELLA CONVENZIONE

1. Le attività dovranno svolgersi secondo l'allegato cronoprogramma di massima (Allegato 3).

Vale in ogni caso quanto specificato al precedente dall'articolo 5, comma 2 in merito alla efficacia della presente convenzione.

2. La scadenza della presente convenzione è stabilita alla conclusione delle attività in essa previste e, in ogni caso, non oltre al 30 giugno 2014, comprese le ipotesi di proroga previste dal Manuale.

ART. 8
REVISIONE DELLA CONVENZIONE

1. Le parti potranno di comune accordo rivedere le clausole della presente convenzione qualora intervengano modificazioni del P.A.R. F.S.C. 2007 – 2013 (decurtazioni finanziarie etc.) o siano necessari mutamenti delle modalità di svolgimento delle attività in oggetto (incluse le proroghe di cui all'articolo 7), per la disciplina delle quali si fa comunque riferimento a quanto previsto nel Manuale. Le modifiche sostanziali alla presente convenzione dovranno essere apportate con le stesse procedure previste per la sua promozione, definizione, stipula ed approvazione.

ART. 9
REVOCA DELL’AFFIDAMENTO

1. L'affidamento in oggetto potrà essere revocato da parte della Regione Piemonte in tutti i casi di revoca totale del contributo previsti nel Manuale.

ART. 10
REGISTRAZIONE

1. La presente convenzione sarà registrata in caso d'uso e le spese di registrazione sono a carico della parte che avrà presentato richiesta di registrazione.

ART. 11
DEFINIZIONE DI CONTROVERSIE

1. Per tutte le controversie derivanti dall'applicazione e dall'esecuzione della presente convenzione è competente il foro di Torino.

ART. 12
DISPOSIZIONI FINALI

1. Per tutto quanto non espressamente previsto dalla presente Convenzione si fa riferimento a quanto stabilito dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale relativa agli interventi in materia.

2. Il presente Atto consta di n. 12 articoli e n. 3 allegati (Allegato 1: *Programma di attività relativo allo studio di fattibilità per il Completamento del tracciato della Tangenziale Est di Torino tra la SS590 e la A4*; Allegato 2: *Budget progetto di Completamento della fattibilità Tangenziale est con tracciato che arriva fino all'A4*, Allegato 3: *Cronoprogramma Completamento studio di fattibilità della nuova Tangenziale est di Torino tra la exSS590 e la A4*) ed è redatto in triplice originale.

Letto, confermato e sottoscritto.

Per la REGIONE PIEMONTE

Per C.A.P. SPA

COMPLETAMENTO SISTEMA AUTOSTRADALE TANGENZIALE TORINESE S.A.T.T.

TANGENZIALE EST DI TORINO

**PROGRAMMA DI ATTIVITA' RELATIVO ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'
PER IL COMPLETAMENTO DEL TRACCIATO DELLA TANGENZIALE EST
DI TORINO TRA LA SS590 E LA A4.**

NOVEMBRE 2012

Indice

1. Il contesto progettuale.....	3
2. Sintesi degli obiettivi conseguiti con lo Studio di fattibilità redatto.....	4
3. La proposta.....	7
4. La proposta economica	12
5. Il cronoprogramma sintetico delle attività.....	12

1. Il contesto progettuale

Gli strumenti di programmazione provinciale e regionale prevedono il potenziamento del nodo di Torino attraverso il riassetto del sistema viario metropolitano ed in particolare la realizzazione di una infrastruttura ad est del capoluogo per il completamento del sistema tangenziale della conurbazione torinese, con la funzione prioritaria di razionalizzare e potenziare l'armatura urbana della seconda cintura.

In quest'ottica, in data 13.12.2006, tra la Regione Piemonte e la Provincia di Torino viene sottoscritta l'Intesa Istituzionale di programma che individua, tra gli interventi prioritari, la *"Revisione del progetto preliminare ed eventuale sviluppo a livello definitivo della viabilità ad est di Torino"* con un finanziamento regionale di € 1.500.000,00 in tre anni ed il 30.05.2007 la Provincia di Torino richiede, al fine di attuare l'Intesa Istituzionale, l'attivazione della procedura finalizzata alla stipula dell'Accordo di Programma.

Parallelamente, così come stabilito dal Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 8 aprile 2008 fra Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A e Regione Piemonte, il 24.07.2008 viene costituita da ANAS S.p.A e da Società di Committenza Regionale S.p.A (SCR Piemonte S.p.A.) la società di diritto pubblico *"Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A."* (C.A.P. S.p.A.) che ha per mandato *"l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio"*, (tra cui la Tangenziale autostradale est e l'infrastruttura di Collegamento multimodale di Corso Marche, a Torino), attraverso *"il compimento di tutte le attività, gli atti e i rapporti inerenti direttamente e indirettamente all'esercizio delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione"*.

Al fine di avviare la gara pubblica per l'individuazione del promotore ai sensi dell'art. 153 del D.lgs 163 del 12-4-2006 e succ. mod. e integr., per la quale occorre disporre di uno studio di fattibilità approfondito con indagini geognostiche preliminari, studi di traffico, valutazioni in merito alla redditività finanziaria dell'intervento, la Regione Piemonte e la Provincia di Torino hanno concordato che può non essere più necessario approfondire a livello preliminare la progettazione del tracciato, ma risulta fondamentale acquisire gli elementi richiesti dal D.lgs 163/2006, così come modificato dal terzo decreto correttivo D.lgs 152 del 11/09/2008, per l'indizione della gara; in data 17/12/2008 hanno così sottoscritto il nuovo testo dell'Intesa Istituzionale di Programma con la quale il finanziamento regionale previsto per l'intervento in oggetto è stato portato da € 1.500.000,00 a € 900.000,00.

Inizialmente quindi attraverso la Convenzione rep. n°14076, sottoscritta in data 11.12.2008 tra Regione Piemonte e Provincia di Torino, è stato assegnato alla Provincia di Torino il contributo di € 200.000,00 per la *prima fase dello studio di prefattibilità finalizzato alla valutazione di tracciati stradali alternativi ed alla determinazione del corridoio di minore impatto e degli indirizzi per le opere di inserimento ambientale della Tangenziale est di Torino*, studio che è stato commissionato al Politecnico di Torino ed è stato consegnato alla Regione il 04.02.2009.

Infine, per dare attuazione all'Intesa Istituzionale di programma, con D.G.P.n.414-15362/2009 del 07/04/09 e con D.G.R. n.33-11285 del 23/04/09, è stato stipulato un Accordo di Programma tra Regione Piemonte e Provincia di Torino per il finanziamento, mediante le risorse regionali previste dall'Intesa pari a € 900.000,00, dello *studio di fattibilità approfondito con indagini geognostiche preliminari, studi di traffico, valutazioni in merito alla redditività finanziaria dell'intervento*, al fine di poter disporre della documentazione necessaria ad avviare la gara pubblica per l'individuazione del promotore

ai sensi dell'art. 153 del D.lgs 163 del 12-4-2006 e succ. mod. e integr., studio che è stato invece commissionato a Cap spa, attraverso una Convenzione siglata tra Cap spa e Provincia di Torino, ed è stato consegnato definitivamente lo scorso 20/12/2011.

2. Sintesi degli obiettivi conseguiti con lo Studio di fattibilità redatto

A partire dagli obiettivi posti dalla Convenzione sottoscritta tra Cap spa e la Provincia di Torino, in attuazione dell'AdP e cioè in sintesi:

- a) la redazione dell'adeguamento del progetto di prefattibilità del tracciato stradale di minor impatto, all'interno del corridoio prescelto dalla Provincia prodotto da parte del Politecnico di Torino, oltre agli indirizzi per le opere di inserimento ambientale della Tangenziale est di Torino;
 - b) la realizzazione delle indagini geognostiche;
 - c) la realizzazione dell'analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese;
 - d) la predisposizione di tutti gli atti necessari alla avvio delle procedure di gara per l'individuazione del proponente,
- nel seguito si riporta quanto è stato conseguito con il lavoro realizzato.

Il collegamento autostradale denominato "Nuova Tangenziale Est di Torino", nato con l'idea di chiudere l'anello del sistema torinese delle tangenziali (SATT) a est del capoluogo torinese, ha attualmente una lunghezza complessiva è di circa 23 km, per un costo a base di gara di circa € 900 Mln. Il suo tracciato infatti, individuato tra quelli possibili all'interno del corridoio oggetto dello studio di prefattibilità, redatto dal Politecnico di Torino, ha una sezione autostradale di tipo A con due corsie per senso di marcia, completa di corsie d'emergenza ed è stato sviluppato partendo dall'A21 Torino-Piacenza fino alla ex S.S. 590, a circa 5 km prima dell'innesto sulla A4 Torino Milano, come richiesto dalla Provincia di Torino.

In particolare infatti, nell'approfondimento progettuale che è stato realizzato, si è inizialmente ipotizzato di prolungare il tracciato fino all'A4, per conseguire l'obiettivo che era stato posto di chiusura dell'anello tangenziale, ma poi, nel corso del progetto si è preferito sia per ragioni di costi/benefici, sia per accordi con il Committente, di far coincidere la fine dell'intervento laddove era stato immaginato dal Politecnico di Torino in prefattibilità, per poi avviarne l'approfondimento in una fase successiva di progettazione.

Ultimata la parte tecnica relativa allo studio di fattibilità quindi, che ha visto il completamento dei punti a), b) e c) sopra riportati, sulla base del costo complessivo stimato dell'intervento e delle previsioni di traffico che sono state ipotizzate con diversi scenari più o meno ottimistici, ma comunque sempre antecedenti alla fase di totale recessione economica che stiamo attraversando, è stato redatto un primo piano economico finanziario da ANAS.

Lo scenario di PEF realizzato da ANAS ha ricercato dapprima l'equilibrio attraverso l'autofinanziamento (100% capitale privato), poi, visto che le simulazioni di traffico, impostate con metodologia classica di crescita proporzionale al PIL, hanno mostrato come il progetto di costruzione e gestione della Tangenziale Est di Torino non fosse in grado di trovare un equilibrio economico finanziario, neppure nelle ipotesi più ottimistiche, sui rientri finanziari derivanti dalla gestione dell'infrastruttura (soli ricavi da traffico), si è reso necessario prevedere l'erogazione di un contributo pubblico a fondo perduto in fase di costruzione che è risultato essere di 533,00 ML di euro, a fronte di un costo di costruzione,

comprensivo delle somme a disposizione del concedente e del concessionario, stimato in € 762,160 mln, al netto del ribasso d'asta.

In considerazione della scarsità di risorse pubbliche al momento disponibili ai vari livelli istituzionali, la Regione Piemonte ha commissionato l'approfondimento di altri scenari di piano economico finanziario ove, tra le altre ipotesi, si è provato a ricorrere, come fatto in situazioni analoghe, ad una gara che metta in concessione l'opera da realizzare insieme a un'altra opera già realizzata, la quale sia in grado di fornire, fin dall'inizio, flussi di cassa positivi in grado di compensare, almeno parzialmente, i flussi negativi necessari per la nuova costruzione.

Si verrebbe in questo modo a fornire un contributo indiretto che avrebbe il vantaggio di ridurre l'esposizione finanziaria, e quindi il costo del debito, di dare maggiore certezza al quadro finanziario, riducendo i tassi d'interesse, unitamente a significativi vantaggi di carattere fiscale.

Le simulazioni compiute hanno permesso di affermare con certezza che la Tangenziale Est di Torino non possa essere realizzata basandosi unicamente sul flusso di ricavi che il progetto sarà in grado di attivare, anche nell'ipotesi che si realizzino condizioni particolarmente favorevoli alla riduzione di costi di costruzione, di gestione e di finanziamento. A fronte quindi di un costo di costruzione, comprensivo delle somme a disposizione del concedente e del concessionario, stimato in € 762,160 mln, al netto del ribasso d'asta, gli scenari ammissibili simulati per la valutazione del contributo pubblico sono di seguito elencati:

Descrizione scenario	Contributo necessario pubblico
SCENARIO BASE	533,800
SCENARIO A: minori costi di personale e canone ridotto	496,967
SCENARIO B: introduzione del corrispettivo di retrocessione	490,608

L'unica alternativa realistica alla erogazione di un contributo pubblico, emersa dallo studio richiesto dalla Regione Piemonte, sarebbe quella di mettere a concessione l'opera da realizzare insieme ad un'altra opera già realizzata, "opera calda", la quale sia in grado di fornire fin dall'inizio, flussi di cassa positivi in grado di compensare, almeno parzialmente, i flussi negativi necessari per la nuova costruzione.

Nell'ipotesi di una concessione congiunta di 30 anni, il flusso di cassa che è stato calcolato dovrebbe essere garantito dalla infrastruttura in funzione è di € 30,316 mln per l'anno iniziale, mentre nell'ipotesi più favorevole, di una concessione di 50 anni assistita da un prestito relativo a tutto il capitale di debito al 3% è di € 22,308 mln.

Descrizione scenario	Flusso necessario
SCENARIO H: concessione 30 anni, debito 7% equity 8%	30,316
SCENARIO I: concessione 50 anni, debito 7% equity 8%	22,308

In considerazione delle conclusioni a cui si è giunti in merito alla simulazione dei diversi scenari finanziari della Tangenziale Est di Torino, ed in particolare di quelli relativi all'associazione con altra "opera calda", si è voluto verificare se le condizioni richieste dagli scenari analizzati, fossero verificabili nell'unica opera la cui concessione è in scadenza nel 2016, ovvero la Tangenziale di Torino.

Osservando il bilancio consolidato al 31 dicembre 2010 relativo al Gruppo Ativa, il gruppo titolare della concessione della Tangenziale di Torino, in particolare del conto economico, si evince che l'utile al lordo delle imposte è stato nel 2010 di 43.173 ML e nel 2009 di 42.069 ML, quindi adeguato a coprire il fabbisogno emerso dagli scenari H, ed I.

Appurati gli aspetti economico-finanziari, gli approfondimenti necessari hanno avuto un carattere prettamente giuridico, volendo chiarire la questione riguardante la possibilità di effettuare una gara unica già dal 2013 che possa avere come oggetto il rinnovo della Concessione delle opere della Società ATIVA con quella relativa alla Tangenziale Est, in un unico piano economico finanziario.

Conseguentemente i temi ultimamente affrontati da Cap spa, sollecitata e coadiuvata da ANAS spa e da Regione Piemonte da un lato e dal Ministero delle Infrastrutture dall'altro lato, hanno riguardato la titolarità delle concessioni (la concessione di ATIVA di cui è titolare ANAS e la concessione della Tangenziale Est, di cui è titolare Cap spa) e le modalità di trasferimento dei poteri concedenti dall'Anas a Cap spa, nel nuovo contesto normativo che istituisce l'Agenzia delle Infrastrutture, presso il Ministero, a partire dal 31/07/2012.

In particolare infatti, la nuova Agenzia delle Infrastrutture che richiama a se i poteri concedenti in capo ad Anas spa, per risolvere un'incompatibilità tra poteri concedenti e poteri concessori osservati dall'Unione Europea all'Italia, potrà avvalersi delle Società regionali come Cap spa per gestire anche le concessioni di autostrade che non sono nuove realizzazioni.

Per questo motivo e con questa prospettiva è stato richiesto dal Ministero un approfondimento progettuale relativo al Completamento del tracciato della Nuova Tangenziale Est di Torino tra la SS590 e la A4, approfondimento che Cap spa aveva rimandato ad una diversa fase progettuale rispetto a quella commissionata dalla Provincia di Torino.

L'obiettivo della presente proposta è dunque quello di redigere uno Studio di fattibilità per il completamento del tracciato della Tangenziale Est di Torino tra la SS590 e la A4, in sezione autostradale, che comprenda:

- A. lo studio relativo al completamento del tracciato autostradale tra la SS590 e la A4 e la definizione del percorso completo della Tangenziale Est di Torino più adeguato alla chiusura dell'anello del Sistema Tangenziale Torinese, con approfondimenti mirati alla realizzazione delle gallerie ed al nuovo eventuale Ponte sul fiume Po;
- B. la verifica di compatibilità ambientale, realizzando uno studio di prefattibilità, ai sensi del nuovo regolamento sugli appalti;

- C. gli aggiornamenti relativi alle analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese dovuti al nuovo tracciato ed ad un adeguamento delle matrici origine/destinazione, in riferimento al nuovo assetto economico nazionale;
- D. l'analisi con strumenti di micro simulazione dell'impatto del traffico degli svincoli autostradali sulla rete della viabilità ordinaria;
- E. l'analisi costi – benefici delle alternative, finalizzata alla definizione del tracciato finale;
- F. lo studio di alternative di piano economico finanziario finalizzate alle procedure di project financing.

3. La proposta

Lo studio, finalizzato all'avvio della gara pubblica per l'individuazione del promotore, che la stessa Società C.A.P. S.p.A. dovrà bandire e gestire, sarà completo di tutti gli approfondimenti progettuali e di tutti gli elaborati richiesti dal Nuovo Regolamento sugli appalti. Il lavoro terrà in stretta considerazione gli studi ed i progetti già realizzati su quel corridoio, non ultimo il tracciato condiviso e concordato con il territorio attraverso un protocollo d'intesa sottoscritto dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e da tutti i Comuni interessati dall'intervento della Tangenziale Est di Torino.

Le attività, che C.A.P. S.p.A. si impegna a rendere ai sottoscrittori della Convenzione a cui il presente Programma delle attività fa riferimento, attengono a:

A. Lo studio relativo al completamento del tracciato autostradale tra la SS590 e la A4 e la definizione del percorso completo della Tangenziale Est di Torino più adeguato alla chiusura dell'anello del Sistema Tangenziale Torinese, con approfondimenti mirati alla realizzazione delle gallerie ed al nuovo eventuale ponte sul fiume Po.

A partire da quanto è già stato redatto con l'incarico ricevuto dalla Provincia di Torino ed integrando le richieste ricevute dal Ministero delle Infrastrutture in termini di chiusura dell'anello del SATT, in questa prima fase verrà innanzitutto studiata la chiusura del tracciato nel tratto tra la SS590 e la A4, andando ad approfondire ciò che riguarda l'attraversamento del Po, a seguire verranno analizzate le ricadute che la nuova tratta porterà al tracciato fin qui preso in considerazione, operando approfondimenti mirati alle gallerie da realizzare.

La fase successiva sarà quella di definire il tracciato più adeguato da mettere in gara, coadiuvato dalla verifica di compatibilità ambientale, dagli aggiornamenti sugli scenari di traffico, dall'analisi costi benefici e dall'analisi finanziaria, al fine di preparare gli elaborati da porre a base d'asta per il project financing.

B. La verifica di compatibilità ambientale, realizzando uno studio di prefattibilità, ai sensi del nuovo regolamento sugli appalti.

Lo studio di fattibilità, che specifica le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e definisce il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche

prestazioni da fornire nel rispetto delle indicazioni del documento preliminare alla progettazione, è accompagnato dallo studio di prefattibilità ambientale.

Per lo svolgimento delle attività necessarie all'elaborazione dello studio e alla definizione delle più adeguate strategie per garantire la continuità e la coerenza nello sviluppo del progetto nel suo complesso, si propone un lavoro articolato nelle fasi/attività riportate in seguito.

a) Analisi della normativa di pianificazione territoriale e della produzione documentale relativa all'opera realizzata finora

Il primo passo è l'esame della normativa e degli atti programmatici vigenti rilevanti per il progetto, degli studi già realizzati dagli enti territorialmente coinvolti, con particolare attenzione alle componenti ambientali interessate.

b) Analisi specifiche

Grazie a metodologie innovative, una serie di analisi più specifiche possono essere proposte per essere realizzate in funzione dello Studio. A titolo di esempio, e vista la tipologia di opera, si ritiene interessante eseguire:

- approfondimenti relativi agli impatti in atmosfera, da svolgersi basandosi su simulazioni di flussi traffico e su modelli di analisi dei dati, per pervenire ad elaborazioni relative alle emissioni dei singoli tratti di opera;
- approfondimenti sull'inserimento paesaggistico, tramite rassegna di best practice sui criteri di inserimento, piani di mitigazioni visuali e naturalistiche.

c) Monitoraggio e indicatori

Un'importante fase delle attività è un approfondimento di ricerca su aspetti legati non solo al tema trasportistico e agli impatti di tipo strettamente ambientale che un'opera di questo genere porta con sé, ma anche alla definizione e valutazione delle modalità di integrazione dell'opera con l'intero contesto, trattando di diversi aspetti (socio economico, ambientale, ecc.) e monitorando nel tempo l'andamento di indicatori selezionati.

In particolare si prevede che l'approfondimento possa sviluppare i seguenti contenuti:

- analisi del contesto economico/ambientale/sociale finalizzata allo sviluppo di un'ipotesi dell'andamento futuro (in fase di cantiere e in fase di esercizio) del mercato immobiliare, tramite l'applicazione di metodologie come la choice modelling o l'analisi multicriteria;
- monitoraggio degli indicatori sviluppati nell'ambito delle attività sin qui elencati, al fine di verificare costantemente se gli obiettivi e le previsioni stabilite nelle fasi preliminari trovano effettiva attuazione.

d) Stesura dello Studio di prefattibilità ambientale (art. 21, D.P.R. n. 554/1999)

Come indicato dal D.P.R., lo studio di prefattibilità ambientale si sviluppa, in relazione alla tipologia, alla categoria e all'entità dell'intervento, allo scopo di ricercare le condizioni che consentano la salvaguardia, nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale. Lo studio deve comprendere:

- la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;

- lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini; verranno prese in considerazione le relazioni con i comparti ambientali acqua, aria, suolo, considerati gli impatti di vibrazioni, emissioni inquinanti, ecc, sia in fase di cantiere che di esercizio.
- l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta della localizzazione e della soluzione progettuale prescelta, nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;
- la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

Nel caso di interventi per i quali la normativa vigente prevede l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale, lo studio di prefattibilità ambientale normalmente contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale. Nel caso di interventi per i quali si rende necessaria la procedura di selezione prevista dalle direttive comunitarie lo studio di prefattibilità ambientale consente di verificare che essi non possono causare impatto ambientale significativo ovvero, in caso di attività che configurano la produzione di impatti, deve consentire di identificare misure prescrittive di mitigazione.

Nel caso dello studio proposto si intende realizzare un approfondimento dello studio di prefattibilità ambientale che serva da "indirizzamento" per le attività di valutazione successive.

C. Gli aggiornamenti relativi alle analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese dovuti al nuovo tracciato ed ad un adeguamento delle matrici origine/destinazione, in riferimento al nuovo assetto economico nazionale.

Il momento storico presente, caratterizzato da grande provvisorietà e instabilità, porta ad alcune riflessioni in merito all'esigenza di rivedere o approfondire alcuni aspetti legati ai progetti infrastrutturali che andranno a completare il sistema tangenziale torinese.

La prima considerazione è relativa ai dati di domanda di mobilità presi a riferimento per le simulazioni modellistiche alla base dei recenti studi di traffico volti alla stima degli effetti legati alla realizzazione di tali nuove opere. I modelli di stima della domanda adottati nella pratica sono solitamente di tipo "*pivot point*" e calcolano la domanda in scenari futuri impiegando una domanda storica proiettata all'orizzonte temporale di riferimento, usando coefficienti derivati dall'analisi dei trend dei dati storici di mobilità disponibili.

Se per anni un simile approccio si è sempre più consolidato in letteratura, ad oggi, nel pieno della crisi economica che sta interessando il nostro Paese, il medesimo viene a configurarsi come meno attendibile e solido: appare sempre più rischioso, infatti, affidare con sicurezza la valutazione di fenomeni futuri sulla base dei trend

storici, poiché i mutamenti in corso potrebbero verosimilmente invertire le linee di tendenza previste su base storica, configurando scenari futuri, nuovi e del tutto inaspettati.

Sul fronte delle analisi e delle valutazioni nasce, quindi, l'esigenza di approfondire lo studio della mobilità privata, esaminando in particolare le dinamiche di generazione degli spostamenti.

Alla luce di quanto detto, si propone in questa sede di approfondire una nuova metodologia di stima delle matrici, maggiormente adeguato al contesto economico attuale, accompagnata dalla realizzazione di più aggiornati scenari di previsione.

D. L'analisi con strumenti di micro simulazione dell'impatto del traffico degli svincoli autostradali sulla rete della viabilità ordinaria.

In considerazione dello studio già consegnato alla Provincia di Torino, si ritiene utile, in questa fase di rivisitazione dell'intero tracciato più adeguato allo sviluppo verso l'A4, una verifica del disegno degli svincoli che creano l'impatto maggiore sulla viabilità esistente (ad esempio lo svincolo con la SR10 e lo svincolo di Andezeno). Lo studio si propone di analizzare, mediante un modello di microsimulazione, il traffico previsto per la nuova Tangenziale Est, esaminando in particolare le interazioni tra nuova infrastruttura e viabilità esistente. Nello specifico, si intende:

- valutare il livello di servizio delle intersezioni principali;
- evidenziare eventuali fenomeni di congestione e di formazione di code, individuando i tratti e/o le intersezioni critiche;
- individuare una alternativa progettuale per la risoluzione delle criticità riscontrate.

Lo studio sarà strutturato principalmente in due macroattività, strettamente correlate:

- ✓ utilizzo di un modello di traffico a livello macro (macrosimulazione) per la stima delle origini e delle destinazioni degli spostamenti che insistono sulla rete stradale oggetto di studio (sottomatrice O/D di interesse della Tangenziale Est);
- ✓ utilizzo di un modello di traffico a livello micro (microsimulazione), per la rappresentazione dinamica del traffico sulla rete stradale oggetto di studio.

E. L'analisi costi – benefici delle alternative, finalizzata alla definizione del tracciato finale.

L'analisi costi benefici guarda l'iniziativa dal punto di vista della collettività e considera i costi economici ed i benefici dell'opera indipendentemente dai soggetti sui quali ricadono: per questo è richiesta obbligatoriamente per le opere che devono essere finanziate con soldi pubblici (es. CIPE).

Poiché non è possibile realizzare un'opera di questa portata con soli soldi pubblici, è necessario predisporre le condizioni per il coinvolgimento di capitali e operatori privati. Serve allora anche un'analisi economico-finanziaria: essa guarda il progetto dal punto di vista dell'investitore, analizzando i costi monetari ed i ricavi che su di lui ricadono, compresi gli aspetti fiscali (analisi economica) e l'analisi dei flussi di cassa comprensivi degli oneri finanziari (analisi finanziaria). Quest'analisi è finalizzata a valutare la redditività dei capitali investiti e a definire l'entità di un'eventuale quota a

carico delle autorità pubbliche. Quest'attività richiede di sviluppare un vero e proprio business plan pluriennale e di svolgere analisi collaterali per verificare quali esternalità, prevalentemente di natura immobiliare, possono essere internalizzate a supporto del finanziamento del progetto.

L'ACB si propone di realizzarla in progress rispetto alla revisione generale del tracciato finale, comprensiva del completamento oggetto di questo incarico, affinché, utilizzando delle simulazioni su valori ipotetici, ma frutto di ipotesi realistiche e concordate, possano essere definiti intervalli di costo sostenibile. Questo elemento verrà utilizzato come guida nelle scelte delle diverse ipotesi progettuali.

F. Lo studio di alternative di piano economico finanziario finalizzate alle procedure di project financing.

L'attività consiste nella redazione dei documenti previsionali di bilancio (Conto Economico, Stato Patrimoniale, Rendiconto Finanziario) lungo l'intera durata di concessione, presupponendo l'avvenuta definizione del quadro economico dell'investimento, del cronoprogramma operativo degli interventi, dei volumi di traffico afferenti l'infrastruttura al variare delle tariffe unitarie applicate e la quantificazione dei fabbisogni di manutenzione ordinaria, annua e ciclica, lungo il periodo di vita del progetto.

La redazione del piano economico-finanziario avverrà nel rispetto dell'attuale contesto normativo in materia di regolamentazione delle tariffe nel settore autostradale (Delibera CIPE 39/07), tramite la redazione del c.d. Piano Finanziario Regolatorio, all'interno del quale verranno quantificati:

- a. i costi ammessi a remunerazione (come somma dei costi di remunerazione del capitale investito, dei costi di rimborso del capitale investito e dei costi operativi);
- b. le tariffe e variazioni tariffarie da applicare lungo la durata della concessione per verificare la c.d. Condizione di Neutralità Economico Finanziaria ;
- c. le poste figurative da applicare, nel rispetto della Condizione di Neutralità Economico Finanziaria, al fine di consentire variazioni tariffarie graduali e sostenibili per l'utenza, in linea con lo studio trasportistico redatto.

Inoltre, la redazione del piano finanziario sarà volta, da un lato, a quantificare il Wacc lordo, al fine di garantire la congrua remunerazione del capitale investito (sia dei soci sia dei finanziatori) e, dall'altro, a strutturare uno o più finanziamenti con relativo piano di ammortamento per la saturazione del fabbisogno finanziario e il rimborso, con adeguati gradi di copertura, dei debiti contratti.

Anche l'analisi economico-finanziaria, impostata in maniera sintetica e simulata in itinere, permetterà di guidare le scelte progettuali consentendo di realizzare le condizioni migliori per il coinvolgimento dei capitali e degli operatori privati, soprattutto in considerazione di un contesto economico e finanziario attuale che mostra scarsissime risorse pubbliche disponibili e costi di rimborso del capitale investito estremamente elevati.

4. La proposta economica

La stima dei costi relativi al Programma di lavoro, per le attività sopra elencate, risulta da un conteggio realizzato sulla base di valutazioni di mercato mediamente previste per queste prestazioni e tenendo presente che il Completamento dello Studio di Fattibilità relativo al collegamento autostradale Tangenziale Est di Torino prende corpo sia dallo Studio appena concluso, sia dal *Progetto di prefattibilità del tracciato stradale di minor impatto, all'interno del corridoio prescelto dalla Provincia di Torino*, prodotto da parte del Politecnico di Torino e da un primo *Studio di inquadramento che ha ricostruito la domanda di trasporto stradale relativa al sistema della viabilità autostradale e principale dell'area metropolitana torinese*, realizzato da SiTI di Torino.

In relazione a ciò, il costo relativo allo svolgimento del programma di attività elencato al precedente **punto 3. La Proposta**, risulta essere complessivamente di **547.177,80 €**, comprensivo di spese generali computate forfettariamente per una percentuale del 10% del costo previsto per queste prestazioni (**Allegato 2: Budget progetto di Completamento della fattibilità Tangenziale est con tracciato che arriva fino all'A4**).

5. Il cronoprogramma sintetico delle attività

Il cronoprogramma sintetico delle attività con indicazione relativa alle milestones di rendicontazione è allegato nel seguito del documento (**Allegato 3: Cronoprogramma Completamento studio di fattibilità della nuova Tangenziale Est di Torino tra la exSS590 e la A4**).

ALLEGATO 2: BUDGET PROGETTO DI COMPLETAMENTO DELLA FATTIBILITA' TANGENZIALE EST CON TRACCIATO CHE ARRIVA FINO ALL'A4

ATTIVITA'	TIPOLOGIA DELL'ELABORATO				IMPORTO Completamento SDF TANGENZIALE EST SS590-A4
1.ELABORATI GENERALI DI INQUADRAMENTO					
	TOTALE Punto 1. ELABORATI GENERALI DI INQUADRAMENTO				5.000,00
2. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA ED EMERGENZE STORICO ARCHITETTONICHE					
	TOTALE Punto 2.PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA ED EMERGENZE STORICO ARCHITETTONICHE				5.000,00
3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO					
	TOTALE Punto 3. ANALISI DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO				5.000,00
4. Studio di prefattibilità ambientale (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative)					
VINCOLI					
	TOTALE VINCOLI				
IDROLOGIA IDRAULICA					
	TOTALE IDROLOGIA IDRAULICA				2.500,00
GEOLOGIA GEOTECNICA					
	TOTALE GEOLOGIA GEOTECNICA				2.500,00
MITIGAZIONE AMBIENTALE					
	TOTALE MITIGAZIONE AMBIENTALE				
	TOTALE Punto 4. S.I.A.				30.000,00
5. PROGETTO STRADALE TRACCIATO PRINCIPALE INTERCONNESSIONI E USCITE					
	TOTALE Punto 5. PROGETTO STRADALE				20.000,00
6.PROGETTO OPERE IN SOTTERRANEO SEZIONI TIPO CORRENTI SEZIONI CRITICHE					
	TOTALE Punto 6. PROGETTO OPERE IN SOTTERRANEO				10.000,00
7. OPERE PRINCIPALI ALL'APERTO					
	TOTALE Punto 7. OPERE PRINCIPALI ALL'APERTO				5.000,00
8. OPERE IN SOTTERRANEO					
	TOTALE Punto 8. OPERE IN SOTTERRANEO				5.000,00
9.ESPROPRI					
	TOTALE Punto 9.ESPROPRI				10.000,00
10. INTERFERENZE					
	TOTALE Punto 10.INTERFERENZE				10.000,00
11.CANTIERIZZAZIONE					
	TOTALE Punto 11. CANTIERIZZAZIONE				10.000,00
12.ELABORATI ESTIMATIVI (compreso PEF)					
	TOTALE Punto 12.ELABORATI ESTIMATIVI (compreso PEF)				40.000,00
	TOTALE Punti 1- 12. ELABORATI STUDIO DI FATTIBILITA' PROGETTO AUTOSTRADA				160.000,00
APPROFONDIMENTI TECNICI AI SENSI DELL'ART.21 DEL REGOLAMENTO					
13. STRUTTURE connesse con l'AUTOSTRADA					
	1 PONTE SUL PO				
	TOTALE PONTE SUL PO				40.000,00

2	GALLERIA 1 - MONTALDO TORINESE					
	TOTALE GALLERIA 1 - MONTALDO TORINESE					0,00
3	GALLERIA 2 - SCIOLZE					
	TOTALE GALLERIA 2 - SCIOLZE					0,00
4	GALLERIA 3 - SAN RAFFAELE CIMENA					
	TOTALE GALLERIA 3 - SAN RAFFAELE CIMENA					10.000,00
	TOTALE Punto 13. STRUTTURE connesse con l'AUTOSTRADA					50.000,00
16. IMPIANTI						
	TOTALE Punto 16. IMPIANTI					20.000,00
	APPROFONDIMENTI TECNICI AI SENSI DELL'ART.21 DEL REGOLAMENTO Punti 13 +14+15+16					70.000,00
17. TOPOGRAFIA	RILIEVO TOPOGRAFICO					0,00
18. SONDAGGI GEOGNOSTICI	N. 10 SONDAGGI GEOGNOSTICI					0,00
18. TRAFFICO	Scenari di traffico aggiornati e Micro simulazioni su svincoli					30.000,00
						0,00
19. VALIDAZIONE	VALIDAZIONE					40.000,00
	A. TOTALE PROGETTO					300.000,00
20.COSTI DI STRUTTURA CAP	Rup					26.250,00
	Prog stradale senior					0,00
	Strutturista /Geotecnico senior					0,00
	Progettista stradale jr					26.250,00
	Strutturista junior					0,00
	TOTALE 20. COSTI DI STRUTTURA CAP					52.500,00
	B. Totale A+p.to 20 costi di struttura					352.500,00
	Costi copie					20.000,00
	Spese generali di struttura interna (10% Totale B)					35.250,00
	Art 92 (Incentivo alla progettazione)					20.000,00
	TOTALE IMPONIBILE					427.750,00
		IMPONIBILE	cnpaia 4%	IVA 23%	Totale	
	TOTALE COMPLETAMENTO SDF FINO ALL'A4	427.750,00	17.110,00	102.317,80	547.177,80	
	CONTRIBUTO FAS RICHiesto PER COMPLETAMENTO SDF TANG EST				547.177,80	

**ALLEGATO 3: CRONOPROGRAMMA COMPLETAMENTO STUDIO DI FATTIBILITA'
DELLA NUOVA TANGENZIALE EST DI TORINO TRA LA EXSS590 E LA A4**

Mesi		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0	ATTIVITA' AMMINISTRATIVA PROPEDEUTICA ALL'AVVIO DEL PROGETTO												
0,1	Preparazione bandi, capitolati												
0,2	Pubblicazione, espletamento delle procedure di gara ed affidamenti												
	ATTIVITA' PROGETTO TECNICO												
1	Definizione del quadro conoscitivo												
1,1	Territoriale, urbanistico, storico architettonico												
1,3	Geologico, geomorfologico, geotecnico, idraulico, idrogeologico e sismico												
1,2	Prefattibilità ambientale, comprensiva di esame dei vincoli, analisi di alternative progettuali e mitigazione ambientale e piano cave (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative)												
1,7	Aggiornamento studio di traffico con approfondimento di micro simulazione												
2	Progetto dell'intervento												
2,1	Revisione del progetto stradale tra A21 e SS590												
2,1	Progetto stradale del completamento del tracciato tra la SS590 e la A4												
2,2	Predimensionamento raddoppio Ponte Gassino												
2,3	Studio di approfondimento sulle dotazioni impiantistiche e di sicurezza finalizzato alla fattibilità tecnica del progetto												
2,4	Espropri e interferenze sull'intero tracciato A4-A21												
2,5	Linee guida per la sicurezza												
2,6	Elaborati estimativi e tecnico-economici												
2,7	Analisi costi benefici in corso di progettazione												
2,7	Piano economico finanziario												
2,8	Validazione del progetto in progress												
2,9	Definizione elaborati finali												

