

Deliberazione della Giunta Regionale 7 giugno 2011, n. 3-2155

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte in materia di infrastrutture strategiche. Rimodulazione.

A relazione dell'Assessore Bonino:

Visti:

- la legge Costituzionale n° 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;
- l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";
- l'articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 per cui l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;
- che il soprarichiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma siano compresi in "un'Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere";
- il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;
- l'articolo 161, comma 1, del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ove è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con Intese Generali Quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia Autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le Regioni o Province Autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse Intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti ed alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;
- l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopradicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che definisce le attività del Ministero delle Infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga Intese Quadro tra Governo e singole Regioni o Province Autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisando che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante Intesa tra Stato e Regioni o Province Autonome interessate;
- l'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003, tra il Governo e la Regione Piemonte con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato, approvata con D.G.R. 68-7676 dell'11 novembre 2002;

- la legge 7 agosto 1990, n. 241 art. 11 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza;
- che, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge 17 luglio 2006, n. 233, e del DPCM 5 luglio 2006, le competenze in merito alla programmazione delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, sono attribuite al Ministero delle Infrastrutture;
- il Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto il 23 gennaio 2009, tra il Governo e la Regione Piemonte con la quale sono state aggiornate le precedenti infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato, recepito con D.G.R. 35-10638 del 26 gennaio 2009.

Considerati i contenuti dei seguenti atti, contratti e documenti di programmazione:

- il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Piemonte ivi comprese e la relativa previsione di spesa;
- la Delibera CIPE del 4 luglio 2008 espressa ai sensi dell'art.1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2009-2013 concernente le infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo) sancita nella seduta del 10 luglio 2008;
- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 di R.F.I. S.p.A.;
- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 ANAS S.p.A.;
- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti tra il Governo della Repubblica italiana e la Regione Piemonte:
 - A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVICentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003;
 - A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 31 ottobre 2006;
 - 1° atto integrativo dell'A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 30 novembre 2007;
 - A.P.Q. Interregionale "per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
 - 1° Atto Integrativo dell'A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVICentro" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- i "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio;
- gli esiti del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi per la Nuova Linea Torino-Lione.
- la Delibera CIPE 81/2010 del 18 novembre 2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 26 aprile 2011, di approvazione dell'8° Allegato Infrastrutture 2011-2013 alla Decisione di Finanza Pubblica;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto l'impegno di procedere entro 60 giorni dall'approvazione del citato Allegato Infrastrutture ad una rimodulazione, ove necessaria, delle scelte strategiche definite nelle Intese generali Quadro, come previsto nel medesimo 8° Allegato;
- al fine di affrontare metodologicamente l'intero itinerario procedurale di tale rimodulazione, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato le Regioni il giorno 11 gennaio 2011, trasmettendo un modello strutturale dell'Intesa;
- tale modello strutturale è costituito da:
 - componente storica
 - componente propositiva
 - elencazione delle criticità e identificazione delle azioni mirate al superamento delle stesse
 - componente riguardante le proposte pilota
 - componente relativa agli scenari ed alle ricadute

- componente relativa al monitoraggio dell'Intesa ed alle procedure per il suo aggiornamento

Considerato in particolare che:

l'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte prevede nell'ambito delle opere comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001 ed aventi carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale, la realizzazione delle seguenti opere ricadenti nel territorio piemontese:

1. *CORRIDOI FERROVIARI:*

- *Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano;*
- *Linea ad AV/AC Torino – Lyon;*
- *Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione;*
- *Gronda ferroviaria merci Nord di Torino;*
- *Accesso Malpensa – Novara.*

2. *CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI:*

- *Autostrada Asti - Cuneo;*
- *Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour);*
- *Traforo di sicurezza del Frejus;*
- *Pedemontana piemontese (Sud-Ovest Biella – Vigliano – Carisio A4; Rollino Masserano – romagnano Sesia).*

3. *SISTEMI URBANI E METROPOLITANI:*

- *Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6);*
- *Nodo Ferroviario e Stazione.*

4. *HUB INTERPORTUALI:*

- *Centro merci di Novara.*

Il Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta il 23 gennaio 2009 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte ha aggiornato il quadro degli interventi e prevede, nell'ambito delle opere comprese nel Programma Infrastrutture Strategiche ed aventi carattere di "preminente interesse strategico" sia di carattere nazionale che regionale, la realizzazione delle opere ricadenti nel territorio piemontese riferite ai seguenti ambiti:

1) **SISTEMI FERROVIARI**

- Nuova linea ferroviaria Torino – Lione e relative opere oggetto della nota del Presidente del Consiglio dei Ministri 29-7-2008 e di intese in ambito di Osservatorio sulla Torino Lione;
- Linea ferroviaria AV/AC Torino–Milano – Nodo di Novara;
- Linea ferroviaria AV/AC Genova–Milano – Terzo Valico;
- Rete Ferroviaria Regionale.

2) **SISTEMI STRADALE E AUTOSTRADALI**

- Opere autostradali di competenza Società Mista “Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.”;
- Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie;
- Interventi autostradali e stradali prioritari e strategici di competenza ANAS.

3) **SISTEMI URBANI METROPOLITANI**

- Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino;
- Metropolitana Automatica di Torino.

4) **HUB INTERPORTUALI**

5) **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Considerato altresì che :

- la realizzazione dei grandi corridoi infrastrutturali europei pongono le premesse per un radicale cambiamento di scenario nel quale il Piemonte può assumere un ruolo strategico all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica recuperando una quota di quella tradizionale capacità di creare valore propria del tessuto produttivo del Piemonte;
- la Regione Piemonte intende partecipare al finanziamento di alcune delle opere in questione

anche attraverso la quota regionale di competenza, secondo le indicazioni della Delibera CIPE del 21 dicembre 2007 relativa alla programmazione ed al finanziamento dei FAS che assegna parte delle risorse alle Regioni e parte alle amministrazioni centrali, in attuazione del documento di orientamento strategico (Quadro Strategico Nazionale 2007-2013), secondo i contenuti della D.G.R. 10-1997 del 9 maggio 2011;

- in data 11 aprile 2003 è stata sottoscritta l'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte;
- in data 23 gennaio 2009 è stato sottoscritto dalle parti il 1° Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte
- sono state tenute in considerazione, in relazione al collegamento ferroviario Torino-Lione, le indicazioni emerse dall'attività dell'Osservatorio Valle di Susa e del Tavolo istituzionale di palazzo Chigi;
- è stata condotta l'istruttoria da parte della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- l'istruttoria ha evidenziato il quadro infrastrutturale del Piemonte al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;
- la Delibera CIPE 81/2010 del 18 novembre 2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 26 aprile 2011 ha approvato l' 8° Allegato Infrastrutture 2011-2013 alla Decisione di Finanza Pubblica che prevede la rilettura delle Intese Generali Quadro attraverso la rivisitazione e l'aggiornamento delle precedenti Intese.
- i contenuti del 9° Allegato Infrastrutture 2012-2014 al Documento di Economia e Finanza (legge 39/2011), in corso di approvazione, saranno integrati dei contenuti della presente Intesa;
- in base agli approfondimenti effettuati a partire dalle precedenti Intese è stata redatta la bozza di rimodulazione dell'Intesa successivamente trasmessa alla Struttura Tecnica di Missione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale documento riprende il modello strutturale indicato dal Ministero stesso e comprende gli "Accordi tra le Parti" e, in allegato, il "Dettaglio Interventi" (articolato in: componente storica, componente propositiva, elencazione delle criticità e identificazione delle azioni mirate al superamento delle stesse, componente riguardante le proposte pilota, componente relativa agli scenari ed alle ricadute, componente relativa al monitoraggio dell'Intesa ed alle procedure per il suo aggiornamento).

Per quanto sopra;

la Giunta regionale, unanime,

delibera

- di approvare lo schema rimodulazione dell' Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte, sottoscritta nel 2003 ed aggiornata con il Primo Atto Aggiuntivo nel 2009; recepito con D.G.R. 35-10638 del 26 gennaio 2009 così come concordato con Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale;
- di dare atto che con successivi provvedimenti verrà prevista l'attivazione relativamente a ciascun intervento compreso nella rimodulazione dell'Intesa Generale Quadro;
- di dare atto che il cofinanziamento regionale delle opere previste nell'Intesa Generale Quadro avverrà anche mediante l'utilizzo delle risorse del PAR FAS 2007-2013 di cui alla D.G.R. 10-1997 del 9 maggio 2011;

- di dare mandato al Presidente della Giunta regionale, e all'Assessore competente alla sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro di che trattasi, autorizzando ad apportare modifiche 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. 22/2010.

(omissis)

Allegato



INTESA GENERALE QUADRO

**TRA IL GOVERNO
E
LA REGIONE PIEMONTE**

ROMA, PALAZZO CHIGI, 2011

L'anno il giorno del mese di
presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

il **Governo** rappresentato da:
Presidente del Consiglio dei Ministri On. Silvio Berlusconi
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Altero Matteoli
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio On. Stefania Prestigiacomo
Ministro per i Rapporti con le Regioni On. Raffaele Fitto

e

la **Regione Piemonte** rappresentata da:
il Presidente Roberto Cota
l'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture Barbara Bonino

Considerato che

-storicamente il Piemonte è stato, forse per le sue caratteristiche morfologiche, più un polo generatore di traffico che un luogo di transito della merce; le grandi imprese che hanno fatto la ricchezza della regione, luoghi di accentrimento e di redistribuzione di materie prime, di semi lavorati e di prodotti finiti, sono stati travolti dall'attuale, profonda e generale crisi di sviluppo;

-per quanto riguarda il trasporto su gomma, il Piemonte si pone al quarto posto nella classifica regionale dei volumi di traffico generati, dopo Lombardia, Emilia Romagna e Veneto;

-oggi, il disegno e la realizzazione dei grandi corridoi infrastrutturali europei pongono le premesse per un radicale cambiamento di scenario nel quale il Piemonte può assumere un ruolo strategico all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica recuperando una quota di quella tradizionale capacità di creare valore propria del tessuto produttivo del Piemonte;

-la rete transeuropea Ten-t è composta da elementi lineari e da elementi puntuali; gli elementi lineari sono costituiti da:

- rete ferroviaria ad alta velocità/alta capacità (vera e propria innovazione del sistema delle comunicazioni europee) e rete ferroviaria nazionale convenzionale;
- autostrade e grandi strade di rilievo nazionale;
- reti telematiche che fungono da sistema nervoso in grado di attivare una gestione intelligente del sistema della mobilità;

gli elementi puntuali sono costituiti da:

- porti marittimi, aeroporti e centri di interscambio modale di rango internazionale, che assicurano l'integrazione continentale tra trasporto terrestre, marittimo ed aereo di persone e merci;
- i centri urbani, che devono garantire il trasferimento di accessibilità ai territori attraverso le reti locali.

-la competitività di questo sistema si basa significativamente sull'efficienza e sui costi delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;

-la domanda di trasporto e di attrezzature logistiche, all'interno e all'esterno della regione, non risulta ancora adeguatamente soddisfatta, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo.

Visto

- la legge Costituzionale n° 3 del 18 ottobre 2001 che assegna alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

- l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), che al comma 1 dispone che il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese me-

dianche l'elaborazione di un Programma, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, poi inserito nel DPEF (oggi dal Documento di Finanza pubblica) con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione e si prevede che gli interventi previsti dal Programma siano compresi in "un'Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere";

- il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che definisce le attività del Ministero delle Infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga Intese Quadro tra Governo e singole Regioni o Province Autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche e che detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui sopra nell'ambito del quale siano individuate le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale, prevedendo le modalità di partecipazione, di Regioni o Province Autonome, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti ed alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate.

Evidenziato che

- la Corte Costituzionale, con sentenza n. 303/03 relativa ai giudizi di legittimità costituzionale della L. 443/01, chiarendo che la Costituzione impone, a salvaguardia delle competenze regionali, che vi sia un'intesa con le Regioni e afferma l'inefficacia, nei confronti delle Regioni con le quali non sia stata raggiunta un'intesa, del programma contenuto nella delibera CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121.

Visto, inoltre

- l'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003, tra il Governo e la Regione Piemonte con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti sul territorio piemontese e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;

- il Primo Atto Aggiuntivo l'Intesa Generale Quadro sottoscritto il 23 gennaio 2009, tra il Governo e la Regione Piemonte, di integrazione ed aggiornamento dell'Intesa Generale Quadro del 2003;

- che a seguito dell'entrata in vigore del decreto legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge 17 luglio 2006, n. 233, e del DPCM 5 luglio 2006, le competenze in merito alla programmazione delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, sono attribuite al Ministero delle Infrastrutture;

- le Deliberazioni del CIPE relative agli interventi compresi fra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Delibere n. 51/2009, 52/2009, 31/2010, 79/2010) ed in particolare i provvedimenti riferiti al Fondo Infrastrutture;

- l'8° Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013 approvato dal CIPE il 18 novembre 2010

e tenuto conto dei seguenti atti, contratti e documenti di programmazione:

- il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001;

- il Protocollo d'Intesa Quadro sull'Assetto ferroviario del Nodo di Novara del 24.11.2003, siglato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Novara, Comune di Novara, Comune di Galliate, R.F.I. S.p.A., T.A.V. S.p.A., F.N.M.E. S.p.A., Autostrada Torino - Milano S.p.A. che contempla 13 interventi ed individua le modalità di approvazione dei vari progetti, i relativi oneri ed impegni finanziari, nonché i soggetti competenti alla realizzazione degli stessi.

- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 di R.F.I. S.p.A.;

- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 ANAS S.p.A.;

- la Delibera CIPE del 04.07.2008 espressa ai sensi dell'art.1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2009-2013 concernente le infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di

preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo) sancita nella seduta del 10 luglio 2008;

- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti tra il Governo e la Regione Piemonte:

- A.P.Q. "Per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVicentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003 e il 1° Atto Integrativo sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 31 ottobre 2006 e il 1° atto integrativo sottoscritto in data 30 novembre 2007;
- A.P.Q. Interregionale "Per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- i "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" predisposte in ambito di Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino–Lione dal Commissario di Governo in data 28 giugno 2008;
- gli esiti del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 29 luglio 2008;
- gli esiti dei lavori dell'Osservatorio Valle di Susa.

Considerato, infine, che

- la Regione Piemonte intende partecipare al finanziamento di alcune delle opere in questione anche attraverso la quota regionale di competenza, secondo le indicazioni della Delibera CIPE del 21 dicembre 2007 relativa alla programmazione ed al finanziamento dei FAS che assegna parte delle risorse alle Regioni e parte alle amministrazioni centrali, in attuazione del documento di orientamento strategico (Quadro Strategico Nazionale 2007-2013), anche tenendo conto degli sviluppi della programmazione FAS 2007-2013 che ha previsto la decurtazione delle risorse per la Regione Piemonte rispetto al PAR-FAS approvato dal CIPE a marzo 2009,

Ritenuto che

sul territorio della Regione è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale, così come previsto dalla precedente Intesa e dai successivi atti programmatici sottoscritti con il Governo, e che una parte significativa del deficit infrastrutturale, riveste, per il suo rilievo sociale ed economico, carattere di vera e propria "emergenza" e assume, pertanto, la configurazione di "preminente interesse nazionale"; e che vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte

tutto ciò premesso, il presente Atto

costituisce integrazione ed aggiornamento del Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritta in data 23 gennaio 2009 ai sensi dell'art. 1, c.1, della Legge 443/2001,

pertanto le Parti

confermano che le opere oggetto del presente accordo sono da ritenersi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale nell'ambito del Programma Infrastrutture Strategiche

e concordano quanto segue:

Sulla base del “**Progetto Regione**” e della relativa componente propositiva come illustrata al CAPO II del documento “**Dettaglio Interventi**” allegato alla presente Intesa per farne parte integrante e sostanziale, le Parti ribadiscono il carattere prioritario e strategico degli interventi inseriti nel I Atto Aggiuntivo del 2009

In considerazione dell'avanzamento progettuale secondo le indicazioni contenute nell'8° Allegato Infrastrutture i seguenti interventi hanno carattere di priorità e pertanto le Parti si impegnano a proseguire tutte le attività, anche coinvolgendo gli altri soggetti. A tal fine il Ministero si impegna a promuovere incontri periodici con i soggetti competenti (in particolare RFI, ANAS, Società Concessionarie Autostradali), coinvolgendo la Regione Piemonte, per verificare e monitorare l'avanzamento delle attività progettuali e procedurali di competenza :

- Linea ad AV/AC Torino – Lyon
- Gronda ferroviaria merci Nord di Torino
- Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: SFM (opere di prima fase legati alla NLTL)
 - *Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo*
 - *Attivazione fermata Zappata sul passante*
 - *Attivazione fermata Dora sul passante*
 - *Nuova Fermata FM5 Orbassano e rifunzionalizzazione Scalo*
 - *Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano*
- Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione
- Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme)
- Nodo di Torino e Accessibilità stradale
 - *Asse Integrato di corso Marche: Componente autostradale Corso Marche*
 - *Tangenziale est di Torino*
- Autostrada Asti – Cuneo
- Traforo di sicurezza del Frejus
- Autostrada A4 Ammodernamento Torino – Milano
- Metropolitana di Torino (*tratta 3 - Collegno Cascine Vica e tratta 4 – Lingotto-Bengasi*)
- Accesso ferroviario Malpensa – Novara
- Potenziamento linea ferroviaria Torino – Pinerolo
- Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta
- Nodo di Torino e Accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM
 - *Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura*
- Raddoppio della Novara - Oleggio - Arona
- Reti di connessione
 - *Potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Fossano – Cuneo*
 - *Nuovo Tunnel del Tenda*
 - *Quadruplicamento linea Tortona – Voghera*
- Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Ulteriori interventi SFM
 - *Raddoppio della tratta Settimo – Volpiano*

Le parti si impegnano ad attivare quanto di rispettiva competenza affinché le altre opere incluse nel **Progetto Regione**, ritenute di interesse strategico, proseguano il proprio iter progettuale e autorizzativo in modo da poter essere inserite nelle prossime programmazioni di livello nazionale. In particolare dovranno essere adeguatamente attivati e sollecitati i soggetti cui competono le attività di progettazione e di attuazione dell'iter procedurale. A tal fine il Ministero si impegna a promuovere incontri periodici con i soggetti competenti (in particolare RFI, ANAS, Società Concessionarie Autostradali), coinvolgendo la Regione Piemonte, per verificare e monitorare l'avanzamento delle attività progettuali e procedurali di competenza.

- Collegamento Cuneo-Nizza (Mercantour)
- Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idrraulico di Ivrea

- Metropolitana di Torino Opere di completamento: tratta 6 - Cascine Vica-Rivoli
- Linea ferroviaria Settimo – Stura
- Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola
- Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala
- Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta
- Metropolitana Automatica di Torino Linea 2
- Nodo di Novara: Assetto ferroviario del nodo di Novara
 - Passante Ferroviario Merci
 - Nuova interconnessione di Novara Est alla linea AV/AC
 - Nuovo asse merci Vignale -Novara Boschetto
- Nodo di Novara: Sistema stradale e autostradale
 - Accessibilità stradale a Malpensa:
 - Collegamento autostradale Novara Cameri Malpensa
- Hub Interportuale Novara: C.I.M. - Terminale est
- Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia
- Collegamento autostradale Albenga-Predosa (A26):
 - tratta Strevi - Predosa (A26)
 - tratta Albenga - Strevi
- Piattaforma Logistica e Retroportuale dell'Alessandrino:
 - Retroporto di Alessandria
 - Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria
- Strada Statale n.28 del Colle di Nava Lavori di costruzione della variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana
- Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)

Sono inoltre da ritenersi prioritarie per il Progetto Regione alcune opere in avanzata fase di realizzazione o completate per le quali è necessario attivare e sollecitare i soggetti competenti per garantirne il completamento, il collaudo, la fruibilità e il monitoraggio:

- Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano
- Nodo Ferroviario di Torino e Stazione
- Nodo di Novara: Variante ferroviaria di Gozzano (Novara-Sempione)
- Centro merci di Novara
 - *Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio*
 - *Terminale Ovest – completamento*

Le parti concordano inoltre:

Contratti di Programma RFI e ANAS

Le parti concordano sulla necessità di rendere coerenti le previsioni della presente Intesa con gli interventi inseriti nel Contratto di Programma RFI 2007-2011 e nel Contratto di Programma ANAS 2007-2011, di cui alle schede 1 e 2 allegate al presente atto.

Pertanto gli interventi riferiti a tali Programmi riportati nell'Intesa Generale Quadro dovranno trovare attuazione nell'ambito dei Piani annuali e pluriennali di intervento attuali e futuri.

Inoltre saranno oggetto di verifica con RFI i prossimi Piani di Intervento per la soppressione dei Passaggi a Livello.

Le parti concordano di proporre ad RFI la classificazione della direttrice ferroviaria Novara-Sempione nell'ambito della rete di primo livello.

Concessionarie Autostradali

Le parti concordano sulla necessità di rendere coerenti le previsioni della presente Intesa con gli interventi inseriti nei Piani Finanziari di competenza delle Concessionarie Autostradali titolari di concessioni che riguardano il Piemonte, di cui alla scheda 3 allegata al presente atto.

Pertanto gli interventi riferiti a tali Programmi riportati nell'Intesa Generale Quadro dovranno trovare attuazione nell'ambito dei Piani di intervento attuali e futuri.

Interventi di competenza della Società CAP (Concessioni Autostradali Piemontesi)

Si conferma l'impegno del primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 2009 finalizzato a realizzare gli interventi affidati alla Società C.A.P. S.p.A., ricorrendo a strumenti finanziari che prevedano il coinvolgimento di capitali privati.

Per quanto riguarda la Pedemontana Piemontese si ribadisce la previsione degli impegni ripartiti tra Stato (20%), Regione (20%) e Privati (60%).

Inoltre si conferma l'accordo sulla opportunità della gestione unitaria di tutte le tratte del Sistema Tangenziale di Torino. A tal fine è necessario che la gestione da parte della Società C.A.P. S.p.A. (già detenuta per le previste tangenziale est e per l'asse autostradale di corso Marche) sia estesa anche alla esistente tangenziale di Torino al momento della scadenza dell'attuale concessione ad ATIVA S.p.A. (prevista per il 2016).

Nel caso in cui il Project Financing necessiti di contributo pubblico, il Governo si impegna ad intervenire su ANAS affinché, per completare il finanziamento dell'opera in maniera da non incidere sul fabbisogno a carico dello Stato, si possa fare ricorso ai proventi derivanti dal rinnovo dell'attuale concessione o dalla ristrutturazione dell'attuale sistema tariffario relativo al Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT).

Interventi afferenti il sistema logistico

La presente Intesa individua come prioritari per la logistica gli interventi infrastrutturali afferenti al sistema ferroviario e viario; tuttavia le Parti, oltre a risolvere i problemi infrastrutturali, si impegnano ad affrontare i problemi di governance, presupposto di un miglioramento di efficienza del sistema. In particolare il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si impegna ad ottenere dalle Società del Gruppo FS le necessarie garanzie di messa a disposizione delle aree di proprietà delle predette società da destinare ad attività logistiche prossime a scali ferroviari, prevedendo, anche, agevolazioni per l'utilizzo delle stesse ed in termini di disponibilità di tracce per il trasporto merci su ferro.

Tali azioni contribuiranno a risolvere, ad esempio, le criticità presenti nell'area CIM di Novara (ponte sul Terdoppio) e presso lo scalo di Alessandria.

A tal fine si auspica che la logistica risulti criterio per la pianificazione degli interventi con RFI con un maggior coinvolgimento della Regione nelle decisioni assunte a livello nazionale in coerenza con il Piano Nazionale della Logistica

Interventi ed iniziative connesse al Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione

Potenziamento del servizio di trasporto pubblico

Sulla base delle risultanze dell'attività dell'Osservatorio Valle di Susa è stato concordato un insieme di interventi relativi ai due grandi temi che accompagnano il mandato di "governance" del progetto unitario dal confine francese alla connessione con la linea AV/AC Torino-Milano: misure concrete di trasferimento modale ed interventi rapidi di potenziamento del trasporto pubblico locale (SFM) nell'orizzonte 2009-2012, recepite nel Primo Atto Aggiuntivo IGQ del 23 gennaio 2009 come misure di intervento propedeutiche alla NLT e che si riconfermano con il presente atto.

In particolare si ribadisce l'impegno a provvedere al miglioramento del servizio sulla linea Torino-Modane attraverso l'introduzione di un orario potenziato e cadenzato. Tale potenziamento, unitamente all'introduzione del contratto a catalogo, richiede un incremento di risorse valutato in 13M€. Il Governo nazionale, per la parte di esercizio si impegna a individuare, di concerto con la Regione, le risorse finanziarie per la compensazione dell'attuale Contratto di Servizio e per il miglioramento del servizio sulla linea storica per Modane.

Inoltre, nell'ambito degli interventi prioritari di Prima Fase con il Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 23 gennaio 2009 si era concordato di destinare 80M€ (50M€ a carico Statale e 30M€ a carico della Regione Piemonte) per l'acquisto di un primo lotto di materiale rotabile per il Sistema Ferroviario Metropolitano. Con la presente Intesa si intende riconfermare l'importanza e la

priorità di tali azioni e si ribadisce la necessità di dare concreta attuazione agli impegni già assunti con l'Atto Aggiuntivo del 2009.

In particolare il Governo si impegna a mettere a disposizione della Regione i primi 20 milioni di € per l'acquisto di materiale rotabile per il nodo ferroviario di Torino, integrati dai 10 milioni di € della Regione a valere sui fondi FAS 2007-2013, entro l'anno 2011 in concomitanza con l'avvio dei lavori della NLTL.

Piano Strategico dei territori interessati dalla Torino-Lione

Nell'ambito delle attività condotte in accordo con l'Osservatorio Valle di Susa è stato elaborato un Piano Strategico che prevede di offrire ai territori interessati dal nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione grandi opportunità in termini di investimenti nazionali ed europei attraverso progetti pilota nei settori dell'ambiente, energia e innovazione. Si tratta di un modello di sviluppo diffuso che prevede diversi interventi principalmente nei campi della sicurezza dei versanti, dell'assetto idrogeologico, della viabilità, del turismo, dello sviluppo economico e che interessa un'area che riguarda un territorio compreso in una novantina di chilometri e che include ben 90 comuni.

Il Piano è stato sviluppato attraverso un percorso di ascolto con i rappresentanti di tutte le comunità della Valle basandosi su progetti che necessitano di apposite risorse che, secondo una prima stima, ammontano a 700/800 milioni di Euro

Con il presente Atto le parti concordano sull'opportunità di destinare all'attuazione delle previsioni del Piano Strategico, una quota del 5% del costo dell'opera previsto, ai sensi del DLgs 163/2006, per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale delle infrastrutture strategiche

Piano di comunicazione certificata promosso dalla Regione Piemonte

In attesa che l'iter definitivo relativo alla nuova linea Torino-Lione giunga a compimento, la Regione Piemonte intende mettere in atto un progetto di comunicazione certificata. Vista l'imminenza dell'apertura del cantiere per il tunnel geognostico de La Maddalena le istituzioni devono fare fronte comune per comunicare le opportunità che l'opera genererà per l'intero territorio valsusino. La Regione Piemonte sta lavorando ad un piano articolato e condiviso di azioni per il quale è necessario il coinvolgimento dell'Osservatorio, del Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, della Provincia, della Prefettura, delle associazioni di imprenditori e confederazioni sindacali. Si tratta di un progetto ampio che comprende azioni dirette sul campo e l'intensificazione dell'informazione sui diversi mezzi di comunicazione.

Il Governo aderisce al progetto proposto dalla Regione Piemonte e si impegna a supportarlo sia attraverso le necessarie azioni di competenza che partecipando finanziariamente alla produzione del Piano di Comunicazione, per un costo stimato di 500.000€.

Disegno di Legge Regionale "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio"

Il Disegno di Legge (DdL) Regionale, attualmente in itinere, si pone l'obiettivo di ridurre gli impatti negativi e valorizzare le ricadute positive per i territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture di Legge Obiettivo inserite nelle Intese Stato/Regione. Il DdL prevede che il primo ambito di applicazione sia rappresentato dai progetti del Cunicolo Esplorativo in località La Maddalena di Chiomonte e del Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione.

Per il perseguimento delle proprie finalità il Disegno di Legge individua una struttura di gestione articolata in un organo di pilotaggio politico, un organo tecnico direttivo e in comitati specifici competenti per ambiti territoriali o tematici.

Considerato che il DdL Regionale ha per oggetto infrastrutture strategiche di Legge Obiettivo, risulta necessaria la partecipazione agli organi politico e tecnico della struttura di gestione del Commissario Straordinario di Governo o di un rappresentante designato dal Ministero competente, nonché dei Proponenti del Progetto per il necessario supporto tecnico-conoscitivo.

Il Governo condivide l'iniziativa promossa dalla Regione Piemonte con il DdL in argomento e si impegna a fornire il necessario supporto per quanto di competenza, garantendo la partecipazione del Commissario Straordinario di Governo agli organi di gestione individuati dall'articolato o la designazione, su richiesta della Regione Piemonte, di appositi rappresentanti Ministeriali.

Partecipazione della Regione Piemonte al Soggetto Promotore della Torino-Lione

In considerazione dell'importanza strategica che il Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione riveste a livello nazionale ed internazionale, della significativa opportunità che rappresenta per il territorio regionale e delle profonde ricadute di un'opera di così importanti dimensioni sulle comunità territoriali coinvolte, la Regione Piemonte intende essere uno tra i soggetti costituenti il Promotore di tale infrastruttura, di prossima istituzione.

Il Governo si impegna a prendere in debita considerazione l'istanza della Regione Piemonte.

Le parti si impegnano ad approfondirne le modalità di attuazione attraverso il coinvolgimento di tutti i soggetti istituzionalmente competenti.

Trasporto Pubblico Locale

Al fine di conferire efficacia al sistema del trasporto pubblico locale, le Parti si impegnano a prevedere, secondo le rispettive competenze, le necessarie risorse finanziarie con l'obiettivo di attuare politiche per migliorare la gestione dei servizi ovvero a garantire, oltre al potenziamento infrastrutturale, anche un'adeguata dotazione di materiale rotabile, nonché le necessarie risorse per la copertura dei costi di esercizio.

I criteri generali che devono ispirare gli interventi per il rilancio del trasporto pubblico sono costituiti da efficienza, flessibilità e differenziazione, alla ricerca di nuovi equilibri, funzionali e tariffari. In particolare la riprogrammazione dei servizi regionali trova grandi potenzialità che deriveranno dal completamento dei lavori in corso del passante ferroviario di Torino e il suo punto di forza nella realizzazione del Servizio ferroviario metropolitano. Infatti, il completamento del Passante ferroviario e la realizzazione di interventi infrastrutturali prioritari sulla rete consentiranno l'attuazione del **Sistema Ferroviario Metropolitano** (SFM), con un notevole incremento delle potenzialità dell'offerta di trasporto ferroviario, in termini quantitativi e qualitativi.

Il sistema è costituito dalle seguenti 5 linee di Ferrovia Metropolitana che, percorrendo il Passante Ferroviario, opereranno su un'area con un raggio di circa 50 km da Torino:

- FM1: Chieri – Rivarolo (con estensione Pont)
- FM2: Pinerolo – Germagnano (con estensione Ceres)
- FM3: Avigliana – Torino Stura
- FM4: Carmagnola – Chivasso (con estensione Ivrea e Bra)
- FM5: Orbassano – Torino Stura

In tale quadro di riferimento si colloca anche l'avanzamento della realizzazione delle linee di Metropolitana Automatica di Torino.

La realizzazione del SFM è prevista in due fasi:

- una fase definitiva, prevista al 2018, che sarà possibile al completamento di tutti gli interventi infrastrutturali previsti;
- una fase intermedia, prevista al 2012, che potrà avvalersi dei lavori di quadruplicamento del nodo di Torino ultimati, che sarà possibile con il completamento degli ulteriori interventi necessari per tale fase. Il modello di esercizio dovrà avere caratteristiche concordate tra le parti coinvolgendo gli altri soggetti competenti (RFI, Trenitalia, Agenzia per la Mobilità Metropolitana, Enti Locali).

Roma, _____

per il Governo:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

On. Silvio Berlusconi _____

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

On. Altero Matteoli _____

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

On. Stefania Prestigiacomo _____

Il Ministro per i Rapporti con le Regioni

On. Raffaele Fitto _____

Per la Regione Piemonte:

Il Presidente

On. Roberto Cota _____

L'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Mobilità, Logistica

Barbara Bonino _____

Il presente Accordo, sottoscritto in _____ originali, è composto da 9 pagine.



INTESA GENERALE QUADRO

**TRA IL GOVERNO
E
LA REGIONE PIEMONTE**

ALLEGATO – DETTAGLIO INTERVENTI

ROMA, PALAZZO CHIGI, 2011

DETTAGLIO INTERVENTI

CAPO I - COMPONENTE STORICA

- **L'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003** tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte prevedeva la realizzazione delle seguenti opere aventi carattere di "preminente interesse strategico", sia di carattere nazionale che regionale, inserite nel Programma approvato dal **CIPE il 21 dicembre 2001 con Delibera 121** .

1. CORRIDOI FERROVIARI:

- *Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano;*
- *Linea ad AV/AC Torino – Lyon;*
- *Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione;*
- *Gronda ferroviaria merci Nord di Torino;*
- *Accesso Malpensa – Novara.*

2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI:

- *Autostrada Asti - Cuneo;*
- *Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour);*
- *Traforo di sicurezza del Frejus;*
- *Pedemontana Piemontese (Sud-Ovest Biella – Vigliano – Carisio A4; Rollino Masserano – Romagnano Sesia).*

3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI:

- *Metropolitana di Torino (tratte 3, 4, 6);*
- *Nodo Ferroviario e Stazione.*

4. HUB INTERPORTUALI:

- *Centro merci di Novara: Terminale ovest e terminale est*

Nell'ambito della medesima Intesa le Parti hanno altresì concordato di cooperare, in via prioritaria, per la realizzazione di ulteriori infrastrutture aggiuntive di interesse regionale per le quali concorre l'interesse nazionale aggiuntive fra cui, in particolare:

- *Piattaforma logistica di Cuneo;*
- *Raccordo Strevi – Predosa;*
- *Adeguamento SATT – realizzazione della quarta corsia compresa fra gli svincoli S.S. 24 e lo svincolo di Borgaro sulla tangenziale di Torino;*
- *Nuovo casello autostradale di Carmagnola Sud sull'autostrada Torino – Savona e nuova bretella collegante in viabilità ordinaria il nuovo casello con la SS20 del Colle di Tenda;*
- *Variante di Cuornè sulla SS460 di Ceresole;*

Con la citata Intesa, è stato infine convenuto tra le Parti, nel quadro della verifica congiunta degli ulteriori impegni, di confermare le seguenti:

- *Opere ferroviarie inserite nel Protocollo d'Intesa tra Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte, Ferrovie dello Stato per il potenziamento del sistema di trasporto ferroviario della Regione Piemonte approvato con D.G.R. n. 2-2254 del 19 febbraio 2001: Potenziamento linea Chivasso – Ivrea; Potenziamento linea Fossano – Cuneo (Madonna dell'Olmo); Potenziamento della linea Torino – Torre Pellice;*
- *Linee ferroviarie in concessione oggetto dell'Accordo di Programma per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche relative ai servizi in concessione a SATTI (ora G.T.T.) allegato alla DGR 2-28926 del 17/12/1999;*
- *Opere stradali inserite nel Programma triennale 2002 – 2004 (Ex Programma Triennale 2001-2003) approvato con DM 3476/segr. Del 14/06/2002.*

- Con il **1° Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 23 gennaio 2009** la Regione Piemonte e il Governo hanno inteso integrare ed aggiornare l'Intesa del 2003 ai sensi dell'art.1, comma1, della L.443/2001, confermando che, ai sensi dell'art.161, c.1 del D.lgs 163/2006 del 12/04/2003, le opere oggetto di tale accordo e previste nell'ambito del Programma di cui all'art. 1, comma1 della L.443/2001 sono da ritenersi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale e hanno convenuto sulla necessità di assicurare l'attuazione delle infrastrutture ricadenti nel territorio della Regione Piemonte già previste nella citata Intesa e debitamente aggiornate.

Gli interventi inseriti in tale atto includevano sia interventi ricompresi nell'elenco di cui alla Delibera CIPE 121/2001 e successive integrazioni, sia ulteriori interventi riconosciuti strategici e prioritari sia a livello regionale che nazionale e risultavano articolati secondo la seguente ripartizione:

1) SISTEMI FERROVIARI

- Nuova linea ferroviaria Torino – Lione e relative opere oggetto della nota del Presidente del Consiglio dei Ministri 29-7-2008 e di intese in ambito di Osservatorio sulla Torino Lione;
- Linea ferroviaria AV/AC Torino–Milano – Nodo di Novara;
- Linea ferroviaria AV/AC Genova–Milano – Terzo Valico;
- Rete Ferroviaria Regionale.

2) SISTEMI STRADALE E AUTOSTRADALI

- Opere autostradali di competenza Società Mista “Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.”;
- Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie;
- Interventi autostradali e stradali prioritari e strategici di competenza ANAS.

3) SISTEMI URBANI METROPOLITANI

- Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino;
- Metropolitana Automatica di Torino.

4) HUB INTERPORTUALI

5) TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

E' stato inoltre concordato di comprendere le opere di seguito elencate all'interno della successiva revisione degli interventi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale, ai fini dell'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche ai sensi della L. 443/2001 (Legge Obiettivo)

1)SISTEMI FERROVIARI

- Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo;
- Potenziamento linea ferroviaria Torino – Pinerolo;
- Quadruplicamento linea Tortona – Voghera;
- Potenziamento e Raddoppio della linea Fossano – Cuneo;
- Sistema di trasporto automatico su rotaia (Progetto “BRUCO”).

2)SISTEMI STRADALI ED AUTOSTRADALI

- Connessione plurimodale di Corso Marche;
- Tangenziale Est di Torino;
- Strevi-Predosa (A26);
- Assi viari Genova-Milano (A7) ed ammodernamento tracciato Genova Serravalle Scrivia A26

3)SISTEMI URBANI E METROPOLITANI

- Sistema Metropolitano Torinese (S.F.M.);
- Metropolitana di Torino – Linea 2.

- Il **Programma Infrastrutture Strategiche - 8° Allegato Infrastrutture** – approvato dal Cipe nella seduta del 18/11/2010 contiene la componente di strategie ed una puntuale individuazione degli interventi, organizzati secondo una serie di tabelle così articolate:

Tabella 1 –aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche luglio 2010

Tabella 2- Quadro programmatico prioritario 2010-2013

Tabella 3- Opere non comprese nella tabella 2

Tabella 4 opere di valenza regionale realizzabili entro il 2013

Ulteriori 2 tabelle (5 e 6) contenenti rispettivamente lo stato attuativo dei progetti approvati dal CIPE e progetti inoltrati alla struttura tecnica di missione in avanzata fase istruttoria.

In particolare, nelle Tabelle 2, 3 e 4 sono inseriti i seguenti interventi interessanti il territorio della Regione Piemonte:

Tabella 2

VALICHI

Traforo del Frejus

- Traforo di sicurezza del Frejus (parte italiana)

Frejus ferroviario

- Corridoio 5 collegamento internazionale Torino - Lione: tratta Bruzzolo/confine di Stato
- Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana)

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Accessibilità ferroviaria Malpensa

- *Linea Novara Seregno - potenziamento e variante della tratta di Galliate (rettifiche materiali)*

Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinanti

- *Autostrada A4 Torino - Milano: variante autostradale di Bernate Ticino dal km 98+027 al km 103+220*

Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto

- *Pedemontana Piemontese - Raccordo autostradale Biella – Carisio (rettifiche materiali)*

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - NORD EUROPA

- *Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)*

- *Tratta AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi.*

SISTEMI URBANI

Torino – Metropolitana

- *Torino - Metropolitana: tratta 3 Collegno – Cascine Vica*

- *Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: opere di prima fase (nuovo inserimento)*

- *(P) Nodo di Torino e accessibilità stradale: tangenziale Est e Corso Marche (nuovo inserimento)*

Tabella 3

VALICHI

Traforo del Frejus

- *Traforo del Frejus - opere di messa in sicurezza*

Sempione traforo ferroviario

- *Linea Novara- Borgomanero- Sempione: Raddoppio Vignale-Oleggio-Arona (Accesso da SUD)*

CORRIDOIO PLURIMODALE PADANO

Grande ferroviaria Merci Nord Torino: potenziamento Bussoleno-Torino e cintura merci

Completamento stradale Corridoio 5 e dei valichi confinanti

Autostrada A4 Torino - Milano: interventi di adeguamento Novara - Milano (tronco 2°) dal km 91 al km 127

Autostrada Asti - Cuneo

Autostrada Cuneo Nizza (Mercantour) - Valli di Stura e Tineè

CORRIDOIO PLURIMODALE TIRRENO - NORD EUROPA

SS 28

- *SS 28 del Colle di Nava galleria di valico Armo-Cantarana e bretella di collegamento alla SS 28*

SISTEMI URBANI

Grandi Stazioni - Riqualificazione, edifici di stazione

Grandi Stazioni - Infrastrutture, opere complementari

Torino – Metropolitana

- *Torino - Metropolitana: tratta 4 prolungamento Sud Lingotto-Bengasi*

- *Torino - Metropolitana: tratte di completamento*

HUB INTERPORTUALI

Hub interportuale Novara

- *Hub Interportuali Novara centro merci - Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio.*

- *Hub Interportuali Novara centro merci - Terminale Ovest*

Tabella 4

SISTEMI URBANI

- *Torino - Metropolitana: tratte di completamento*

Tabella 1 - Componente storica

Interventi inseriti nel Programma Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE con Delibera 121/2001 e con Delibera 130/2006								
Aggiornato all' 8° Allegato Infrastrutture Tab.2								
Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo Mln €	Finanz.ti Disponibili Totali Mln €	Ulteriori finanz.ti necessari Mln €	Copertura	Aggiornamento al 2011 (riportato in tab. Propositiva)	
1. CORRIDOI FERROVIARI								
corridoio 5 EST-OVEST	Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano	Consorzio CAV To-Mi	7.706			100%	Concluso opere di mitigazione da completare	
corridoio 5 EST-OVEST	Linea ad AV/AC Torino – Lyon	da costituirsi	5.119,50				Aggiornato Prog. Preliminare presentato	
corridoio 5 EST-OVEST	Gronda ferroviaria merci Nord di Torino	R.F.I. S.p.A.	4.800				Modificato Prog. in fase di rielaborazione	
corridoio 24 NORD-SUD	Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione	COCIV	6.200				Confermato	
corridoio 5 EST-OVEST	Accesso Malpensa – Novara (Potenziamento linea ferroviaria Novara - Vanzaghello - Malpensa)	F.N.M.	79		79	Stato CdP RFI 2007-2011	Confermato Rettifica Titolo dell'opera	
2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI								
RETI DI CONNESSIONE	Autostrada Asti - Cuneo	Asti Cuneo S.p.A.	1.457 (di cui 1.039 da realizzare)	1.039 Società Asti-Cuneo		100%	Confermato ultimi lotti in fase di realizzazione	
	Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour)	da verificare						
corridoio 5 EST-OVEST	Traforo di sicurezza del Frejus	SITAF SFTRF	369			100%	Confermato	
corridoio 5 EST-OVEST	Pedemontana piemontese - Raccordo autostradale Biella - Carisio	C.A.P. S.p.A.	781,72	3,5 R.Piemonte per progettazione (1,5 Intesa Prov Biella 0,5 AdP 2 Primo Atto integrativo ApQ)	125 R.Piemonte fondi FAS 2007/2013 125 Stato 8°All.Infrastrutture Tab.2	20% Stato 20% R.Piemonte 60 %Project Financing	Aggiornato con nuovo tracciato (cfr. componente propositiva) Pedemontana piemontese A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme	
RETI DI CONNESSIONE	Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino- Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea	ATIVA						
corridoio 5 EST-OVEST	Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano	SATAP	1.105 complessivo	1.105		SATAP	Confermato	
	Tratta Torino-Novara		590	590			Opera Conclusa	
	Tratta Novara-Milano - Tronco 2		515	515				

Sistema / Infrastruttura / Opera	Opera strategica di valenza nazionale o regionale	Soggetto Aggiudicatore	Costo Mln €	Finanz.ti Disponibili Totali Mln €	Ulteriori finanz.ti necessari Mln €	Copertura	Aggiornamento al 2011 (riportato in tab. Propositiva)	
3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI								
corridoio 5 EST-OVEST	<i>Metropolitana di Torino (tratta 3 - Collegno-Cascine Vica tratta 4 - Lingotto-Bengasi tratta 6 - Cascine Vica-Rivoli)</i>	G.T.T. S.p.A.	304,3 Tratta 3 8° All.Infr. Tab.2	182,592 Stato 48,7 R.Piemonte FAS 73,04 EE.LL.		100%	Confermato	
			193,55 Tratta 4 8° All.Infr. Tab.3	116,1+10 Stato (L.F.2008) 35 R.Piemonte FAS 47,4 C.Torino e GTT S.p.A.		100%	Confermato	
			306 tratta 6 8° All.Infr. Tab.3		306		Confermato	
	<i>Nodo Ferroviario e Stazione</i>	R.F.I. S.p.A.					Edificio Stazione: Opera Conclusa Opere complementari: in corso di realizzazione	
corridoio 5 EST OVEST	Nodo di Torino e Accessibilità Ferroviaria: SFM opere di prima fase legati alla NLTL <i>Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo</i> <i>Attivazione fermata Zappata sul passante</i> <i>Attivazione fermata Dora sul passante</i> <i>Nuova Fermata FM5 Orbassano e rifunzionalizzazione Scalo</i> <i>Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano</i>	R.F.I. S.p.A./INFRA. TO						Inserimento 8° Allegato Infrastrutture Tab.2
		R.F.I. S.p.A.	162	100 Stato 62 Regione		100%		
		R.F.I. S.p.A.	15,75	15,75 Stato		100%		
		R.F.I. S.p.A.	50,3 (23 senza linea veloce)	16 Stato 8 Regione	26,3 Stato	48%	Senza linea veloce ma con collegamento Dora GTT - Dora FS	
		R.F.I. S.p.A.	10	10 Stato		100%		
		R.F.I. S.p.A.	10	10 Stato		100%		
corridoio 5 EST OVEST	Nodo di Torino e Accessibilità Ferroviaria: Ulteriori interventi SFM <i>Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura</i>	R.F.I. S.p.A.						
			954		954 CdP RFI 2007-2011 1° Atto aggiuntivo IGQ2009			
corridoio 5 EST OVEST	Nodo di Torino e Accessibilità stradale: <i>Asse Integrato di corso Marche: Componente autostradale Corso Marche</i> <i>Tangenziale est di Torino</i>	C.A.P. S.p.A.						Inserimento 8° Allegato Infrastrutture Tab.2
			1.000	1,6 progettazione		R.Piemonte (progettazione) Project Financing		
			810	0,9 + 0,2 progettazione		R.Piemonte (progettazione) Project Financing		
4. HUB INTERPORTUALI								
corridoio 5 EST-OVEST	Centro merci di Novara: <i>nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio</i> <i>Terminale Ovest - completamento</i>	C.I.M. S.p.A.						
			3,099				Opera Conclusa manca collaudo RFI	
			108			100%	Opera Conclusa	

CAPO II - COMPONENTE PROPOSITIVA

Il Piemonte è snodo di due corridoi strategici (corridoio 5 e 24) che ne garantiscono l'appartenenza alla rete europea ed aprono a nuovi spazi di relazione dando luogo a piattaforme territoriali che devono essere sviluppate in termini di progetti di territorio, tenendo conto delle caratteristiche economiche, vocazionali e posizionali delle diverse aree e delle opportunità ad esse offerte.

Dal punto di vista più strettamente infrastrutturale **è necessario sviluppare ulteriormente il progetto della rete strategica regionale e sovregionale**, già definito con la precedente Intesa del 2003 e con l'Atto Aggiuntivo del 2009, **puntando ad un sistema ad alta efficienza e competitività** interna in grado di proiettarsi verso l'esterno.

Negli ultimi anni si sono poste importanti premesse fattuali per il suo potenziamento, ora occorre garantire omogeneità prestazionale alla rete in modo da assicurare la fluidità dei transiti lungo il corridoio e la loro regolazione nei nodi. Si tratta quindi di tracciare scenari a medio-lungo termine, ma anche, e coerentemente con essi, a breve-medio termine, in grado di ottimizzare l'utilizzo delle potenzialità esistenti, puntando ad uno sviluppo della mobilità che deve essere innanzitutto qualitativo ed in grado di assorbire, governandoli, eventuali salti dimensionali di ordine quantitativo. Il progetto regionale si pone, infatti, l'obiettivo di risalire alle condizioni di creazione della mobilità e incidere su di esse attraverso l'innovazione dei sistemi organizzativi, sia per quanto riguarda le merci che le persone, grazie all'apporto dell' ICT e a partire da un significativo rilancio del trasporto pubblico.

Le reti che coinvolgono la regione vanno ridefinite in relazione a tre distinti livelli gerarchici e funzionali:

- la rete transeuropea Ten-t
- la rete di ancoraggio regionale
- la rete di accessibilità locale

Il sistema regione deve garantire uno sviluppo equilibrato e integrato di tutti i livelli, pena una crescente marginalizzazione del Piemonte dal resto dell'Europa.

Le reti sono composte da elementi lineari e da elementi puntuali. Si tratta di interventi di diverso rango utili a creare un sistema infrastrutturale sul territorio regionale di livello regionale e sovregionale.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati ai corridoi comunitari occorre attuare celermente nel territorio piemontese gli interventi strategici previsti per il **corridoio 5** (il cui asse portante è costituito dal corridoio infrastrutturale composto dalla linea ferroviaria di Alta Velocità/Capacità Lione-Torino-Milano e dalle autostrade A32 ed A4) e per il **corridoio 24** (il cui asse portante, analogamente, è composto dalla linea ferroviaria di Alta Capacità/Velocità Genova-Novi Ligure attraverso il Terzo Valico dei Giovi e dalle autostrade A26 ed A7).

I due corridoi sopra descritti si diramano in **corridoi secondari, reti di connessione** del Piemonte, rappresentati da: il corridoio ferroviario e autostradale (A6) verso il savonese, il corridoio ferroviario e autostradale (A21) del basso Piemonte verso Piacenza e Bologna, il corridoio autostradale (A33) Asti - Cuneo verso i valichi internazionali del Tenda e della Maddalena, il corridoio autostradale (A5) verso il valico del Monte Bianco.

Inoltre, in coerenza con il Piano Nazionale della Logistica, la Regione Piemonte sta sviluppando il Piano Regionale della Logistica che si concentra sulla promozione dei tre hub interportuali di Torino, Novara e Alessandria e del sistema logistico diffuso del cuneese e che prevede l'istituzione dell'Agenzia regionale per la logistica.

II A) INTERVENTI DI RILEVANZA STRATEGICA SOVRA REGIONALE

IL CORRIDOIO EST-OVEST attraversa l'intero territorio regionale e il suo asse portante consiste in un fascio di infrastrutture lineari e puntuali costituite dalla componente della linea Alta Velocità/Alta Capacità, dalla linea ferroviaria tradizionale che dalla galleria del Frejus, collega Torino con Milano, dall'asse viabilistico primario che partendo dal traforo del Frejus, attraverso

l'autostrada A32 e la tangenziale di Torino, si collega al corridoio autostradale Padano costituito dall'autostrada A4, dall'autostrada A21, dal raccordo autostradale verso Mortara e Broni in territorio lombardo, e dalla nuova direttrice Pedemontana che si connette con il disegno generale della pedemontana piemontese - lombardo - veneta. Fanno parte del corridoio strategico le infrastrutture puntuali costituite dall' aeroporto di Torino-Caselle, dai poli logistici di Orbassano e di Novara (compreso l'aeroporto di Malpensa) ed i loro collegamenti con gli assi lineari.

Pertanto occorre attuare celermente gli interventi strategici, lineari e puntuali individuati nella presente componente propositiva, con particolare riferimento alle infrastrutture di seguito indicate.

Rete ferroviaria AV/AC Nuova Linea Torino-Lione, **Linea ferroviaria tradizionale** Torino-Milano: completamento del potenziamento del tratto Frejus-Torino e del passante ferroviario di Torino.

Rete viaria: tunnel di servizio del traforo del Frejus, funzionale alla sua messa in sicurezza; adeguamento e completamento del sistema tangenziale di Torino, inclusa la realizzazione del corridoio plurimodale di Corso Marche, completamento dell'ammodernamento dell'autostrada A4, realizzazione della Pedemontana Piemontese e del nuovo collegamento autostradale Stroppiana - Broni - Mortara.

Nodo ferroviario di Torino e Servizio ferroviario metropolitano: il sistema ferroviario metropolitano innerva l'intero quadrante e ne costituisce l'ossatura, questo scenario dovrà essere assunto come riferimento per la nuova programmazione del trasporto pubblico. Esso deve essere adeguato sia dal punto di vista infrastrutturale sia dal punto di vista funzionale e del servizio, anche in relazione ai nuovi assetti delle linee tranviarie e metropolitane; dovrà inoltre essere completato il programma dei Movicentro (Venaria, Ivrea, Chivasso, Collegno, Alpignano, Pinerolo, Trofarello).

Si dovranno in particolare realizzare con priorità ed urgenza gli interventi di Prima Fase connessi alla NLTL così come specificati nel presente documento e come individuati nel I Atto Aggiuntivo all'IGQ del 23 gennaio 2009.

Nodo di Novara: completamento ed attuazione degli interventi ferroviari previsti dal Protocollo di Intesa del 2004, tra cui il collegamento con l'aeroporto di Malpensa ed altri interventi sulle linee storiche e sulle stazioni; completamento della piattaforma di interscambio multimodale novarese (espansione dello scalo merci verso est con il coinvolgimento degli Enti Locali e dei capitali privati), accessibilità stradale a Malpensa.

Sistema logistico: i due scali ferroviari di Torino e Novara di importanza strategica sovraregionale costituiscono riferimento per gli attraversamenti alpini e ne fanno, unitamente agli adiacenti centri intermodali di SITO e CIM, piattaforme di rilievo internazionale.

Il sistema aeroportuale Caselle-Malpensa completa la dotazione modale del corridoio: il diverso livello gerarchico deve indurre ad una proficua integrazione.

L'asse portante del **CORRIDOIO NORD -SUD** Genova - Rotterdam in territorio piemontese consiste in un fascio di infrastrutture lineari e puntuali, le cui componenti principali sono costituite dalla rete ferroviaria di Alta Capacità/Velocità Genova-Novi Ligure (Terzo Valico dei Giovi), dalla linea ferroviaria tradizionale Genova-Alessandria-Novara-Sempione, dalla rete viaria con l'asse autostradale Voltri-Alessandria-Novara-Sempione (A26 e S.S. 33) e Genova - Serravalle (A7), dalla piattaforma logistica alessandrina, dal polo logistico di Novara (appartenente ad entrambi i corridoi) e dal Sistema retroportuale ligure con le necessarie connessioni ai porti liguri.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati al corridoio occorre attuare celermente i seguenti interventi strategici, lineari e puntuali:

Linea ferroviaria AV/AC: prioritaria e strategica la realizzazione del tratto Genova-Novi Ligure (Terzo Valico dei Giovi).

Rete ferroviaria tradizionale: a fronte delle potenzialità geografiche di questo corridoio europeo, occorre realizzare gli interventi necessari al suo completamento. Risultano dunque fondamentali i potenziamenti delle linee afferenti da sud ad Alessandria, la Novara-Arona e la Domodossola-Isselle; il potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria e Novara.

Rete viaria di 1° livello: il corridoio 24, dal punto di vista dei collegamenti autostradali, presenta alcune criticità che penalizzano notevolmente lo sviluppo degli scambi tra Piemonte e Liguria. Se la A26 nel suo complesso si può considerare adeguata al potenziale di traffico atteso a regime, lo stesso non si può dire della tratta finale verso Voltri e della tratta urbana della A10, che deve necessariamente essere adeguata attraverso la realizzazione della “Gronda di ponente” di Genova e dei necessari raccordi con le tratte autostradali esistenti. Stesso approccio vale anche per la A7 Genova - Serravalle, la cui sostanziale ristrutturazione è ormai necessaria per renderla adeguata alle nuove esigenze di traffico e per ovviare alla riconosciuta obsolescenza che causa problemi di sicurezza e di carattere ambientale.

Sistema logistico: lungo il corridoio si dipana un più articolato ed esteso sistema logistico: dall'Hub transnazionale di Novara posizionato all'incrocio con il corridoio est-ovest, alla piattaforma retroportuale alessandrina (Arquata Scrivia, Novi Ligure, Rivalta Scrivia, Tortona, Alessandria), a Casale, allo scalo di Domodossola. Dal punto di vista dell'insieme dell'offerta territoriale esso presenta già le potenzialità per competere con i più forti sistemi europei. A frenarne lo sviluppo sono tre fattori critici: la frammentazione/discontinuità/disomogeneità della rete ferroviaria (che ne impedisce ancora l'identificazione in corridoio), un'efficiente organizzazione trasportistica (che accompagni fluidamente e con sicurezza le merci dallo sbarco alla destinazione), un'organizzazione in rete in grado di promuoverne un'immagine di sistema a livello internazionale. Su questi tre fronti sono stati avviati e devono essere attuati progetti strategici.

I due corridoi sopra descritti si diramano in corridoi secondari che, comunque, sono di rilevanza nazionale e internazionale e in quanto tali, vanno considerati a tutti gli effetti come componenti costitutive dei corridoi transeuropei e che costituiscono le **CONNESSIONI NORD - OVEST E SUD - OVEST:**

- la linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta
- il corridoio autostradale (A5) che, transitando per Ivrea ed Aosta, si connette al tunnel del Monte Bianco;
- il corridoio ferroviario e autostradale (A6) che, attraversando la piana cuneese, si innesta a Savona sul corridoio tirrenico;
- il corridoio ferroviario e autostradale (A21) che, transitando per Asti e Alessandria, raggiunge Piacenza e Bologna;
- il corridoio autostradale (A33) Asti - Cuneo che, partendo da Asti collega Alba e Bra al sistema autostradale piemontese, costituito dalla A21 Torino - Piacenza e dalla A6 Torino - Savona e prosegue quindi per Cuneo e per i valichi internazionali del Tenda e della Maddalena.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati alla rete di connessione, occorre garantire la celere attuazione dei seguenti interventi strategici, lineari e puntuali: completamento del tracciato autostradale Cuneo-Asti (compresa la tangenziale di Cuneo e la tangenziale di Asti) ultimando i lavori già in avanzata fase di realizzazione; raddoppio del tunnel stradale del Col di Tenda secondo gli accordi italo-francesi; raddoppio della Cuneo-Fossano; interventi di potenziamento sulla linea ferroviaria Torino-Chivasso-Aosta; Piattaforma logistica integrata del cuneese a vocazione agro-alimentare, connesso al porto di Savona e all'aeroporto di Levaldigi; interventi di potenziamento (elettrificazione Ivrea-Aosta, lunetta di Chivasso) sulla linea Torino-Chivasso – Aosta.

II B) INTERVENTI DI RILEVANZA REGIONALE MA STRETTAMENTE INTERAGENTI CON INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI RILEVANZA NAZIONALE

Rete Ferroviaria Regionale

Oltre agli interventi del Sistema Ferroviario Metropolitan, i seguenti ulteriori interventi sulla rete regionale sono di importanza strategica per il territorio regionale:

- Quadruplicamento linea Tortona – Voghera
- Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)
- Adeguamento e messa in sicurezza della rete regionale.

Tabella 2 - Componente Propositiva

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Min €	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi Mln €)	Tiraggio anno 1	Tiraggio anno 2	Tiraggio anno n
AGGIORNAMENTO COMPONENTE STORICA (Del. Cipe 121/2001 - 130/2006 - 8° Allegato Infrastrutture Tab. 2)											
* interventi prioritari coerenti con i criteri indicati dal Ministero Infrastrutture e Trasporti											
1. CORRIDOI FERROVIARI											
Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano	Consorzio CAV To-Mi	corridoio 5 EST-OVEST	Regione Lombardia		7.706						
* Linea ad AV/AC Torino – Lyon	da costituirsi	corridoio 5 EST-OVEST			5.119,50						
* Gronda ferroviaria merci Nord di Torino	R.F.I. S.p.A.				4.800						
* Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione	COCIV	corridoio 5 NORD-SUD	Regione Liguria		6.200	500		Seduta CIPE 18/11/2010			
* Accesso Malpensa – Novara Collegamento diretto AV/AC Torino Milano nella tratta Novara Milano con la linea FerrovieNord-linea Novara-Seregno: Potenziamento e variante della tratta di Galliate	F.N.M.		Regione Lombardia		79			Stato CdP RFI 2007-2011			
2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI											
* Autostrada Asti - Cuneo	Asti Cuneo S.p.A.				1.457 (di cui 1.039 da realizzare)	1.039 Società Asti-Cuneo					
Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour)	da verificare										
* Traforo di sicurezza del Frejus	SITAF SFTRF	corridoio 5 EST-OVEST			369						
* Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme)	C.A.P. S.p.A.				781,72	3,5 R.Piemonte per progettazione	125 125	R.Piemonte fondi FAS 2007/2013 Stato 8°All.Infrastrutture Tab.2			
Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea	ATIVA	RETI DI CONNESSIONE									
* Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano	SATAP	corridoio 5 EST-OVEST	R.Lombardia		1.105 complessivo	1.105		SATAP			
* Tratta Torino-Novara					590	590					
* Tratta Novara-Milano - Tronco 2					515	515					
3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI											
* Metropolitana di Torino	G.T.T. S.p.A.										
* tratta 3 - Collegno-Cascine Vica					304,30	304,30		8° All.Infr. Tab.2			
* tratta 4 - Lingotto-Bengasi					193,55	193,55		8° All.Infr. Tab.3			
Opere di completamento: tratta 6 - Cascine Vica-Rivoli					306		306	8° All.Infr. tab.3 e tab.4			
Nodo Ferroviario e Stazione	R.F.I. S.p.A.				13,94			Edificio Stazione: Opera Conclusa Opere complementari: in corso di realizzazione			

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Min €	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi Min €)	Tiraggio anno 1	Tiraggio anno 2	Tiraggio anno n
* Nodo di Torino e Accessibilità ferroviaria: SFM (opere di prima fase legati alla NLTL)	R.F.I. S.p.A. / INFRA. TO	corridoio 5 EST - OVEST									
* <i>Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo</i>	G.T.T. S.p.A.				162	100 Stato 62 Regione		Slato 8° All.Infrastrutture tab.2 - Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: interventi di Prima fase R.Piemonte FAS 2007-2013			
* <i>Attivazione fermata Zappata sul passante</i>	R.F.I. S.p.A.				15,75	15,75 Stato		8° All.Infrastrutture tab.2 - Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: interventi di Prima fase			
* <i>Attivazione fermata Dora sul passante</i>	R.F.I. S.p.A.				50,3 (23 senza linea veloce)	16 Stato 8 Regione	26,3 Stato				
* <i>Nuova Fermata FM5 Orbassano e rifunzionalizzazione Scalo</i>	R.F.I. S.p.A.				10	10 Stato					
* <i>Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano</i>	R.F.I. S.p.A.				10	10 Stato					
* Nodo di Torino e Accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM	R.F.I. S.p.A.										
* <i>Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura</i>					954	954 Stato		CdP RFI 2007-2011 1° Atto aggiuntivo IGQ 2009			
* Nodo di Torino e Accessibilità stradale:	C.A.P. S.p.A.										
* <i>Asse Integrato di corso Marche: Componente autostradale Corso Marche</i>					1.000	1,6 progettazione		R.Piemonte (progettazione) Project Financing			
* <i>Tangenziale est di Torino</i>					862+ 69 (chiusura anello tangenziale)	0,9 + 0,2 progettazione		R.Piemonte (progettazione) Project Financing (studio di fattibilità posto a base di gara per Project Financing)			
4. HUB INTERPORTUALI											
Centro merci di Novara:	C.I.M. S.p.A.	corridoio 5 NORD-SUD									
<i>Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio</i>					3,099			Opera conclusa manca collaudo FS Logistica e disponibilità aree			
<i>Terminale Ovest - completamento</i>					108			Opera Conclusa			
COMPONENTE PROPOSITIVA											
A) INTERVENTI DI RILEVANZA STRATEGICA SOVRA REGIONALE											
1) Corridoio 5 Est - Ovest											
* Nodo di Torino e Accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM		corridoio 5 EST-OVEST									
* <i>Raddoppio della tratta Settimo - Volpiano</i>	INFRA.TO				12	0,25 Stato 11,75 R.Piemonte	da definirsi in base alla soluzione progettuale da adottare	APQ Primo Atto Integrativo (Del. CIPE n.3/2006)			
<i>Linea ferroviaria Settimo - Stura</i>	R.F.I. S.p.A.	da definire									
* Potenziamento linea ferroviaria Torino - Pinerolo	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST			costo complessivo 204,5	3,5 Stato 1 Regione	da aggiornare in base alla soluzione progettuale	P.Definitivo FAS Del.CIPE 3/2006 P.Definitivo R.Piemonte			
* <i>Sangone – None</i>					40		40	C.d.P. RFI			
* <i>None – Pinerolo</i>					85		85	C.d.P. RFI			
* <i>Interramento Stazione Nichelino</i>					75		15 25 35	R.Piemonte C.d.P. RFI Comune di Nichelino			

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Min €	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi Min €)	Tiraggio anno 1	Tiraggio anno 2	Tiraggio anno n
Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST			1,4		1,4	C.d.P. RFI			
Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST			12		12	C.d.P. RFI			
* Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST	R.Valle D'Aosta		40			L.F. 296/06 destinati a R.Valle d'Aosta			
* Lunetta di Chivasso					25,78	25,78	da definirsi in base alla soluzione progettuale da adottare				
* Ponte sul Chiusella					6	6					
* Progettazione dell'Elettrificazione linea Ivrea-Aosta					0,2	0,2					
Variante Verrès – Chatillon (competenza Regione Valle d'Aosta)					8	8					
Ottimizzazione tratte da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta (competenza Regione Valle d'Aosta)					0,02	0,02					
Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Metropolitana Automatica di Torino		corridoio 5 EST OVEST									
Linea 2	INFRA.TO				1.185		1.185				
Nodo di Novara: Assetto ferroviario del nodo di Novara	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST									
Passante Ferroviario Merci					470	50	420	Stato			
Nuova interconnessione di Novara Est alla linea AV/AC					150		150	Stato			
Nuovo asse merci Vignale -Novara Boschetto					250		250	Stato			
* Raddoppio della Novara - Oleggio - Arona					535	3 progettazione	532	Addendum CdP 2007-2011 RFI SpA			
Nodo di Novara: Variante di Gozzano (Novara-Sempione)	R.F.I. S.p.A.	corridoio 5 EST OVEST			31	20,69 5,16 2,58 2,58		CdP RFI 2001-2005 R.Piemonte DGR 16-6816/2007 e DGR 23-7082/2007 Prov. Novara Com. Gozzano			
Nodo di Novara: Sistema stradale e autostradale											
Accessibilità stradale a Malpensa	ANAS S.p.A. in parte		Regione Lombardia								
SS 32 Adeguamento sede da Novara a Castelletto Ticino: tratto Cameri-Bellinzago (km 6+800 -km 12+300)	ANAS S.p.A.				11,48			Stato			
Adeguamento SS 32 Ticinese-Castelletto Ticino: tratto Pombia-Borgo Ticino (km 23+300-km 31+000)	ANAS S.p.A.				38			Stato			
SP 527 - Realizzazione del nuovo Ponte sul Ticino					24,7	2 11		R.Piemonte Prov. Novara			
SP 527 - Allargamento (ponte sul Ticino escluso)					8	8		R.Piemonte			
Collegamento autostradale Novara-Cameri-Malpensa	da definire										
Completamento della tangenziale di Novara (lotto 0, 1 e 5) funzionale anche alla ricollocazione del terminal Huckepack ed al potenziamento del CIM											
Hub Interportuale Novara:											
C.I.M. - Terminale est	C.I.M. S.p.A.		Regione Lombardia		244		244	privati			

Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Progetto regione	Interrelazione con altri progetti regione	Benefici attesi	Costo Min €	Finanz.ti Disponibili Totali	Ulteriori esigenze	Fonti di Copertura (fonte legislativa ed importi Min €)	Tiraggio anno 1	Tiraggio anno 2	Tiraggio anno n
2) Corridoio 24 Nord - Sud											
<i>Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia</i>	Autostrade per l'Italia	corridoio 5 NORD SUD									
<i>Collegamento autostradale Albenga-Predosa (A26):</i>		corridoio 5 NORD SUD									
<i>tratta Strevi - Predosa (A26)</i>	C.A.P. S.p.A.	corridoio 5 NORD SUD			312,35	8,2 progettazione FAS Del. CIPE 35/2005	78,08 78,08	R.Piemonte Stato			
<i>tratta Albenga - Strevi</i>	da definire	corridoio 5 NORD SUD									
<i>Piattaforma Logistica e Retroportuale dell'Alessandrino:</i>											
<i>Retroporto di Alessandria</i>		corridoio 5 NORD SUD			48,03	21 Autorità Portuale di GE	20 7,03	R.Piemonte altri			
<i>Strada di collegamento tra lo scalo Smistamento e la tangenziale di Alessandria</i>		corridoio 5 NORD SUD			11,13		9,13 2	Fondi FAS 2007-13 Comune Alessandria			
3) Reti di Connessione											
* <i>Verso Sud - Ovest: Potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Fossano – Cuneo</i>	R.F.I. S.p.A.	RETI DI CONNESSIONE		Lotto 1A: Adeguamento stazione di Centallo: Opere in corso Lotto 1B raddoppio linea a cavallo della stazione di Centallo: aggiudicazione lavori prevista: maggio 2011, collaudo a dic 2013	92	15,49 CdP RFI 2007-2011	77	Stato C.d.P. RFI			
* <i>Verso Sud - Ovest: Nuovo Tunnel del Tenda</i>	ANAS S.p.A.	RETI DI CONNESSIONE			209,49 di cui 122 parte italiana	54 L.311/2004 + 28 CdP ANAS 2007 + 40 CdP ANAS 2009		Stato			
<i>Verso Sud - Ovest: Strada Statale n.28 del Colle di Nava Lavori di costruzione della variante di Pieve di Tecò-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana</i>	ANAS S.p.A.	RETI DI CONNESSIONE	Regione Liguria		200,67	4,78 progettazione Del. CIPE 93/2004	189,256	C.d.P. ANAS			
B) INTERVENTI DI RILEVANZA INTERREGIONALE E REGIONALE MA STRETTAMENTE INTERAGENTI CON INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI RILEVANZA NAZIONALE											
Rete ferroviaria regionale											
* <i>Quadruplicamento linea Tortona - Voghera</i>	R.F.I. S.p.A.				583 opera	4 progettazione CdP RFI 2007-2011	579	Stato			
Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)	Comune Bra				61,5						
<i>Soppressione passaggio a livello stazione di Bra (CN) - progettazione preliminare e definitiva</i>						2 P.prel. e def. eliminazione P.L.	58,1	R.Piemonte			
<i>Copertura della linea ferroviaria Cantalupo - Cavallermaggiore in Comune di Bra secondo lotto</i>						1,4 realizzazione 2° lotto copertura ferroviaria		R.Piemonte			

CAPO III – CRITICITÀ ED INTERVENTI

(iter approvativo – organismi coinvolti – vincoli)

La programmazione degli interventi infrastrutturali richiede di coniugare esigenze di pianificazione, di programmazione e, soprattutto, di bilancio.

Tale aspetto viene affrontato anche tramite la definizione di un quadro organico di interventi e di priorità, introdotta a livello statale dalla legge 443/2001 (“legge obiettivo”) che trova corrispondenza a livello regionale nello strumento dell’Intesa Generale Quadro Stato-Regione.

Il nuovo modello di Intesa Generale Quadro contempla la condivisione del quadro degli interventi e la relativa assegnazione delle risorse finanziarie.

Occorre però considerare una serie di ostacoli alla realizzazione di tale progetto:

- lo scenario programmatico risulta subordinato in primo luogo alla disponibilità delle risorse finanziarie previste
- la mancata messa a disposizione delle risorse FAS 2007-2013, sulla base dei contenuti del Programma Attuativo Regionale, approvato dal CIPE il 6 marzo 2009

la difficoltà di interazione con ANAS ed RFI per i contenuti dei Contatti di Programma.

Con riferimento alle opere previste nel Progetto Regione illustrate nelle pagine precedenti, di seguito vengono presentate le criticità realizzative ed alcune azioni proposte per il loro superamento.

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
COMPONENTE STORICA (Del. Cipe 121/2001 - 130/2006 - 8Allegato Infrastrutture)										
1. CORRIDOI FERROVIARI										
Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano	Consorzio CAV To-Mi									/
Linea ad AV/AC Torino – Lyon	da costituirsi	da costituirsi	consenso da parte del territorio non pienamente raggiunto							/
Gronda ferroviaria merci Nord di Torino	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.	consenso da parte del territorio non pienamente raggiunto							/
Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione	COCIV				manca di fondi				completare copertura finanziaria	/
Accesso Malpensa – Novara (collegamento diretto Av/AC Torino-Milano nella tratta Novara-Milano con la linea FerrovieNord – Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate).	FNM		in attesa dell'istruttoria da parte del MIT finalizzata alla successiva approvazione e finanziamento da parte del CIPE.							/
2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI										
Autostrada Asti - Cuneo	Asti-Cuneo S.p.A.	CIPE	no	Eventuale mancata approvazione del CIPE della chiusura della procedura di VIA		si	si		/	/
Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour)										/
Traforo di sicurezza del Frejus	SITAF - SFTRF		/							/
Pedemontana piemontese (A4 santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme)	C.A.P. S.p.A.	M.I.T.-S.T.M. (approvazione Prog. Prelim.) e Min. Beni e Attività culturali (subprocedimenti o di VIA)	/			si	Integrazioni e modifiche al progetto richieste da parte della Regione Piemonte e degli EELL	si	/	/
Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idrraulico di Ivrea	ATIVA									
Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano	SATAP		Ritardi avvio lavori del II Tronco per mancata sottoscrizione ultima IGQ Stato-Regione Lombardia.						Intervento MIT (novembre 2010)	/
Tratta Torino-Novara										
Tratta Novara-Milano - Tronco 2										
3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI										
Metropolitana Automatica di Torino										

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
Tratta 3: Collegno - Cascine Vica	INFRA.TO		Attesa espressione sul progetto preliminare da parte del CIPE (fermo al MIT per l'istruttoria)				no		Approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE	
Tratta 4: Lingotto - Bengasi	INFRA.TO		E' necessario garantire la totale copertura finanziaria per avviare la realizzazione				no		garantire la totale copertura finanziaria	
Opere di completamento: Tratte 6: Cascine Vica - Rivoli	INFRA.TO		E' necessario garantire la totale copertura finanziaria per avviare la realizzazione		mancanza fondi e progettazione non avanzata				Definire progetto e PEF	/
Nodo Ferroviario e Stazione										/
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: SFM (opere di prima fase legati alla NLTL)										/
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	INFRA.TO	MIT e MSE	copertura finanziaria per garantire la completa attuazione delle opere e definire l'iter approvativo da seguire						occorre garantire la copertura e confermare la disponibilità finanziaria, specificare la fonte di finanziamento indicata nell'8° Allegato Infrastrutture per il "nodo di torino ed accessibilità ferroviaria" e definire l'iter approvativo da seguire (ordinario o L.O.).	/
Attivazione fermata Zappata sul passante	R.F.I. S.p.A.							/		
Attivazione fermata Dora sul passante	R.F.I. S.p.A.							/		
Nuova Fermata FM5 Orbassano e rifunionalizzazione Scalo	R.F.I. S.p.A.				Si è in attesa del riscontro di RFI per la sottoscrizione dello schema di P.d.I. RFI sta valutando compatibilità del progetto con quanto in discussione in Osservatorio TO-LY.			si		/
Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano	R.F.I. S.p.A.									/
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM										/
Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura	R.F.I. S.p.A.		attivazione della fase ovest che ha comportato interferenze cantieri, smaltimento ballast, aggiornamento tempi occorrenti per prove e verifiche degli impianti tecnologici	slittamento dei tempi di fine lavori						/
Nodo di Torino e accessibilità stradale:										/

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
Asse Integrato di corso Marche: Componente autostradale Corso Marche	C.A.P. S.p.A.		Gli aspetti territoriali e di traffico, uniti ai rilevanti costi di realizzazione dei due interventi indicano la necessità di garantire una gestione unitaria di tutto il sistema tangenziale a partire dalla realizzazione delle parti in progetto.	Lo sviluppo del progetto potrebbe essere compromesso dagli interventi di urbanizzazione attuati preventivamente, che però vengono abbastanza ben governati in questa fase, mentre si trova in una forte incertezza a causa dell'interferenza che ha con i lavori della linea AV Torino Lione	/				Concertazione preventiva: è in corso il Tavolo Tecnico aperto presso la Provincia di Torino con Regione Piemonte, Comuni e CAP all'interno del quale vengono affrontati tutti gli aspetti tecnici e procedurali che servono per avanzare con il progetto.	/
Tangenziale est di Torino	C.A.P. S.p.A.									/
4. HUB INTERPORTUALI										
Centro merci di Novara:	C.I.M. S.p.A.									
Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio			Mancato collaudo dell'opera a causa a causa delle problematiche sorte con FS logistica	il mancato collaudo dell'opera d'arte preclude l'operatività stessa del ponte e conseguentemente l'utilizzo di fondi disponibili.					Nuovo progetto conforme a quello già autorizzato - accordi con Fs logistica; Nuova Convenzione o rinnovo di quella in corso; Collaudo del ponte sul Terdoppio e avvio dei lavori per la realizzazione dei binari.	/
Terminale ovest - completamento			Mancata autorizzazione da parte di FSL per la realizzazione dei quattro binari di presa consegna all'interno del terminal Novara-Boschetto.	impossibilità di effettuare collaudo ponte ferroviario sul Terdoppio					Progetto alternativo conforme a quello già approvato .	/
COMPONENTE PROPOSITIVA										
A) INTERVENTI DI RILEVANZA STRATEGICA SOVRA REGIONALE										
1) Corridoio 5 Est - Ovest										
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM										/
Raddoppio della tratta Settimo - Volpiano	INFRA.TO		aumento del costo previsto e possibile ricollocazione della stazione ferroviaria di Settimo ed interramento della linea ferroviaria storica Torino-Milano				no		definire la questione del nodo di Settimo e reperire le ulteriori risorse necessarie a dare copertura all'intero intervento	/
Linea ferroviaria Settimo-Stura	R.F.I. S.p.A.									

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
Potenziamento linea ferroviaria Torino - Pinerolo: - Sangone - None - None - Pinerolo - Interramento Stazione Nichelino	R.F.I. S.p.A.		reperimento risorse statali, regionali e del Comune aumento dei costi per adeguamento normativo				si		Reperire risorse finanziarie per la progettazione esecutiva e la realizzazione ed inserire l'intervento nel C.d.P. RFI SpA o in altro atto di programmazione (quale un APQ)	350/360 M€
Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola	R.F.I. S.p.A.		reperimento risorse statali						Reperire le risorse necessarie e fare inserire l'intervento nel C.d.P. RFI SpA, per la sua completa attuazione, a partire dallo studio di fattibilità.	/
Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala	R.F.I. S.p.A.		reperimento risorse statali						Reperire le risorse necessarie e fare inserire l'intervento nel C.d.P. RFI SpA, per la sua completa attuazione, a partire dallo studio di fattibilità.	/
Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta: - Lunetta di Chivasso - Ponte sul Chiusella - Progettazione dell'Elettrificazione linea Ivrea-Aosta	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.	Ritardi per accordi con il territorio, rispetto ai tempi previsti dall'APQ, solo su lunetta di Chivasso	Il forte ritardo rispetto ai tempi di attuazione previsti, potrebbero comportare il dirottamento delle risorse su altre opere			si		Invitare RFI ad accelerare le procedure e confermare il finanziamento delle opere	/
Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Metropolitana Automatica di Torino	G.T.T. S.p.A.									/
Linea 2	da definire				manca fondi e progettazione non avanzata				Definire progetto e PEF	/
Nodo di Novara: Assetto ferroviario del nodo di Novara	R.F.I. S.p.A.									/
Passante Ferroviario Merzi	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.	Ritardi nella presentazione del progetto da parte di RFI							/
Nuova interconnessione di Novara est alla linea AV/AC e nuova stazione da realizzare sulla predetta interconnessione in area prospiciente il casello autostradale di Novara est	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.	Ritardi nella presentazione del progetto da parte di RFI							
Nuovo asse merci Vignale - Novara Boschetto: Accessibilità da Nord	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.	reperimento risorse statali							
Raddoppio della Novara - Oleggio - Arona	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.					si (limitatamente al raddoppio in sede della linea ferroviaria)			/
Nodo di Novara: - Variante di Gozzano (Novara-Sempione)	R.F.I. S.p.A.	R.F.I. S.p.A.								/

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
Nodo di Novara: sistema stradale e autostradale										
Accessibilità stradale a Malpensa										/
SS 32 Adeguamento sede da Novara a Castelletto Ticino: tratto Cameri-Bellinzago (km 6+800 -km 12+300)	ANAS S.p.A.									
Adeguamento SS 32 Ticinese-Castelletto Ticino: tratto Pombia-Borgo Ticino (km 23+300-km 31+000)	ANAS S.p.A.									
S P 527 - Realizzazione del nuovo Ponte sul Ticino	Provincia di Novara		Mancanza di risorse finanziarie						Individuazione delle fonti di finanziamento aggiuntive	
SP 527 - Allargamento (ponte sul Ticino escluso)	Provincia di Novara									
Collegamento autostradale Novara-Cameri-Malpensa										
Completamento della tangenziale di Novara (lotto 0, 1 e 5) funzionale anche alla ricollocazione del terminal Huckepack ed al potenziamento del Centro Intermodale Merci										
Hub Interportuale Novara:										
C.I.M. - Terminale est	C.I.M. S.p.A.		sono in corso gli sviluppi progettuali con gli Enti Locali, società del gruppo FS, privati						ottenere garanzie dalle società del gruppo FS	
2) Corridoio 24 Nord - Sud										
Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia	Autostrade per l'Italia									
Collegamento autostradale Albenga - Predosa										
Tratta Strevi-Predosa (A26)	C.A.P. S.p.A.		In corso approfondimenti per verificare la fattibilità attraverso il Project Financing.						Recentemente si sta considerando l'ipotesi Albenga-Predosa, intervento nel quale potrebbe essere inserita la Strevi - Predosa, con risultati di traffico più interessanti.	/
Tratta Albenga - Strevi	da definire									
Piattaforma Logistica e Retroportuale dell'Alessandrino:										
Retroporto di Alessandria			ulteriori risorse da reperire				no		Reperire risorse mancanti	/
Strada di collegamento tra lo Scalo smistamento e la Tangenziale di Alessandria			Indisponibilità dei fondi FAS				no		Confermare disponibilità fondi FAS	/

CAPO III										
Tabella 3 - Criticità realizzative ed azioni proposte										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Soggetti Responsabili	Vincoli all'attuazione	Rischi conosciuti di attuazione	Rischi non conosciuti di attuazione	Vincoli ambientali	Vincoli procedurali VIA	Vincoli beni culturali e/o paesaggistici	Azioni proposte	Stima economica dei vincoli
3) Reti di Connessione										
Verso Sud - Ovest: Potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Fossano – Cuneo	R.F.I. S.p.A.		Mancanza di fondi (Importo da reperire pari a 77Mln€)	Finanziata solo la prima fase dell'opera - adeguamento tecnologico stazione di Centallo- funzionale alla realizzazione delle ulteriori 2 fasi di completamento dell'opera		no	no	no	In assenza di fondi per la copertura integrale dell'intervento, RFI ha suddiviso l'opera in tre fasi funzionali (Lotti 1-2-3).	/
Verso Sud - Ovest: Nuovo Tunnel del Tenda	ANAS S.p.A.		Le criticità riscontrate sono rappresentate dalla gestione delle alea di natura idrogeologica e delle procedure di gara internazionale di appalto integrato	Necessaria risoluzione delle criticità segnalate per procedere con la gara di affidamento dell'opera.					La delegazione francese si è impegnata ad esprimersi su alcune ipotesi di fattibilità proposte da ANAS di allocare le anidriti su terreni idrogeologicamente idonei in territorio francese senza importanti sovracosti.	/
Verso Sud - Ovest: Strada Statale n 28 del Colle di Nava – Lavori di costruzione della variante di Pieve di Te-co–Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana	ANAS S.p.A.									/
B) INTERVENTI DI RILEVANZA INTERREGIONALE E REGIONALE MA STRETTAMENTE INTERAGENTI CON INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI RILEVANZA NAZIONALE										
Rete ferroviaria regionale										
Quadruplicamento linea Tortona - Voghera	R.F.I. S.p.A.									/
Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)	Comune di Bra		Mancanza di fondi (Importo da reperire per la realizzazione delle opere pari a 58,1 Mln€)							/

CAPO IV LE PROPOSTE PILOTA

Le Parti convengono sulla necessità di sviluppare iniziative comuni nell'ambito di forme di Partenariato Pubblico Privato ed in generale di proposte progettuali miranti alla realizzazione di interventi strategici.

Si tratta di proseguire con iniziative già in essere (come nel caso di CAP S.p.A.) o da attivare attraverso adeguati strumenti operativi e finanziari.

Forme di partenariato pubblico-privato

La società mista **Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.** (C.A.P. S.p.A) tra Anas e Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. è stata costituita nel 2008 per la realizzazione e la gestione di nuove infrastrutture autostradali.

La società assolve le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, prevedendo anche il parziale finanziamento mediante contratti di concessione per la progettazione, costruzione e gestione delle opere con il ricorso al Project Financing.

A C.A.P. S.p.A è stata affidata la realizzazione della Pedemontana piemontese (A4 Santhià - Biella - Gattinara - A26 Romagnano Ghemme), del collegamento di corso Marche a Torino, della tangenziale est di Torino, del raccordo Strevi-Predosa, nonché di altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale.

Attraverso l'attuazione delle iniziative avviate, nell'ambito della presente Intesa, proseguiranno le azioni per limitare la quota a carico pubblico per la realizzazione degli interventi.

Opere in autofinanziamento

Raccordo autostradale Novara - Cameri - Malpensa

L'amministrazione regionale è interessata a valutare con il Governo la possibilità di realizzare, mediante tecniche di project financing, un collegamento diretto di tipo autostradale Novara - Cameri - Malpensa che consenta al sistema produttivo subalpino di contare sulla rapidità dei collegamenti internazionali che Malpensa può assicurare.

Sistema di trasporto automatico su rotaia (Progetto "BRUCO")

L'amministrazione regionale è interessata a valutare con il Governo e con gli altri soggetti interessati la fattibilità del progetto di innovazione tecnologica denominato *Il porto oltre l'Appennino* (progetto "Bruco", già inserito nell'Atto Aggiuntivo all'IGQ del 2009) con lo scopo di potenziare le capacità ricettive e di gestione dello scalo ligure in un'ottica di competitività internazionale, attraverso una porta logistica che recuperi la funzione di retro-banchina oltre l'Appennino.

Si tratta di realizzare, anche attraverso il coinvolgimento di partner privati, un servizio "shuttle-train" (trasporto automatico su rotaia) tra il porto di Genova e il dry port di oltre Appennino in grado di movimentare almeno 400.000 TEUs/anno.

Istituzione di Società di corridoio

L'amministrazione regionale è interessata a verificare, con il Governo, la percorribilità di costituire una **Società di Corridoio**, e la sua articolazione gestionale, nell'ambito della quale l'insieme dei diversi attori del sistema infrastrutturale-logistico incentrato sull'arco dei porti liguri (Regioni Liguria e Piemonte, porti liguri, Rete Ferroviaria italiana, altri Enti locali, Agenzia delle Dogane, Interporti, ecc) decidano di creare una rete di offerta logistica – trasportistica integrate tra Liguria e Piemonte al fine di incrementare la capacità di questo sistema logistico nazionale rendendolo competitivo a livello europeo.

In tale ambito la Regione sta sviluppando le seguenti esperienze:

- Nell'ambito del Piano regionale della Logistica si propone di realizzare l'**Agenzia regionale per la logistica** con lo scopo di promuovere lo sviluppo di azioni strutturali per un approccio sistemico al tema della logistica ma anche di fungere da soggetto attivo di marketing territoriale e di internazionalizzazione. L'Agenzia avrà inoltre il compito di assistere gli operatori supportandoli nell'individuazione e nella valutazione di diverse opzioni di investimento, nella possibilità di partnership sul territorio, fornendo informazioni sull'accessibilità delle aree interessate, sui progetti di infrastrutturazione previsti ed in corso, sulla presenza di

imprese e mercati nella regione ed in aree circostanti, sul costo degli immobili e più in generale per l'avvio di un'attività logistica, sulle possibilità di collegamento aereo, marittimo e terrestre da e verso tutte le destinazioni. L'Agenzia dovrebbe monitorare l'equità nell'accesso alle infrastrutture e ai centri logistici; fornire, alle imprese che operano nella regione, i servizi necessari a favorire economie di scala, sostenere l'innovazione attraverso progetti di ricerca, formazione e aggiornamento professionale.

- **La SLALA S.r.l.** viene costituita alla fine del 2003 dagli Enti Piemontesi e Liguri per la promozione di infrastrutture ed insediamenti a supporto della logistica e alla fine del 2007 la Società si trasforma in FONDAZIONE. Assolve al duplice ruolo di programmazione e promozione del sistema logistico ligure-alessandrino e può costituire la Società di intervento deputata all'attuazione degli interventi miranti allo sviluppo delle funzioni regionali in materia di logistica portando avanti il progetto del retroporto di Genova in Alessandria. Inoltre SLALA è impegnata nello sviluppo del sistema informatico al servizio della logistica. (progetto UIRnet S.p.A.)

- La **Società per il retroporto di Alessandria**, nata nel dicembre 2009 a seguito dell'Intesa tra Regione Piemonte, Regione Liguria, Autorità portuali di Genova e Savona, SLALA, Province e Comuni di Genova e Alessandria, Provincia di Savona e FS Logistica ha per oggetto lo studio, la promozione, la realizzazione e l'affidamento della gestione del Retroporto di Alessandria

Istituzione di organismi per la gestione di sistemi

L'amministrazione regionale, così come previsto dalla l.r. 1/2000 e s.m.i., intende sviluppare iniziative nel settore del trasporto pubblico locale con l'ingresso in *Infratrasporti.To S.r.l.*, società attualmente di proprietà della Città di Torino, con lo scopo di poter attuare, insieme agli altri soggetti proprietari delle infrastrutture del trasporto pubblico, gran parte delle politiche previste per il suo rilancio, che prevedono (in esito alla separazione tra infrastrutture e servizi) la disponibilità pubblica di tutte le infrastrutture funzionali al trasporto pubblico.

La società ha per oggetto la proprietà e la gestione delle infrastrutture, nonché le attività di engineering, di progettazione, di costruzione e sviluppo impianti, sistemi e infrastrutture, anche ferroviari, per i sistemi di trasporto delle persone e delle merci, con lo scopo, tra l'altro, di consentire il coinvolgimento di capitali privati.

Attualmente *Infratrasporti.To* è competente per la linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino (13,2 km) e la linea tranviaria 4 (18 km). Inoltre è in fase di studio di fattibilità la linea 2 della metropolitana.

Istituzione di un Fondo

L'amministrazione regionale è interessata a verificare, con il Governo, la possibilità di istituire un Fondo per l'attuazione dell'IGQ attraverso Finpiemonte S.p.A., società finanziaria pubblica in house della Regione Piemonte (partecipata, con quote di minoranza, da numerosi Enti Locali e dalle locali Camere di Commercio) che opera da oltre trent'anni a sostegno dello sviluppo e della competitività del territorio piemontese

CAPO IV Tabella 4 - Proposte Pilota										
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicator e	Proposta finanziaria (modi e tempi di finanziamento)	Redditività del progetto IRR	Redditività dell'investi mento ROI e ROE	Tempo di recupero dell'investim ento	Prodotto finale dell'investi mento (km o m3 o posti auto ecc.)	Identificazione del gestore del progetto (Società di Corridoio, piastre logistiche, organismi sovvraregionali, ecc.)	Ipotesi di strumenti economici e finanziari per l'attuazione	Vincoli	Azioni necessarie alla rimozione dei vincoli
FORME DI PARTENARIATO										
Pedemontana piemontese (Sud-Ovest Biella – Vigliano – Cansio A4; Rollino Masserano – romagnano Sesia)	C.A.P. S.p.A.	60% P. F. 20% Stato 20% Regione (FAS)	L'IRR del progetto, calcolato con la metodologia del D.I. 125/97, è pari all' 8,46%.	Il ROE è pari al 7,74%.	Il debito viene ripagato entro il trentesimo anno di gestione	40,5 Km	C.A.P. S.p.A.	60% P. F. 20% Stato 20% Regione (FAS)	/	/
Componente autostradale Corso Marche	C.A.P. S.p.A.	100% Project Financing	/	/	/	10 Km	C.A.P. S.p.A.	100% Project Financing	Lo sviluppo del progetto potrebbe essere compromesso dagli interventi di urbanizzazione attuati preventivamente, che però vengono abbastanza ben governati in questa fase, mentre si trova in una forte incertezza a causa dell'interferenza che ha con il lavoro	Concertazione preventiva: è in corso il Tavolo Tecnico aperto presso la Provincia di Torino con Regione Piemonte, Comuni e CAP all'interno del quale vengono affrontati tutti gli aspetti tecnici e procedurali che servono per avanzare con il progetto.
Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Tangenziale est di Torino	C.A.P. S.p.A.	100% Project Financing	/	/	/	21 km	C.A.P. S.p.A.	100% Project Financing		
Collegamento autostradale Strevi-Predosa (A26)	C.A.P. S.p.A.	60% P. F. 20% Stato 20% Regione (FAS)	/	/	/	11 km	C.A.P. S.p.A.	60% P. F. 20% Stato 20% Regione (FAS)	Sono in corso gli approfondimenti necessari ad individuare le procedure per realizzare l'intervento (Project Financing oppure Concessione). Le indagini di traffico commissionate alla Provincia di Alessandria non hanno fornito approfondimenti sufficienti per definire un piano economico finanziario, anche se lasciano intravedere una situazione di traffico decisamente debole rispetto ai costi dell'intervento. La procedura di project financing, richiederebbe in questa fase un contributo pubblico di una certa consistenza.	Recentemente si sta considerando l'ipotesi Albenga-Predosa, intervento nel quale potrebbe essere inserita la Strevi - Predosa, con risultati di traffico più interessanti.
Collegamento autostradale diretto Novara -Malpensa		autofinanziamento	/	/	/					
Sistema di trasporto automatico su rotaia (Progetto "Bruco")		autofinanziamento								
ORGANISMI PER GESTIONE SISTEMI										
Metropolitana Automatica di Torino	Infratrasporti.To s.r.l.									
Linea 1 - Tratta 3: Collegno - Cascine Vica		304,3 Tratta 3 8°All.Infr. Tab.2	/	/	/	3,7km	INFRA.TO	Attesa espressione sul progetto preliminare da parte del CIPE (fermo al MIT per l'istruttoria)	Approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE	
Linea 1 - Tratta 4: Lingotto - Bengasi		193,55 Tratta 4 8°All.Infr. Tab.3	/	/	/	2,2 km	INFRA.TO	E' necessario garantire la totale copertura finanziaria per avviare la realizzazione	garantire la totale copertura finanziaria	
Linea 2		coinvolgimento di capitali privati								
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo		100 Min€ Stato 62 Min€ Regione Piemonte	/	/	/	2,km	INFRA.TO/RFI	confermare copertura finanziaria per garantire la completa attuazione delle opere e definire l'iter approvativo da seguire	occorre garantire la copertura e confermare la disponibilità finanziaria, specificare la fonte di finanziamento indicata nell'8°Allegato Infrastrutture per il "nodo di Torino ed accessibilità ferroviaria" e definire l'iter approvativo da seguire (ordinario o L.O.).	
SOCIETA' DI CORRIDOIO										

CAPO V - SCENARI E RICADUTE

Con riferimento al Progetto Regione gli interventi infrastrutturali hanno una stretta correlazione con gli scenari economici ed infrastrutturali del Piemonte.

La seguente tabella illustra gli scenari e gli assetti infrastrutturali a tre e a dieci anni.

CAPO V					
Tabella 5 - Scenari economici ed infrastrutturali					
Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Efficacia dell'investimento (stima dei tempi necessari dall'approvazione del finanziamento alla fruibilità dell'opea)	Efficienza (impatto sul miglioramento del servizio)	Simulazione e assetto infrastrutture a 3 anni	Simulazione e assetto infrastrutture a 10 anni
COMPONENTE STORICA (Del. Cipe 121/2001 - 130/2006 - 8Allegato Infrastrutture)					
1. CORRIDOI FERROVIARI					
Linea ad AV/AC Torino – Novara e Tratta AV/AC Novara – Milano	Consorzio CAV To-Mi			si	si
Linea ad AV/AC Torino – Lyon	da costituirsi			no	
Gronda ferroviaria merci Nord di Torino	R.F.I. S.p.A.			no	
Tratta ad AV/AC Milano – Genova (Terzo Valico) e collegamento Novara – Sempione	COCIV			no	
Accesso Malpensa – Novara (collegamento diretto Av/AC Torino-Milano nella tratta Novara-Milano con la linea FerrovieNord – Linea Novara-Seregno: potenziamento e variante della tratta di Galliate).	FNM			no	
2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI					
Autostrada Asti - Cuneo	Asti-Cuneo S.p.A.	/		si	si
Collegamento Cuneo – Nizza (Mercantour)					
Trafo di sicurezza del Frejus	SITAF - SFTRF	6 anni		no	si
Pedemontana piemontese (A4 santhià - Biella - Gattinara A26 Romagnano Ghemme)	C.A.P. S.p.A.		/		
Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhià nel Nodo Idraulico di Ivrea	ATIVA				
Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano	SATAP				
Tratta Torino-Novara				si	si
Tratta Novara-Milano - Tronco 2				si	si
3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI					
Metropolitana Automatica di Torino					
Tratta 3: Collegno - Cascine Vica	INFRA.TO	4/5 anni		no	si
Tratta 4: Lingotto - Bengasi	INFRA.TO	3/4 anni		no	si
Opere di completamento: Tratte 6: Cascine Vica - Rivoli	INFRA.TO	4/5 anni		no	si
Nodo Ferroviario e Stazione				si	si
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: SFM (opere di prima fase legati alla NLTL)					
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	INFRA.TO / R.F.I. S.p.A.	4/5 anni		no	si
Attivazione fermata Zappata sul passante	R.F.I. S.p.A.	3/4 anni		no	si
Attivazione fermata Dora sul passante	R.F.I. S.p.A.	3/4 anni		no	si
Nuova Fermata FM5 Orbassano e rifunzionalizzazione Scalo	R.F.I. S.p.A.	3/4 anni		no	si
Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano				no	si
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM					
Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura	R.F.I. S.p.A.	in corso		si	si
Nodo di Torino e accessibilità stradale:					
Asse Integrato di corso Marche: Componente autostradale Corso Marche	C.A.P. S.p.A.			no	si
Tangenziale est di Torino	C.A.P. S.p.A.	5 anni		no	si
4. HUB INTERPORTUALI					

Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Efficacia dell'investimento (stima dei tempi necessari dall'approvazione del finanziamento alla fruibilità dell'opea)	Efficienza (impatto sul miglioramento del servizio)	Simulazione e assetto infrastrutture a 3 anni	Simulazione e assetto infrastrutture a 10 anni
Centro merci di Novara:	C.I.M. S.p.A.				
Nuovo ponte ferroviario sul torrente Terdoppio				si	
Terminale ovest - completamento				si	si
COMPONENTE PROPOSITIVA					
A) INTERVENTI DI RILEVANZA STRATEGICA SOVRA REGIONALE					
1) Corridoio 5 Est - Ovest					
Nodo di Torino e accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM					
Raddoppio della tratta Settimo - Volpiano	INFRA.TO	4/5 anni		no	si
Linea ferroviaria Settimo-Stura	R.F.I. S.p.A.				
Potenziamento linea ferroviaria Torino - Pinerolo: - Sangone - None - None - Pinerolo - Interramento Stazione Nichelino	R.F.I. S.p.A.	5/6 anni		no	si
Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola	R.F.I. S.p.A.	2/3 anni		no	si
Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala	R.F.I. S.p.A.	2/3 anni		no	si
Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta:					
- Lunetta di Chivasso - Ponte sul Chiusella - Progettazione diell'Elettificazione linea Ivrea-Aosta	R.F.I. S.p.A.	4/5 anni		no	si
Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Metropolitana Automatica di Torino					
Linea 2	da definire	10/15 anni		no	no
Nodo di Novara: Assetto ferroviario del nodo di Novara					
Passante Ferroviario Mercè	R.F.I. S.p.A.				
Nuova interconnessione di Novara est alla linea AV/AC e nuova stazione da realizzare sulla predetta interconnessione in area prospiciente il casello autostradale di Novara est	R.F.I. S.p.A.				
Nuovo asse merci Vignale - Novara Boschetto: Accessibilità da Nord					
Raddoppio della Novara - Oleggio - Arona					
Nodo di Novara: - Variante di Gozzano (Novara-Sempione)	R.F.I. S.p.A.			si	si
Nodo di Novara: sistema stradale e autostradale					
Accessibilità stradale a Malpensa					
SS 32 Adeguamento sede da Novara a Castelletto Ticino: tratto Cameri-Bellinzago (km 6+800 -km 12+300)	ANAS S.p.A.			si	si
Adeguamento SS 32 Ticinese-Castelletto Ticino: tratto Pombia-Borgo Ticino (km 23+300-km 31+000)	ANAS S.p.A.			si	si
S P 527 - Realizzazione del nuovo Ponte sul Ticino					
SP 527 - Allargamento (ponte sul Ticino escluso)					
Collegamento autostradale diretto Novara -Malpensa					
Completamento della tangenziale di Novara (lotto 0, 1 e 5) funzionale anche alla ricollocazione del terminal Huckepack ed al potenziamento del Centro Intermodale Mercè					

Nuovi inserimenti Sistema/Infrastruttura/Opera	Soggetto Aggiudicatore	Efficacia dell'investimento (stima dei tempi necessari dall'approvazione del finanziamento alla fruibilità dell'opea)	Efficienza (impatto sul miglioramento del servizio)	Simulazione e assetto infrastrutture a 3 anni	Simulazione e assetto infrastrutture a 10 anni
2) Corridoio 24 Nord - Sud					
Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia	Autostrade per l'Italia				
Collegamento autostradale Albenga - Predosa					
Tratta Strevi-Predosa (A26)	C.A.P. S.p.A.				
Tratta Albenga - Strevi	da definire				
Piattaforma Logistica e Retroportuale dell'Alessandrino:					
Retroporto di Alessandria					
Strada di collegamento tra lo Scalo smistamento e la Tangenziale di Alessandria					
3) Reti di Connessione					
Verso Sud - Ovest: Potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Fossano – Cuneo	R.F.I. S.p.A.	3 anni		no	si
Verso Sud - Ovest: Nuovo Tunnel del Tenda	ANAS S.p.A.	8 anni		no	si
Verso Sud - Ovest: Strada Statale n 28 del Colle di Nava – Lavori di costruzione della variante di Pieve di Te-co–Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana	ANAS S.p.A.				
B) INTERVENTI DI RILEVANZA INTERREGIONALE E REGIONALE MA STRETTAMENTE INTERAGENTI CON INFRASTRUTTURE STRATEGICHE DI RILEVANZA NAZIONALE					
Rete ferroviaria regionale					
Quadruplicamento linea Tortona - Voghera	R.F.I. S.p.A.			no	si
Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)	Comune di Bra	3/4 anni		no	si

CAPO VI – IL MONITORAGGIO DELLO STRUMENTO E LE PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO DELLO STESSO

1. Il monitoraggio è trimestrale e avviene attraverso la Banca Dati della Struttura Tecnica di Missione
2. La Intesa Generale Quadro viene confermata ogni anno in occasione della redazione dell'Allegato Infrastrutture alla decisione di Finanza Pubblica

**Scheda 1 - Interventi che interessano il TERRITORIO PIEMONTESE estratti
dal Contratto di Programma R.F.I. S.p.A 2007-2011
- COSTI PREVISTI e STATO DI ATTUAZIONE al 31/12/2010 -**

OPERE IN CORSO				
Intervento	Situazione	Costo (€)	Stato (€)	Regione (€)
Progettazione preliminare del Raddoppio Torino-Pinerolo	Progettazione definitiva in corso	5.000.000¹	5.000.000 (CdP RFI 2007-11)	/
Adeguamento linea storica Torino – Lione	Lavori conclusi	103.000.000	103.000.000 (CdP RFI 2007-11)	/
Variante ferroviaria di Gozzano	Lavori in corso	31.019.000	20.689.862 (impegnati in CdP RFI 2001-2005)	5.164.569 (impegnati con DD.432/2007 e D.D.346/2008)
Quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona – Voghera (progettazione)	Progetto Preliminare	17.000.000	17.000.000 (4.000.000 disponibili su C.d.P. RFI S.p.A. 2007-2011; 13Mln€ da reperire)	/
Progettazione delle opere per la permeabilità della linea storica Torino-Genova nell'ambito della realizzazione del III Valico dei Giovi	Progetto Definitivo	3.000.000	3.000.000	/
Potenziamento linea ferroviaria Fossano-Cuneo (I Lotto: opere a cavallo della stazione di Centallo)	Lavori in corso	15.493.700	15.493.700 (CdP RFI 2001-2005 L.388/00)	/
Collegamento diretto linea Chivasso-Aosta con la TO-MI (Lunetta di Chivasso) ed altri interventi diffusi. In particolare interessano il territorio piemontese: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Realizzazione della "lunetta" di Chivasso – progettazione esecutiva e realizzazione dell'opera (€. 25.780.000); ▪ Riqualificazione del ponte ferroviario sul torrente Chiusella (€. 200.000); ▪ Progettazione preliminare per l'elettrificazione della tratta Ivrea-Aosta (€. 20.000). 		40.000.000	40.000.000 (L.F. n.296 del 2006)	/
Passante Porta Susa - Lingotto e collegamento Porta Susa, bivio di Porta Nuova	Opera Conclusa	301.392.000	301.392.000²	/
Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova		130.000.000	130.000.000	
Realizzazione Quadruplicamento Torino P. Susa - Stura	Lavori in corso	954.000.000	793.898.000 (impegnati CdP RFI)	/
Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (studi e indagini)		66.000.000	66.000.000	
ALPETUNNEL GEIE ³ – Nuova Linea Torino-Lione		43.000.000	43.000.000	
Linea AV/AC Milano – Genova, Terzo Valico dei Giovi	Progetto Definitivo	5.400.000.000⁴	220.000.000 (risorse statali al 2008) 400.000.000 (L.O.) 100.000.000 (FAS) 4.680.000.000 (impegni programmatici per lotti costruttivi a completamento)	

¹ Nel 1° Atto Integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto" del 30/11/2007 sono previsti € 4.500.000, per progettazione preliminare dell'interramento di Nichelino e per progettazione definitiva dell'intero raddoppio con interramento di cui € 3.500.000 a carico dello Stato (fondi FAS) e € 1.000.000 a carico della Regione.

² Nell'ultimo aggiornamento del C.d.P. di RFI 2007-2011 risultano assegnati all'intervento 108.000.00 di cui 107.000.000 già contabilizzati al 2009. L'importo complessivo indicato è stato comunicato da RFI a conclusione lavori.

³ La Società ALPETUNNEL GEIE è stata sostituita dalla Società L.T.F.

⁴ il costo dell'investimento indicato recepisce le risultanze degli approfondimenti tecnico-economici della stima complessiva delle opere, effettuati al fine di valutarne la congruità in relazione al tempo trascorso dall'anno di avvio dei lavori (originariamente previsto nel 2006).

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro

**Interventi che interessano il TERRITORIO PIEMONTESE estratti dal
Contratto di Programma R.F.I. S.p.A 2007-2011**

OPERE PROGRAMMATICHE				
Intervento	Situazione	Costo (€)	Stato (€)	C.d.P. 2007-11
Accessibilità a Malpensa (completamento progettuale e realizzazione)		469.000.000	469.000.000	Risorse statali da reperire. In particolare 11.000.000 fabbisogno 2011
Quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona – Voghera (realizzazione)		566.000.000	566.000.000	Risorse statali da reperire come fabbisogno 2011
Raddoppio linea Fossano-Cuneo	Progetto Definitivo	77.000.000⁵	77.000.000	Risorse statali da reperire
Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (Realizzazione)⁶	Programmaz.	2.309.000.000	2.309.000.000	Risorse statali da reperire
Nuova linea Torino-Lione (completamento)⁷	Programmaz.	8.950.000.000	8.950.000.000	Risorse statali da reperire
Potenziamento linea di accesso sud al Valico del Sempione: raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	Programmaz.	535.000.000	534.000.000	Risorse statali da reperire. In particolare 13.000.000 fabbisogno 2011
Nodo di Novara passante ferroviario merci (FASE e completamento)⁸		470.000.000	421.000.000 ⁹	Risorse statali da reperire

⁵ Costo del progetto esecutivo e della realizzazione del raddoppio dell'intera tratta.

⁶ La tratta indicata nella Delibera CIPE n.119 del 03/08/2005 prevedeva un costo di 2.309.500.000 di Euro

⁷ La tratta indicata nella Delibera CIPE n.113 del 05/12/2003 prevedeva un costo di 6.957.000.000 di Euro

⁸ Considerato lo stato di avanzamento delle attività progettuali ed i tempi previsti per il loro completamento, non si prefigura a breve la necessità di risorse per l'avvio della fase realizzativa e pertanto è stato ritenuto sostenibile il definanziamento, con una riduzione delle risorse previste pari a 45,4 milioni di euro.

⁹ Da C.d.P. RFI 2007-2011 risultano definanziate le risorse 2008 (€ 45.000.000), ai sensi della Delibera n.10 del 6 marzo 2009 e per gli effetti del DPCM del 11/09/2008 e riallocazione risorse per esigenze prioritarie.

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro

Scheda 2 - Interventi che interessano il TERRITORIO PIEMONTESE
estratti dal Contratto di Programma ANAS S.p.A. 2007-2011
 - COSTI PREVISTI e STATO DI ATTUAZIONE al 31/12/2010 -

Intervento	Situazione	Costo (€)	Finanziamenti individuati ¹ (€)	
			Stato	Regione
Nuovo tunnel stradale del Colle di Tenda	Progetto esecutivo in corso	209.496.017 <small>(di cui 122.240.926 a carico dell'Italia)</small>	122.204.926	/
Accessibilità stradale a Malpensa. S.S. 32 Ticinese. Adeguamento sede stradale alla classe C1 da Novara a Castelletto Ticino: tratto Cameri - Bellinzago dal Km.6+800 al km 12+300	Lavori in Corso <small>(04/09/09 consegna dei lavori)</small>	11.488.669	11.488.669	/
Accessibilità stradale a Malpensa. Adeguamento S.S. 32 Ticinese - Castelletto Ticino: tratto Pombia - Borgo Ticino dal km 23-300 al km 31-000	Progetto Definitivo <small>(31/12/2009 aggiudicazione tramite appalto integrato)</small>	38.000.000	38.000.000	/
Completamento e ottimizzazione della Torino - Milano. Interconnessione tra la SS 32 e la SP 299-tangenziale di Novara lotto (L.. 350/2003) Lotti 0, I e V	Studio di fattibilità	159.248.000 <small>(solo lotto V)</small>	52.500.000	/
S.S. 34 - Lavori di costruzione della variante all'abitato di Verbania – I lotto: Variante di Fondo Toce	Progetto Preliminare	76.720.677	75.704.220	1.016.457 <small>(Progettazione Definitiva)</small>
S.S. 20 - Nuova bretella di collegamento tra il nuovo casello autostradale Carmagnola sud sull'autostrada A6 Torino - Savona e la S.S. 20 e la ex S.S. 661	Avvio lavori <small>(29/04/2010 aggiudicazione lavori)</small>	23.124.705	20.542.420	2.582.285 <small>(di cui impegnati 1.291.142 con D.D. 356/2007)</small>
S.S.21- Variante agli abitati di Demonte, Aisone e Vinadio. Variante di Demonte I lotto	Progetto Preliminare	97.950.076	94.173.500	
S.S. 659 - Ricostruzione del Ponte in località Le Casse e del Ponte di Valdo con raccordi sulla viabilità comunale (comune di Formazza)	Lavori in corso	3.354.759	3.354.759	
S.S. 28 - Eliminazione di un tratto ad elevata incidentalità sulla S.S. 28 tra il km 44+200 ed il km45+100	Progetto Preliminare in corso	2.389.000	2.389.000	
S.S. 33 - Lavori di messa in sicurezza mediante formazione di galleria artificiale al km 141+700	Avvio Lavori <small>(30/12/2009 Aggiudicazione definitiva)</small>	9.671.917	9.671.917	
S.S. 28 - Interventi di sistemazione del tratto Ceva – Ormea: intervento di sistemazione e consolidamento tra il km 57+923 (Monbrignone) e il km 59+906 (Nucetto)	Progetto Definitivo	19.367.760	18.500.000	
S.S. 28 - Interventi di sistemazione del tratto Ceva – Ormea: intervento di sistemazione e consolidamento tra il km 68+00 e il km 70+550	Progetto Definitivo	10.099.939	10.099.939	
S.S. 28 - Interventi di sistemazione del tratto Ceva – Ormea: lavori urgenti di sistemazione e adeguamento del corpo stradale tra il km 83+100 e il km 85+290	Progetto Definitivo	8.850.000	8.850.000	

¹ I finanziamenti individuati si riferiscono alla ripartizione degli oneri individuata negli atti sottoscritti tra le parti. Tra parentesi sono riportate le eventuali risorse complessivamente impegnate.

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro

S.S.337 - Nuova galleria naturale nel tratto soggetto a caduta massi tra il comune di Re ed il ponte di Ribellasca: lotto III al km 29+750. Adeguamento del Ponte di Ribellasca	Progetto Esecutivo	2.797.715	€ 2.708.560	
S.S. 457 - Lavori di costruzione della strada di collegamento tra la ex S.S. 457 per Asti e la ex S.S.31 per Alessandria e la S.P. per Valenza in corrispondenza del casello Casale Sud dell'autostrada dei Trafori A 26 Lotto di completamento tra la ex S.S. 31 e la ex S.S. 457	Progetto Preliminare	23.230.000	23.000.000	
S.S.33 - Lavori di costruzione del collegamento tra la S.S.33 e la S.S.34 e di Raccordo al casello della A26 in variante all'abitato di Gravellona Toce	Progetto Definitivo in corso	25.398.024	21.364.370	
S.S. 659 - Adeguamento del tratto compreso tra il km 12+800 e il km 13+600 (Ponte di Silogno)	Lavori in corso (In corso l'espletamento della gara per l'aggiudicazione dei lavori)	7.195.622	7.200.000	
S.S. 26 - Adeguamento alla classe C1 (norme CNR) e messa in sicurezza del tratto tra Chivasso e Caluso con variante all'abitato di Arè	Progetto definitivo (in corso C.d.S. art.81 D.P.R. 616/77)	26.666.932	24.585.355	

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro

AREA INSERIBILITA'
CONTRATTO DI PROGRAMMA ANAS S.p.A. 2007-2011
- COSTI INDICATI NEL DOCUMENTO ORIGINARIO -

Intervento	Costo escluso IVA (€)
Completamento SS 457 Var a carreggiate separate nella tratta da Portacomaro Stazione a Castell'Alfero	38.000.000
Realizzazione dell'intersezione a livelli sfalsati tra la SS 231 Tangenziale di Fossano e la SP 428 di Genola	4.930.504,71
Messa in sicurezza del Raccordo Autostradale Torino-Caselle, con formazione di terza corsia dalla SS 460 alla tangenziale	58.305.000
Lavori di realizzazione della Tangenziale di Mondovì con collegamento alla SS 28 dir-564 a al casello A6 Torino-Savona-III lotto	70.784.435,45
Adeguamento e messa in sicurezza del tratto compreso tra Castelletto Ticino e Feriolo-I lotto	12.876.616,26
Variante di Aisone	63.687.000
Variante di Vinadio	40.635.000
Nuova galleria naturale nel tratto soggetto a caduta massi tra il comune di Re ed il ponte di Ribellasca: lotto I da Km 23+900 al Km 26+680	28.447.475,25
Nuova galleria naturale nel tratto soggetto a caduta massi tra il comune di Re ed il ponte di Ribellasca: lotto II da Km 26+680 al Km 29+668	80.289.647,87
Ristrutturazione aree ad elevata incidentalità tratto in Comune di Cannero Riviera da Km 25+311 a Km 29+148	22.935.600
Adeguamento e variante all'abitato di Cannobio	119.959.032,16
Sistemazione della viabilità in variante alla SS 20 tra la variante Est-Ovest di Cuneo e la variante di Roccavione e Robilante	27.627.600
Ammodernamento del tratto compreso tra i Km 131+700 e il confine di Stato – Il lotto compreso tra il Km 138+600 e il Km 144+700	303.633.235

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro

Scheda 3 - Società con concessione autostradale in Piemonte

- COSTI PREVISTI e STATO DI ATTUAZIONE al 31/12/2010 -

SITAF S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Galleria di sicurezza autostradale del Frejus	Prog. Definitivo in corso	€ 369.415.631

Autostrada ASTI – CUNEO S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Autostrada Asti – Cuneo (Lotti da realizzare da Asti-Cuneo S.p.A.)	Lavori in corso	€ 1.039.468.000

SATAP. S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano. Tratta Torino - Novara, Tronco 1	Lavori in corso	€ 1.324.000.000
Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano. Tratta Novara - Milano, Tronco 2	Progetto Definitivo	
Autostrada A21 Torino – Alessandria – Piacenza. Progetto Definitivo dell'adeguamento della piattaforma autostradale a tre corsie dal Km 0+000 (Svincolo di Santena) al Km 3+000	Progetto Definitivo (fase di VIA statale in corso)	

Autostrada Torino-Savona A.T.S. S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Nuovo casello di Carmagnola Sud sulla A6 (TO-SV)	Prog. Definitivo in corso	€ 11.000.000

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia	programmazione	
Lavori di installazione portali a messaggio variabile "PMV" sull'A26 dei Trafori e sulla A7 Genova – Serravalle	Progetto Definitivo	

ATIVA S.p.A.

Intervento	Stato di attuazione	Costo
Tangenziale di Torino – IV corsia	Programmazione	
Ampliamento ed adeguamento della barriera esazione pedaggi di Trofarello sulla Tangenziale Sud di Torino, finalizzata all'accorpamento delle barriere di esazione di Trofarello e di Villanova d'Asti sull'autostrada A21 Torino – Piacenza	Progetto Definitivo	
Adeguamento del Viadotto Marchetti sull'autostrada A4/5 Ivrea – Santhià – 1° Stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea	Progetto Definitivo	
Ammodernamento e adeguamento dello svincolo di San Giorgio Canavese sull'autostrada A5 Torino – Quincinetto	Progetto Definitivo	

N.B.: in grassetto le opere messe in evidenza nella nuova Intesa Generale Quadro