

Codice DB1206

D.D. 13 dicembre 2013, n. 238

P.A.R. FSC 2007-2013 - D.G.R. n. 8-6174 del 29 luglio 2013. Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali". Approvazione delle modifiche alle Convenzioni rep. 6/A e rep. 7/A del 22.01.2013 tra Regione Piemonte e C.A.P. SpA. e contestuale approvazione delle relative piste di controllo. Impegni n. 2900 e 2901 sul capitolo di spesa n. 288378/2012: determinazioni.

Premesso che:

la Giunta Regionale, con DGR n. 37-4154 del 12 luglio 2012, ha approvato il documento Programma attuativo Regionale P.A.R. FSC, con contestuale abrogazione del precedente programma P.A.R. FAS di cui alla DGR 10-9736 del 6 ottobre 2008 e s.m.i.;

il P.A.R. FSC approvato nel Luglio 2012 individuava, all'interno dell'Asse III – Riqualificazione Territoriale, la linea di azione “Reti infrastrutturali e logistica” comprendente, tra l'altro, l'ambito di intervento “*Sistema di viabilità autostradale e stradale*”, con interventi di carattere progettuale finalizzati a garantire il completamento del sistema tangenziale torinese (nuova tangenziale est e infrastruttura autostradale del collegamento multimodale di C.so Marche) e la realizzazione del collegamento autostradale Pedemontana Piemontese A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano/Ghemme, da attuare con apposito Accordo di Programma Quadro (A.P.Q.);

la sopra citata linea d'intervento del P.A.R. FSC è stata attivata con DGR n. 84-4792 del 15 ottobre 2012;

con la medesima DGR è stata approvata la variazione del bilancio annuale 2012 e pluriennale 2012-2014 istituendo un apposito capitolo, denominato PAR FSC 2007-2013 - Asse III "Riqualificazione territoriale" - Linea "Reti infrastrutturali e logistica" - APQ "Sistema autostradale". Delibera CIPE n. 166/2007, facente capo all'UPB DB12002 ed alimentato con fondi statali, nonché un capitolo denominato P.A.R. FSC 2007-2013 - Asse III "Riqualificazione territoriale" - Linea "Reti infrastrutturali e logistica"- APQ "Sistema autostradale" - Delibera CIPE n. 166/2007 - cofinanziamento regionale, alimentato con fondi regionali, facente capo alla medesima UPB, attribuendo le risorse finanziarie necessarie all'attuazione degli interventi facenti capo all'A.P.Q. “Sistema Autostradale” secondo i fabbisogni indicati nel Piano Finanziario del Programma P.A.R. FSC approvato dall'art. 8 della l.r. 5/2012.

Tali fabbisogni nel complesso ammontavano a:

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

- fondi regionali (cofinanziamento FSC): € 14.874.084,00 per l'anno 2014, € 14.874.084,00 per l'anno 2015 e € 14.874.084,00 per l'anno 2016.

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

con la D.D. n. 255 del 23.11.2012 il Responsabile di Linea per l'A.P.Q. Sistema Autostradale ha effettuato a favore del beneficiario (società C.A.P. SpA) l'impegno della somma di € 895.000,00 sul capitolo di spesa n. 288378 del bilancio 2012 (assegnazione n. 100731) con la seguente ripartizione:

-€ 295.000,00 per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della tangenziale est di Torino (impegno n. 2900/2012);
-€ 600.000,00 per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche di Torino (impegno 2901/2012);

con la stessa D.D. n. 255/2012 è stata effettuata a favore della società C.A.P. SpA la prenotazione di impegno della somma di € 3.155.664,00, sul capitolo di spesa n. 288378/2013 del bilancio pluriennale 2012-2014 (assegnazione n. 100185), di cui
- € 252.178,00 per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della tangenziale est di Torino (pren. Imp. N. 67/2013);
- € 2.903.486,00 per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche di Torino (pren. Imp. N. 68/2013);

con la D.D. n. 255/2012 infine è stata disposta la prenotazione di impegno a favore della società C.A.P. SpA per l'importo di € 25.125.916,00 sul capitolo 288378/2014 (assegnazione n. 100028);

con separati provvedimenti dirigenziali si sarebbe provveduto ad impegnare le risorse di cofinanziamento regionale e a prenotare di anno in anno ovvero convertire in impegni le prenotazioni già assunte per i fondi FSC previsti per le successive annualità fino al 2016;

il soggetto attuatore C.A.P. SpA è società di diritto pubblico partecipata da ANAS S.p.A. e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A./SCR Piemonte S.p.A., avente per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio" fra cui quelle oggetto dell'A.P.Q. "Sistema Autostradale";

in data 28.12.2012 sono state sottoscritte con C.A.P. SpA le convenzioni attuative aventi ad oggetto rispettivamente la redazione del progetto preliminare relativo all'infrastruttura autostradale di Corso Marche in Torino e la redazione dello Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP 590 e l'A4, i cui schemi sono stati approvati con DGR n. 7-5130 del 28.12.2012;

Premesso altresì che:

la Giunta regionale, con delibera n. 16-5785 del 13 maggio 2013, ha deciso di aggiornare il valore complessivo del P.A.R. FSC 2007-2013, alla luce del nuovo quadro normativo e congiunturale e delle ultime rimodulazioni finanziarie in attuazione della Delibera CIPE n. 14 dell' 8 marzo 2013 e ai sensi del Decreto Legge n. 35/2013, convertito nella legge n. 64/2013, dando mandato all'Organismo di Programmazione ed attuazione, a seguito di un lavoro di interlocuzione e confronto con le direzioni regionali interessate, di procedere all'integrazione ed alle modifiche del Programma approvato con la DGR 37-4154 del 12 luglio 2012;

con successiva DGR n. 8-6174 del 29 luglio 2013 la Giunta regionale ha approvato - previa sua sottoposizione al Comitato di Pilotaggio nella riunione del 11 luglio 2013 - il nuovo Programma attuativo regionale P.A.R. FSC 2007-2013, che tiene conto delle nuove disponibilità finanziarie anche sulla base gli esiti dell'accordo raggiunto in Conferenza Stato-Regioni dell' 11 luglio 2013 e della D.G.R. n. 13-5998 del 25.06.2013 (riparto delle risorse a valere sul Patto regionale verticale incentivato), ed ha abrogato il precedente programma di cui alla DGR del 12 luglio 2012, come successivamente modificato;

sulla base del nuovo P.A.R. FSC e del relativo Piano Finanziario adottato con l.r. n. 17 del 12.08.2013, per l'ambito di intervento "Sistema di viabilità autostradale e stradale" all'interno dell'Asse III del P.A.R. - Linea di azione ridenominata "Reti infrastrutturali" – sono previsti € complessivi 76.272.748,00 a valere sul fondo FSC e € 44.622.252,00 di co-finanziamento regionale, destinati agli interventi progettuali di completamento del sistema tangenziale torinese e alla realizzazione del collegamento autostradale Pedemontana Piemontese A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano/Ghemme; sono stati dunque confermati gli interventi afferenti l'A.P.Q. "Sistema Autostradale", sebbene con una riduzione complessiva delle disponibilità finanziarie pari ad € 3.155.664,00 per i soli interventi afferenti il sistema tangenziale torinese, per i quali residuano € 895.000,00 complessivi - pari a quanto già impegnato sul bilancio 2012;

con DGR n. 84-6286 del 02 agosto 2013 la Giunta Regionale ha preso atto del dettaglio per linea di intervento del nuovo Piano Finanziario del P.A.R. FSC statale e regionale, ed ha incaricato i Responsabili delle Linee già avviate di adottare i necessari atti di allineamento delle eventuali prenotazioni di impegno già assunte con il suddetto Piano Finanziario;

con D.D. n. 124 del 9 settembre 2013 il Responsabile di Linea per l' A.P.Q. "Sistema Autostradale" ha disposto il richiesto allineamento;

la società C.A.P. SpA ha rimodulato le proposte tecniche ed economiche alla luce delle ridotte disponibilità finanziarie anche ai fini della modifica del P.A.R. FSC approvato a Luglio 2013;

le nuove proposte sono state trasmesse in via definitiva con nota prot.299 dell' 11 ottobre 2013, acquisita con prot. 5154 dell' 11 ottobre 2013, con aggiornamento dei relativi cronoprogrammi di attività di C.A.P. S.P.A. a dicembre 2013, e prevedono una spesa di:

- € 267.567,00 per lo svolgimento Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'autostrada A4;
- € 627.433,00 per il completamento dello Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale di C.so Marche a Torino.

Considerato che:

è necessario procedere alla modifica delle precedenti convenzioni rep. N. 6/A e 7/A del 22.01.2013 per consentire l'adeguamento delle prestazioni reciproche tra Regione Piemonte e C.A.P. alla attuale definizione degli interventi afferenti il sistema tangenziale torinese ed ai relativi importi;

le modifiche riguardano: le premesse, l'art. 1 ("Premesse"), l'art. 2 ("Oggetto"), l'art. 4 ("Compiti ed obblighi di C.A.P. S.P.A."), l'art. 5 ("Impegni della Regione Piemonte"), l'art. 7 ("Durata della convenzione"), l'art. 10 ("Registrazione"), l'art. 12 ("Disposizioni finali") e gli Allegati ed è pertanto opportuno – per comodità di lettura – approvare per ciascuna convenzione un nuovo testo che sostituisce quello precedente a seguito dell'integrazione con le modifiche citate;

risulta necessario, ai fini della successiva liquidazione delle somme dovute, specificare la diversa ripartizione delle somme per i due interventi di che trattasi, sulla base della nuova proposta tecnica ed economica formulata dalla Società C.A.P. SpA e sopra specificata;

la DGR n. 39-6555 del 22 ottobre 2013 che ha approvato lo schema di A.P.Q. "Sistema Autostradale", sottoscritto in data 18 novembre 2013 con i competenti Ministeri, ha dato mandato al Responsabile di Linea per l'A.P.Q. in oggetto di provvedere con proprio provvedimento dirigenziale alle modifiche delle convenzioni in essere per l'attuazione degli interventi afferenti il

sistema tangenziale torinese come specificati nell' Allegato 1 all' A.P.Q., e di approvare le relative piste di controllo previste dal Manuale per il sistema di Gestione e Controllo del P.A.R. FSC approvato con DGR n. 37- 4154 del 12 luglio 2012;

Ritenuto infine opportuno individuare il funzionario del Settore Infrastrutture Strategiche Arch. Alida Fiandaca quale responsabile di strumento come previsto dal Manuale per il sistema di Gestione e Controllo del P.A.R. FSC;

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto

Tutto ciò premesso e considerato,

IL DIRIGENTE

Visto il DLgs. 33/2013 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza, e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”, in particolare gli artt. 26 e 27;

Vista la l.r. n. 7 del 11.07.2001 e s.m.i. - Ordinamento contabile della Regione Piemonte ed il Regolamento regionale 5 dicembre 2001, n. 18/R;

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

Vista la l.r. n. 8/2013 “Legge Finanziaria per l'anno 2013”;

Vista la l.r. n. 9/2013 “Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2013 e bilancio pluriennale per gli anni finanziari 2013-2015”;

Vista la l.r. n. 17 del 12.08.2013 “Disposizioni collegate alla manovra finanziaria per l'anno 2013”;

Visti gli atti deliberativi e i provvedimenti richiamati in premessa

determina

di approvare – per le motivazioni in premessa illustrate – le modifiche alle Convenzioni rep. N. 6/A e 7/A del 22.01.2013 già sottoscritte tra Regione Piemonte e C.A.P. SpA, modifiche tutte riportate negli Allegati A e B alla presente determinazione per farne parte integrante e sostanziale, che sostituiscono integralmente i testi delle precedenti convenzioni e dei relativi allegati;

di procedere alla sottoscrizione delle nuove convenzioni anche in presenza di modifiche, purchè non sostanziali;

di individuare il funzionario del Settore Infrastrutture Strategiche Arch. Alida Fiandaca quale responsabile di strumento come previsto dal Manuale per il sistema di Gestione e Controllo del P.A.R. FSC approvato con DGR n. 37- 4154 del 12 luglio 2012;

di approvare le piste di controllo previste dal Manuale per il sistema di Gestione e Controllo del P.A.R. FSC, allegate alla presente Determinazione per farne parte integrante e sostanziale (Allegato C);

di specificare che la ripartizione della somma complessiva di € 895.000,00 già impegnata a favore di C.A.P. SpA con D.D. 255/2012 sul capitolo di spesa n. 288378 del bilancio 2012 (assegnazione n. 100731) di cui:

- € 295.000,00 per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della tangenziale est di Torino (impegno n. 2900/2012)

- € 600.000,00 per la progettazione preliminare dell'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di corso Marche di Torino (impegno n. 2901/2012)
è ora ripartita, ai fini della sua liquidazione, nel seguente modo:
- € 267.567,00 per lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'autostrada A4;
- € 627.433,00 per lo Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale di C.so Marche a Torino.

Avverso alla presente determinazione è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo del Piemonte entro 60 giorni dalla piena conoscenza.

La presente determinazione non è soggetta a pubblicazione ai sensi dell'art. 26 del DLgs. 33/2013.

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010.

Il Dirigente
Gabriella Giunta

Allegato

ALLEGATO A alla DD n. _____ del _____ avente ad oggetto: P.A.R. FSC 2007-2013 – DGR n. 8-6174 del 29 luglio 2013. Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali". Approvazione delle modifiche alle Convenzioni rep. 6/A e rep. 7/A del 22.01.2013 tra Regione Piemonte e C.A.P. SpA. e contestuale approvazione delle relative piste di controllo. Impegni n. 2900 e 2901 sul capitolo di spesa n. 288378/2012: determinazioni.

SCHEMA DI CONVENZIONE TRA LA REGIONE PIEMONTE E LA CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI S.P.A. (C.A.P. S.P.A.) PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADE DI CORSO MARCHE A TORINO.

**CONVENZIONE
TRA LA REGIONE PIEMONTE**

E

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

**PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DELL' INFRASTRUTTURA
AUTOSTRADE DI CORSO MARCHE IN TORINO**

PREMESSO CHE

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

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

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

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

pluriennale 2012-2014 delle risorse necessarie allo svolgimento delle attività oggetto della presente convenzione;

- con D.G.R. n. 7-5130 del 28.12.2012 è stato approvato lo schema della convenzione, sottoscritta in data 28.12.2012, con la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), repertoriata al n. 06/A del 22.01.2013 ed avente ad oggetto la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche in Torino, per un importo complessivo pari a € 3.503.486,00;

- con D.G.R. n. 16-5785 del 13.05.2013 la Giunta regionale ha deciso di aggiornare il valore complessivo del P.A.R. FSC 2007-2013, alla luce del nuovo quadro normativo e congiunturale e delle ultime rimodulazioni finanziarie in attuazione della Delibera CIPE n. 14 dell'08.03.2013 e ai sensi del DL n. 35/2013, convertito nella legge n. 64/2013, dando mandato all'Organismo di Programmazione ed attuazione, a seguito di un lavoro di interlocuzione con le Direzioni regionali interessate, di procedere alla integrazione ed alle modifiche del programma approvato la D.G.R. n. 37-4154 del 12.07.2012;

- con successiva D.G.R. n. 8-6174 del 29.07.2013 la Giunta regionale ha approvato - previa sua sottoposizione al Comitato di Pilotaggio nella riunione del 11 luglio 2013 - il nuovo Programma attuativo regionale P.A.R. FSC 2007-2013, che tiene conto delle nuove disponibilità finanziarie anche sulla base degli esiti dell'accordo raggiunto in Conferenza Stato-Regioni dell'11 luglio 2013 e della D.G.R. n. 13-5998 del 25.06.2013 (riparto delle risorse a valere sul Patto regionale verticale incentivato), ed ha abrogato il precedente programma di cui alla D.G.R. del 12.07.2012;

- il nuovo Programma ed il relativo Piano Finanziario adottato con l.r. n. 17 del 12.08.2013 confermano tutti gli interventi afferenti l'A.P.Q. "Sistema Autostradale", sebbene con una riduzione complessiva delle disponibilità finanziarie a valere sul FSC pari ad € 3.155.664,00 per i soli interventi afferenti il sistema tangenziale torinese (progettazione del collegamento autostradale di C.so Marche e del completamento della nuova tangenziale est), residuando pertanto per questi ultimi € 895.000,00 a valere sul suddetto FSC, già impegnati sul bilancio 2012 con D.D. n. 255 del 23.11.2012 del Responsabile di Linea;

- con D.D. n. 124 del 09.09.2013 il Responsabile di Linea ha revocato le prenotazioni di impegno sul bilancio 2013 disposte a favore di C.A.P. S.p.A. con la già citata D.D. n. 255 del 23.11.2012 per

la somma complessiva di € 3.155.664,00, quale necessario atto di allineamento al nuovo Piano Finanziario del P.A.R. FSC 2007-2013, come stabilito dalla D.G.R. n. 84-6286 del 02.08.2013; con D.G.R. n. 39-6555 del 22.10.2013 è stato approvato lo schema di A.P.Q. "Sistema Autostradale", poi sottoscritto in data 18.11.2013;

PRESO ATTO CHE

- in data 24 luglio 2008 (rep. 86797) è stata costituita, in attuazione della L. 244/2007 (Legge Finanziaria per il 2008), da ANAS S.p.A. e da Società di Committenza Regione Piemonte S.p.A. (SCR Piemonte S.p.A.) la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), così come stabilito nel Protocollo d'Intesa fra Ministero delle Infrastrutture, ANAS S.p.A. e Regione Piemonte, sottoscritto in data 8 aprile 2008;
- C.A.P. S.p.A. ha per mandato "l'obiettivo di realizzare in tempi brevi le infrastrutture essenziali per il territorio" elencate nel suddetto Protocollo, fra cui la tangenziale autostradale est e l'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di Corso Marche di Torino, per le quali le sono state assegnate le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore per la realizzazione;
- le funzioni di soggetto concedente di C.A.P. sono state confermate con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 341 del 01.10.2012, anche a seguito del mutato assetto istituzionale di ANAS per effetto delle disposizioni del D.L. 98/2011, conv. in L. 211/2011;
- C.A.P. S.p.A. è organismo di diritto pubblico ai sensi del DLgs. 12 aprile 2006, n. 163 e s.m.i. e della direttiva 31 marzo 2004, n. 2004/18/CE e pone in essere ogni attività amministrativa, contrattuale ed extracontrattuale comunque necessaria, utile e/o opportuna per il migliore perseguimento dell'oggetto sociale;
- nell'espletamento delle sue funzioni C.A.P. S.p.A. opera nel rispetto dei principi di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza, di libera concorrenza e di non discriminazione nel rispetto della normativa comunitaria, statale e regionale vigente in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture e della contrattazione collettiva nazionale;

CONSIDERATO CHE

- la società C.A.P. SpA ha rimodulato, alla luce di quanto in premessa, la proposta tecnica ed economica per la redazione della progettazione afferente il collegamento autostradale di C.so Marche a Torino; la nuova proposta è stata trasmessa in via definitiva con nota prot. 299 dell'11.10.2013, acquisita con prot. 5154 dell' 11.10.2013;
- sulla base della proposta tecnica ed economica aggiornata (Allegato 1) formulata da C.A.P. S.p.A. risulta possibile sviluppare lo Studio di Fattibilità del collegamento autostradale di C.so Marche a Torino - il cui completamento è necessario ai fini dell'espletamento della successiva gara per l'affidamento della concessione - per un importo, calcolato sulla base della stima del costo previsto per queste prestazioni, di € 627.433,00;
- la Regione Piemonte intende, con la presente convenzione, regolare e definire i rapporti con la società C.A.P. SpA per il finanziamento delle attività riguardanti lo sviluppo da parte della Società dello Studio di cui al punto precedente e dettagliatamente descritto nel seguito, facendo salve le attività già compiute in attuazione della convenzione rep. 6/A del 22.01.2013 comunque utili anche ai fini dello Studio di Fattibilità proposto;

VISTO

l'art. 8 della convenzione rep. 6/A del 22.01.2013 citata in premessa che prevede che: *“Le parti potranno di comune accordo rivedere le clausole della presente convenzione qualora intervengano modificazioni del P.A.R. F.S.C. 2007 – 2013 (decurtazioni finanziarie etc.) o siano necessari mutamenti delle modalità di svolgimento delle attività in oggetto (incluse le proroghe di cui all'articolo 7), per la disciplina delle quali si fa comunque riferimento a quanto previsto nel Manuale. Le modifiche sostanziali alla presente convenzione dovranno essere apportate con le stesse procedure previste per la sua promozione, definizione, stipula ed approvazione”* ;

- la D.G.R. n. 39-6555 del 22.10.2013 con cui è stata approvata la bozza di A.P.Q. “Sistema Autostradale”, successivamente sottoscritto in data 18.11.2013, che ha dato altresì mandato al Responsabile di Linea di provvedere con propria determinazione ad approvare le modifiche della convenzione in essere, già approvata con deliberazione della Giunta n. 7-5130 del 28.12.2012,

riportandole – per comodità di lettura - in un testo coordinato che sostituisca integralmente il precedente;

TUTTO CIÒ PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO

TRA

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

E

La Regione Piemonte (C.F. 80087670016), Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Settore Infrastrutture Strategiche, con sede legale in Torino, via Belfiore, 23 rappresentata dall'ing. Gabriella GIUNTA,
, domiciliata per la presente carica presso la sede della Regione Piemonte, Via Belfiore 23
di seguito denominate “parti”

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1 PREMESSE

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale della presente convenzione, che sostituisce integralmente la convenzione rep. 6/A del 22.01.2013 ed il cui contenuto è condiviso all'unanimità dalle parti.

ART. 2 OGGETTO

1. La presente convenzione ha per oggetto la regolamentazione dei rapporti tra C.A.P. S.p.A. e la Regione Piemonte, con riferimento all'attività di redazione da parte di C.A.P. S.p.A. del completamento dello Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino,

finalizzato alla valutazione di una gara di project financing, come descritto nell'articolo 4 e meglio specificato nella proposta tecnica ed economica di cui all'Allegato 1.

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

ART. 3 REFERENTE AZIENDALE

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

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

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

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

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

1. C.A.P. S.p.A. provvederà - ad integrazione e coerentemente con il lavoro fin qui svolto, di cui in premessa - a completare lo Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino di cui all'articolo 2 conformemente a quanto indicato nell'Allegato 1 al presente atto e con le tempistiche ivi riportate (cronoprogramma delle attività).

2. In particolare C.A.P. S.p.A. provvederà ad approfondire dal punto di vista tecnico alcune tematiche, quali le interferenze che si sono evidenziate sul tracciato (attraversamento del fiume Dora, linea 1 della metropolitana, NLTL – tratta nazionale, area del Capitol, svincoli di C.so Allamano/C.so Salvemini e Strada del Portone/Via Torino) funzionali alla precisa definizione dei costi, necessaria per la gara di p.f.

3. C.A.P. S.p.A. provvederà ad implementare nello Studio di Fattibilità le indicazioni fornite dalla Regione Piemonte relative all'evoluzione del contesto territoriale ed urbanistico delle sensibilità

ambientali e sociali dell'area attraversata, coinvolgendo la Regione Piemonte stessa e gli enti interessati all'intervento, anche attraverso il Tavolo Tecnico di Corso Marche istituito dalla Provincia di Torino in forma di conferenza dei servizi permanente a tutela del corridoio inserito nel PTC2 della Provincia di Torino.

4. La nuova infrastruttura dovrà essere prevista con caratteristiche autostradali, a carreggiate separate e tre corsie per senso di marcia e corsia di emergenza, nel rispetto della normativa vigente in materia; lo Studio di Fattibilità verrà svolto ai sensi del Regolamento attuativo del Codice degli Appalti, d.p.r. 207/2010 e s.m.i., nonché delle Linee Guida sugli studi di Fattibilità approvate dalla Regione Piemonte con DGR 28 marzo 2012, n. 34-3635.

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

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

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

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

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

- per l'erogazione della quota di anticipo: duplice copia conforme all'originale della documentazione attestante l'avvio delle attività di definizione del quadro conoscitivo (anche con riferimento ad eventuali procedure di affidamento);

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

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

10. Per tutto quanto non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale e nell'Accordo di Programma Quadro.

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

12. Tutte le attività dovranno concludersi entro i termini stabiliti dal cronoprogramma di cui all'allegato documento (Allegato 1), e comunque non oltre i termini di durata della presente convenzione di cui all'articolo 7.

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

ART. 5 IMPEGNI DELLA REGIONE PIEMONTE

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

- a) fornire a C.A.P. S.p.A. la necessaria collaborazione per la definizione dello Studio di Fattibilità, coordinando, in accordo con C.A.P. S.p.A. medesima, i rapporti con gli Enti Locali coinvolti;
- b) fornire a C.A.P. S.p.A. il necessario supporto per l'aggiornamento del sistema informativo (SIL) e per la rendicontazione delle attività e delle spese sostenute;
- c) svolgere le funzioni di Responsabile dell'A.P.Q. "Sistema Autostradale", sottoscritto in data 18.11.2013 ai fini dell'attuazione dell'intervento ai sensi di quanto disposto con Deliberazione CIPE n. 41/2012, specificate in esso e nel presente accordo;
- d) attivare il Responsabile dei controlli di primo livello sull'intervento in oggetto;
- e) corrispondere a C.A.P. S.p.A. - fatte salve le disponibilità di cassa, su presentazione di fattura e a seguito di positivo controllo della documentazione richiesta all'art. 4, punto 9 – il tutto come stabilito nel Manuale, l'importo complessivo di € 627.433,00 (al lordo dell'IIVA) e precisamente come segue:
 - anticipo 30%, successivamente alla sottoscrizione della presente convenzione;
 - quota intermedia suddivisa in non meno di due parti, di cui la prima ad avvenuta rendicontazione della quota di anticipo e la successiva a rendicontazione della quota precedentemente liquidata, con il solo vincolo che la quota intermedia complessiva non dovrà superare il 60% dell'importo della commessa;

- saldo minimo 10% ad avvenuto completamento dell'intervento (e relativa rendicontazione delle attività svolte).

I pagamenti verranno effettuati entro il termine massimo di 60 giorni dalla positiva effettuazione dei controlli della documentazione richiamata all'art. 4 della convenzione secondo le modalità definite nel Manuale e previa acquisizione del DURC ove necessario.

2. Ai fini dell'efficacia del presente contratto le somme necessarie sono state accertate ed impegnate sul bilancio annuale 2012 con D.D. del Responsabile di Linea n. 255 del 23.11.2012.
3. Per tutto quanto di competenza della Regione Piemonte non espressamente previsto nel presente articolo si fa rinvio alle disposizioni contenute nel Manuale.

ART. 6 ECONOMIE

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

ART. 7 DURATA DELLA CONVENZIONE

1. Le attività dovranno svolgersi in base a quanto indicato nei precedenti articoli e secondo l'allegato cronoprogramma (Allegato 1).
2. La scadenza della presente convenzione è stabilita alla conclusione delle attività in essa previste e, in ogni caso, non oltre il 31 Dicembre 2014, comprese le ipotesi di proroga previste dal Manuale.

ART. 8 REVISIONE DELLA CONVENZIONE

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

ART. 9
REVOCA DELL’AFFIDAMENTO

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

ART. 10
IMPOSTA DI BOLLO E REGISTRAZIONE

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

2. L’imposta di bollo è a carico di C.A.P. S.p.A.(l.r. 8/1984 e circ. 32568/DB0710 del 21.07.2011).

ART. 11
DEFINIZIONE DI CONTROVERSIE

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

ART. 12
DISPOSIZIONI FINALI

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

2. Il presente Atto consta di n. 12 articoli e n. 1 allegato (*Allegato 1: Programma di attività per la redazione dello Studio di Fattibilità dell’infrastruttura autostradale di Corso Marche*) ed è redatto in duplice originale.

Torino, li

Letto, confermato e sottoscritto

Per la REGIONE PIEMONTE

Ing. Gabriella GIUNTA _____

Per C.A.P. SPA

Ing. Antonio VALENTE _____

**PROGRAMMA DI ATTIVITA' PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI
FATTIBILITA' DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE DI CORSO
MARCHE**

SETTEMBRE 2013
(con crono programma allegato a dicembre 2013)

Indice

1. Il contesto progettuale.....	3
2. I risultati degli approfondimenti.....	5
3. La proposta tecnica: uno studio di fattibilità finalizzato alla valutazione di una gara di project financing.....	15
4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività.....	18
5. La proposta economica.....	19
6. Il cronoprogramma delle attività.....	20

1. Il contesto progettuale

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

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

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

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

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

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

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

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

A partire, quindi, dallo studio: *"Il nuovo asse integrato di corso Marche - Analisi degli aspetti infrastrutturali, trasportistici e della sostenibilità economica nello sviluppo della*

logistica del Nord Ovest svolto nel 2007 da SiTI per Regione Piemonte – Assessorato ai Trasporti, che ha compreso l'elaborazione dell'analisi di fattibilità tecnica dell'asse integrato, di concerto con lo studio territoriale-urbanistico, commissionato dalla Provincia di Torino all'arch. Cagnardi dello studio Gregotti e Associati, le fasi indispensabili per l'attuazione del disegno complessivo dovranno dunque essere quelle di seguito elencate:

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

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

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

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

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

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

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

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

2. I risultati degli approfondimenti

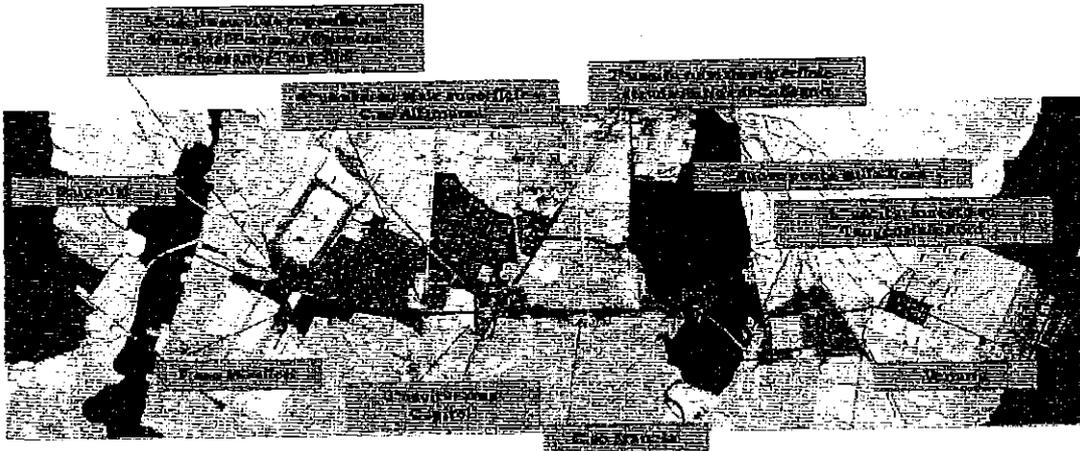
Il collegamento autostradale di C.so Marche riguarda la realizzazione di un tunnel urbano di circa 10 km. completamente pedaggiato. L'infrastruttura, quasi totalmente in galleria, costituita da due canne separate, ha una sezione autostradale di tipo A con tre corsie per senso di marcia, completa di corsie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

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

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

Consentirebbe da un lato di accorciare il percorso della attuale Tangenziale di circa 8,5 km. e di offrire una penetrazione urbana molto semplificata ad un costo per l'utente più elevato, considerando che tre dei cinque svincoli sono in ambito urbano, dall'altra

ridurrebbe la congestione sul percorso attuale della Tangenziale per quei flussi che non necessitano di essere più veloci o che hanno altre destinazioni.



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

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

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

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

Tra settembre e dicembre 2010, ognuna delle tematiche proposte per conseguire una definizione più dettagliata dei costi e dei ricavi dell'infrastruttura, è stata affrontata e condivisa al Tavolo tecnico di C.so Marche, mentre nel corso dell'anno 2011 si è

lavorato intensamente per portare a compimento lo studio di traffico di macro area, che ha per lo più analizzato, attraverso diverse configurazioni di domanda di mobilità messa a punto con la Provincia ed il Comune di Torino sulle varie parti dell'asse, uno scenario proiettato al 2026.

In particolare, lo scenario scelto è stato definito ricercando la tariffa sul sistema Satt completo, che consente la minimizzazione degli impatti negativi da traffico sulle componenti che interagiscono direttamente con questo collegamento, ovvero l'asse autostradale sotterraneo, il viale di superficie ed il sistema urbano torinese, l'arco di Tangenziale di Torino, sotteso dalla corda del C.so Marche stesso.

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

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

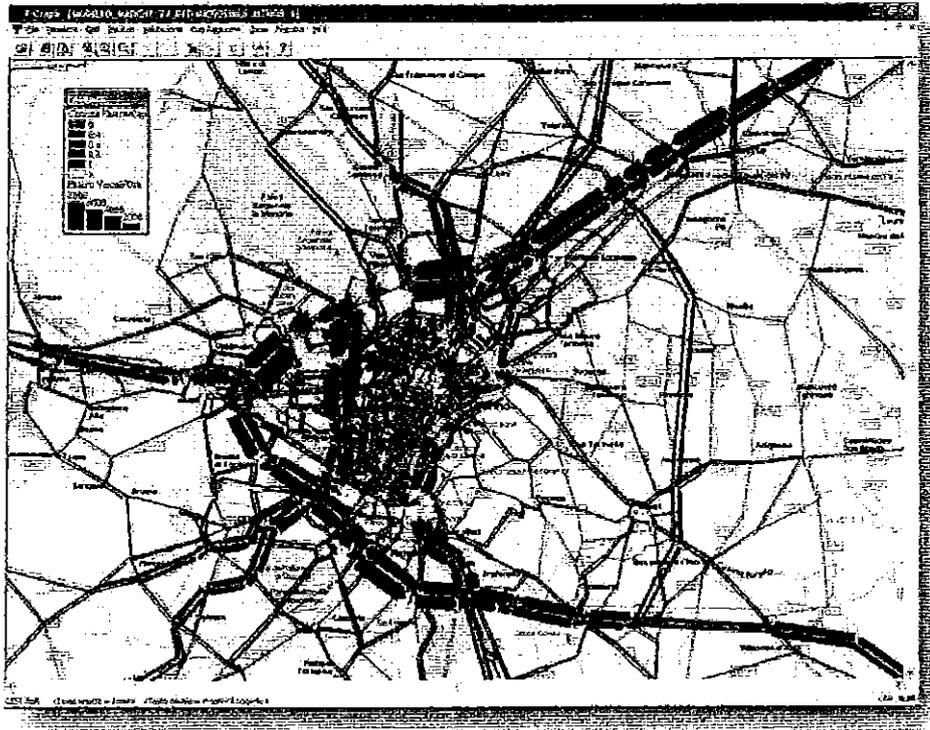


Figura 1: Il grafo di simulazione dell'intera area metropolitana torinese, comprensiva di Collegamento autostradale di C.so Marche e di collegamento autostradale Tangenziale Est

	Descrizione Link Description	Longhezza [km] Length [km]	Totale [km]	TGM Tot 1916	TGM Tot 1919	TGM Tot 1926	TGM Tot 2036	TGM Tot 2046	TGM Tot 2056	TGM Tot 2066
1	Stivcolo Tangenziale Nord - Corso Regina Margherita	1.984,50	1.986,00	59.294	61.193	54.817	59.254	72.418	74.171	75.235
2	Corso Regina Margherita - Via Serrata (rampa Nord)	1.562,57	1.548,67	92.246	95.006	99.333	108.448	110.974	113.668	116.334
3	Via Serrata (rampa Nord) - Strada Antica di Collegno (rampa Sud)	197,71	1.946,33	50.532	51.551	43.129	51.715	73.277	72.239	73.282
4	Strada Antica di Collegno (rampa Sud) - Capital	2.512,00	4.458,33	7.331	77.552	78.731	84.258	87.935	90.695	91.597
5	Capital - C.so Allamano	209,09	4.667,42	31.018	51.535	41.284	55.545	57.354	59.258	60.116
6	Capital - C.so Allamano	311,62	4.979,04	66.543	67.258	67.624	73.134	75.543	77.193	78.501
7	C.so Allamano - C.so Salvemini	484,00	5.463,04	33.331	33.335	33.335	35.277	37.254	38.168	39.121
8	C.so Salvemini - Strada del Portone Nord	1.492,73	6.955,77	67.258	67.258	67.258	72.112	74.189	74.564	75.078
9	Strada del Portone Nord - Strada del Portone Sud	463,60	7.419,37	73.246	73.246	73.246	78.291	79.121	80.137	81.144
10	Strada del Portone Sud - Tangenziale Sud	1.207,24	8.626,61	73.657	73.657	73.657	79.267	80.201	81.629	82.615
			TGM medio su tratto autostradale	63.190	64.120	65.784	70.519	73.460	75.431	76.332

Tabella 1: quadro dei TGM simulati ai vari scenari futuri, per singola tratta dell'asse autostradale di C.so Marche

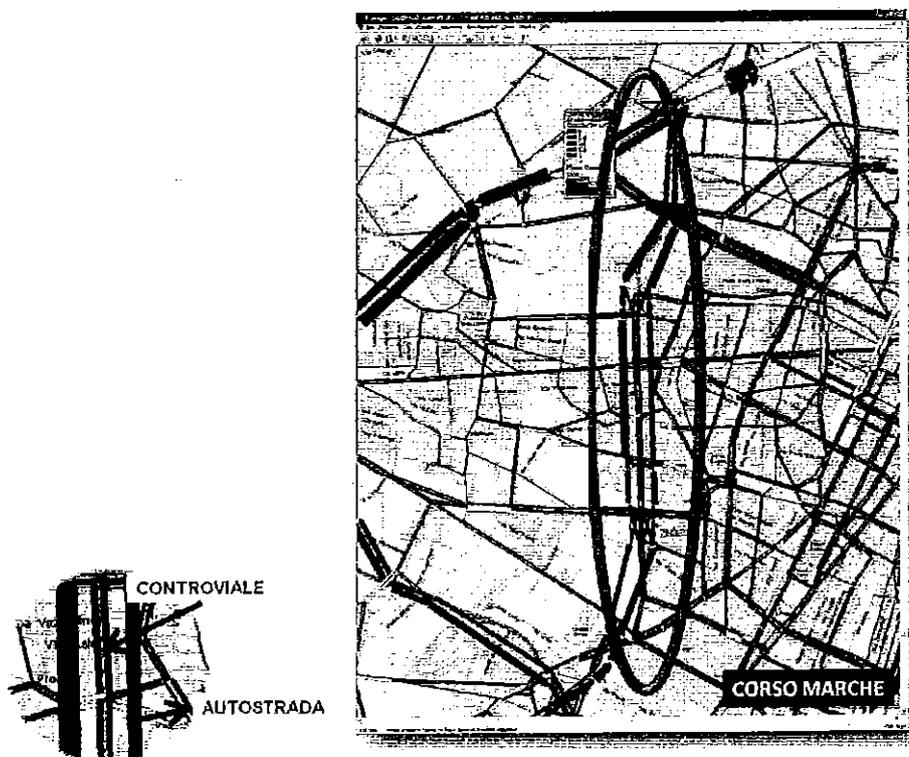


Figura 2: Particolare del collegamento autostradale di C.so Marche estratto dal grafo di simulazione dell'intera area metropolitana torinese.

Tali simulazioni, che potrebbero essere completate individuando una matrice dell'ora di punta del commercio (venerdì 17.00-18.00), vista la notevole presenza sul collegamento di aree di trasformazione urbana che avranno considerevoli superfici commerciali, hanno consentito, rispetto al progetto di prefattibilità del 2007:

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

Servais - Antica di Collegno

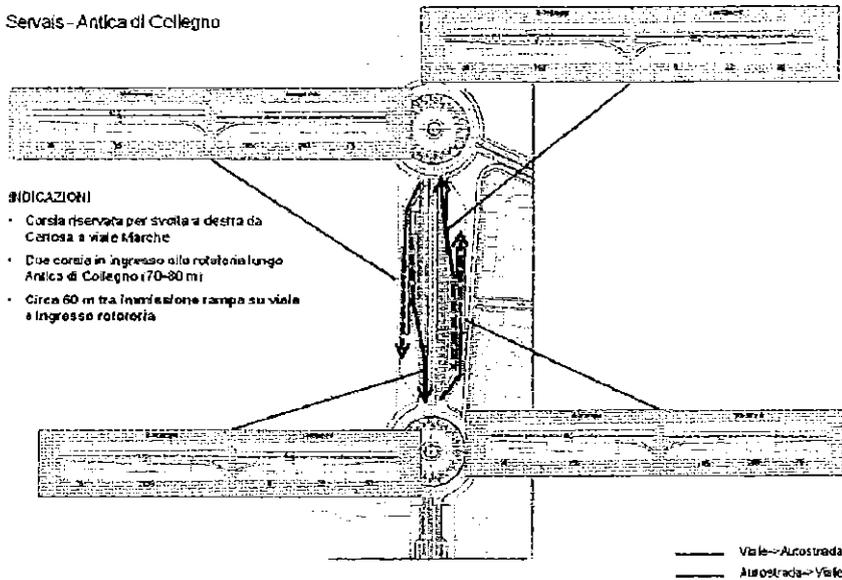


Figura 3: Schema di studio della lunghezza delle rampe dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.Marche.

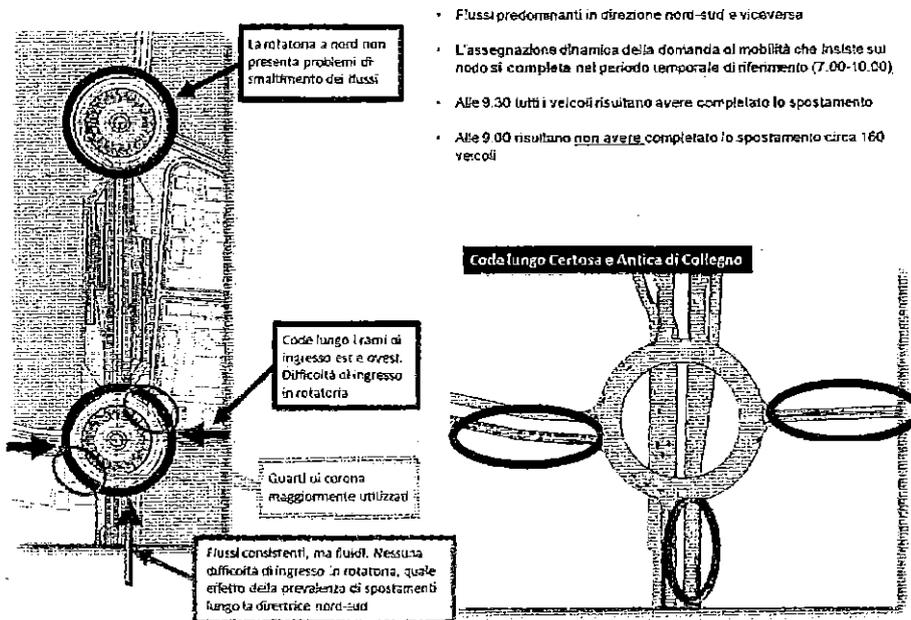


Figura 4: Microsimulazione dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche.



Rotatoria Cebrosa-Antica di Collegno

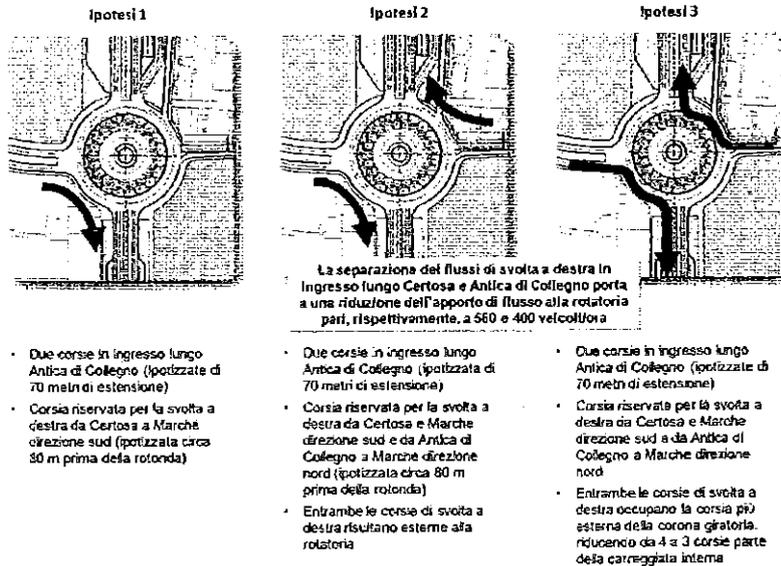


Figura 5: Microsimulazione dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche, con analisi delle singole manovre di svolta.

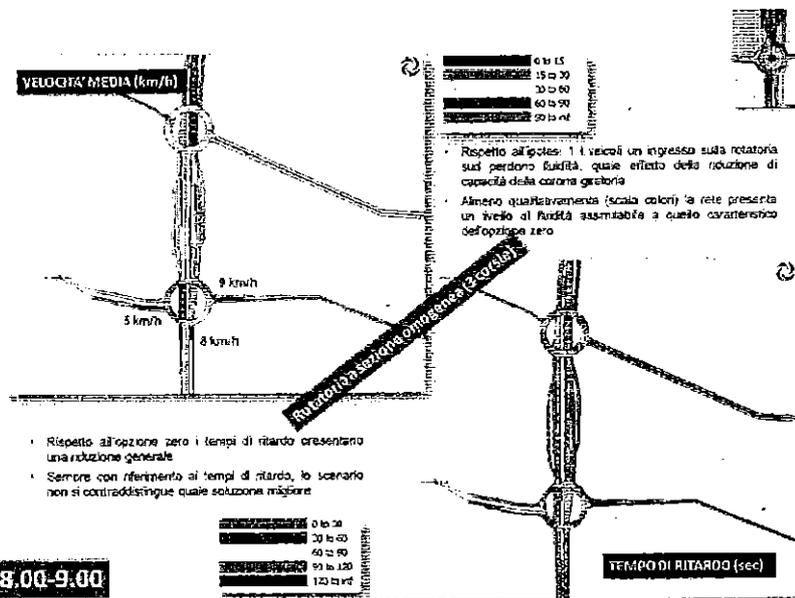


Figura 6: Verifica dell'efficienza del nodo Servais - Antica di Collegno, in seguito alle correzioni apportate.

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

- Quale possibile soluzione alle problematiche evidenziate si consiglia di realizzare;

- Due corsie in ingresso lungo Antica di Collegno (potizzate di circa 70 metri di estensione)

- Una corsia inserita per la svolta a destra da Cartosa a Marche direzione sud (potizzate circa 80 metri prima della rotonda)

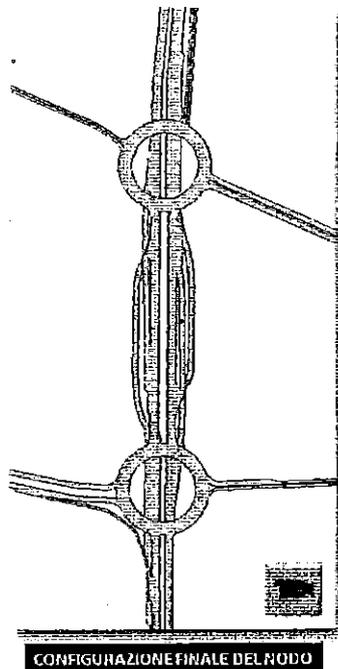
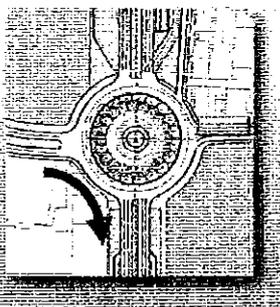


Figura 7: Configurazione finale dello svincolo Servais - Antica di Collegno dall'autostrada al Viale di Superficie e viceversa, utilizzato su tutti gli svincoli di C.so Marche.

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

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

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

- l'attraversamento del fiume Dora. Per la risoluzione dell'attraversamento della Dora, nonostante non si sia ancora potuto fare un rilievo topografico dell'alveo, che potrà fornire informazioni utili anche per il passaggio in galleria sotto lo svincolo della Tangenziale di C.so Regina Margherita, è stata appurata l'impossibilità a riutilizzare il ponte attuale per questioni plano altimetriche. L'intero collegamento tra le due sponde dell'alveo potrà essere definito e stimato a livello economico, nella prossima

fase di approfondimento e definitivamente progettato in sede di proposta preliminare.

- La Linea 1 della metropolitana di Torino. Il tracciato autostradale interseca ortogonalmente la linea 1 della metropolitana di Torino all'altezza di C.so Francia. In quel punto, la linea, che ha una struttura realizzata con conci compressi dal terreno circostante, verrebbe a trovarsi tra la galleria artificiale dell'autostrada, posta al di sopra della linea, e la galleria della NLTL, posta al di sotto della stessa. La risoluzione di questo nodo, che mette in campo una considerevole complessità tecnica, ha richiesto una serie di incontri e di scambi di progetti avvenuti con INFRA TO, la società che gestisce l'infrastruttura della linea di metropolitana. Con loro è stata condivisa una linea guida di progetto strutturale, che andrebbe ora sviluppata a livello di fattibilità per comprenderne sia le modalità, sia i reali costi di costruzione.
- La NLTL (Nuova Linea Torino-Lione). La pubblicazione del progetto preliminare della NLTL ha reso necessario un primo confronto, che ci ha suggerito di chiedere, attraverso la conferenza dei servizi sulla nuova linea ad alta velocità, il riallineamento del tracciato della galleria profonda ferroviaria, all'asse di quello autostradale (visto che planimetricamente non è possibile variare il tracciato ne dell'autostrada, ne del viale di superficie). Il principale obiettivo di questo spostamento è quello di poter realizzare diaframmi profondi di sostegno alla galleria artificiale dell'autostrada, senza dover immaginare strutture dai costi indefiniti ed un impegno di cantiere con tempistiche troppo impattanti. Si rende quindi necessaria, nella prossima fase di approfondimento, definire la tipologia di struttura integrata a livello di fattibilità per stimarne i costi a livello parametrico e in fase di progettazione preliminare della galleria autostradale, l'avvio di una fase di progettazione congiunta tra Cap ed RFI/Italferr delle strutture integrate delle due gallerie sovrapposte e dei consolidamenti necessari ad entrambe le infrastrutture.
- L'area del Capitol. Le problematiche che si concentrano in questa area e che sono ancora da affrontare restano ancora molte. Nello specifico, l'incertezza derivante dalla sovrapposizione di due interventi infrastrutturali di somma importanza come la TAV e l'autostrada, a cui si aggiunge un intervento urbanistico – architettonico come quello che si vorrebbe realizzare sulle aree del triangolo compreso tra le linee ferroviarie storiche e la viabilità di superficie, aumenta di molto i gradi di libertà e le variabili che entrano in gioco, tanto da richiedere l'analisi di un numero di scenari progettuali molto ampio.

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

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

(la necessità di prevedere delle deviate delle attuali linee ferroviarie) e le eventuali criticità di interferenza con la falda profonda.

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

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

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

3. La proposta tecnica: uno studio di fattibilità finalizzato alla valutazione di una gara di project financing

In questo contesto progettuale molto complesso tecnicamente e che vede la presenza di numerosi attori contemporaneamente, la Società C.A.P. S.p.A. aveva proposto, all'interno della Convenzione rep. 06/A del 22/01/2013 avente per oggetto la redazione del progetto preliminare dell'infrastruttura autostradale di Corso Marche a Torino, sottoscritta lo scorso 28/12/2012 con la Direzione Trasporti, la realizzazione di un progetto preliminare da definire in due fasi: la fase 1 con il principale obiettivo di trovare una risposta ai tanti interrogativi che non avevano potuto essere risolti durante la commessa della Provincia di Torino, per mancanza di dati oggettivi, come un rilievo topografico o la mancanza di informazioni geologiche, geotecniche e strutturali, mentre la fase 2 sarebbe stata volta allo studio delle relazioni con la galleria ferroviaria nell'ambito di una collaborazione da stabilire possibilmente con Italferr, finalizzata alla progettazione delle strutture integrate delle due gallerie, nonché al "confezionamento" finale del progetto preliminare complessivo da portare in approvazione al Ministero.

In considerazione però degli effettivi finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Piemonte, in seguito all'approvazione della deliberazione della Giunta Regionale n. 16-5785 del 13/05/2013, con la quale sono state rimodulate le risorse finanziarie del fondo P.A.R. FSC 2007-2013-Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali e logistica", riducendole complessivamente del 78%, la Società C.A.P. S.p.A. propone di realizzare uno studio di fattibilità che, a partire dalle attività proposte nello studio di approfondimento del precedente incarico, e non sufficientemente analizzate per mancanza di informazioni e dati più coerenti con una progettazione preliminare, riprenda alcuni temi di seguito elencati, come:

- la verifica delle interferenze con i sottoservizi con stime relative a costi e tempi, ove possibile,
- la verifica idraulica relativa all'attraversamento del fiume Dora, da effettuarsi con il materiale a disposizione dei vari soggetti competenti,
- l'analisi di fattibilità della galleria,

per giungere ad una stima di massima dei costi dell'intervento, più coerente con l'attuale situazione economica generale dell'area torinese.

L'obiettivo dello Studio di fattibilità, compatibilmente con i fondi disponibili, sarà quello di fornire al decisore politico, elementi tecnici ed economici su cui fondare una strategia di sviluppo infrastrutturale e territoriale, rinviando ad una gara di project financing sul progetto preliminare, l'effettiva progettazione dell'asse infrastrutturale.

La definizione di uno Studio di Fattibilità completo dovrebbe essere utilizzato come l'occasione per riaprire il dibattito fra gli enti territoriali sottoscrittori dell'Intesa Istituzionale del 2008, nell'ottica di rivedere o confermare le linee strategiche condivise prima della importante crisi economica che stiamo vivendo in questi giorni e che

ridisegna quotidianamente il contesto economico e le prospettive di espansione infrastrutturale.

Nell'ambito dello Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale, che verrà svolta ai sensi del Regolamento degli Appalti - Titolo II - Progettazione e verifica del progetto, Capo I, Progettazione: Sezione I – Studio di fattibilità Artt. 14-16, nonché delle *Linee guida sugli studi di fattibilità* emesse dalla Regione Piemonte nel 2012, verrà realizzato:

- l'allestimento di una cartografia digitale tridimensionale verificata e completata da un rilievo topografico puntuale sulle zone dell'asse più complesse;
- lo studio geologico, geotecnico ed ambientale, con la redazione del *modello preliminare di riferimento del sottosuolo*, che identifichi di massima le principali problematiche/criticità di tipo idro-geologico e geotecnico ed i potenziali effetti che dovranno essere tenuti in conto nella progettazione e nella realizzazione dell'opera;
- il progetto stradale dell'autostrada;
- il censimento delle aree ed una prima stima degli espropri;
- il censimento delle interferenze;
- il predimensionamento delle strutture della galleria autostradale e del nuovo ponte sulla Dora, con la finalità di determinarne i costi di massima e di studiarne le cantierizzazioni;
- lo studio di approfondimento sulle dotazioni impiantistiche e di sicurezza finalizzato alla fattibilità tecnica del progetto;
- la redazione del computo metrico estimativo, dell'elenco prezzi unitari e del quadro economico;
- gli aggiornamenti relativi alle analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese dovuti ad un adeguamento delle matrici origine/destinazione, in riferimento al nuovo assetto economico nazionale;
- lo studio di prefattibilità ambientale con lo studio di diverse alternative, oltreché delle mitigazioni ambientali necessarie e di una prima bozza di piano cave;
- l'analisi costi benefici;
- la sostenibilità finanziaria completa di relazione e piano economico-finanziario, che valuti sia gli scenari che implicano un contributo pubblico, sia gli scenari che vedano l'abbinamento alla concessione della Tangenziale di Torino, in scadenza nel 2016, di una o entrambe le opere in progetto.

In parallelo l'attività progettuale non potrà prescindere da:

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

4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività

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

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

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

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

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

Area Tecnica

Specialista in pianificazione dei trasporti senior (RUP)

Specialista in progettazione stradale senior

Specialista in ambiente e territorio senior

Area amministrativa

Ingegnere gestionale senior

Amministrativo con profilo giuridico

Segretaria

5. La proposta economica

La proposta economica che complessivamente Cap s.p.a. ha valutato per realizzare lo studio di fattibilità descritto nel paragrafo precedente "3. La proposta tecnica", sulla base della stima del costo previsto per queste prestazioni, è sinteticamente di 627.433,29 € iva inclusa, come nel seguito ripartita:

SDF CORSO MARCHE - 2013			
Definizione del quadro conoscitivo			Costo finali
Territoriale, urbanistico, storico architettonico			
Topografia		Attività interna	€ 25.407,31
Geologico, geomorfologico, geotecnico, idraulico, idrogeologico e sismico		Attività esterna	€ 10.000,00
Prefattibilità ambientale, comprensiva di esame dei vincoli, analisi di alternative progettuali e mitigazione ambientale e piano cave (riferito alla soluzione progettuale individuata e alle possibili soluzioni alternative)		Attività esterna	€ 10.000,00
Studio di traffico con aggiornamenti rispetto alla situazione economica contingente		Attività interna	€ 55.000,00
Progetto dell'intervento		Attività esterna	€ 36.000,00
Progetto stradale			
Espropri e interferenze		Attività interna	€ 78.771,78
Linee guida per la sicurezza		Attività interna	€ 47.233,30
Progettazione di opere strutturali e cantierizzazioni		Attività interna	€ 5.000,00
Schemi di sezioni correnti		Attività esterna	€ 47.813,82
Studio di approfondimento sulle dotazioni impiantistiche e di sicurezza finalizzato alla fattibilità tecnica del progetto		Attività interna	€ 9.642,67
Elaborazione di alternative tecnico-economiche		Attività esterna	€ 31.463,00
Analisi costi benefici in base di programmazione		Attività esterna	€ 13.981,25
Piano economico-finanziario		Attività esterna	€ 8.613,80
Spese legali		Attività esterna	€ 7.152,00
Definizione elaborati finali		Attività esterna	€ 9.000,00
Totale Progetto		Attività esterna	€ 16.626,68
Incentivo (0,0033% dell'importo dei lavori)			€ 414.864,90
Spese generali (16% su costi interni+costi esterni)			€ 30.000,00
Totale imponibile			€ 62.200,00
Imposta (4% su imponibile)			€ 508.884,90
Iva (22%)			€ 7.424,39
Totale			€ 113.144,00
Totale			€ 627.433,29

	Corso Marche	Tangjest	Totale
costi esterni	185.810	37.089	222.899
costi interni	229.065	143.838	372.891
Incentivo (0,0033% dell'importo dei lavori)	30.000	10.000	40.000
Spese generali (16% su costi interni+costi esterni)	82.200	27.109	39.308
imponibile	506.865	217.834	724.699
Imposta (4% su imponibile)	7.424	1.484	8.908
Iva (22%)	113.144	48.250	161.394
Totale	627.433	267.567	895.000



6. Il cronoprogramma delle attività

Il cronoprogramma sintetico delle attività con indicazione relativa alle milestone di rendicontazione.

CRONOPROGRAMMA DELLO SOF DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE DI CORSO MARCHE

Attività	2012												2013											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ATTIVITÀ AMMINISTRATIVE																								
Previsione, concessione, bandi e contratti																								
ATTIVITÀ PROGETTO TECNICO																								
1. Definizione del quadro contrattuale																								
2. Territoriali, urbanistiche, studi e studi di impatto																								
3. Definizione e alla cartografia di base con 45 previsioni topografiche																								
4. Geologico, geomorfologico e idrologico, idraulico, idrogeologico e idrico																								
5. Studio di impatto con 45 previsioni rispetto alla situazione e sicurezza																								
6. Progettazione																								
7. Progetto esecutivo																								
8. Studio di fattibilità economica, economica di merito, analisi di mercato, progetti di e manutenzione ordinaria e straordinaria																								
9. Esecuzioni																								
10. Manutenzione																								
11. Studio di approfondimento studi geologici, idrauliche e di sicurezza																								
12. Studi di fattibilità economica																								
13. Elaborazione studi di fattibilità economica																								
14. Piano di gestione finanziaria ed economica																								
15. Definizione del quadro contrattuale																								

ALLEGATO B alla DD n. _____ del _____, avente ad oggetto: P.A.R. FSC 2007-2013 – DGR n. 8-6174 del 29 luglio 2013, Asse III "Riqualificazione territoriale"- Linea "Reti infrastrutturali". Approvazione delle modifiche alle Convenzioni rep. 6/A e rep. 7/A del 22.01.2013 tra Regione Piemonte e C.A.P. SpA. e contestuale approvazione delle relative piste di controllo. Impegni n. 2900 e 2901 sul capitolo di spesa n. 288378/2012: determinazioni.

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

**CONVENZIONE
TRA LA REGIONE PIEMONTE**

E

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

**PER LA REDAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' PER IL COMPLETAMENTO
DEL TRACCIATO DELLA NUOVA TANGENZIALE EST DI TORINO TRA LA SP590 E
LA A4**

PREMESSO CHE

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

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

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

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

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

- con D.G.R. n. 7-5130 del 28.12.2012 è stato approvato lo schema della convenzione, sottoscritta in data 28.12.2012, con la società di diritto pubblico "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." (C.A.P. S.p.A.), repertoriata al n. 07/A del 22.01.2013 ed avente ad oggetto la redazione dello Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'A4, per un importo complessivo pari a € 547.178,00;

- con D.G.R. n. 16-5785 del 13.05.2013 la Giunta regionale ha deciso di aggiornare il valore complessivo del P.A.R. FSC 2007-2013, alla luce del nuovo quadro normativo e congiunturale e delle ultime rimodulazioni finanziarie in attuazione della Delibera CIPE n. 14 dell'08.03.2013 e ai sensi del DL n. 35/2013, convertito nella legge n. 64/2013, dando mandato all'Organismo di Programmazione ed attuazione, a seguito di un lavoro di interlocuzione con le Direzioni regionali interessate, di procedere alla integrazione ed alle modifiche del programma approvato la D.G.R. n. 37-4154 del 12.07.2012;

- con successiva D.G.R. n. 8-6174 del 29.07.2013 la Giunta regionale ha approvato - previa sua sottoposizione al Comitato di Pilotaggio nella riunione del 11 luglio 2013 - il nuovo Programma attuativo regionale P.A.R. FSC 2007-2013, che tiene conto delle nuove disponibilità finanziarie

anche sulla base degli esiti dell'accordo raggiunto in Conferenza Stato-Regioni dell'11 luglio 2013 e della D.G.R. n. 13-5998 del 25.06.2013 (riparto delle risorse a valere sul Patto regionale verticale incentivato), ed ha abrogato il precedente programma di cui alla D.G.R. del 12.07.2012;

- il nuovo Programma ed il relativo Piano Finanziario adottato con l.r. n. 17 del 12.08.2013 confermano tutti gli interventi afferenti l'A.P.Q. "Sistema Autostradale", sebbene con una riduzione complessiva delle disponibilità finanziarie a valere sul FSC pari ad € 3.155.664,00 per i soli interventi afferenti il sistema tangenziale torinese (progettazione del collegamento autostradale di C.so Marche e del completamento della nuova tangenziale est), residuando pertanto per questi ultimi € 895.000,00 a valere sul suddetto FSC, già impegnati sul bilancio 2012 con D.D. n. 255 del 23.11.2012 del Responsabile di Linea;

- con D.D. n. 124 del 09.09.2013 il Responsabile di Linea ha revocato le prenotazioni di impegno sul bilancio 2013 disposte a favore di C.A.P. S.p.A con la già citata D.D. n. 255 del 23.11.2012 per la somma complessiva di € 3.155.664,00, quale necessario atto di allineamento al nuovo Piano Finanziario del P.A.R. FSC 2007-2013, come stabilito dalla D.G.R. n. 84-6286 del 02.08.2013;

con D.G.R. n. 39-6555 del 22.10.2013 è stato approvato lo schema di A.P.Q. "Sistema Autostradale", poi sottoscritto in data 18.11.2013;

PRESO ATTO CHE

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

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

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

CONSIDERATO CHE

- la società C.A.P. SpA ha rimodulato, alla luce di quanto in premessa, la proposta tecnica ed economica per la redazione dello Studio di Fattibilità per il completamento del tracciato della tangenziale est di Torino tra la SP590 e la A4,; la nuova proposta è stata trasmessa in via definitiva con nota prot. 299 dell' 11.10.2013, acquisita con prot. 5154 dell' 11.10.2013;
- sulla base della proposta tecnica ed economica aggiornata (Allegato 1) formulata da C.A.P. S.p.A. risulta possibile sviluppare lo Studio di Fattibilità in argomento, necessario ai fini dell'espletamento della successiva gara per l'affidamento della concessione, pur a fronte di un contributo finanziario ridotto, mediante una ridefinizione di alcune attività;
- la Regione Piemonte intende, con la presente convenzione, regolare e definire i rapporti con la società C.A.P. SpA per il finanziamento delle attività riguardanti lo sviluppo da parte della Società dello Studio di cui al punto precedente e dettagliatamente descritto nel seguito, facendo salve le attività già compiute in attuazione della convenzione rep. 7/A del 22.01.2013 comunque utili anche ai fini dello Studio di Fattibilità proposto;

VISTO

l'art. 8 della convenzione rep. 7/A del 22.01.2013 citata in premessa che prevede che: *“Le parti potranno di comune accordo rivedere le clausole della presente convenzione qualora intervengano modificazioni del P.A.R. F.S.C. 2007 – 2013 (decurtazioni finanziarie etc.) o siano necessari mutamenti delle modalità di svolgimento delle attività in oggetto (incluse le proroghe di cui all'articolo 7), per la disciplina delle quali si fa comunque riferimento a quanto previsto nel Manuale. Le modifiche sostanziali alla presente convenzione dovranno essere apportate con le stesse procedure previste per la sua promozione, definizione, stipula ed approvazione”* ;

- la D.G.R. n. 39-6555 del 22.10.2013 con cui è stata approvata la bozza di A.P.Q. “Sistema Autostradale”, successivamente sottoscritto in data 18.11.2013, che ha dato altresì mandato al Responsabile di Linea di provvedere con propria determinazione ad approvare le modifiche della convenzione in essere, già approvata con deliberazione della Giunta n.7-5130 del 28.12.2012, riportandole – per comodità di lettura - in un testo coordinato che sostituisca integralmente il precedente;

TUTTO CIÒ PREMESSO, VISTO E CONSIDERATO

TRA

La società per azioni Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.” (C.A.P. S.p.A.), C.F. n. 09906210019, rappresentata dall'Amministratore Delegato Ing. Antonio VALENTE,

, domiciliato per il presente atto presso la sede dell'Ente in Torino, via Belfiore 23

E

La Regione Piemonte (C.F. 80087670016), Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, Settore Infrastrutture Strategiche, con sede legale in Torino, via Belfiore, 23 rappresentata dall'ing. Gabriella GIUNTA, domiciliata per la presente carica presso la sede della Regione Piemonte, Via Belfiore 23

di seguito denominate “parti”

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1 PREMESSE

1. Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale della presente convenzione, che sostituisce integralmente la convenzione rep. 7/A del 22.01.2013 ed il cui contenuto è condiviso all'unanimità dalle parti.

ART. 2 OGGETTO

1. La presente convenzione ha per oggetto la regolamentazione dei rapporti tra C.A.P. S.p.A. e la Regione Piemonte, con riferimento all'attività di redazione da parte di C.A.P. S.p.A., dello Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'A4, come descritto nell'articolo 4 e meglio specificato nella proposta tecnica ed economica di cui all'Allegato 1, finalizzato all'avvio della gara pubblica per l'individuazione di un promotore finanziario.

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

ART. 3 REFERENTE AZIENDALE

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

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

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

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

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

1. C.A.P. S.p.A. provvederà - ad integrazione e coerentemente con il lavoro fin qui svolto a seguito dell'incarico ricevuto dalla Provincia di Torino ed integrando altresì le richieste ricevute dal Ministero delle Infrastrutture in termini di chiusura dell'anello del SATT - a redigere lo Studio di Fattibilità relativo al completamento del tracciato della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e l'A4 di cui all'articolo 2 conformemente a quanto indicato nell'Allegato 1 al presente atto e con le tempistiche ivi riportate (cronoprogramma delle attività).
2. In particolare C.A.P. S.p.A. svolgerà la progettazione sviluppando una prima fase in cui verrà innanzitutto studiata la chiusura del tracciato nel tratto tra la SP590 e la A4, andando ad approfondire ciò che riguarda l'attraversamento del Po, analizzando poi le ricadute che la nuova tratta porterà al tracciato fin qui preso in considerazione, operando approfondimenti mirati sul nuovo ponte da realizzare. La fase successiva sarà quella di definire il tracciato più adeguato da mettere in gara, coadiuvato dalla verifica di compatibilità ambientale sviluppata sulla base della normativa vigente, dagli aggiornamenti sugli scenari di traffico connessi con il nuovo tracciato (specificamente orientati all'analisi costi-benefici delle alternative), dall'analisi costi benefici e dall'analisi finanziaria, al fine di preparare gli elaborati da porre a base d'asta per il project financing.
3. C.A.P. S.p.A. provvederà ad implementare nello Studio di Fattibilità le indicazioni fornite dalla Regione Piemonte relative all'evoluzione del contesto territoriale ed urbanistico delle sensibilità ambientali e sociali dell'area attraversata, coinvolgendo la Regione Piemonte stessa ed i soggetti sottoscrittori del Protocollo di Intesa per la riqualificazione fisica, funzionale infrastrutturale ed ambientale del Quadrante Nord-Est di Torino, sottoscritto nel Dicembre 2010 nonché i soggetti sottoscrittori del Protocollo di Intesa con cui è stato condiviso il tracciato della tangenziale est di Torino.

4. Lo Studio di Fattibilità verrà svolto ai sensi del Regolamento attuativo del Codice degli Appalti, nonché delle Linee Guida sugli studi di Fattibilità emesse dalla Regione Piemonte nel 2012.
5. Per tutte le attività oggetto del presente atto C.A.P. S.p.A. potrà avvalersi di soggetti terzi, comunque nel rispetto della normativa vigente, ed in particolare di quanto disposto dall'articolo 262, comma 4 del d.p.r. 207/2010 e s.m.i. in caso di ricorso ad affidamenti separati in alternativa all'utilizzo delle professionalità operanti in C.A.P. S.p.A., e dall'articolo 90, comma 7 del d.lgs. 163/2006 e s.m.i. in merito all'integrazione tra le varie prestazioni specialistiche; C.A.P. S.p.A. mantiene comunque la competenza e la responsabilità per quanto riguarda i rapporti con la Regione Piemonte.
6. C.A.P. S.p.A. sarà responsabile della redazione del suddetto studio ed attraverso il proprio Responsabile Unico del Procedimento relazionerà alla Regione Piemonte in merito alle attività eseguite ed alle spese effettuate, secondo le modalità stabilite nel seguito.
7. C.A.P. S.p.A. provvederà a tenere aggiornato il sistema informativo regionale appositamente creato (SIL) inserendo ogni qualvolta lo ritenga opportuno (anche in tempo reale) i dati relativi all'avanzamento fisico e finanziario dello studio. L'aggiornamento è comunque sempre obbligatorio alle scadenze stabilite ai fini della erogazione delle quote di contributo di cui all'articolo 5 e – qualora non coincidente con le prime - alla scadenza bimestrale definita dall'IGRUE MEF e dal MISE DPS, entro la quale i dati presenti nel sistema informativo regionale vengono trasferiti al sistema centrale (Banca Dati Unitaria) previa validazione dell'Organismo di Programmazione (Direzione regionale Programmazione strategica), il tutto ai fini del monitoraggio dell'attuazione fisica e finanziaria del P.A.R. F.S.C. 2007-2013.
8. C.A.P. S.p.A. provvederà a rendicontare le attività svolte e le spese sostenute ai fini dell'erogazione delle quote di contributo previste nell'articolo 5 c. 1 lett. e) secondo le disposizioni del Manuale e pertanto avvalendosi del SIL. Per le spese ammissibili si fa riferimento alle disposizioni contenute nel Manuale, per le categorie applicabili all'intervento in oggetto, ammesse per l'intero importo purché inerenti l'intervento da finanziare e debitamente documentate.
9. Ai fini di cui al punto precedente C.A.P. S.p.A. dovrà in particolare trasmettere al Responsabile di Linea, ing. Gabriella Giunta:

- per l'erogazione della quota di anticipo: duplice copia conforme all'originale della documentazione attestante l'avvio delle attività di definizione del quadro conoscitivo;
- per l'erogazione della quota intermedia: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa relativi al progressivo completamento delle attività di definizione del quadro conoscitivo e della progettazione dell'intervento (quali: provvedimenti di affidamento di incarichi esterni, fatture emesse dal soggetto erogatore della prestazione/servizio affidato, oltre a qualunque documentazione giustificativa idonea a dimostrare la spesa sostenuta, per la quota parte imputabile all'intervento in oggetto); relazione tecnica a firma del R.U.P. inerente lo stato di avanzamento della progettazione in duplice copia;
- per l'erogazione della quota a saldo: duplice copia conforme all'originale dei documenti di spesa, come definiti al punto precedente; quietanze di pagamento relative a tutti i documenti di spesa non ancora quietanzati; duplice copia conforme all'originale dello Studio di Fattibilità svolto.

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

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

12. Tutte le attività dovranno concludersi entro i termini stabiliti dal cronoprogramma di cui al documento allegato (Allegato 1), e comunque non oltre i termini di durata della presente convenzione di cui all'articolo 7.

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

ART. 5
IMPEGNI DELLA REGIONE PIEMONTE

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

- a) fornire a C.A.P. S.p.A. la necessaria collaborazione per la definizione dello Studio di Fattibilità, coordinando, in accordo con C.A.P. S.p.A. medesima, i rapporti con gli Enti Locali coinvolti;
- b) fornire a C.A.P. S.p.A. il necessario supporto per l'aggiornamento del sistema informativo (SIL) e per la rendicontazione delle attività e delle spese sostenute;
- c) svolgere le funzioni di Responsabile dell'A.P.Q. "Sistema Autostradale", sottoscritto in data 18.11.2013 ai fini dell'attuazione dell'intervento ai sensi di quanto disposto con Deliberazione CIPE n. 41/2012, specificate in esso e nel presente accordo;
- d) attivare il Responsabile dei controlli di primo livello sull'intervento in oggetto;
- e) corrispondere a C.A.P. S.p.A. - fatte salve le disponibilità di cassa, su presentazione di fattura e a seguito di positivo controllo della documentazione richiesta all'art. 4, punto 9 – il tutto come stabilito nel Manuale, l'importo complessivo di € 267.567,00 (al lordo dell'IVA) e precisamente come segue:
 - anticipo 30%, successivamente alla sottoscrizione della presente convenzione;
 - quota intermedia, che non dovrà superare il 60% dell'importo della commessa, ad avvenuta rendicontazione della quota di anticipo;
 - saldo minimo 10% ad avvenuto completamento dell'intervento (e relativa rendicontazione delle attività svolte).

I pagamenti verranno effettuati entro il termine massimo di 60 giorni dalla positiva effettuazione dei controlli della documentazione richiamata all'art. 4 della convenzione secondo le modalità definite nel Manuale e previa acquisizione del DURC ove necessario.

2. Ai fini dell'efficacia del presente contratto le somme necessarie sono state accertate ed impegnate sul bilancio annuale 2012 con D.D. del Responsabile di Linea n. 255 del 23.11.2012.

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

ART. 6 ECONOMIE

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

ART. 7 DURATA DELLA CONVENZIONE

1. Le attività dovranno svolgersi in base a quanto indicato nei precedenti articoli e secondo l'allegato cronoprogramma (Allegato 1).
2. La scadenza della presente convenzione è stabilita alla conclusione delle attività in essa previste e, in ogni caso, non oltre il 30 giugno 2014, comprese le ipotesi di proroga previste dal Manuale.

ART. 8 REVISIONE DELLA CONVENZIONE

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

ART. 9 REVOCA DELL'AFFIDAMENTO

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

ART. 10 IMPOSTA DI BOLLO E REGISTRAZIONE

1. La presente convenzione sarà registrata in caso d'uso e le spese di registrazione sono a carico

della parte che avrà presentato richiesta di registrazione.

2. L'imposta di bollo è a carico di C.A.P. S.p.A. (l.r. 8/1984 e circ. 32568/DB0710 del 21.07.2011).

ART. 11
DEFINIZIONE DI CONTROVERSIE

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

ART. 12
DISPOSIZIONI FINALI

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

2. Il presente Atto consta di n. 12 articoli e n. 1 allegato (Allegato 1: *Programma di attività relativo allo studio di fattibilità per il Completamento del tracciato della Tangenziale Est di Torino tra la S5590 e la A4*) ed è redatto in duplice originale.

Torino, li

Letto, confermato e sottoscritto

Per la REGIONE PIEMONTE

Ing. Gabriella GIUNTA _____

Per C.A.P. SPA

Ing. Antonio VALENTE _____

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

TANGENZIALE EST DI TORINO

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

SETTEMBRE 2013
(con crono programma allegato a dicembre 2013)

Indice

1. Il contesto progettuale.....	3
2. Sintesi degli obiettivi conseguiti con lo Studio di fattibilità redatto.....	4
3. La proposta	7
4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività.....	11
5. La proposta economica	12
6. Il cronoprogramma sintetico delle attività.....	13

1. Il contesto progettuale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESI

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

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

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

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

In effetti la Società Cap spa, sollecitata e coadiuvata da ANAS spa e da Regione Piemonte da un lato e dal Ministero delle Infrastrutture dall'altro lato, visto l'attuale assetto relativo alla titolarità delle concessioni (la concessione di ATIVA di cui è titolare ANAS e la concessione della Tangenziale Est, di cui è titolare Cap spa), hanno lavorato sulle modalità di trasferimento dei poteri concedenti dall'Anas a Cap spa, nel nuovo contesto normativo che inizialmente istituiva l'Agenzia delle Infrastrutture, presso il Ministero, a partire dal 31/07/2012.

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

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

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

- A. lo studio relativo al completamento del tracciato autostradale tra la SS590 e la A4 e la definizione del percorso completo della Tangenziale Est di Torino più adeguato ad una eventuale chiusura dell'anello del Sistema Tangenziale Torinese, con approfondimenti mirati al nuovo potenziale Ponte sul fiume Po;
- B. la verifica di compatibilità ambientale, realizzando uno studio di prefattibilità, ai sensi del nuovo regolamento sugli appalti;
- C. gli aggiornamenti relativi alle analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese dovuti al nuovo tracciato;

- D. l'analisi costi – benefici delle alternative, finalizzata alla definizione del tracciato finale;
- E. lo studio di alternative di piano economico finanziario finalizzate alle procedure di project financing.

3. La proposta

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

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

- A. Lo studio relativo al completamento del tracciato autostradale tra la SS590 e la A4 e la definizione del percorso completo della Tangenziale Est di Torino più adeguato ad una eventuale chiusura dell'anello del Sistema Tangenziale Torinese, con approfondimenti mirati sul nuovo potenziale Ponte sul fiume Po.**

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

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

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

Lo studio di fattibilità, che specifica le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e definisce il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire nel rispetto delle indicazioni del documento preliminare alla progettazione, è accompagnato dallo studio di prefattibilità ambientale.

Per lo svolgimento delle attività necessarie all'elaborazione dello studio e alla definizione delle più adeguate strategie per garantire la continuità e la coerenza

nello sviluppo del progetto nel suo complesso, si propone un lavoro articolato nelle fasi/attività riportate in seguito.

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

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

b) Analisi specifiche

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

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

c) Monitoraggio e indicatori

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

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

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

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

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

- la verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini; verranno prese in considerazione le relazioni con i comparti ambientali acqua, aria, suolo, considerati gli impatti di vibrazioni, emissioni inquinanti, ecc, sia in fase di cantiere che di esercizio.

- l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta della localizzazione e della soluzione progettuale prescelta, nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;
- la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

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

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

C. Gli aggiornamenti relativi alle analisi di traffico sul sistema tangenziale torinese dovuti al nuovo tracciato.

A partire dallo studio di traffico sul sistema tangenziale torinese già consegnato alla Provincia di Torino, il modello dell'offerta verrà aggiornato con l'introduzione del nuovo collegamento verso la A4, che vede migliorare la sua capacità, passando da una sezione più ridotta, quella attuale, ad una di tipo autostradale. Verranno analizzati due scenari specifici orientati all'analisi costi benefici delle alternative in cui si simulerà il nuovo tratto con o senza pedaggio.

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

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

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

valutare la redditività dei capitali investiti e a definire l'entità di un'eventuale quota a carico delle autorità pubbliche. Quest'attività richiede di sviluppare un vero e proprio business plan pluriennale e di svolgere analisi collaterali per verificare quali esternalità, prevalentemente di natura immobiliare, possono essere internalizzate a supporto del finanziamento del progetto.

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

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

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

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

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

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

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

4. La struttura aziendale e l'organizzazione delle attività

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

In generale, la commessa oggetto della presente offerta verrà gestita per la maggior parte internamente anche attraverso l'acquisizione di professionalità specifiche; le attività esterne, svolte attraverso un *Service Tecnico* attivato con un socio di Cap spa, riguarderanno materie molto specialistiche come lo *Studio di approfondimento sulle dotazioni impiantistiche e di sicurezza finalizzato alla fattibilità tecnica del progetto*, gli *Elaborati estimativi e tecnico-economici*, l'*Analisi costi benefici* ed il *Piano economico finanziario*.

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

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

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

Area Tecnica

Specialista in pianificazione dei trasporti senior (RUP)
Specialista in progettazione stradale senior
Specialista in ambiente e territorio senior

Area amministrativa

Ingegnere gestionale senior
Amministrativo con profilo giuridico
Segretaria

5. La proposta economica

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

In relazione a ciò, il costo relativo allo svolgimento del programma di attività elencato al precedente punto 3. La Proposta, risulta essere complessivamente di **267.567,00 €**, come nel seguito dettagliato.

SDF COMPLETAMENTO TANG EST - 2013			
		Tipologia di attività	Costi finali
Definizione del quadro conoscitivo			
Territoriale, urbanistico, storico architettonico		Attività Interna	€ 10.000,00
Prefattibilità ambientale, comprensiva di esame dei vincoli, analisi di alternative progettuali e mitigazione ambientale e piano cave (riferito alle soluzioni progettuali individuate e alle possibili soluzioni alternative)		Attività Interna	€ 25.000,00
Progetto dell'intervento			
Progetto stradale		Attività Interna	€ 28.000,00
Espropri e interferenze		Attività Interna	€ 20.000,00
Linee guida per la sicurezza		Attività Interna	€ 6.945,70
Predimensionamento opere strutturali		Attività Interna	€ 42.200,00
Canterizzazioni		Attività Interna	€ 5.500,00
Studio di approfondimento sulle dotazioni impiantistiche di sicurezza finalizzato alla fattibilità tecnica del progetto		Attività esterna	€ 8.260,35
Elaborati esecutivi e tecnico-economici		Attività esterna	€ 8.501,45
Analisi costi benefici in corso di progettazione		Attività esterna	€ 5.988,16
Piano economico finanziario		Attività esterna	€ 6.375,85
Spese legali		Attività esterna	€ 8.000,00
Definizione elaborati finali		Attività interna	€ 5.990,00
Totale Progetto			€ 180.724,60
Incentivo (0,014 % dell'importo lavori del completamento)			€ 10.000,00
Spese generali (16% su costi interni+costi esterni)			€ 27.108,75
Totale imponibile			€ 217.833,25
Imposta (4% su imponibile)			€ 1.484,00
Iva (22%)			€ 48.260,00
Totale			€ 267.567,25

	Corso Marche	Tang est	Totale
costi esterni	185.810	37.089	222.698
costi interni	229.055	143.836	372.891
Incentivo (0,014 % dell'importo lavori del completamento)	30.000	10.000	40.000
Spese generali (16% su costi interni+costi esterni)	62.200	27.109	89.309
imponibile	508.865	217.833	724.698
imposta (4% su imponibile)	7.424	1.484	8.908
iva (22%)	113.144	48.260	161.394
totale	627.433	267.567	895.000



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI



PAR FSC 2007 - 2013
ASSE III - RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE
LINEA DI AZIONE - RETI INFRASTRUTTURALI
AMBITO DI INTERVENTO - SISTEMA DI VIABILITA' AUTOSTRADALE E STRADALE
PISTA DI CONTROLLO

INTERVENTO: STUDIO DI FATTIBILITA' DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE DI C.SO MARCHE A TORINO
INTERVENTO: STUDIO DI FATTIBILITA' PER IL COMPLETAMENTO DEL TRACCIATO DELLA NUOVA TANGENZIALE EST DI TORINO TRA LA SP590 E LA A4

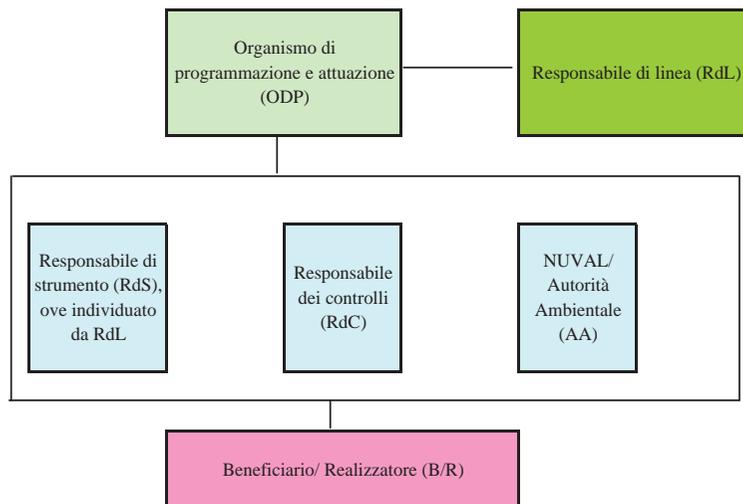
Macroprocesso: Acquisizione di Beni e Servizi

Processo di Attuazione Fisica Finanziaria delle operazioni

Torino, li

Scheda Anagrafica Pista di Controllo

Fondo:	PAR FSC 2007-2013
Asse	III - <i>Riqualificazione territoriale</i>
Ambito settoriale	Reti infrastrutturali
Strumento di attuazione:	Accordo di programma Quadro "Sistema Autostradale"
Macroprocesso:	Acquisizione di Beni e Servizi
Responsabile di Linea	Ing. Gabriella GIUNTA - Dirigente del Settore Infrastrutture Strategiche (12.06)-Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Responsabile di strumento	Arch. Alida FIANDACA - Funzionario del Settore Infrastrutture Strategiche (12.06)-Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Responsabile di Controllo:	Arch. Riccardo LORIZZO - Dirigente del Settore Viabilità e Sicurezza Stradale (12.03) - Direzione regionale Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica
Data:



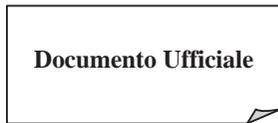
Legenda:



Attività Complessa



Decisione



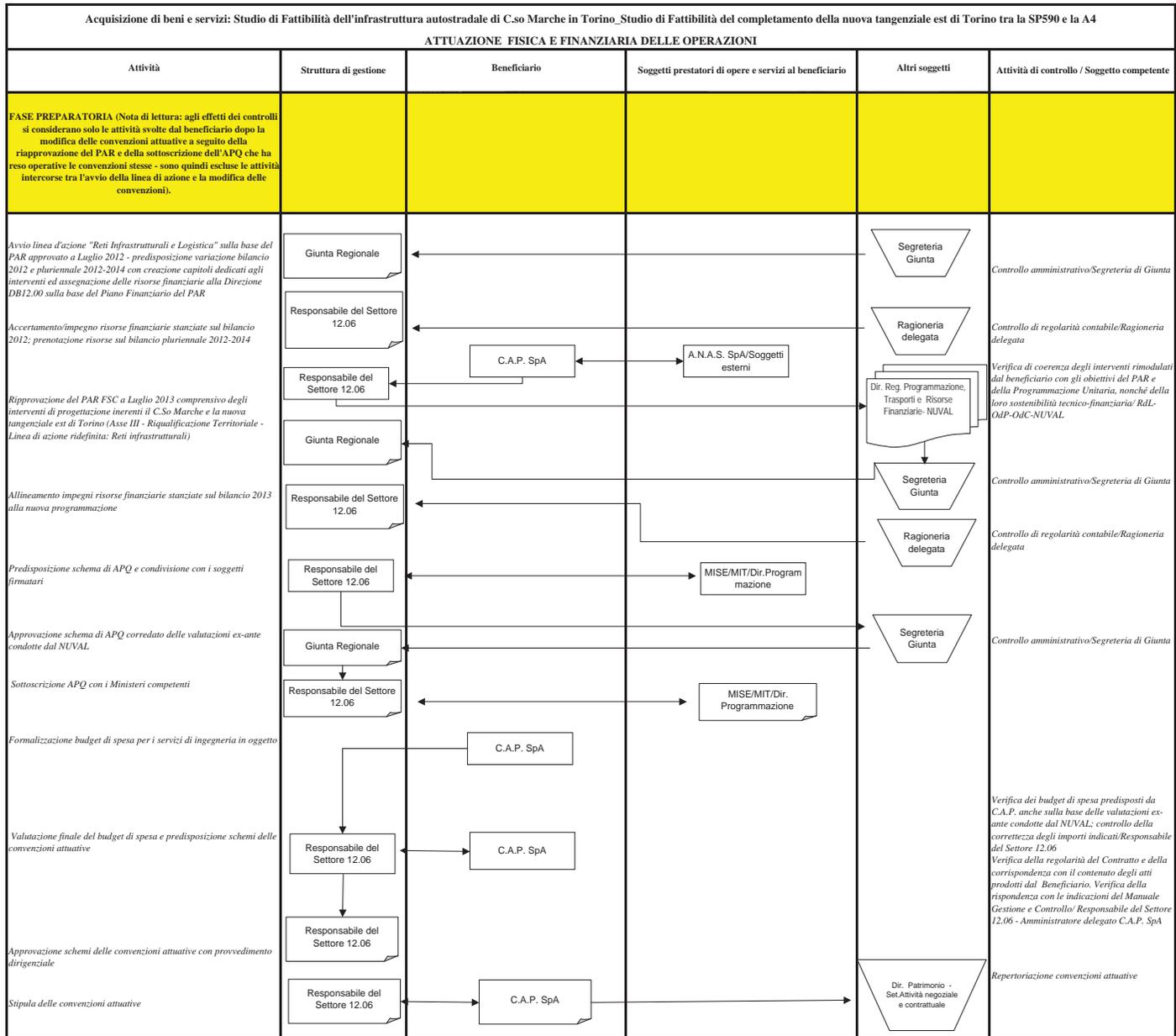
Documento Ufficiale

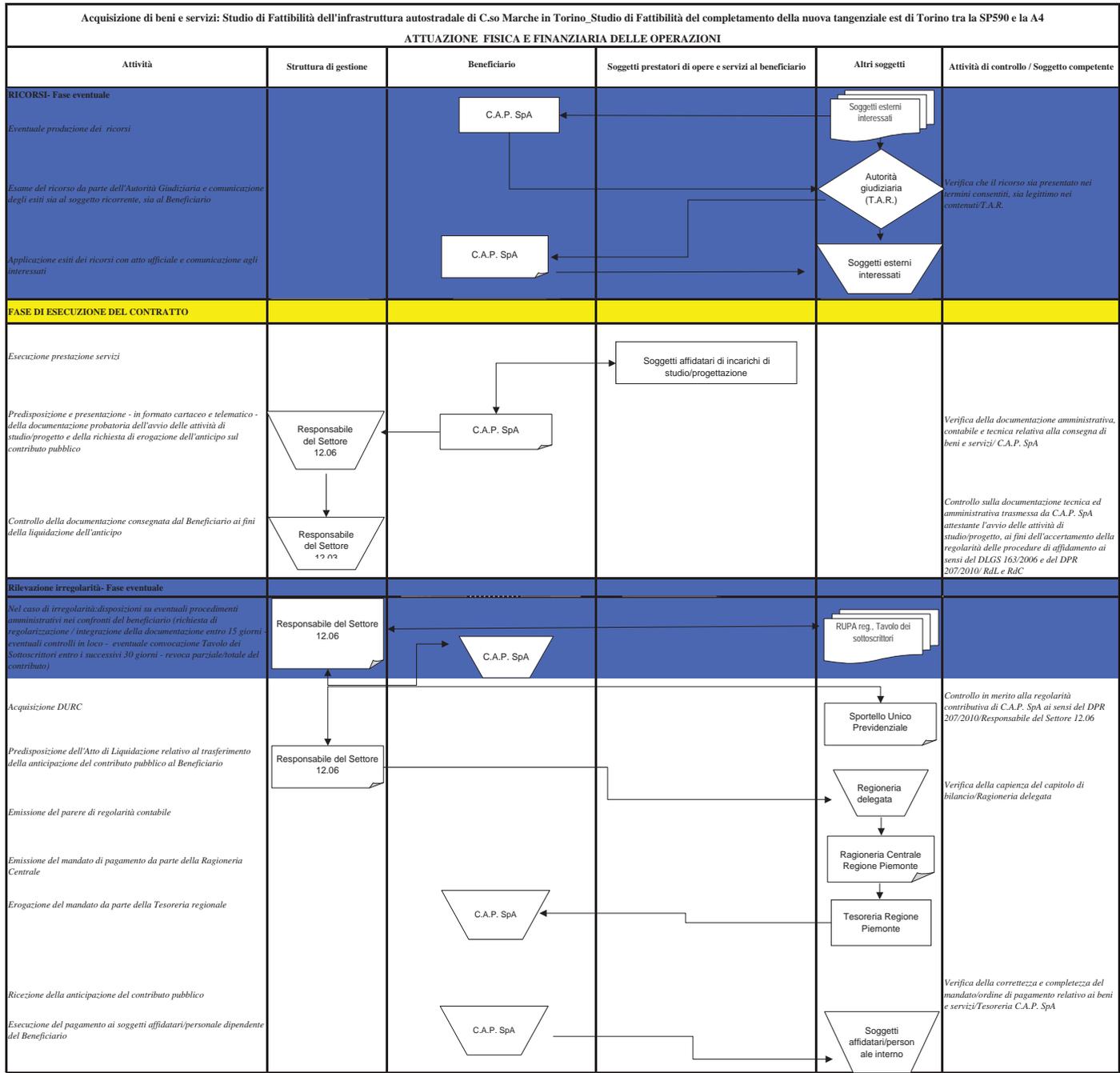


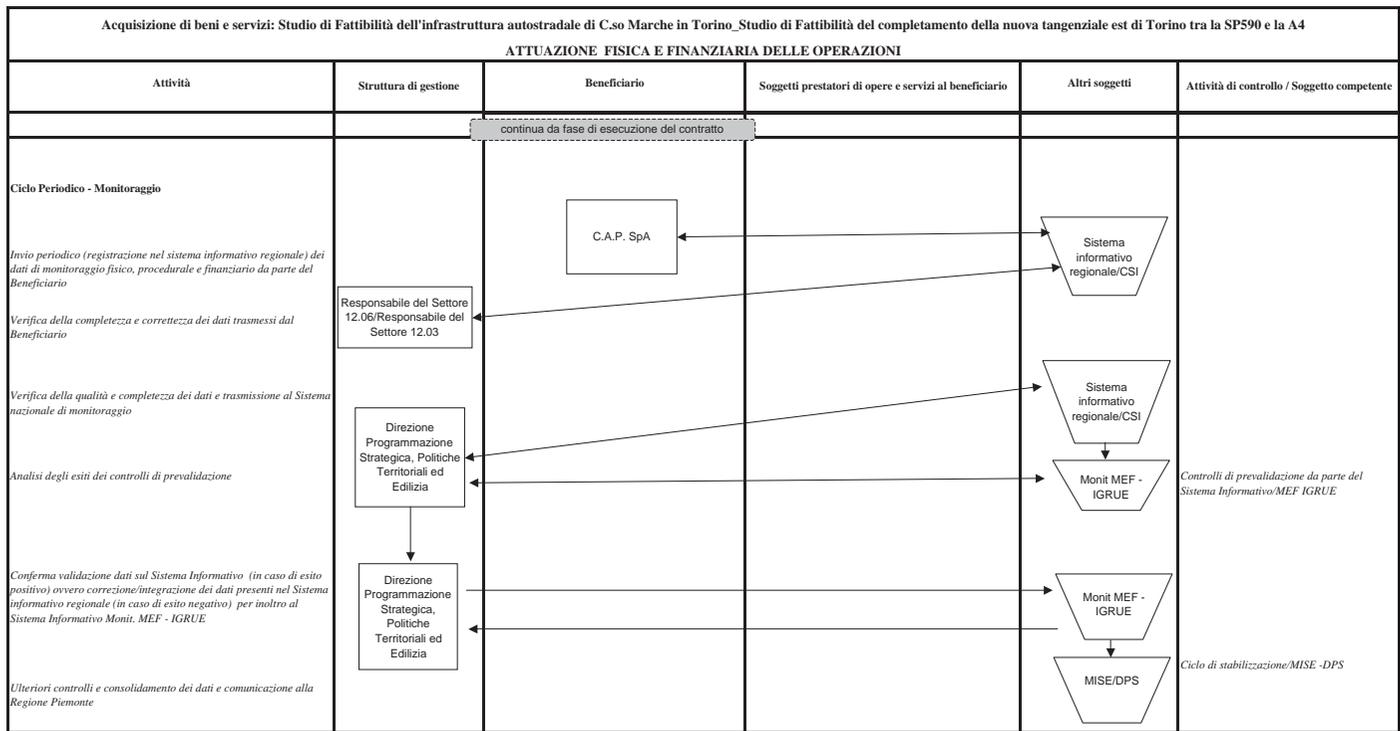
Operazione

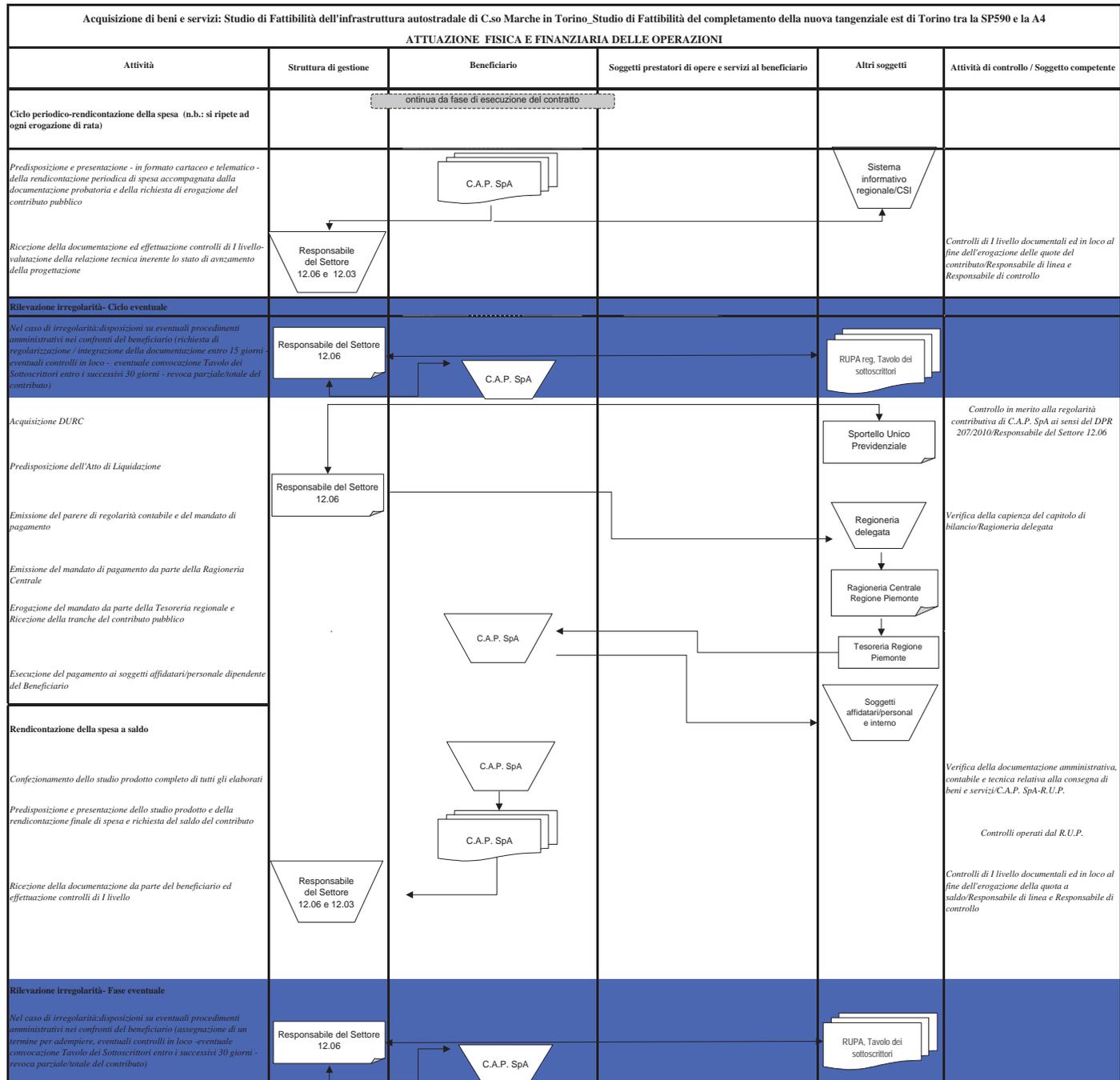


**Documento Articolato e
Complesso**









Acquisizione di beni e servizi: Studio di Fattibilità dell'infrastruttura autostradale di C.so Marche in Torino_Studio di Fattibilità del completamento della nuova tangenziale est di Torino tra la SP590 e la A4

ATTUAZIONE FISICA E FINANZIARIA DELLE OPERAZIONI

