



1° ATTO AGGIUNTIVO ALLA INTESA GENERALE QUADRO

TRA IL GOVERNO E LA REGIONE PIEMONTE

ROMA, PALAZZO CHIGI, 23 GENNAIO 2009

*L'anno 2008 il giorno 23 del mese di gennaio
presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri*

Il Governo rappresentato da:

Presidente del Consiglio dei Ministri On. Silvio Berlusconi

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On. Altero Matteoli

Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio On. Stefania Prestigiacomo

Ministro per i Rapporti con le Regioni On. Raffaele Fitto

La Regione Piemonte rappresentata da:

la Presidente Mercedes Bresso

l'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture Daniele Borioli

sottoscrivono il 1° Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 11 aprile 2003

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

Visto l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese";

Visto l'articolo 1, comma 1, della legge n. 443/2001 per cui l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa coi Ministeri competenti e le Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione;

Visto che il soprarichiamato art. 1, comma 1, della legge n. 443/2001 dispone che gli interventi previsti dal programma siano compresi in "un'Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere";

Visto il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del Programma di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, ed inoltre, all'articolo 256, comma 1, dispone l'abrogazione del Decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190;

Visto l'articolo 161, comma 1, del sopradetto Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, ove è previsto che, nell'ambito del Programma predetto, siano individuate con Intese Generali Quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia Autonoma, le opere per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale. Per tali opere le Regioni o Province Autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse Intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti ed alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;

Visto l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopradetto Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, che definisce le attività del Ministero delle Infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero promuova e proponga Intese Quadro tra Governo e singole Regioni o Province Autonome al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, afferma la necessità di un'Intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, e precisando che i finanziamenti concernenti le infrastrutture strategiche inserite nel Programma potranno essere utilizzati per la realizzazione di quelle sole opere che siano state individuate mediante Intesa tra Stato e Regioni o Province Autonome interessate;

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

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241 art. 11 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza.

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

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

- il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 e le infrastrutture interessanti il territorio della Regione Piemonte ivi comprese e la relativa previsione di spesa;
- la Delibera CIPE del 04/07/2008 espressa ai sensi dell'art.1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, sull'Allegato Infrastrutture al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria 2009-2013 concernente le infrastrutture pubbliche e private e degli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (Legge Obiettivo) sancita nella seduta del 10 luglio 2008;
- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 di R.F.I. S.p.A.;
- i contenuti del Contratto di Programma 2007-2011 ANAS S.p.A.;
- il Protocollo di Intesa sottoscritto l'8 aprile 2008 a Torino tra Ministero Infrastrutture, Regione Piemonte, ANAS per la costituzione della Società "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." Regione Piemonte – ANAS S.p.A , finalizzata alla realizzazione di infrastrutture autostradali essenziali per il territorio ed il successivo atto costitutivo del 24 luglio 2008;
- il Protocollo d'Intesa Quadro sull'Assetto ferroviario del Nodo di Novara del 24 novembre 2003, siglato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Novara, Comune di Novara, Comune di Galliate, R.F.I. S.p.A., T.A.V. S.p.A., F.N.M.E. S.p.A., Autostrada Torino - Milano S.p.A. che contempla 13 interventi ed individua le modalità di approvazione dei vari progetti, i relativi oneri ed impegni finanziari, nonché i soggetti competenti alla realizzazione degli stessi.
- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti tra il Governo della Repubblica italiana e la Regione Piemonte:
 - A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVICentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003;
 - A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 31 ottobre 2006;
 - 1° atto integrativo dell'A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 30 novembre 2007;
 - A.P.Q. Interregionale "per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino" sottoscritto in data 9 aprile 2008;

- 1° Atto Integrativo dell'A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVlcentro" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- il Patto per lo Sviluppo Sostenibile del Piemonte sottoscritto tra Regione, Enti Locali, parti sociali e mondo economico in data 13 ottobre 2008, nel quale è stato concordato un quadro di interventi che si condivide di assumere come piattaforma per un confronto con il Governo Nazionale, dando mandato alla Regione per una incisiva azione di sollecito verso il livello decisionale statale;
- i "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" predisposte in ambito di Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione dal Commissario di Governo in data 28 giugno 2008;
- gli esiti del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 29 luglio 2008.

Considerato in particolare che:

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

1. CORRIDOI FERROVIARI:

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

2. CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI:

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

3. SISTEMI URBANI E METROPOLITANI:

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

4. HUB INTERPORTUALI:

- *Centro merci di Novara.*

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

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

con la citata Intesa, è stato convenuto tra le Parti, nel quadro della verifica congiunta degli ulteriori impegni, di confermare le seguenti opere inserite in atti di Negoziazione programmata:

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

Considerato altresì che la Regione Piemonte:

- intende partecipare al finanziamento di alcune delle opere in questione anche attraverso la quota regionale di competenza, secondo le indicazioni della Delibera CIPE del 21 dicembre 2007 relativa alla programmazione ed al finanziamento dei FAS che assegna parte delle risorse alle Regioni e parte alle amministrazioni centrali, in attuazione del documento di orientamento strategico (Quadro Strategico Nazionale 2007-2013);
- partecipa attraverso la S.C.R. S.p.A. (Società di Committenza della Regione Piemonte S.p.A.) ed in misura paritetica con ANAS S.p.A. alla Società CAP S.p.A. (Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.) per la realizzazione di opere autostradali.

**TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO,
LE PARTI, COME SOPRA COSTITUITE E RAPPRESENTATE,
CONVENGONO QUANTO SEGUE**

Art. 1
(Premesse)

Le premesse fanno parte integrante del presente atto aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro.

Art. 2
(Oggetto)

Il presente atto costituisce integrazione e aggiornamento dell'intesa Generale Quadro approvata in data 11 aprile 2003 ai sensi dell'art.1, c.1, della L.443/2001.

Le Parti:

- confermano che, ai sensi dell'art.161, c.1 del D.lgs 163/2006 del 12/04/2003, le opere oggetto del presente accordo e previste nell'ambito del Programma di cui all'art. 1, c.1 della L.443/2001 sono da ritenersi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale;

- convengono sulla necessità di assicurare l' attuazione delle infrastrutture ricadenti nel territorio della Regione Piemonte già previste nella citata Intesa, aggiornata con il presente atto.

Art. 3
(Elenco degli interventi oggetto del presente atto)

Gli interventi oggetto del presente atto, successivamente dettagliati, sono articolati secondo la seguente ripartizione:

1) SISTEMI FERROVIARI

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

2) SISTEMI STRADALE E AUTOSTRADALI

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

3) SISTEMI URBANI METROPOLITANI

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

4) HUB INTERPORTUALI

5) TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Art. 4

(Impegni finanziari assunti in precedenza dalle Parti)

Con riferimento agli impegni assunti dalle parti nell'ambito dei seguenti Accordi di Programma Quadro si confermano le rispettive competenze e si rimanda all'Allegato 1 al presente Atto.

- A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVlcentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003;
- A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 31 ottobre 2006;
- 1° atto integrativo dell'A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 30 novembre 2007;
- A.P.Q. Interregionale "per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVlcentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003;
- 1° Atto Integrativo dell'A.P.Q. "per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVlcentro" sottoscritto in data 9 aprile 2008.

Art. 5

(Interventi da inserire nel Programma delle Infrastrutture Strategiche)

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

Sistemi ferroviari

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

Sistemi stradali ed autostradali

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

Sistemi urbani e metropolitani

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

Art. 6
(Comitato di Monitoraggio)

Le Parti decidono:

- di costituire un Comitato di Monitoraggio per l'attuazione del presente Atto Aggiuntivo, di cui si riservano di designare i componenti in rappresentanza dei firmatari dell'Atto, che avrà la responsabilità di verificare l'avanzamento dei programmi di intervento, il rispetto dei tempi di esecuzione dei progetti e della realizzazione delle opere e di relazionare con periodicità almeno semestrale, sullo stato dello sviluppo degli obiettivi fissati dal presente Atto;
- di verificare semestralmente lo stato di avanzamento del presente atto ed, in particolare, nel primo semestre il Comitato produrrà apposito elaborato da cui si evinca, per ogni singola opera, lo stato di avanzamento e la relativa copertura, indicando, specificamente, le fonti di finanziamento e le reali previsioni di spesa;
- di attuare, nel rispetto dell'ordinamento costituzionale e della lealtà a questo dovuta e con spirito di costante collaborazione, il presente Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro, ricercando ogni opportuna soluzione idonea a conseguire gli obiettivi indicati con specifici Accordi integrativi per la crescita sociale ed economica della Regione Piemonte con il Paese e con l'Unione Europea.

Dettaglio degli interventi oggetto del presente Atto:

1) SISTEMI FERROVIARI

Nuova Linea ferroviaria Torino – Lione e relative opere oggetto della nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri 29-7-2008 e di intese in ambito di Osservatorio sulla Torino Lione.

L'opera è stata inserita nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche ed ha seguito le procedure di Legge Obiettivo sino alla data del 2 agosto 2006, quando, al fine di ricomporre le fratture con i territori e gli Enti Locali coinvolti dal progetto, è stato stabilito di abbandonare il procedimento in corso. Le Parti concordano sulla necessità di effettuare una valutazione sull'opportunità di attivare procedure ordinarie, in ragione delle indicazioni provenienti dall'Osservatorio Valle di Susa presieduto dal Commissario di Governo.

Al fine di dare riscontro e perseguire l'obiettivo della necessaria copertura finanziaria e della rapida attuazione degli interventi condivisi dall'Osservatorio Valle Susa presieduto dal Commissario di Governo per il collegamento ferroviario Torino – Lione, in relazione alle decisioni assunte in data 28 giugno 2008 (note come "Risultanze di Pracatinat", vedi Allegato 2) e successivamente accolte al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi con nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 29 luglio 2008 (vedi Allegato 3) che hanno dato avvio alla seconda fase delle attività dell'Osservatorio, le Parti concordano, sulla base delle condizioni definite, di dare attuazione alle attività secondo le modalità condivise in ambito di Osservatorio ed in particolare:

- sulla necessità di recepire le indicazioni del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi riguardanti l'opportunità di una "Governance unitaria" dell'intera progettazione che, basandosi sull'esperienza dell'Osservatorio, dovrà coordinare e monitorare tutte le fasi di impostazione e sviluppo della progettazione preliminare;
- sull'unitarietà di finanziamento dell'intera linea coordinando le risorse attivabili in un piano organico e tenendo conto del "Piano Strategico" promosso dalla Provincia di Torino;

Le Parti prendono inoltre atto delle altre indicazioni emerse dal cosiddetto Accordo di Pracatinat: ed in particolare:

- la nuova infrastruttura deve garantire piena funzionalità del Sistema Ferroviario Metropolitano in direzione di Settimo/Chivasso e Rivarolo, Venaria/Germagnano, Collegno/Avigliana, Orbassano, valutando possibili estensioni verso Rivalta;
- la riconnessione al nodo di Torino, nel quadro del Sistema Ferroviario Metropolitano, del collegamento con Caselle/Ceres, anche in funzione dell'accessibilità all'aeroporto, al fine di recuperare i livelli di traffico antecedenti alla sua interruzione;
- la conferma dell'impianto di Orbassano come piattaforma logistica intermodale dell'area torinese direttamente connessa con il Corridoio V;

Pertanto, dalle condizioni espresse nel documento della Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Commissario di Governo in ambito di Osservatorio Valle Susa discende che gli interventi relativi alla linea ferroviaria Torino – Lione inclusa nel Progetto Prioritario n. 6 (già corridoio europeo n. 5) sono strettamente connessi alla realizzazione di una serie di altri interventi sia di carattere infrastrutturale da attuarsi propedeuticamente o in parallelo alla stessa, sia di iniziativa amministrativa, che le Parti si impegnano ad assumere per quanto di competenza.

Opere strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea Torino – Lione

Nodo di Torino e Area Metropolitana

L'area metropolitana rappresenta l'area territoriale in cui vengono massimizzate le potenzialità del trasporto pubblico ferroviario, anche nel contesto di sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano così come richiesto in ambito di accordo per la nuova linea Torino - Lione.

Il quadro di riferimento prevede il completamento del Passante Ferroviario e l'avanzamento della realizzazione della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino.

In stretta connessione alla realizzazione della nuova Linea ferroviaria, si individuano i seguenti interventi:

- Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo

Tra gli interventi già previsti sul Nodo di Torino rappresenta un'opera fondamentale l'interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo, che consente il collegamento dell'aeroporto Sandro Pertini di Torino-Caselle con il sistema ferroviario (il cui costo di 162 Mln€).

- Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura

Il quadruplicamento di Porta Susa - Stura fa parte della Rete di Integrazione Europea ed è inserito tra le "opere in corso" del Contratto di Programma R.F.I. S.p.A. 2007-2011. Il costo stimato dell'intervento è pari a 954 Mln€, comprensivo anche dell'allestimento finale della nuova stazione Rebaudengo e della realizzazione della nuova S.S.E. di Bramante (il cui costo è di 13 Mln€).

- Attivazione fermata Zappata sul passante

L'intervento ha un costo di 15,75 Mln€. L'ente attuatore è R.F.I. S.p.A. L'opera rientra nell'appendice alla Convenzione n.113 del 1984 tra RFI, Regione Piemonte, GTT e Comune di Torino.

- Attivazione fermata Dora sul passante

L'intervento ha un costo di 23 Mln€ al fine dell'attivazione della fermata sulla linea storica. Per l'attivazione della fermata anche sulla linea veloce il costo complessivo stimato diventa di 49,3 Mln€. L'ente attuatore è R.F.I. S.p.A. L'opera rientra nell'appendice alla Convenzione n.113 del 1984 tra RFI, Regione Piemonte, GTT e Comune di Torino.

- Raddoppio della tratta Settimo - Volpiano

L'intervento ha un costo di 12 Mln€ per la progettazione e la realizzazione. L'intervento è inserito nel Primo Atto Integrativo dell'A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto". L'ente attuatore è il G.T.T. in qualità di concessionario della linea ferroviaria del Canavese.

- Potenziamento linea ferroviaria Torino - Pinerolo

Il potenziamento prevede due fasi. La prima fase, considerata una priorità per il Sistema Ferroviario Metropolitano, contempla la tratta Sangone – None, il cui costo risulta di 40 Mln€ a cui sommare i 75 Mln€ per l'interramento della linea nel Comune di Nichelino per cui è previsto il contributo di 50 Mln€ da parte degli Enti Locali (Regione Piemonte e Comune di Nichelino). In una fase successiva si procederà con il secondo tratto None - Pinerolo il cui costo è previsto in 85 Mln€. Con il raddoppio è prevista l'eliminazione di tutti i passaggi a livello lungo la linea.

- Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola

Il costo previsto è di 1,4 Mln€.

- Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala

Si tratta degli interventi per l'attrezzaggio della linea da servizio a spola a servizio con DCO (Dirigente Centrale Operativo) da Trofarello a Chieri, la trasformazione della fermata di Chieri in stazione e la trasformazione della fermata Madonna della Scala in sede di incrocio. Il costo previsto è di 12 Mln€.

- Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta

La maggior parte delle opere sulla linea rientra tra gli interventi previsti nell'ambito della realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Torino-Chivasso (con estensione a Ivrea); risulta inserita nel presente atto nella sezione dedicata alla Rete Ferroviaria Regionale.

- Asse integrato di Corso Marche

Questo intervento è elemento fondamentale del sistema ferroviario, viabile e logistico per l'area metropolitana torinese che vede nel collegamento dello scalo ferroviario di Orbassano con la linea AV/AC uno dei propri cardini, così come ribadito nelle risultanze dell'Osservatorio

Dagli studi realizzati su incarico della Regione Piemonte emerge la possibilità di realizzare separatamente la componente ferroviaria da quella viaria (stradale e autostradale). La parte ferroviaria verrà progettata nell'ambito della progettazione unificata dell'infrastruttura ferroviaria Torino - Lione, mentre l'infrastruttura autostradale, il cui costo stimato è di 600 Mln€, rientra nelle competenze della Società Mista C.A.P. S.p.A. costituita da Regione Piemonte e ANAS S.p.A. cui è stato demandato il ruolo di società concedente.

- Tangenziale di Torino: realizzazione della IV corsia

L'intervento è direttamente interferito dalla linea Torino - Lione e dovrà essere definito nell'ambito delle fasi realizzative delle opere previste in questo contesto dall'Osservatorio Valle Susa.

L'intervento, il cui costo stimato è pari a 57,31 Mln€ è inserito nell'ambito della programmazione prevista dall'Intesa Generale Quadro sottoscritta nel 2003.

Nuova linea ferroviaria Torino - Lione							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Linea ferroviaria AV/AC Torino-Lione: Parte italiana del collegamento	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011		9.033,00 842,00 (Prog. in fase di rielaborazione)	Stato			
Cintura nord Settimo-Bruzolo (compreso corso Marche)	- Del. CIPE agosto 2005		4.800,00 (Prog. in fase di rielaborazione)	Stato			
Opere strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	- APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"; - 1° Atto integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"; - IGQ 2003; - PdI 15/10/2002.	Da inserire in L.O.	162,00	Stato Regione	100 62	(vedi Interventi prioritari di prima fase)	(vedi Interventi prioritari di prima fase)
Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura	- CdP RFI 2007-2011 (opere in corso)	L.O.	954,00	Stato	954		
Attivazione fermata Zappata sul passante	- Convenzione n.113/1984		15,75				(vedi Interventi prioritari di prima fase)
Attivazione fermata Dora sul passante	- Convenzione n.113/1984		49,30 (23 senza linea veloce)				26,30 (C.d.P. RFI)
Raddoppio della Tratta Settimo – Volpiano	- 1° Atto integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"		12,00	Stato Regione	0,25 (Del. CIPE n.3/2006) 11,75		

Potenziamento linea ferroviaria Torino – Pinerolo				Stato	3,5 (P.Def.) Fondi FAS (Del. CIPE n.3/2006)		
- Sangone – None	- 1° Atto integrativo APQ "Reti Infrastrutturali di Trasporto"	Da inserire in L.O.	40,00	Regione	1 (P.Def.)		40,00 (C.d.P. RFI)
- None – Pinerolo			85,00				85,00 (C.d.P. RFI)
- Interramento Staz. Nichelino			75,00	Stato Regione EELL	25 15 35	15,00	25,00 (C.d.P. RFI)
Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola		ordinaria	1,40				1,40 (C.d.P. RFI)
Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala		ordinaria	12,00				12,00 (C.d.P. RFI)
Connessione plurimodale di Corso Marche							
- Infrastruttura autostradale	- P.d.l. 08/07/2008	Da inserire in L.O.	600,00			(v. sistemi autostradali)	(v. sistemi autostradali)
- Finiture viale urbano			160,00	altri	160		
Totale da stanziare (Mln€)						15,00	189,70 *

* Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

INTERVENTI PRIORITARI DI PRIMA FASE: TRAFERIMENTO MODALE E TRASPORTO LOCALE

Sulla base delle risultanze della seconda fase di attività dell'Osservatorio Valle di Susa è stato concordato un insieme di interventi relativi ai due grandi temi che accompagnano il mandato di "governance" del progetto unitario dal confine francese alla connessione con la linea AV/AC Torino-Milano: misure concrete di trasferimento modale ed interventi rapidi di potenziamento del trasporto pubblico locale (SFM) nell'orizzonte 2009-2012.

Il Governo nazionale e la Regione Piemonte ritengono necessario ed urgente avviare una prima fase di interventi atti a recepire le risultanze dei lavori della seconda fase dell'Osservatorio Valle di Susa (luglio-novembre 2008); infatti si è stabilito di procedere all'attuazione di un primo step di interventi e misure mirati per il Trasferimento Modale e per il Potenziamento del Trasporto Locale (ovvero il Sistema Ferroviario Metropolitano).

Si conviene quindi di recepire e attuare i seguenti interventi di prima fase, realizzabili in tempi brevi.

A) TRASFERIMENTO MODALE

Occorre dare corso alle iniziative necessarie alla riduzione di 100.000 TIR in tre anni dalle strade alpine, come previsto dalla nota della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 29/07/2008 e come indicato nel documento del Commissario di Governo. Detto obiettivo richiede lo sviluppo di opportune politiche e di un efficace servizio di autostrada viaggiante attraverso l'incremento del numero di navette dalle attuali quattro coppie con successivi aumenti.

In particolare sono state individuate le seguenti azioni e misure:

- 1) misure di finanziamento a sostegno dell'intermodalità e del trasporto combinato che, rifacendosi alla analoga misura già inserita nella Legge Finanziaria 2008 (art. 2 comma 237 e segg. della L. 244/07), dovranno essere riproposte per il prossimo triennio in misura significativa (10, 30, 50 milioni di € a favore di misure di sostegno al trasferimento modale e di miglioramenti infrastrutturali in particolare sull'asse Torino-Lione);

- 2) risultando confermato il finanziamento dell'attività sperimentale del servizio di Autostrada ferroviaria svolto dalla Società AFA per conto, da parte italiana, di Trenitalia per l'importo di 6,3 milioni di € nel 2009 e in previsione del completamento nel 2010 dei lavori di ammodernamento del tunnel ferroviario del Frejus, si rendono necessarie iniziative per :
 - estensione almeno fino al nodo di Lione e in territorio italiano, in prospettiva, fino ad altri scali, della tratta attuale Orbassano-Aiton di circa 175 km per realizzare un collegamento commercialmente efficiente di circa 300 km;
 - da parte italiana, si intende procedere all'individuazione di fonti finanziarie, per la predisposizione di terminali adeguati nel centro intermodale di Orbassano per un importo quantificabile in 10 milioni di €;
 - accelerazione delle fasi per la messa a punto del capitolato in vista della gara binazionale di aggiudicazione del nuovo servizio potenziato di autostrada ferroviaria in previsione del completamento dei lavori di adeguamento della sagoma della galleria storica del Frejus;
 - monitoraggio da parte della CIG Torino-Lione dei lavori sul tunnel storico nonché sull'attuazione del tema trattato al punto precedente;
- 3) ravvisata la necessità di costituzione di una società ad hoc per un servizio di "locomotori di spinta" sul valico di Modane a beneficio degli operatori ferroviari, le Parti si impegnano per costituire e rendere operativa tale società.
- 4) le Parti si impegnano ad addivenire a misure concertative con gli operatori del settore a favore dell'intermodalità che non pongano in competizione le diverse modalità.

B) POTENZIAMENTO DEL TRASPORTO LOCALE

Si tratta di attivare un pacchetto di misure per l'avvio del **Sistema Ferroviario Metropolitano**, comprensivo degli interventi infrastrutturali integrativi e dell'acquisizione del materiale rotabile adeguato, specificati nel progetto di S.F.M. (elaborato dalla Regione Piemonte e dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana).

La disponibilità di risorse per l'incremento dell'offerta ferroviaria e la realizzazione prioritaria di alcuni interventi tra quelli previsti per l'avvio del SFM permettono di introdurre prima del 2012 significativi miglioramenti sull'attuale servizio.

Gli interventi attuabili prima del 2012 (orizzonte temporale al quale viene riferita la piena operatività del Passante Ferroviario di Torino) riguardano sia le infrastrutture sia la gestione dei servizi.

A seguito degli esiti del lavoro svolto in sede di Osservatorio Valle di Susa, si è quindi convenuto sulla possibilità di attivare delle misure specifiche per il Servizio Ferroviario Metropolitano, realizzabili in tempi brevi.

➤ FASE 2010-2011

Si tratta di interventi per un migliore utilizzo dell'infrastruttura esistente come anticipazione del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Miglioramento del servizio sulla linea Modane (aumento di produzione di 2,3 M€/anno)

È possibile realizzare un nuovo modello di esercizio della linea Modane basato sull'uso delle infrastrutture esistenti e sul potenziamento dei servizi ferroviari attuali. Il servizio studiato prevede la realizzazione di un orario cadenzato da Susa e Bardonecchia, con evidenti miglioramenti relativi all'affidabilità, all'integrazione modale, alla semplicità e alla maggiore qualità complessiva. Il nuovo servizio potrebbe essere attivato per il 2010.

Contemporaneamente al nuovo modello di esercizio possono essere realizzati interventi sulle stazioni della linea con l'obiettivo di migliorare l'informazione (in particolare per l'integrazione modale) dei viaggiatori. Il costo stimato di questi interventi è di 0,5 M€.

Inoltre alcuni degli interventi infrastrutturali descritti in seguito, in particolare quelli riferiti alle stazioni, potranno rientrare in questa tempistica qualora si definissero chiaramente le coperture finanziarie.

➤ **FASE 2011-2012**

INVESTIMENTI SFM

Interconnessione della Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo (162 M€)

L'opera risulta parte integrante del Nodo ferroviario di Torino (Passante ferroviario) e come tale dovrà essere ricompresa tra le infrastrutture strategiche secondo le indicazioni della legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

Allestimento e messa in esercizio della nuova fermata di Zappata (15,7 M€)

La Stazione Zappata interessa tutte le linee del trasporto metropolitano

Attivazione fermata Dora sul passante (23 M€)

La stazione Torino Dora interessa tutte le linee del trasporto metropolitano.

Le opere previste riguardano l'interscambio tra la ferrovia Torino-Ceres, la rete RFI e le linee tranviarie di superficie.

Collegamento Stazione Dora-GTT e Dora-FS(1 M€)

Si tratta di realizzare il collegamento per i viaggiatori tra le stazioni Dora-GTT e Dora-FS. Il tunnel di collegamento pedonale ha un costo stimato di 1 M€.

Attivazione della linea FM5 ad Orbassano (10 M€)

Si tratta dei seguenti interventi (per un costo totale stimato di 10 M€) correlati alla linea FM5 (Orbassano-Stura): rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano, realizzazione dell'elettificazione e degli impianti di segnalamento, nuova fermata Orbassano-San Luigi

Materiale rotabile per il SFM (80 M€)

Il progetto di Sistema Ferroviario Metropolitano prevede l'individuazione e l'acquisizione di materiale rotabile con caratteristiche adeguate al servizio da realizzare. L'affidamento del servizio ferroviario dovrà avvenire tramite gara, per cui si ritiene perseguibile una ipotesi di acquisizione che prevede un contratto quadro da acquisire da parte della Regione o del soggetto affidatario.

Nell'ipotesi di acquistare in prima fase un primo lotto di 10 convogli, le risorse per acquisire nuovo materiale rotabile possono essere valutate in 80 M€. Tale fornitura, messa a disposizione della Regione Piemonte, rappresenta la prima fase del materiale rotabile SFM; il futuro gestore del servizio dovrà assicurare un ulteriore lotto di materiale rotabile così da raddoppiare la disponibilità per l'esercizio.

ESERCIZIO SFM

L'esercizio ferroviario del SFM (40 M€/anno)

La compensazione dei servizi dovrà essere determinata secondo le condizioni di mercato.

L'attuale contratto di servizio prevede un costo unitario parametrato al treno-km, che si sta evolvendo in sistema di parametrizzazione in ore-treno (da "catalogo").

La realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano prevede un aumento di produzione attualmente stimabile in 3,7 milioni di treni*km annui (considerando i possibili risparmi derivanti dall'assorbimento di altri servizi). Stimando un corrispettivo di circa 11 € per treno-km si ha un incremento della compensazione per i servizi per circa **40 M€/anno**.

Lo Stato interviene con un contributo di 20 M€/anno.

QUADRO DEGLI INTERVENTI DI PRIMA FASE

Intervento	Costo (Mln €)	Finanziamento (Mln €)	
		Regione	Stato
Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo	162,00	62,00	100,00
Attivazione fermata Zappata sul passante	15,75		15,75
Attivazione fermata Dora sul passante (linea storica)	23,00	7,00	16,00
Collegamento Dora-GTT e Dora-FS	1,00	1,00	

Nuova fermata Orbassano e rifunzionalizzazione scalo	10,00		10,00
Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano	10,00		10,00
Materiale rotabile (acquisto primo lotto da 10 treni)	80,00	30,00	50,00
TOTALE (Mln€)		100,00	201,75

Con il presente Atto le Parti concordano:

Per il Trasferimento Modale:

il Governo nazionale si impegna a individuare, le possibili fonti di finanziamento per il sostegno dell'intermodalità e del trasporto combinato (10-30-50 Mln€ rispettivamente per gli anni 2009-2010-2011), per il finanziamento dell'attività sperimentale del servizio AFA per l'anno 2009 (6,3 Mln€), per l'attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano (10 Mln€) e per il finanziamento della società per il servizio "locomotori di spinta". Inoltre si impegna ad addivenire a misure concertative con gli operatori del settore a favore dell'intermodalità.

la Regione Piemonte si impegna a proporre le iniziative per la costituzione della Società di servizio di "locomotori di spinta" sul valico di Modane. Inoltre si impegna ad addivenire a misure concertative con gli operatori del settore a favore dell'intermodalità.

Per il Sistema Ferroviario Metropolitano:

il Governo nazionale si impegna a partecipare al finanziamento delle opere in questione individuando le opportune fonti di finanziamento statale per gli interventi compresi nel quadro di prima fase. Per la parte di esercizio si impegna a individuare, di concerto con la Regione, le risorse finanziarie per la compensazione dell'attuale Contratto di Servizio da adeguare all'orizzonte 2012 e per il miglioramento del servizio sulla linea storica per Modane.

la Regione Piemonte si impegna a partecipare al finanziamento delle opere in questione, secondo lo schema allegato, anche attraverso la quota regionale di competenza relativa alla programmazione ed al finanziamento dei FAS 2007-2013 e per la fase di esercizio contribuirà alla propria quota di competenza con risorse proprie.

Le Parti si impegnano altresì, per i suddetti interventi ad individuare entro 60 giorni dalla firma del presente Atto le fonti e le modalità di finanziamento nell'ambito delle risorse finanziarie programmate o di prossima programmazione.

Linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano – Nodo di Novara

Assetto ferroviario del nodo di Novara

In data 24 novembre 2003 è stato siglato tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Piemonte, Regione Lombardia, Provincia di Novara, Comune di Novara, Comune di Galliate, R.F.I. S.p.A., T.A.V. S.p.A, F.N.M.E S.p.A e Autostrada Torino-Milano S.p.A., il Protocollo d'Intesa Quadro sull'Assetto ferroviario del Nodo di Novara che contemplava 13 interventi ed individuava le modalità di approvazione dei vari progetti, i relativi oneri ed impegni finanziari, nonché i soggetti competenti alla realizzazione degli stessi.

Con successivi Accordi di Programma sono state definite progettazione e attuazione degli interventi relativi alla sistemazione del nodo delle stazioni del trasporto pubblico di Novara e alla realizzazione delle opere di mitigazione ambientale della zona est di Novara.

Tra gli interventi del suddetto Protocollo di particolare rilevanza risultano:

Passante Ferroviario Merci

È stata prevista la realizzazione del Passante merci che assicura l'eliminazione delle interferenze fra le linee Torino-Novara e Milano-Mortara oltre ai progetti connessi che devono essere adeguati.

Potenziamento linea ferroviaria Novara — Vanzaghello – Malpensa.

Dopo l'entrata in servizio della tratta AV Torino-Novara e l'avvio dei lavori della Novara-Milano devono essere portati a compimento gli interventi connessi al nodo di Novara.

Il progetto definitivo comprende:

- potenziamento linea Novara-Seregno, variante di Galliate (46,75 Mln€), tangenziale ovest di Galliate (4,52 Mln€, di cui solo 2,52 Mln€ richiesti da FNM);
- collegamento diretto tra l'interconnessione R.F.I. di Novara Ovest e la linea FNME Novara- Malpensa (29,58 Mln€);

Raddoppio della Novara - Oleggio - Arona

Il progetto prevede il potenziamento delle linee di accesso da sud, in corrispondenza del nodo ferroviario di Novara al Valico del Sempione.

Linea ferroviaria AV/AC Torino-Milano – Nodo di Novara							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetti	Importo	Regione	Stato
Nodo di Novara – Passante Ferroviario Merici	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011; - Pdl Quadro 24/11/2003	L.O.	470,00				470,00
Nodo di Novara – Potenziamento linea ferroviaria Novara – Vanzaghello – Malpensa.	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011; - Pdl Quadro 24/11/2003	L.O.	78,90				78,90
Raddoppio Vignale – Oleggio – Arona	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011	L.O.	535,00	Stato	3 (Addendum del CdP 2007-2011 di RFI S.p.A)		535,00
Totale da stanziare (Mln€)						0	1083,90 *

* Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- sulla necessità di rispettare gli impegni, sia in termini procedurali che di risorse finanziari e ritengono che tra gli interventi prioritari rientrano le opere complementari ai corridoi 5 e 24, in modo da garantire il collegamento tra la nuova linea AV/AC e Malpensa;
- il Ministero competente si impegna a individuare le possibili fonti finanziarie al fine di garantire tale insieme di interventi (Raccordo diretto AV/AC, attraverso interconnessione ovest, con la linea FNM per Malpensa; Variante della linea FNM - variante di Galliate; Tangenziale Ovest di Galliate; Collegamento pedonale fra le stazioni ferroviarie ed autostradale - a carico SATAP) e la copertura finanziaria dell'importo complessivo, finalizzato temporalmente all'evento EXPO 2015 e successivamente integrato in riferimento al progetto NOVAROAD;
- di procedere ad una revisione del Protocollo di Intesa Quadro del 24 novembre 2003 in coerenza con la predisposizione di un nuovo Accordo relativo al sistema NOVAROAD da avviare tra Regione ed Enti Locali;
- sull'urgenza di realizzare i previsti interventi per la soppressione dei Passaggi a Livello sulla linea Novara – Domodossola..

Linea ferroviaria AV/AC Genova-Milano – Terzo Valico

La tratta AV/AC Milano – Genova (Terzo valico dei Giovi) fa parte del Corridoio n°24 Genova- Rotterdam. E' una nuova linea a doppio binario che, partendo dal nodo di Genova e sviluppandosi sulle due direttrici Genova - Milano e Alessandria - Torino, si innesta sulle esistenti linee di collegamento

Milano - Torino. L'intervento assume le caratteristiche di nuovo corridoio che si integra con il sistema infrastrutturale attuale con l'obiettivo di potenziare i traffici e migliorare i collegamenti con il Nord-Europa.

Linea ferroviaria AV/AC Genova-Milano – Terzo Valico							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetti	Importo	Regione	Stato
CORRIDOIO 24 – Corridoio Genova – Rotterdam : Tratta AV/AC Milano – Genova (Terzo valico dei Giovi)	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011	L.O.	5.060,00	RFI	197 + 4.863		5.060,00 (L.O.)
				UE	160		
Totale da stanziare (Mln€)							5.060,00 *

* Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- sulla necessità di avviare i lavori del Terzo Valico, di cui si ribadisce la priorità strategica, unitamente all'attuazione degli interventi di adeguamento per favorire la permeabilità urbanistica della rete storica e lo sviluppo della logistica, entrambe oggetto di Accordi approvati unitamente al progetto definitivo dell'opera.
- di confermare la compatibilità fra la realizzazione del sistema di trasporto automatico dei container su rotaia (cosiddetto "BRUCO") con il progetto ferroviario AV/AC III Valico e concordano sull'inserimento dell'opera nel prossimo aggiornamento dell'elenco delle infrastrutture strategiche soggette alle procedure di Legge Obiettivo.

Rete Ferroviaria Regionale

Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM)

Come già previsto tra le opere strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, l'area metropolitana torinese risulta prioritaria per il trasporto pubblico locale, avendo come obiettivo lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano.

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

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

Per la realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitano le Parti convengono di individuare le possibili fonti di finanziamento per garantire la realizzazione dei seguenti interventi secondo le rispettive competenze:

- Interconnessione della ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario a Rebaudengo;
- Quadruplicamento Torino P. Susa – Stura;
- Attivazione fermata Zappata sul passante;
- Attivazione fermata Dora sul passante, comprensiva di collegamento pedonale tra le stazioni Dora-GTT e Dora RFI;
- Raddoppio della tratta Settimo – Volpiano;
- Potenziamento Torino – Pinerolo;
- Adeguamento Tecnologico Stazione Carmagnola;

- *Attrezzaggio Stazione di Chieri e Madonna della Scala.*

Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta

La tratta della linea che collega Torino a Chivasso con estensione a Ivrea è parte integrante del Sistema Ferroviario Metropolitano e rientra nelle opere connesse agli interventi per la Torino - Lione oltre che per gli interventi di potenziamento della rete ferroviaria regionale. Le opere della linea ricadenti nella tratta adibita al S.F.M. con estensione sino a Ivrea vengono articolate in due tipologie di intervento:

- il potenziamento della linea (elettrificazione);
- la razionalizzazione del tracciato e nodo di Chivasso la cosiddetta Lunetta di Chivasso.

Nel Contratto di Programma R.F.I. S.p.A. 2007–2011 - aggiornamento 2008, tra le "opere in corso" è inserito il "Collegamento diretto linea Chivasso - Aosta con la Torino - Milano" cosiddetta Lunetta di Chivasso ed altri interventi "diffusi" per un importo pari a 40 Mln€. Il 9 aprile 2008, è stato sottoscritto tra Ministero delle infrastrutture, Ministero dello sviluppo economico, Regione Valle d'Aosta, Regione Piemonte ed R.F.I. S.p.A., un Accordo di Programma Quadro Interregionale "per l'adeguamento ed il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino". L'Accordo dà attuazione alle previsioni di spesa della L.F. 2007 ed a quanto previsto dal Contratto di Programma di R.F.I. S.p.A. 2007-2011, con la programmazione delle risorse pari a 40 Mln€.

Variante di Gozzano (Novara - Sempione)

Nell'ambito degli interventi previsti sull'itinerario Novara - Sempione, è inserita la rettifica della cosiddetta Gobba di Gozzano, attraverso la realizzazione di una variante all'attuale linea.

L'intervento è inserito tra "le opere in corso" nel Contratto di Programma R.F.I. S.p.A. 2007-2011. Sulla base dell'A.d.P. sottoscritto l'11/02/2008 è prevista la ripartizione dei fondi tra Regione Piemonte (€ 5.164.568,98), Provincia di Novara (€ 2.582.284,50), Comune di Gozzano (€ 2.582.284,50) e R.F.I. S.p.A. (€ 20.689.284,50).

Quadruplicamento linea Tortona - Voghera

L'intervento consiste nella progettazione e realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona – Voghera, per circa 16 Km.

Da un punto di vista attuativo, è stato contemplato il progetto preliminare e sono state avviate le procedure urbanistiche per le varianti ai Piani Regolatori dei Comuni interessati; nel corso del 2009 sarà sviluppata la progettazione definitiva, previa copertura finanziaria del residuo importo ancora da finanziare per lo sviluppo della stessa pari a 13 Mln€. La conclusione dei lavori di realizzazione di tale opera, stante l'assenza di finanziamenti per la fase realizzativa, è ad oggi programmata per il 2017.

Potenziamento e raddoppio della linea Fossano – Cuneo

In accordo e su richiesta della Regione Piemonte, R.F.I. S.p.A. ha sviluppato lo studio del potenziamento infrastrutturale e tecnologico della linea Fossano-Cuneo, che comprende i seguenti due grandi interventi, rispettivamente denominati nel Contratto di Programma 2007-2011:

- Potenziamento linea Fossano – Cuneo;
- Raddoppio linea Fossano – Cuneo.

Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)

L'Accordo di Programma sottoscritto fra Regione Piemonte, Comune di Bra, con la partecipazione di RFI S.p.A., prevede 2 interventi :

- eliminazione del passaggio a livello in corso Vittorio Veneto per la quale la Regione Piemonte finanzia la progettazione preliminare e definitiva con 2M€ (costo stimato intervento: 52,7M€);
- copertura della linea ferroviaria Cantalupo – Cavallermaggiore fra via Cuneo e Strada Orti, per la quale la Regione finanzia il secondo lotto delle opere con 1,4M€ (costo stimato intervento: 8,8M€)

Adeguamento e messa in sicurezza della rete regionale

La Regione ha concertato e individuato con gli Enti territoriali interessati una serie di interventi per la soppressione dei Passaggi a Livello, soprattutto lungo le direttrici interessate da consistenti sviluppi di traffico legate ai corridoi 5 e 24 si cui intende sviluppare le attività unitamente ad RFI S.p.A.

Rete Ferroviaria Regionale							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011; - A.P.Q. Interregionale "per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino"		40,00	Stato	25,78 (L.F.n.296/06)		(L.F. 296/06) destinati alla Regione Valle d'Aosta
- Lunetta di Chivasso				Stato	6,00 (L.F.n.296/06)		
- Ponte sul Chiusella				Stato	0,20 (L.F.n.296/06)		
- Progetto di Elettrificazione linea Ivrea-Aosta				Stato	8,00 (L.F.n.296/06)		
- Variante Verrès – Chatillon (competenza Regione Valle d'Aosta)				Stato	0,02 (L.F.n.296/06)		
- Ottimizzazione tratte da Hone Bard a Verrès e da Chatillon ad Aosta (competenza Regione Valle d'Aosta)							
Variante di Gozzano (Novara – Sempione)	- IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011		31,00	RFI	20,69 (C.d.P 2001-2005)		
				Regione	5,16 (DGR 16-6816/2007 e DGR 23-7082/2007)		
				Prov.NO	2,58		
				C. Gozzano	2,58		
Quadruplicamento linea Tortona – Voghera	- CdP RFI 2007-2011	Da inserire in L.O.	583,00	Stato	In CdP 4 finanziati per progettazione		13,00 per progettazione
Potenziamento e Raddoppio della linea Fossano – Cuneo	-IGQ 2003; - CdP RFI 2007-2011	Da inserire in L.O.	92,00	RFI	15,49 (Opere in corso CdP 2007-2011)		77,00 (C.d.P. RFI)
Opere interferenti con le linee ferroviarie in Comune di Bra (CN)			61,5	Regione	2 (P.prel. e def. eliminazione P.L.) 1,4 (avvio opere copertura)		
Totale da stanziare (Mln€)						0	90,00 *

* Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- sull'importanza degli interventi individuati sulla rete ferroviaria regionale ai fini della realizzazione del sistema infrastrutturale indispensabile a garantire un'adeguata rete per i servizi di mobilità su ferro;
- sulla necessità che il Governo si attivi, attraverso il Contratto di Programma con RFI S.p.A., o attraverso altre fonti, a reperire le necessarie fonti di finanziamento;
- di impegnare la Regione a realizzare il Sistema Ferroviario Metropolitano, attraverso il finanziamento delle quote di propria competenza;

- di impegnare la Regione a definire con gli altri Enti Locali forme di cofinanziamento per contribuire alla realizzazione degli interventi previsti;
- di impegnare la Regione ad incrementare l'offerta qualificata di servizi in modo da far confluire nell'area metropolitana le scelte degli utenti verso il trasporto pubblico;

2) SISTEMI STRADALI ED AUTOSTRADALI

Opere autostradali di competenza Società Mista "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A.";

La Regione Piemonte ha concordato in data 24 luglio 2008 con il Ministero delle infrastrutture ed ANAS S.p.A. la costituzione di una Società mista tra la S.C.R.-Piemonte e ANAS S.p.A. al fine della realizzazione di alcune opere autostradali ritenute strategiche sia a livello nazionale che piemontese. Tale società ha assunto le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, normalmente attribuiti all'ANAS S.p.A., prevedendo anche il parziale finanziamento mediante contratti di concessione per la progettazione, costruzione e gestione.

Le opere autostradali affidate alla competenza della Società C.A.P. S.p.A. sono:

- la tratta Biella-A26 Casello di Romagnano-Ghemme della Pedemontana Piemontese;
- la tratta Biella-A4 casello di Santhià della Pedemontana Piemontese;
- l'infrastruttura di collegamento multimodale di corso Marche a Torino;
- la tangenziale est di Torino;
- il raccordo autostradale Strevi-A26 e nuovo casello di Predona.

Inoltre le Parti si impegnano a sviluppare attraverso la società C.A.P. anche altre infrastrutture strategiche relative al sistema viario regionale, come nel caso del collegamento della Saluzzo-Savigliano-Marene (A6 Torino-Savona).

Per ciascun intervento risultano i seguenti elementi:

Pedemontana Piemontese

Questo intervento costituisce, nel contesto nazionale, il ramo occidentale della Pedemontana veneto-lombarda-piemontese.

L'intervento si articola nelle seguenti opere:

- tratta Rolino-Masserano-Romagnano Sesia (A26);
- tratta Biella – Santhià (A4).

Entrambe le tratte sono inserite nell'elenco della Deliberazione CIPE del 21/12/2001 relativa agli interventi sottoposti alle procedure di Legge Obiettivo.

La progettazione preliminare dell'intervento relativo alla realizzazione della "Tratta Rolino di Masserano-Romagnano Sesia (A26)" è stata finanziata dalla Regione per un importo pari a 1,5 Mln€ a valere sull'Intesa Istituzionale tra la Regione Piemonte e le Province di Biella, Vercelli e Novara. L'intervento prevede la realizzazione di un'infrastruttura a 2 carreggiate separate e con 2 corsie per senso di marcia, per un importo stimato in circa 313 Mln€, a completamento della superstrada già realizzata da ANAS tra Biella e Rolino di Masserano.

La progettazione preliminare dell'intervento relativo alla realizzazione della "Tratta Biella – Santhià (A4)" è stata inserita nel "1° atto integrativo del l'A.P.Q. Reti infrastrutturali di trasporto" per un importo di 2 Mln€. L'intervento prevede un'infrastruttura di tipo autostradale a 2 carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia con un costo di circa 430 Mln€.

Tangenziale Est di Torino

La Regione di concerto con gli EE.LL. sta procedendo alla definizione di uno scenario organico in grado di risolvere contestualmente il collegamento stradale est dell'area metropolitana e l'accessibilità di Torino, verificando le possibili forme di project financing per realizzare l'opera. Il costo stimato nell'attuale contesto è definito in 750 Mln€. Gli aspetti territoriali e di traffico, uniti ai rilevanti costi di realizzazione dei due interventi (tangenziale est ed asse di c.so Marche) indicano la necessità di garantire una gestione unitaria di tutto il sistema tangenziale a partire dalla realizza-

zione delle parti in progetto.

Corso Marche

Il complesso delle opere costituenti l'asse integrato di C.so Marche a pieno titolo tra le opere connesse è inserito alla Linea ferroviaria AV/AC Torino – Lione in quanto elemento essenziale del mosaico di interventi previsti nel documento dell'Osservatorio Valle Susa.

In particolare, per quanto riguarda l'asse autostradale, tenendo conto che nel 2016 scadrà la concessione della tangenziale ovest di Torino alla Società ATIVA, le Parti concordano sulla necessità di una gestione unitaria di tutte le tratte della tangenziale di Torino, estendendo quindi le competenze di soggetto concedente della Società C.A.P. S.p.A., già detenute per la prevista tangenziale est e per l'asse autostradale di corso Marche, anche alla esistente tangenziale di Torino.

Tratta Strevi-Predosa (A26)

La progettazione preliminare e definitiva dell'intervento relativo alla realizzazione della "Tratta Strevi-Predosa (A26)" è stata inserita nell'A.P.Q. "Reti infrastrutturali di trasporto" per un importo complessivo di 8,2 Mln€ a valere sulle risorse FAS assegnate al Piemonte dalla Delibera CIPE 35/2005. L'intervento prevede la realizzazione del nuovo casello autostradale di attestamento sulla A26 da parte della Società Concessionaria ASPI S.p.A. Il costo stimato pari a circa 312 Mln€ non comprende il nuovo casello e prevede un'infrastruttura di tipo autostradale a 2 carreggiate separate con 2 corsie per senso di marcia.

Tali interventi verranno realizzati dalla C.A.P. S.p.A. che, attraverso le funzioni ed i poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore, si attiverà per garantire la copertura finanziaria anche prevedendo il cofinanziamento mediante contratti di concessione per la progettazione, costruzione e gestione.

In fase di costituzione della Società C.A.P. è stata ipotizzata una ripartizione delle quote di finanziamento tra Stato (attraverso ANAS), Regione e Privati che verrà ridefinita, sulla base di valutazioni economico-finanziarie ed in seguito agli sviluppi procedurali, allo scopo di sviluppare ogni attività necessaria a garantire il ricorso al Project Financing. Le Parti si impegnano in tal senso, al fine di modificare l'ipotesi di ripartizione e limitare la quota a carico pubblico.

Nel caso della concessione relativa alla Tangenziale di Torino si prevede di inserire, nelle procedure per l'affidamento di una nuova concessione, anche la realizzazione delle nuove tratte di completamento del Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (tangenziale est e corso Marche) in maniera da limitare il contributo pubblico.

Opere autostradali di competenza della Società Mista C.A.P. S.p.A							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Pedemontana Piemontese Rolino-Masserano-Romagnano Sesia (A26),	L.O. IGQ 2003 IIP Regione Prov. di BI, NO, VC.	L.O.	313,00	Regione Stato Regione P.Financ.	1,5 (IIP) 20% 20% 60%	62,60 (FAS 2007-13)	62,60
Pedemontana Piemontese Biella – Santhià (A4),	L.O. IGQ 2003 APQ (I AttolIntegrativo)	L.O.	430,00	Regione Stato Regione P.Financ.	2 (APQ) 20% 20% 60%	86,00 (FAS 2007-13)	86,00
Tangenziale Est di Torino (completamento SATT)	IIP Regione Prov. di TO.	Da inserire in L.O	750,00	Regione Altri	0,9 (IIP) + 0,2 (lr 4/83) 100%	0*	0*

Connessione plurimodale di Corso Marche (completamento SATT) - Infrastruttura autostradale	IIP Regione Prov. di TO. P.d.l. 08/07/2008	Da inserire in L.O	600,00	Regione altri	1,6 (IIP) 100%	0*	0*
Strevi-Predosa (A26),	APQ IGQ 2003	Da inserire in L.O	312,00	Regione Stato Regione P.Financ.	8,2 (FAS - Del. CIPE 35/2005) 20% 20% 60%	62,40 62,40	62,40
Totale da stanziare (Mln€)						211,00	211,00**

** Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

* le quote sono poste a totale carico del Concessionario. Tale ipotesi è coerente con l'affidamento alla Società C.A.P. S.p.A. della concessione in scadenza per la tangenziale di Torino.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- di confermare 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);
- di ricorrere a strumenti finanziari che prevedano il coinvolgimento di capitali privati (Partenariato Pubblico Privato, Project Financing);
- sulla opportunità della gestione unitaria di tutte le tratte della tangenziale di Torino da parte della Società C.A.P. S.p.A., già detenute per la prevista tangenziale est e per l'asse autostradale di corso Marche, anche alla esistente tangenziale di Torino al momento della scadenza dell'attuale concessione prevista per il 2016;
- di impegnare la Regione a cofinanziare gli interventi citati attraverso una quota dei Fondi FAS 2007-2013 pari a 140 Mln€;
- di impegnare il Governo alla verifica delle modalità di cofinanziamento degli interventi citati attraverso le quote di propria competenza e da mettere a disposizione di ANAS per le attività della Società CAP S.p.A. per un importo di 211 Mln€;
- di procedere all'inserimento delle opere autostradali di competenza della Società Mista "Concessioni Autostradali Piemontesi S.p.A." nell'elenco delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale ai sensi della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo);
- di impegnare il Governo ad attivarsi per la realizzazione del nuovo casello di Predosa lungo la A26 da porre a carico della Società concessionaria;
- di impegnarsi al fine di modificare l'ipotesi di ripartizione e limitare la quota a carico pubblico per gli interventi relativi alla concessione che riguarda la tangenziale di Torino (Tangenziale est e corso Marche).

Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie

Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Santhia' nel Nodo Idraulico di Ivrea

Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia

Le Regioni Piemonte e Liguria ritengono indispensabile la programmazione di una serie di interventi per affrontare il tema della messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia, anche mediante la definizione di un programma per fasi che individui interventi puntuali ed un più generale ammodernamento del tracciato.

Le Parti concordano nel definire d'intesa con tutti i soggetti coinvolti, un programma degli interventi che indichi i soggetti attuatori, le fonti di finanziamento, le procedure ed i tempi necessari per le diverse fasi.

Autostrada A4 Ammodernamento Torino - Milano

-Tratta Torino – Novara est (Tronco I)

L'intervento prevede il rifacimento delle carreggiate con la realizzazione della terza corsia e la creazione della corsia d'emergenza. La tratta è stata suddivisa per la realizzazione in 7 lotti, dei quali uno ultimato e 4 in fase di esecuzione ed uno aperto al traffico.

-Tratta Novara - Milano –(Tronco II)

L'intervento prevede il rifacimento delle carreggiate con la realizzazione della terza corsia e la creazione della corsia di emergenza nonché la realizzazione della quarta corsia nel tratto lombardo compreso tra Boffalora e Milano Ghisolfia.

L'importo dell'opera per la realizzazione del tronco II è pari a 515 Mln€, di cui 250 Mln€ per la Variante di Bernate Ticino e 265 Mln€ per il resto delle opere.

Le parti concordano sulla necessità di avviare in tempi brevi una verifica con la Società concessionaria del cronoprogramma dei lavori con la relativa disponibilità effettiva delle risorse finanziarie ai fini del completamento dei lavori sulla base del progetto definitivo dell'intera opera.

Autostrada Asti - Cuneo

Il collegamento autostradale Asti - Cuneo, della lunghezza di 90 km, è diviso in due tronchi e 15 lotti tra di loro connessi da un breve tratto della A6:

- Tronco 1 - lotti dall'1.1 all'1. 6: da Massimini - fino alla tangenziale di Cuneo;
- Tronco 2 - lotti dall'2.1 al 2.8: da Asti est (A21) al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona.

Sono stati completati ed aperti al traffico i lotti realizzati da ANAS S.p.A. per complessivi km 39.50.

Il costo complessivo dell'opera è di 1.457,47 Mln€, di cui 1.039,47 Mln€ relativi ai lotti ancora da realizzare e 418 Mln€ per i lotti già realizzati.

Il soggetto aggiudicatore è ANAS S.p.A. che in data 1° agosto 2007 ha sottoscritto una Convenzione unica con la Società Asti-Cuneo S.p.A, per la progettazione, la costruzione e l'esercizio del collegamento autostradale, approvata dal CIPE con delibera n. 110 del 4 ottobre 2007 che prevede la realizzazione dei lotti mancanti entro il 2012.

Galleria di sicurezza autostradale del Frejus

In seguito all'incendio del 4 giugno 2005 si è reso necessario un adeguamento della galleria che dovrà permettere in ogni evenienza la circolazione dei mezzi di soccorso in sicurezza. La Società SITAF S.p.A., secondo le richieste del Comitato per la Sicurezza, ha trasmesso congiuntamente alla Società concessionaria francese il progetto definitivo, valutato positivamente, in sede CIG nel dicembre 2006.

L'importo complessivo da progetto definitivo è di 369 Mln€ di cui il 50% relativo alla parte italiana per un importo di circa 184 Mln€, a carico della SITAF S.p.A.

Interventi autostradali a carico delle Società Concessionarie							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Adeguamenti delle Autostrade A5 Torino-Quincinetto e A4/5 Ivrea-Sanithia' nel Nodo Idraulico di Ivrea		L.O.		ATIVA		0	0
Adeguamento e Messa in sicurezza dell'autostrada A7 Genova – Serravalle Scrivia		Da inserire in L.O.					
Autostrada A4 Ammodernamento Torino – Milano - Tratta Torino-Novara - Tratta Novara-Milano - Tronco 2	- IGQ 2003;	L.O. (solo procedurale)	590,00 + 515,00	SATAP	1105	0	0
Autostrada Asti - Cuneo	- IGQ 2003;	L.O. (solo procedurale)	1.457,00 (1.039 da realizzare)	Società Asti-Cuneo	1039	0	0
Galleria di sicurezza autostradale del Frejus	- IGQ 2003;	L.O.	369,00	SITAF SFTRF	184 184		
Totale da stanziare (Mln€)						0	0

Interventi AUTOSTRADALI E STRADALI prioritari e strategici di competenza ANAS

Contratto di Programma ANAS S.p.A. 2007-2011

Le Parti concordano sulla necessità di garantire un quadro di riferimento programmatico certo attraverso l'attuazione dei programmi pluriennali ANAS (Contratto di Programma ANAS S.p.A. 2007-2011). I progetti compresi nella proposta tecnica concordata tra ANAS e Regione Piemonte prevedono un totale di 425,98 Mln€ di cui 308,02 Mln€ messi a disposizione dalla Programmazione Ordinaria (legge finanziaria 2007).

In particolare si concorda sulla necessità di dare attuazione nell'immediato al Contratto di Programma ANAS 2008, che prevede l'appalto di interventi per complessivi €. 73.380.789 (di cui €. 70.880.789 di fonte statale ed €. 2.500.000 di fonte regionale), con una coda di ulteriori 6 interventi per complessivi €. 56.884.899 appaltabili a fronte della disponibilità di risorse aggiuntive.

Nuovo Tunnel del Tenda

L'intervento si integra e completa quelli previsti per il miglioramento del collegamento stradale della tratta da Cuneo al confine francese e prevede di realizzare di due canne monodirezionali costruite in sequenza: realizzazione nuova canna e quindi ladeguamento di sezione dell'attuale tunnel. Il cronoprogramma progettuale prevede che i lavori durino circa 7 anni a partire dalla primavera 2010, fatti salvi ulteriori ritardi.

Il 12 marzo 2007, a Parigi, è stato siglato l'Accordo Internazionale per costruire e gestire in modo unificato il Tunnel di Tenda. L'Accordo di Parigi è stato ratificato dai due Governi, consentendo il prosieguo dell'iter procedurale di affidamento dell'appalto integrato nei tempi stabiliti dal cronoprogramma approvato dalla Commissione Intergovernativa: affidamento previsto per la prima metà 2009.

L'Accordo ratificato indica un costo originario pari a 141,20 Mln€ cui l'Italia deve contribuire per il 58,35%. L'imposizione per legge ad ANAS, soggetto unico individuato nell'Accordo per la costruzione del nuovo tunnel, di applicare il prezziario ANAS 2008 in sostituzione del vecchio atto 2002 ha apportato una rivalutazione del costo dell'opera del 25% ricomputando in 212,24 Mln€ l'ammontare dell'importo totale dell'investimento.

L'intervento e' inserito nel Piano di Investimenti ANAS S.p.A. 2007-2011 e ricompreso nel Contratto di Programma 2007 mentre 54 Mln€ erano già stati stanziati dall'articolo 1, comma 452, della legge n. 311 del 2004.

Sono concluse le procedure per l'approvazione del progetto definitivo da parte della Commissione Intergovernativa e del consiglio di Amministrazione di ANAS. L'ammontare del nuovo importo complessivo è pari a 224,15 Mln€. Sono ritenuti necessari 180 giorni per l'affidamento dell'appalto e 190 giorni per la predisposizione del progetto esecutivo. Pertanto si ipotizza la consegna lavori per la fine di marzo 2010 e l'apertura cantiere per i primi di aprile 2010.

Strada Statale n 28 del Colle di Nava – Lavori di costruzione della variante di Pieve di Teco–Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana.

L'adeguamento del tracciato comprende la Variante di Pieve di Teco in Liguria, la realizzazione del traforo Armo – Cantarana tra le due Regioni ed alcuni adeguamenti in territorio piemontese, è stato inserito nelle opere da realizzarsi attraverso le procedure previste dalla Legge Obiettivo.

Il CIPE, con delibera n. 93 del 20 dicembre 2004, ha approvato il progetto preliminare della tratta Pieve di Teco – Ormea per l'importo di 200,674 Mln€, assegnando un contributo di 4,781 Mln€ per la redazione del progetto definitivo. Dal Contratto di Programma ANAS S.p.A. il costo risulta pari a 194,034 Mln€.

Accessibilità stradale a Malpensa

Il completamento delle opere necessarie a garantire il collegamento stradale e autostradale all'aeroporto di Malpensa richiede un approccio complessivo al sistema attraverso il coordinamento con la Regione Lombardia, ANAS S.p.A. e le Province coinvolte. Si tratta di completare gli interventi lungo la S.S. 32 (ticinese) e la ex S.S. 527 (bustese), nel tratto iniziale da Oleggio a Malpensa.

Interventi AUTOSTRADALI E STRADALI PRIORITARI E STRATEGICI di competenza ANAS							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Contratto di Programma ANAS S.p.A. 2007-2011	- CdP ANAS 2007-2011		425,98	Stato	308,02 (L.F. 2007)		425,98 (C.d.P. ANAS)
				Regione	70,88 (CdP ANAS 2008)		
					2,50 (CdP ANAS 2008)*		
Nuovo Tunnel del Tenda	- CdP ANAS 2007-2011;		224,15 (58% parte italiana)	Stato	54,00 (L.311/04)		123,00 (C.d.P. ANAS)
					123,00		
Strada Statale n 28 del Colle di Nava – Lavori di costruzione della variante di Pieve di Teco–Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana.	-	L.O.	194.037	Stato	4,78 (Del CIPE 93/2004)		189.256 (CdP ANAS)
Accessibilità stradale a Malpensa	- IGQ 2003;	L.O.					
Totale da stanziare (Mln€)						0	738,236*

*Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- *sull'importanza del completamento di tutti i progetti con la priorità legata alle opere in corso (Autostrada A4 Torino – Milano, Autostrada Asti – Cuneo, Accessibilità Malpensa) ed a quelle riguardanti i collegamenti internazionali (Nuovo Tunnel del Tenda, Galleria di sicurezza autostradale del Frejus).*

3) SISTEMI URBANI METROPOLITANI

Sistema Ferroviario Metropolitano di Torino (SFM)

Come già indicato in relazione alle opere strettamente connesse alla realizzazione della nuova linea Torino-Lione, l'area metropolitana torinese risulta prioritaria per il trasporto pubblico ferroviario, avendo come obiettivo lo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano e quindi risulta necessario il completamento degli interventi infrastrutturali individuati.

Metropolitana Automatica di Torino - Linea 1

A completamento ed integrazione delle linee ferroviarie metropolitane si colloca la metropolitana automatica, la quale per essere in grado di costituire sistema integrato di trasporto, ha bisogno di essere implementata con il completamento dell'attuale linea in direzione Sud e Ovest e, con orizzonte temporale più allargato, con la realizzazione di una nuova linea 2.

Nel programma delle infrastrutture strategiche sono inseriti n. 2 tratti di prolungamento della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino:

- **Prolungamento OVEST Tratta 3 Collegno (Deposito) – Cascine Vica**, con un costo di 293,16 Mln€ + IVA, con una quota del 60% (175,896 Mln€) da parte statale ed una quota del 40% degli Enti Locali.
- **Prolungamento SUD Tratta 4 Lingotto-Bengasi**, con un costo di 193,55 Mln€ + IVA, con una quota del 60% (116,13 Mln€) da parte statale ed una quota del 40% degli Enti Locali. Il CIPE nella seduta del 31 gennaio 2008 ha approvato il progetto preliminare di quest'ultimo per un importo di 193,55 Mln€, assegnando in via programmatica un contributo di 106,1 Mln€ a valere sulle risorse destinate alla Legge Obiettivo, subordinando l'assegnazione in via definitiva all'approvazione del progetto definitivo. Il residuo del finanziamento è previsto a carico di Regione, Comune e G.T.T. La legge n.244/07 (Legge Finanziaria 2008) ha assegnato un finanziamento di 10 Mln€ per l'anno 2010 a valere sulle risorse della Legge Obiettivo.

Metropolitana Automatica di Torino – Linea 1							
Intervento	Atti di riferimento	Procedura	Costo (Mln €)	Finanziamenti individuati (Mln €)		Fabbisogno da reperire (Mln €)	
				Soggetto	Importo	Regione	Stato
Prolungamento OVEST Tratta 3 Collegno (Deposito) – Cascine Vica	- IGQ 2003;	L.O.	293,16	Stato	175,896	47 (FAS)	175,90 (L.O.)
				Regione +	47,00		
				EE.LL.	70,26		
Prolungamento SUD Tratta 4 Lingotto-Bengasi,	- IGQ 2003;	L.O.	193,55	Stato	106,10	30,00 (FAS)	106,10 (L.O.)
					10 (L.F.2008)		
				Regione	30 (DGR 26-8059/2008)		
				EELL	47,40		
Totale da stanziare (Mln€)						77,00	282,00±

*Gli impegni finanziari a carico dello Stato, indicati in tabella, sono da intendere come verifica della possibilità di finanziamento attraverso i Contratti di Programma RFI S.p.A. ed ANAS S.p.A o attraverso i fondi Legge Obiettivo

Con il presente Atto le Parti concordano:

- *sull'importanza e la strategicità del progetto di prolungamento delle due tratte della linea 1 della Metropolitana Automatica di Torino;*
- *il Governo si impegna a rendere disponibile la quota di finanziamento prevista a carico statale individuando le possibili fonti di finanziamento;*

- *la Regione si impegna a confermare il finanziamento della quota a proprio carico nelle disponibilità del FAS regionale 2007-2013;*

4) HUB INTERPORTUALI

Anche alla luce del Piano di riorganizzazione e valorizzazione degli hub ferroviari presentato da R.F.I. S.p.A., si evidenziano i nodi che rappresentano lo schema principale del Sistema Logistico Piemontese.

INTERPORTO DI NOVARA (CIM)

Il CIPE nella delibera del 22/03/2006 ha ricondotto ad unitarietà gli interventi relativi al Centro Interportuale Merci, al completamento del terminale Ovest, nonché l'approvazione del nuovo Ponte sul torrente Terdoppio. Nella successiva delibera del 29/03/2006 il CIPE ha destinato alla Società C.I.M. S.p.A., che gestisce il ramo ovest, i fondi richiesti, (21 Mln€) per il completamento dell'interporto ovest pari al 19% dell'investimento.

Per quanto concerne il Ponte sul torrente Terdoppio, nella seduta del 29/03/2006 il CIPE ha approvato in linea tecnica, con prescrizioni, il progetto definitivo.

L'espansione dell'Interporto di Novara trova ragione d'essere nello sviluppo infrastrutturale previsto per l'area novarese.

Oltre alla necessità di ampliamento è in corso di valutazione la fattibilità di un'integrazione tra l'interporto CIM e lo scalo merci di Novara Boschetto fisicamente separati da un "confine idraulico" costituito dall'alveo del torrente Terdoppio già attualmente potenziato con l'incremento dei binari in attraversamento del corso d'acqua.

INTERPORTO DI TORINO (SITO ORBASSANO – SCALO MERCI)

Con riferimento a quanto indicato nel progetto strategico AV/AC Torino – Lione ed in stretta correlazione al collegamento di Corso Marche, la programmazione regionale intende potenziare e valorizzare il ruolo di Orbassano quale piattaforma intermodale per il trasporto merci.

In particolare, è in itinere lo studio circa la modalità e la fattibilità economica di un'integrazione della struttura interportuale con lo scalo merci di Orbassano al fine di individuare il dimensionamento idoneo a esprimere un'importante potenzialità strutturale e di servizio di notevoli flussi intermodali.

PIATTAFORMA LOGISTICA E RETROPORTUALE DELL'ALESSANDRINO

Secondo le previsioni nazionali e regionali Alessandria assume la funzione preminente di retroporto, cioè di alimentazione dei corridoi 24 e 5 con le merci provenienti da e per i porti liguri; la piattaforma logistica alessandrina è una struttura reticolare territorialmente delimitata dai porti di Genova e Savona, da Alessandria, Novi Ligure e Tortona e costituita da tutte le infrastrutture lineari e puntuali di quest'area. In tal senso occorrerà sviluppare la dotazione infrastrutturale correlata con particolare riferimento ai Progetti strategici e principalmente alla linea AV-AC (Terzo Valico dei Giovi).

In particolare è stato predisposto un progetto preliminare per la realizzazione e gestione della piattaforma logistica retroportuale presso lo scalo merci di Alessandria collegato anche alle attività dei porti liguri. Lo sviluppo produttivo del Retroporto di Genova in Alessandria è previsto a regime per circa 500.000 teu.

L'importo previsto per la realizzazione dell'intervento è di Euro 59.251.500,00 di cui Euro . 11.426.109,35 per la realizzazione della nuova strada di collegamento.

In data 05/05/08 è stato siglato a Genova il Protocollo di Intesa per Realizzazione e Gestione dell'Hub di Alessandria e dei relativi interventi sulla viabilità di collegamento.

La Regione Liguria e la Regione Piemonte hanno concordato di dare attuazione all'intervento mediante accordi operativi tra i soggetti interessati.

PIATTAFORMA LOGISTICA INTEGRATA DEL CUNEESE

Il territorio provinciale e la città di Cuneo sono stati inseriti tra gli 11 sistemi territoriali strategici, oggetto del programma SISTEMA – Sviluppo integrato sistemi territoriali multiazione – centro nord.

Il programma SISTEMA, finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, ha consentito all'amministrazione

comunale di Cuneo - in coordinamento con il Comune e l'Autorità Portuale di Savona - di approfondire il tema dell'assetto logistico del territorio cuneese, sviluppando quegli elementi attorno a cui "costruire" il suo funzionamento come retroporto ligure.

La Provincia di Cuneo ha un ruolo importante all'interno dell'economia regionale pertanto l'inserimento di una piattaforma logistica integrata potrà rafforzare il ruolo del territorio del Basso Piemonte occidentale come territorio di interscambio logistico e di offerta di servizi mirati alle imprese del settore agro alimentare.

Gli interventi individuati sono finalizzati alla strutturazione di un sistema logistico policentrico e riguardano gli studi di fattibilità relativi al "Polo Agroalimentare dei servizi per lo sviluppo - P.A.S.S." e rilancio dell'area MIAC nel comune di Cuneo e al nuovo nodo di interscambio modale a Fossano.

Con particolare riferimento alla infrastrutturazione dell'area di Cuneo (Polo della "Piattaforma Logistica Policentrica Cuneese") l'obiettivo consiste nella realizzazione di una infrastruttura logistica altamente specializzata su categorie merceologiche tipiche del distretto produttivo locale, volta ad abbassare i costi logistici delle piccole-medie aziende, si possono prevedere più piattaforme per prodotti merceologici specifici.

Con il presente Atto le Parti concordano:

- *sull'importanza e la strategicità del progetto di realizzazione del Sistema Logistico Piemontese anche nella direzione di contribuire alla creazione della Piattaforma Logistica Transnazionale del Nord-Ovest indicata dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013;*
- *il Governo si impegna a ricercare le possibili fonti finanziarie per la quota di finanziamento prevista a carico statale;*
- *La Regione si impegna a confermare l'inserimento del finanziamento della quota a proprio carico nelle disponibilità del FAS regionale 2007-2013.*

5) TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per completare il quadro di riferimento programmatico pluriennale occorre, inoltre, aggiungere gli interventi relativi al Trasporto Pubblico Locale per quanto riguarda la definizione del Fondo per la ristrutturazione gestionale del TPL e la sottoscrizione del Patto per il TPL, prevedendo le necessarie risorse finanziarie secondo le rispettive competenze.

Roma, 23 gennaio 2009

per il Governo:

Il Presidente del Consiglio

On. Silvio Berlusconi _____

Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

On. Altero Matteoli _____

Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

On. Stefania Prestigiacomo _____

Il Ministro per i Rapporti con le Regioni

On. Raffaele Fitto _____

Per la Regione Piemonte:

Il Presidente della Regione Piemonte

On. Mercedes Bresso _____

L'Assessore ai Trasporti e Infrastrutture della Regione Piemonte

Daniele Borioli _____

Il presente Accordo, sottoscritto in 3 originali, è composto da 29 pagine.