

Deliberazione della Giunta Regionale 4 agosto 2014, n. 22-212

Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte di cui alla L.443/2001 (L. Obiettivo) in materia di infrastrutture strategiche.

A relazione dell'Assessore Balocco:

Premesso che:

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

l'articolo 1 della legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), così come modificato dall'art. 13 della legge n. 166 del 1° agosto 2002, al comma 1 dispone che " Il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L'individuazione è operata, a mezzo di un programma predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le regioni o province autonome interessate e inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti (...). Gli interventi previsti dal programma (...) sono compresi in una intesa generale quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere";

il Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III Capo IV, che detta la disciplina relativa alla progettazione, approvazione dei progetti, procedure di aggiudicazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, individuate a mezzo del programma di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443, all'art. 161, comma 1, prevede 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 le opere del programma le Regioni o Province Autonome partecipano, con le modalità indicate nelle stesse Intese, alle attività di progettazione, affidamento dei lavori e monitoraggio, in accordo alle normative vigenti ed alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;

l'articolo 163, comma 2, lettera a) del sopraindicato Decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, 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;

con la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 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;

premessò altresì che:

il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche (d'ora in poi P.I.S.) è stato approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 con l'individuazione, tra l'altro, delle infrastrutture interessanti il territorio della Regione Piemonte e la relativa previsione di spesa;

l'11 aprile 2003 è stata sottoscritta tra il Governo e la Regione Piemonte l'Intesa Generale Quadro (d'ora in poi I.G.Q.), approvata con D.G.R. 68-7676 dell'11 novembre 2002, con la quale sono state individuate come strategiche le infrastrutture ricadenti sul territorio della Regione Piemonte comprese nel Programma approvato dal CIPE in fase di prima applicazione della L. Obiettivo con Deliberazione 121/2001, nonché alcune priorità programmatiche nei diversi settori infrastrutturali;

con la Delibera CIPE del 18 marzo 2005, n. 3 il CIPE ha preso atto dell'integrazione del P.I.S., in esito alla procedura prevista dall'art. 1 della Legge 443/2001;

con la Delibera CIPE del 6 aprile 2006, n. 130 il CIPE ha proceduto alla rivisitazione del P.I.S.;

il 23 gennaio 2009 è stato sottoscritto, tra il Governo e la Regione Piemonte il Primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro 2003, recepito con D.G.R. 35-10638 del 26 gennaio 2009, il quale conferma le opere già previste nella precedente Intesa aggiornandone ed integrandone i contenuti con alcuni interventi di cui prevedere l'inserimento nel Programma Infrastrutture Strategiche;

con la Delibera CIPE 81 del 18 novembre 2010, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 26 aprile 2011, è stato approvato l'VIII Allegato Infrastrutture alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013, con l'inserimento nel P.I.S. di alcune opere come da Atto Aggiuntivo all'I.G.Q. sottoscritto nel 2009;

con D.G.R. n. 3-2155 del 07.06.2011 è stata formulata una proposta di rimodulazione dell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte in materia di infrastrutture strategiche, sulla base del modello strutturale di Intesa fornito dal Ministero delle Infrastrutture, non pervenuta alla sottoscrizione con il Governo;

con la Deliberazione 136 del 21 Dicembre 2012, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 4 maggio 2013, il CIPE ha approvato l'aggiornamento del P.I.S. costituente il X Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (D.E.F.);

sono stati posti in essere i seguenti atti, contratti e documenti di programmazione:

- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti tra il Governo della Repubblica italiana e la Regione Piemonte ed in particolare:

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

- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti dalla Regione Piemonte con i competenti Ministeri

delle Infrastrutture e Trasporti e dello Sviluppo Economico per l'attuazione della Linea d'azione Reti infrastrutturali del P.A.R. FSC 2007-2013 ed in particolare:

- A.P.Q. "Sistema ferroviario e metropolitano" sottoscritto nell'Agosto 2013;
- A.P.Q. "Sistema autostradale" sottoscritto nel Novembre 2013;

considerato che:

le priorità tematiche delineate a livello comunitario con la "strategia Europa 2020" per orientare le politiche settoriali degli Stati membri sono rivolte ad una crescita "intelligente, sostenibile ed inclusiva" ed introducono il tema della coerenza della programmazione strategica per tutti i fondi e nuove disposizioni in tema di soddisfacimento di precise condizionalità "ex ante" per poter accedere ai finanziamenti europei per il nuovo ciclo di programmazione 2014-2020;

per quanto concerne in particolare l'ambito trasporti, i cui obiettivi specifici trovano collocazione nell'alveo della "crescita sostenibile", i nuovi orientamenti comunitari identificano una "rete di interesse europeo prioritario" (rete TEN-T Core o rete centrale), organizzata sulla base di corridoi strategici, da completare entro il 2030, con l'obiettivo di dare corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche, capaci di sostenere la competitività e la crescita del paese, e sulla quale convergeranno i finanziamenti strutturali di valenza europea, e una rete di completamento ("Comprehensive network" o rete globale), da completare entro il 2050, che alimenta a livello nazionale e regionale la rete centrale di trasporto;

a livello nazionale il soddisfacimento della richiamata condizionalità viene configurato attraverso un "piano generale nazionale dei Trasporti" che il Governo prevede di identificare nell'Allegato Infrastrutture, opportunamente integrato;

la realizzazione dei grandi corridoi multimodali europei pone le premesse per un radicale cambiamento di scenario nel quale il Piemonte, posizionato strategicamente all'incrocio di due di essi (Mediterraneo e Reno-Alpi), può assumere un ruolo cruciale all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica recuperando una quota di quella tradizionale capacità di creare valore propria del tessuto produttivo regionale;

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

considerato altresì che:

la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome ha espresso in data 16.04.2014 l'intesa sull'XI Allegato Infrastrutture, ai sensi di quanto previsto dalla L. 443/2001, previo contestuale impegno politico imprescindibile del Governo:

- 1) a considerare il XII Allegato (e non già l'XI) quale quadro programmatico di riferimento per la programmazione comunitaria 2014-2020;
- 2) ad inserire nel XII Allegato tutte le opere già previste nelle singole Intese Generali Quadro già firmate e/o in fase di sottoscrizione e/o già approvate dalle singole Regioni;

- 3) a correggere nel XII Allegato tutti gli eventuali errori o difformità ancora presenti nell'XI;
- 4) a consentire alle Regioni e Province autonome di esprimere l'intesa sul XII Allegato.

Tutto ciò premesso e considerato risulta necessario ed opportuno procedere ad aggiornare l'Intesa Generale Quadro da sottoscrivere con il Governo ai fini della predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del successivo aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche (P.I.S.), tenendo conto sia dell'evoluzione nello stato di attuazione degli interventi già in esso presenti a seguito dell'I.G.Q. 2003 come rivisitata con l'Atto Aggiuntivo 2009, definiti "componente storica" e rappresentati in forma tabellare nell'Allegato 1 al testo dell'I.G.Q., sia in ogni caso della difficile congiuntura economica che rende comunque opportuna una rimodulazione anche in riduzione degli stessi alla luce delle concrete possibilità di attuazione e delle effettive priorità per il sistema infrastrutturale della Regione.

Tale rimodulazione in riduzione della componente storica costituisce peraltro occasione per proporre altri interventi, alcuni dei quali forse meno ambiziosi ma appunto maggiormente rispondenti alle esigenze connesse alla congiuntura attuale, e comunque in linea con la finalità di completamento e funzionalizzazione del sistema infrastrutturale piemontese e con le citate politiche dei trasporti delineate a livello comunitario e nazionale. La "componente propositiva", rappresentata in forma tabellare nell'Allegato 2 al testo dell'I.G.Q. include quindi gli interventi, di carattere principalmente ferroviario, con cui si intende aggiornare ed integrare il P.I.S. per quanto di competenza;

la Regione Piemonte intende confermare la volontà di 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 (ora FSC) che assegna parte delle risorse alle Regioni e parte alle amministrazioni centrali, in attuazione del documento di orientamento strategico (Quadro Strategico Nazionale 2007-2013), e comunque sulla base del nuovo valore complessivo del P.A.R. FSC aggiornato con D.G.R. 16-5785 del 13.05.2013 ed approvato con D.G.R. n. 8-6174 del 29.07.2013 e relativo Piano Finanziario approvato con l.r. n. 17 del 12.08.2013;

la Regione Piemonte intende inoltre valutare, in linea con le indicazioni nazionali relative al prossimo periodo di programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione e appena sarà definito il quadro di ripartizione della dotazione del FSC 2014-2020 (le risorse complessivamente previste dalla legge di Stabilità 2014 ammontano a 54.810 milioni di €), l'utilizzo di tali risorse come quote di cofinanziamento di alcuni degli interventi individuati nella "componente propositiva" di cui all'Allegato 2 al testo dell'I.G.Q.;

dato infine atto che:

con successivo e separato provvedimento – ed anche a seguito delle indicazioni che emergeranno in Conferenza Unificata - si procederà ad individuare il livello di priorità delle singole opere costituenti la "componente propositiva" ovvero delle opere della "componente storica" ancora da avviare ed indicate "in progettazione";

verrà tempestivamente avviato il processo di confronto con il M.I.T. ai fini della condivisione della I.G.Q. oggetto della presente deliberazione;

visti gli atti normativi e deliberativi richiamati in premessa ed altresì:
la legge 31 dicembre 2009, n. 196, art. 10 c. 8;

la legge 7 aprile 2011, n. 39, art. 2, c. 6;

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

la D.G.R. n. 17-6939 del 23.12.2012 che approva il Documento strategico di indirizzi per la redazione del Piano Regionale dei Trasporti;

la Giunta Regionale, condividendo le argomentazioni del Relatore, unanime,

delibera

- di approvare lo schema dell' Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte di cui alla L. 443/2001 (L. Obiettivo), allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale e composto di:

Documento di Intesa

Allegato 1 - "Componente storica";

Allegato 2 - "Componente propositiva";

- di dare mandato al Presidente della Giunta regionale congiuntamente all'Assessore competente alla sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro di che trattasi, autorizzando ad apportare modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie;

- di dare atto che i soggetti di cui al punto precedente attiveranno il processo di condivisione del Documento di cui al punto precedente con il Ministero delle Infrastrutture ai fini della sua celere sottoscrizione e la predisposizione dei successivi atti e provvedimenti che si renderanno necessari per la attuazione di ciascun intervento con le strutture ed i soggetti competenti;

- di dare atto che il cofinanziamento regionale delle opere previste nell'Intesa Generale Quadro potrà avvenire anche mediante l'utilizzo delle risorse dei Fondi per lo Sviluppo e Coesione 2014-2020.

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

(omissis)

Allegato



REGIONE
PIEMONTE

Allegato alla deliberazione

22-212 del 18/04/2014

del Presidente della Regione

Paola D'Amato

INTESA GENERALE QUADRO

TRA IL GOVERNO
E
LA REGIONE PIEMONTE

SCHEMA

ROMA, PALAZZO CHIGI, _____ 2014

2014

L'anno 2014 il giorno ____ del mese di _____
presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri

il **Governo** rappresentato da:
Presidente del Consiglio dei Ministri
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti On.
Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare On.
Ministro per gli Affari Regionali e Autonomie On.

e

la **Regione Piemonte** rappresentata da:
il Presidente Sergio Chiamparino
l'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere Pubbliche, Difesa del suolo Francesco Balocco

**sottoscrivono la presente Intesa Generale Quadro anche ai fini dell'integrazione del
Programma Infrastrutture Strategiche**

Vista la legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001 "Modifiche al titolo V della parte seconda della Costituzione" che assegna, tra l'altro, alle Regioni rilevanti funzioni e responsabilità nei settori delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto l'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" (legge Obiettivo), prima sostituito dall'articolo 13, comma 3, della Legge 1° agosto 2002, n. 166 e poi modificato dall'articolo 4, comma 151, della Legge 24 dicembre 2003, n. 350 e dalla lettera a) del comma 4 dell'articolo 3, del D.Lgs. 18 aprile 2012, n. 61, che dispone, tra l'altro, che: -il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese; l'individuazione di dette infrastrutture viene operata a mezzo di un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture d'intesa con i Ministeri competenti e le Regioni interessate e poi inserito nel Documento di programmazione economico-finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione; -gli interventi previsti dal Programma sono 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;

Evidenziato che il primo programma delle infrastrutture strategiche è stato approvato con Delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121/2001, modificata dalla Delibera CIPE 14 marzo 2003, n. 10/2003 e con Delibera CIPE 29 aprile 2004, n. 9/2004, nonché che con Delibera CIPE 25 luglio 2003, n. 63/2003 sono state rideterminate le quote dei limiti di impegno stabilite in precedenza;

Considerato che la delibera CIPE n. 130 del 6 aprile 2006, il cui allegato 1 sostituisce a tutti gli effetti l'allegato 1 della precedente delibera n. 121/2001, ha confermato l'individuazione dei medesimi assi strategici e ha indicato i costi degli stessi aggiornati ad aprile 2006;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che alla Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" 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 al comma 1 dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 2001, n. 443;

Visto l'articolo 161, comma 1, del sopra richiamato DLgs 163/2006 il quale dispone che, nell'ambito del predetto Programma, 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 e che 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 e alle eventuali leggi regionali allo scopo emanate;

Visto l'articolo 163, comma 2, lettera a) del citato DLgs 163/2006 che definisce le attività del Ministero delle infrastrutture prevedendo, tra l'altro, che il Ministero stesso promuova e proponga intese quadro tra Governo e singole Regioni al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle infrastrutture strategiche;

Richiamata la sentenza della Corte Costituzionale n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale, nell'esaminare le censure mosse da alcune Regioni alla legge n. 443/2001 e ai decreti legislativi attuativi, la Corte stessa afferma la necessità di un'intesa tra Stato e ogni Singola Regione ai fini dell'attuabilità del Programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, precisando inoltre 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;

Visto l'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 che prevede la possibilità per le Pubbliche Amministrazioni di stipulare accordi per lo svolgimento di attività di comune competenza;

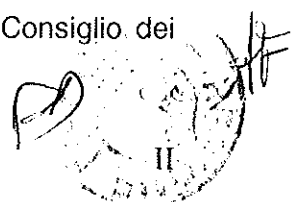
Vista l'Intesa Generale Quadro sottoscritta l'11 aprile 2003 tra il Governo e la Regione Piemonte con la quale sono state individuate le infrastrutture strategiche ricadenti nel territorio della stessa regione e per le quali l'interesse regionale concorre con quello dello Stato;

Visto l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione Piemonte sottoscritto in data 23 gennaio 2009 per l'integrazione del Programma delle infrastrutture strategiche, con cui si confermava altresì la rilevanza strategica delle infrastrutture già previste nell'Intesa Generale Quadro del 2003,

Considerata la disponibilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a sottoscrivere la presente l'Intesa Generale Quadro in materia di infrastrutture strategiche ricadenti nel territorio regionale con la quale vengono elencati gli interventi supportati dalla Legge Obiettivo, di rilevanza strategica sovra regionale, nonché di rilevanza regionale, ma strettamente interagenti con infrastrutture strategiche di rilevanza nazionale

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

- il 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21.12.2001;
- i successivi aggiornamenti annuali dell'Allegato Infrastrutture e del Programma Infrastrutture Strategiche;
- i contenuti del Contratto di Programma R.F.I. S.p.A.;
- i contenuti del Contratto di Programma ANAS S.p.A.;
- gli Accordi di Programma Quadro sottoscritti tra il Governo e la Regione Piemonte:
 - A.P.Q. "Per una mobilità sostenibile: i nodi d'interscambio persone - Progetto MOVicentro" sottoscritto in data 17 febbraio 2003 e il 1° Atto Integrativo sottoscritto in data 9 aprile 2008;
 - A.P.Q. "Reti Infrastrutturali di Trasporto" sottoscritto in data 31 ottobre 2006 e il 1° atto integrativo sottoscritto in data 30 novembre 2007;
 - A.P.Q. Interregionale "Per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta – Torino" sottoscritto in data 9 aprile 2008;
- il Programma Attuativo Regionale PAR FSC 2007-2013 approvato dal CIPE il 9 marzo 2009 e successivamente modificato con la DGR n. 24-4659 del 1 ottobre 2012 e con la DGR n. 8-6174 del 29 luglio 2013 e i relativi APQ attuativi "Sistema autostradale", sottoscritto il 18/11/2013 e "Sistema ferroviario e metropolitana", sottoscritto il 1/8/2013;
- i "Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio" predisposte in ambito di Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione dal Commissario di Governo in data 28 giugno 2008;
- gli esiti del Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi con nota della Presidenza del Consiglio dei



Ministri in data 29 luglio 2008;

- gli esiti dei lavori dell'Osservatorio Valle di Susa
- le Deliberazioni del CIPE relative agli interventi compresi fra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare i provvedimenti riferiti al Fondo Infrastrutture;
- i contenuti del XI Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2013.

Evidenziato inoltre che

- la Regione Piemonte partecipa al finanziamento di alcune delle opere oggetto della Intesa Generale Quadro anche attraverso la quota regionale di competenza del PAR FSC 2007-2013, secondo le indicazioni della Delibera CIPE del 21 dicembre 2007 (e successive) relativa alla programmazione ed al finanziamento dei FSC (ex FAS) che assegna parte delle risorse alle Regioni e parte alle amministrazioni centrali, in attuazione del documento di orientamento strategico (Quadro Strategico Nazionale 2007-2013), anche tenendo conto degli sviluppi della programmazione FSC (ex FAS) 2007-2013 in linea con i contenuti del PAR-FSC approvato dal CIPE a marzo 2009. La quota assegnata alla Regione Piemonte, secondo il Piano finanziario approvato con D.G.R. 29/7/13, assegna € 13.600.000 per la linea d'azione "Mobilità Sostenibile" e € 257.272.748 per la linea d'azione "Reti infrastrutturali"
- la Regione Piemonte intende valutare, in linea con le indicazioni nazionali relative al prossimo periodo di programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione e appena sarà definito il quadro di ripartizione della dotazione del FSC 2014-2020 (risorse che la legge di Stabilità 2014 prevede in 54.810 milioni di €) l'utilizzo di tale fondo per l'eventuale cofinanziamento di alcuni degli interventi individuati nella componente propositiva di cui all'Allegato 2 al presente atto

Considerato che

- storicamente il Piemonte è stato, forse per le sue caratteristiche morfologiche, più un polo generatore di traffico che un luogo di transito delle merci; le grandi imprese che hanno fatto la ricchezza della regione, luoghi di accentrimento e di redistribuzione di materie prime, di semi lavorati e di prodotti finiti, sono stati travolti dall'attuale, profonda e generale crisi di sviluppo;
- oggi, il disegno e la realizzazione dei grandi corridoi infrastrutturali europei pongono le premesse per un radicale cambiamento di scenario nel quale il Piemonte può assumere un ruolo cruciale all'interno delle geometrie internazionali del trasporto e della logistica recuperando una quota di quella tradizionale capacità di creare valore propria del tessuto produttivo del Piemonte e traendo il maggior vantaggio possibile dalla sua posizione strategica all'incrocio di due dei principali corridoi multimodali individuati dall'Unione Europea (Corridoio Mediterraneo e Corridoio Reno-Alpi) che ne garantiscono l'appartenenza alla rete europea ed aprono a nuovi spazi di relazione dando luogo a sistemi territoriali che devono essere sviluppati in termini di progetti di territorio, tenendo conto delle caratteristiche economiche, vocazionali e posizionali delle diverse aree e delle opportunità ad esse offerte;
- i Corridoi Europei sopra citati appartengono alla TEN-T Core Network, definita dall'Unione Europea con l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del paese, sulla quale convergeranno i finanziamenti strutturali di valenza europea;
- la rete transeuropea TEN-T è composta da elementi lineari e da elementi puntuali; gli elementi lineari sono costituiti da:
 - rete ferroviaria ad alta velocità/alta capacità (vera e propria innovazione del sistema delle comunicazioni europee) e rete ferroviaria nazionale convenzionale;
 - autostrade e grandi strade di rilievo nazionale;

-reti telematiche che fungono da sistema nervoso in grado di attivare una gestione intelligente del sistema della mobilità;

mentre gli elementi puntuali sono costituiti da:

- porti marittimi, aeroporti e centri di interscambio modale di rango internazionale, che assicurano l'integrazione continentale tra trasporto terrestre, marittimo ed aereo di persone e merci;
 - i centri urbani, che devono garantire il trasferimento di accessibilità ai territori attraverso le reti locali.
- la competitività del sistema Piemonte si basa significativamente sull'efficienza e sui costi delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto;
 - la domanda di trasporto e di attrezzature logistiche, all'interno e all'esterno della regione, non risulta ancora adeguatamente soddisfatta, sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo.

Tutto ciò premesso e considerato, la presente IGQ rappresenta lo strumento di condivisione con lo Stato del Programma relativo alle Infrastrutture Strategiche.

Dal punto di vista più strettamente infrastrutturale è necessario sviluppare ulteriormente il progetto della rete strategica regionale e sovragionale, già definito con la precedente Intesa del 2003 e con l'Atto Aggiuntivo del 2009, puntando ad un sistema ad alta efficienza e competitività interna in grado di proiettarsi verso l'esterno, infatti il sistema infrastrutturale regionale deve garantire uno sviluppo equilibrato e integrato di tutti i livelli, pena una crescente marginalizzazione del Piemonte dal resto dell'Europa.

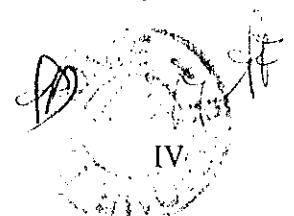
Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati ai corridoi comunitari occorre attuare celermente nel territorio piemontese gli interventi strategici previsti per il corridoio Mediterraneo (il cui asse portante è costituito dal corridoio infrastrutturale riferito alla nuova linea ferroviaria di Alta Velocità/Capacità Lione-Torino-Milano) e per il corridoio Reno - Alpi (il cui principale intervento, analogamente, è costituito dalla linea ferroviaria di Alta Capacità/Velocità Genova-Novi Ligure attraverso il Terzo Valico dei Giovi).

I due corridoi multimodali sopra descritti si compongono a loro volta di corridoi ferroviari e autostradali e di **reti di connessione** che si diramano verso le diverse aree territoriali del Piemonte e delle regioni limitrofe.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati ai corridoi comunitari occorre attuare celermente nel territorio piemontese gli interventi strategici previsti per il **corridoio Mediterraneo** (il cui asse portante è costituito dal corridoio infrastrutturale riferito alla nuova linea ferroviaria di Alta Velocità/Capacità Lione-Torino-Milano) e per il **corridoio Reno - Alpi** (il cui asse portante, è riferito alla linea ferroviaria di Alta Capacità/Velocità Genova-Novi Ligure attraverso il Terzo Valico dei Giovi).

I due corridoi sopra descritti si diramano in corridoi secondari, **reti di connessione** del Piemonte, rappresentati da corridoi ferroviari e stradali che si diramano verso le diverse aree territoriali del Piemonte e delle regioni limitrofe.

In particolare, il **corridoio Mediterraneo**, attraversa l'intero territorio regionale in direzione Est-Ovest e il suo asse portante consiste in un fascio di infrastrutture lineari e puntuali costituite dalla componente della linea Alta Velocità/Alta Capacità, dalla linea ferroviaria tradizionale che dalla galleria del Frejus, collega Torino con Milano, dall'asse viabilistico primario che partendo dal traforo del Frejus, attraverso l'autostrada A32 e la tangenziale di Torino, si collega al corridoio autostradale Padano costituito dall'autostrada A4, dall'autostrada A21, dal raccordo autostradale verso Mortara e Broni in territorio lombardo, e dalla nuova direttrice Pedemontana che si connette con il disegno generale della pedemontana piemontese - lombardo - veneta. Fanno parte del corridoio strategico le infrastrutture puntuali costituite dall' aeroporto di Torino-Caselle, dai poli logistici di Orbassano e di Novara ed i loro collegamenti con gli assi lineari.



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

Rete ferroviaria: AV/AC Nuova Linea Torino-Lione, potenziamento del passante ferroviario di Torino e dell'intero Nodo.

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

Nodo ferroviario di Torino e Servizio ferroviario metropolitano: il sistema ferroviario metropolitano innerva l'intera area metropolitana e ne costituisce l'ossatura, scenario assunto come riferimento per la nuova programmazione del trasporto pubblico. Esso deve essere adeguato sia dal punto di vista infrastrutturale sia dal punto di vista funzionale e del servizio, anche con riferimento all'entrata in esercizio delle nuove linee previste (SFM5 Torino-Orbassano e interconnessione al Passante della Torno - Ceres) ed alle modifiche programmate per il futuro assetto del nodo, tenendo presenti anche le opere relative al nuovo disegno delle linee tranviarie e metropolitane.

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

Nodo di Novara: completamento ed attuazione degli interventi ferroviari previsti dal Protocollo di Intesa del 2004, tra cui il collegamento diretto di Torino con l'aeroporto di Malpensa, la connessione merci allo Scalo Boschetto da nord, la revisione del lay-out complessivo del nodo di Vignale-Novara e il Passante ferroviario merci verso Mortara - Alessandria e gli interventi sulle linee storiche e sulle stazioni a completamento della piattaforma di interscambio multimodale novarese.

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

L'aeroporto di Caselle, inserito nella Core Network TEN-T e nella Rete aeroportuale di interesse nazionale, completa la dotazione modale del corridoio in territorio piemontese. La vicinanza con l'aeroporto Malpensa e l'appartenenza alla medesima macroarea di programmazione individuata a livello nazionale, di cui l'aerostazione lombarda costituisce hub internazionale di riferimento, deve indurre ad una proficua integrazione operativa pur tenendo presente il diverso livello gerarchico delle due infrastrutture.

L'asse portante del corridoio Reno-Alpi che si dirama in direzione Nord - Sud in territorio piemontese consiste in un fascio di infrastrutture lineari e puntuali, le cui componenti principali sono costituite dalla rete ferroviaria di Alta Capacità/Velocità Genova-Novi Ligure (Terzo Valico dei Giovi), dalle linee ferroviarie convenzionali Novi Ligure-Alessandria-Novara-Sempione e Novi Ligure-Tortona-Voghera-Milano-Chiasso, dalla rete viaria con gli assi autostradali Voltri-Alessandria-Novara-Sempione (A26 e S.S. 33) e Genova - Serravalle (A7), dalla piattaforma logistica alessandrina, dal polo logistico di Novara (appartenente ad entrambi i corridoi) e dal Sistema retroportuale ligure con le necessarie connessioni ai porti liguri.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati al corridoio occorre attuare sia l'intervento principale relativo alla Linea ferroviaria AV/AC Terzo Valico dei Giovi tratta Genova-Novi Ligure, che quelli connessi relativi al potenziamento/adeguamento delle linee ferroviarie convenzionali sopra citate sia in direzione Novara - Sempione, sia in direzione Milano - Chiasso, necessari a garantire la continuità del corridoio ferroviario, soprattutto dal punto di vista del traffico merci.

Risultano dunque fondamentali i potenziamenti/adeguamenti delle linee ferroviarie afferenti da sud ai nodi di Novara ed Alessandria e delle linee ferroviarie che connettono Novara al Traforo del Sempione via Borgomanero e via Arona, compresa la tratta internazionale Domodossola-Iselle, il

raddoppio della Novara-Oleggio-Arona, il potenziamento dei nodi ferroviari di Alessandria e Novara (per il quale si rimanda alla precedente trattazione).

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

Inoltre va considerato che, in relazione al progetto del Terzo Valico dei Giovi, è in fase di attuazione l'Accordo procedimentale di "Valorizzazione dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino" in virtù del quale è stato istituito un apposito Tavolo Tecnico che sovrintende allo sviluppo di uno specifico studio, da eseguirsi a cura di RFI, finalizzato alla definizione di un piano coordinato di interventi per la valorizzazione del sistema logistico dell'area nord-ovest del paese, con particolare riguardo alle infrastrutture dell'area logistica della Valle Scrivia e dell'Alessandrino e ai collegamenti con i porti liguri ed i valichi alpini, attraverso l'analisi e la previsione della domanda di trasporto merci e la proposta di azioni, risorse e tempi, per l'ottimizzazione del sistema a partire dall'attuale assetto.

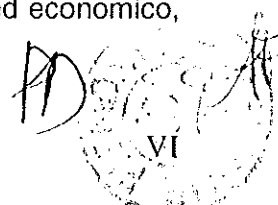
In termini di sistema logistico infatti, anche per motivi di carattere territoriale e morfologico, il Piemonte rappresenta il naturale sbocco retroportuale del sistema dei Porti Liguri e mentre l'ambito alessandrino è soprattutto legato a Genova, il Porto di Savona trova naturale estensione retroportuale nell'area cuneese ed in particolare nell'area di Mondovì come primo punto di connessione del sistema.

I due corridoi sopra descritti si diramano in **corridoi secondari** che, comunque, sono di rilevanza strategica e, in quanto tali, vanno considerati a tutti gli effetti come componenti costitutivi delle reti di connessione territoriale e poli di notevole importanza economica, turistica e sociale. In tali reti sono ricomprese le linee ferroviarie Torino - Chivasso - Aosta, Torino - Cuneo - Ventimiglia, Torino - Pinerolo, Torino - Bra - Alba, il corridoio autostradale (A5) che, transitando per Ivrea ed Aosta, si connette al tunnel del Monte Bianco, il corridoio ferroviario e autostradale (A6) che, attraversando la piana cuneese, si innesta a Savona sul corridoio tirrenico, il corridoio ferroviario e autostradale (A21) che, transitando per Asti e Alessandria, raggiunge Piacenza e Bologna, il corridoio autostradale (A33) Asti - Cuneo che, partendo da Asti collega Alba e Bra al sistema autostradale piemontese, costituito dalla A21 Torino - Piacenza e dalla A6 Torino - Savona e prosegue quindi per Cuneo e per i valichi internazionali del Tenda e della Maddalena.

Per garantire i requisiti prestazionali europei assegnati alla rete di connessione, occorre garantire la celere attuazione dei seguenti interventi strategici, lineari e puntuali: completamento del tracciato autostradale Cuneo-Asti ultimando i lavori già in avanzata fase di realizzazione (a partire dal lotto 2.6); raddoppio del tunnel stradale del Col di Tenda secondo gli accordi italo-francesi, interventi lungo la SS21 "della Maddalena" - Variante di Demonte; raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo ed interventi di messa in sicurezza e potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza (linea internazionale previo accordo tra Italia e Francia per la ripartizione dei costi); interventi di potenziamento sulle linee ferroviarie Torino-Chivasso-Aosta e Torino-Pinerolo, intervento di elettrificazione della linea ferroviaria Bra- Alba.

Ritenuto che

- sul territorio della Regione è necessario adeguare la dotazione infrastrutturale per la mobilità e per la qualificazione territoriale, così come previsto dalla precedente Intesa e dai successivi atti programmatici sottoscritti con il Governo;
- una parte significativa del deficit infrastrutturale, riveste, per il suo rilievo sociale ed economico,



carattere di vera e propria "emergenza" e assume, pertanto, la configurazione di "preminente interesse nazionale";

- vi è inoltre un ulteriore fabbisogno infrastrutturale in situazioni di "criticità" e di "priorità" rispetto al quale appare opportuna una cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Piemonte

tutto ciò premesso, considerato e ritenuto, il presente Atto

conferma quanto previsto dal precedente Primo Atto Aggiuntivo alla Intesa Generale Quadro sottoscritta il 23 gennaio 2009 ai sensi dell'art. 1, c.1, della Legge 443/2001 e apporta le necessarie integrazioni e modifiche in coerenza con gli sviluppi del contesto programmatico, infrastrutturale, economico e sociale nel frattempo intercorsi ai fini dell'aggiornamento del PIS

pertanto le Parti concordano quanto segue:

Aggiornamenti, puntualizzazioni e nuovi inserimenti nel PIS

Sulla base del quadro di riferimento sopra descritto, ai fini dell'aggiornamento del Programma Infrastrutture Strategiche la Regione Piemonte conferma l'interesse e il carattere strategico degli interventi già inseriti nel PIS e costituenti la "Componente storica" di cui all'Allegato 1 al presente documento, ad eccezione del seguente:

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Autostrada Cuneo-Nizza Mercantour	ANAS	836,56	-	836,56	Progetto Preliminare	Piemonte	Completamento PIS

Tale intervento, benché fosse già inserito nel Programma fin dalla sua prima stesura non ha ad oggi avuto avanzamenti procedurali né progettuali e nell'evoluzione del contesto infrastrutturale della regione non riveste al momento caratteristiche di strategicità e pertanto si ritiene debba essere espunto dal Programma.

Inoltre, in considerazione del fatto che trattasi ormai di interventi ultimati, si ritiene che debbano essere anche espunti dall'elenco PIS i seguenti interventi:

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Hub Interportuali Novara ponte sul Terdoppio.	CIM centro interportuale merci	3,99	3,99	-	Ultimata	Piemonte	Completamento PIS
Centro Interportuale Mercè Novara Terminale Ovest	CIM centro interportuale merci	92,28	104,96	-	Ultimata	Piemonte	Completamento PIS

Infine, rispetto al quadro consolidato della "Componente Storica" si ritiene che il seguente intervento

Intervento	Ente Aggludcatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Nodo di Torino e access. ferr.: prima fase	RFI	221,75		221,75	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network

debba essere dettagliato come di seguito indicato:

Fermata Dora SFM	RFI	35,00		35,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
Fermata Zappata SFM	RFI	25,00		25,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
Fermata Grugliasco SFM5	RFI	6,75		6,75	Studio fattibilità	Piemonte	Core network
Stazione Chivasso – attestamento SFM 2-5	RFI	25,00	-	25,00	Studio fattibilità	Piemonte	Core network
Attrezzaggio terminali centro intermodale Orbassano	RFI	10,00	-	10,00	Studio fattibilità	Piemonte	Core network
Fermata San Paolo SFM	RFI	10,00	-	10,00	Studio fattibilità	Piemonte	Core network
Stazione Lingotto	RFI	30,00	-	30,00	Studio fattibilità	Piemonte	Core network
Recupero fondi anticipati dalla Regione (PAR FSC) per la realizzazione della Interconnessione Torino - Ceres	Regione Piemonte	80,00	-	80,00		Piemonte	Decreto "FARE" (D.L.69/2 013)

Al fine di rispondere alle esigenze di completamento e funzionalizzazione del sistema infrastrutturale del Piemonte, sia a titolo compensativo di quanto espunto, sia a titolo integrativo di quanto confermato, si ritiene inoltre necessario venga condiviso tra Stato e Regione il carattere di strategicità degli interventi di cui all'Allegato 2" al presente atto che rappresentano la "componente propositiva" della Regione Piemonte.

Le Parti pertanto concordano che il prossimo documento di aggiornamento del PIS che sarà oggetto di approvazione da parte del CIPE, dovrà da un lato recepire le puntualizzazioni ed aggiornamenti della "componente storica" così come indicati nell'Allegato 1 al presente atto e dall'altro sarà integrato dagli interventi costituenti la "componente propositiva" di cui all'Allegato 2, da ritenere quindi di interesse regionale concorrente con il preminente interesse nazionale nell'ambito del Programma Infrastrutture Strategiche.

Pertanto, sulla base sia della "componente storica" che della "componente propositiva" così come meglio dettagliate negli Allegati 1 e 2 al presente atto, le Parti ribadiscono il carattere prioritario e strategico degli interventi in argomento e pertanto si impegnano, a seconda del grado di avanzamento di ciascuno, a proseguire o ad avviare tutte le attività necessarie al rapido completamento della fase attuativa o istruttoria o di attivazione delle iniziative progettuali, anche coinvolgendo gli altri soggetti competenti.



A tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si impegna a promuovere incontri periodici con i soggetti competenti (in particolare RFI e altri soggetti gestori delle reti ferroviarie, ANAS, Società Concessionarie Autostradali), coinvolgendo la Regione Piemonte, per verificare e monitorare l'avanzamento delle attività progettuali e procedurali di competenza e la realizzazione degli interventi individuati nel presente atto. In particolare dovranno essere adeguatamente attivati e sollecitati i soggetti cui competono le attività di progettazione e di attuazione dell'iter procedurale.

Infine si impegnano a definire, anche per garantire il rispetto degli adempimenti delle condizionalità ex ante, un quadro organico delle priorità infrastrutturali individuando gli ambiti di intervento di interesse nazionale e regionale da programarsi con specifica attenzione al ciclo di programmazione 2014-2020 cofinanziati con Fondi Comunitari e con il Fondo Sviluppo e Coesione (FSC ex FAS)

Ulteriori impegni delle parti

Interventi ed iniziative connesse al Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione

Interventi in "conto compensazione" per i territori interessati dalla NLTl e deroga patto di stabilità

Delibere CIPE 23/2012 – 29/2013 e 91/2013

Con tali provvedimenti è stato disposto uno stanziamento preventivo di risorse di 10 milioni di euro quale prima tranche del totale delle "assegnazioni per le opere compensative atte a favorire l'inserimento territoriale della NLTl" e definito un "I stralcio – opere di priorità 1" per 10M€ e un "II stralcio – opere di priorità 2", per un importo complessivo (I più II) di €42.230.93,

Lo stanziamento della prima tranche di 10M€, secondo le disposizioni del CIPE, è articolato in 2M€ nel 2013 e 8M€ nel 2014, ma ad oggi non risultano ancora trasferite tali risorse. Il Governo si impegna a trasferire tali fondi al più presto per consentire il celere avvio delle opere previste e a rendere disponibili in tempi brevi le risorse necessarie per il II stralcio di opere di priorità 2 così come indicato nella Delibera CIPE 23/2013.

Per consentire l'attuazione delle opere compensative da parte delle Amministrazioni competenti risulta necessario che le stesse siano autorizzate alla deroga ai vincoli del Patto di Stabilità. A tal fine si chiede di procedere con sollecitudine all'attuazione previsioni dell'art. 7quater della Legge 71/2013 (conversione del "Decreto Piombino").

Il progetto di "Smart Susa Valley"

In relazione all'utilizzo delle risorse destinate ad opere e misure compensative per l'inserimento territoriale della NLTl è stato costruito un quadro di riferimento complessivo di sviluppo strategico denominato "Smart Susa Valley" che sviluppa la struttura e gli obiettivi riferiti ad un orizzonte temporale che coincide con la durata dei cantieri delle opere della Nuova Linea Torino Lione (c.a 2015-2025) e che vede nel periodo 2014-2020 una prima scansione temporale allineata al nuovo ciclo di programmazione dei Fondi Strutturali dell'Unione Europea e dei programmi di ricerca della Commissione Europea. Pertanto "Smart Susa Valley" si pone nella prospettiva di costruzione di un progetto che possa essere inserito nei programmi destinatari delle risorse del ciclo di programmazione europea 2014-2020.

Il Governo si impegna, in relazione al nuovo ciclo di programmazione 2014-2020 dei Fondi Strutturali, a tenere in debita considerazione il progetto in argomento al fine di consentire il suo inserimento nei documenti programmatori che preludono all'accesso alle risorse comunitarie.

Piano di comunicazione certificata promosso dalla Regione Piemonte

La Regione Piemonte intende mettere in atto un progetto di comunicazione certificata per il quale è necessario il coinvolgimento dell'Osservatorio, del Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, della Provincia, della Prefettura, delle associazioni di imprenditori e confederazioni sindacali.

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

Linea Genova-Milano "Terzo Valico dei Giovi"

Con la presente Intesa si intende sollecitare l'impegno del Governo ad affrontare le problematiche dei rapporti con il territorio prima che la situazione assuma livelli di criticità analoghi a quanto verificatosi in Valle di Susa. A tal proposito occorre che il Governo intervenga per garantire una presenza attiva, anche attraverso il Commissario di Governo, per garantire risposte in merito a:

- attuazione di adeguato sistema di informazione per il territorio;
- strumenti finanziari per il supporto tecnico di ARPA nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale;
- predisposizione del documento inerente le ricadute sul territorio (Documento SMART) analogamente a quanto avviene per l'intervento "Nuovo Collegamento Ferroviario Torino-Lione";
- creazione di apposito Tavolo Istituzionale Operativo che possa rappresentare un efficace strumento di concertazione sul tema delle misure di accompagnamento territoriale;
- interventi infrastrutturali che dovessero emergere dalle risultanze dei lavori del Tavolo tecnico della logistica.

Contratti di Programma RFI e ANAS

Le parti concordano sulla necessità di coinvolgere la Regione nella fase di elaborazione dei Contratti di Programma RFI ed ANAS al fine della definizione di interventi concordati in coerenza con il disegno strategico delineato dal presente documento; in tal senso, nelle decisioni assunte a livello nazionale per la pianificazione degli interventi di competenza, occorre concordare i contenuti dei Contratti di Programma RFI ed ANAS, anche in termini di priorità temporali. Inoltre dovranno essere oggetto di verifica con il Governo e con RFI i prossimi Piani di Intervento per la soppressione dei Passaggi a Livello e le relative attribuzioni finanziarie.

Concessionarie Autostradali

Le parti concordano sulla necessità di coinvolgere la Regione nella fase di definizione degli atti di concessione che riguardano interventi che interessano il territorio piemontese.

Interventi della Società CAP (Concessioni Autostradali Piemontesi)

Si conferma l'impegno del primo Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 2009 finalizzato a realizzare gli interventi affidati alla Società C.A.P. S.p.A.

Per quanto riguarda l'Autostrada Pedemontana Piemontese si conviene in merito alla necessità di una rapida approvazione – da parte del CIPE secondo le procedure della Legge Obiettivo – del progetto preliminare dell'opera, confermando l'impegno finanziario da parte statale, pari ad 80M € già assegnati con la legge di stabilità per l'anno 2013 (L. 228/2012) e quello regionale - pari a 120 M € – sancito nell'anno 2012 con l'avvio formale e sostanziale della relativa linea d'azione del P.A.R. FSC in cui l'intervento è inserito (D.G.R. n. 84-4792 del 15/10/12), nonchè per ulteriori 5,150M€ a valere sulla LR 12/2008 art. 7.

Sviluppo degli aeroporti piemontesi

Le parti concordano sulla necessità di addivenire ad una versione condivisa del Piano Nazionale degli Aeroporti con l'inserimento degli aeroporti piemontesi di Torino – Caselle (Sandro Pertini) e di Cuneo – Levaldigi (Alpi del Mare) nell'elenco degli scali di interesse nazionale e di procedere ad una programmazione concertata a livello di "macroregione aerea territoriale", come previsto nella proposta di PNA presentata in sede di Conferenza Stato – Regioni, per individuare le politiche di sviluppo e di investimento da attuare al fine di ottimizzare la funzionalità delle infrastrutture ed il servizio sul territorio.



Gli aeroporti piemontesi rientrano nella macroregione del Nord-Ovest, all'interno della quale l'hub internazionale di riferimento è lo scalo di Malpensa, nella quale sono inseriti anche gli aeroporti di Milano-Linate, Bergamo-Orio al Serio, Brescia-Montichiari e Genova: i piani di sviluppo e la programmazione degli interventi infrastrutturali dovranno consentire uno sviluppo correlato ed integrato dei suddetti scali, garantendo un adeguato livello di accessibilità al/dal territorio di riferimento e promuovendo il miglioramento dei servizi attraverso l'integrazione e la specializzazione funzionale e l'attivazione di sinergie che consentano ottimizzazioni gestionali. Le parti si impegnano quindi ad affrontare, di concerto con le altre Regioni interessate, la "governance" del sistema aeroportuale a livello macroregionale al fine di concordare gli obiettivi comuni e definire le strategie di intervento che dovranno trovare attuazione attraverso l'aggiornamento della presente intesa e l'inserimento degli interventi nei piani attuativi di Settore e, per quanto riguarda gli interventi relativi agli aeroporti inseriti nella Core Network, nel Programma Infrastrutture Strategiche.

Trasporto Pubblico Locale

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

La riprogrammazione dei servizi regionali trova grandi potenzialità che derivano dal completamento dei lavori del passante ferroviario di Torino e il suo punto di forza nella realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano attraverso fasi di implementazione legate alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari a garantire l'ottimizzazione del servizio e ad ampliare progressivamente gli ambiti territoriali serviti. Infatti, il completamento del Passante ferroviario e la realizzazione di interventi infrastrutturali prioritari sulla rete consentiranno, per fasi successive, la completa attuazione del Sistema Ferroviario Metropolitano e Regionale (SFM-SFR), con un notevole incremento delle potenzialità dell'offerta di trasporto ferroviario, in termini quantitativi e qualitativi.

Il sistema è attualmente costituito dalle linee di Ferrovia Metropolitana che, percorrendo il Passante Ferroviario, operano su un'area che, a partire dal nodo di Torino si articola nelle seguenti linee:

- FM1: Rivarolo-Torino-Chieri
- FM2: Pinerolo-Torino-Chivasso
- FM3: Torino-Susa/Bardonecchia
- FM4: Torino-Bra
- FMB: Cavallermaggiore-Bra-Alba
- FM6: Torino-Asti
- FM7: Torino-Fossano
- FMA: Torino-Aeroporto Caselle-Ceres

A partire da questo schema, anche in relazione all'avanzamento degli interventi previsti, il Sistema avrà un disegno più ampio che prevede un'articolazione più funzionale e che vedrà in particolare la FM3: Susa/Bardonecchia-Torino-Aeroporto Caselle-Ceres, la FM4: Ceres-Aeroporto Caselle-Torino-Bra-estensione Alba, la FM5: Orbassano-Torino-Chivasso.

Sistema di infomobilità regionale

La Regione Piemonte, tra le prime in Italia, dispone di un Piano Regionale dell'Infomobilità che, anticipando i contenuti della Direttiva 2010/40/UE e del relativo Decreto di recepimento del 1° febbraio 2013, "Diffusione dei sistemi ITS in Italia", individua tra i progetti prioritari, la bigliettazione elettronica integrata a livello regionale (BIP: Biglietto Integrato Piemonte) e il monitoraggio della mobilità privata attraverso la creazione di un Centro operativo regionale. Tuttavia per dare

organicità alle innumerevoli soluzioni tecniche possibili, massimizzarne l'efficacia e conseguire economie di scala, occorre sviluppare una visione di sistema ed una azione programmatica unica da parte dell'insieme delle Amministrazioni pubbliche.

Le Parti ritengono prioritario prevedere interventi di innovazione tecnologica (ITS) che consentano di migliorare e completare la gestione degli archi e dei nodi infrastrutturali esistenti e la mobilità pubblica delle persone ad implementazione e completamento di iniziative già avviate.

La Regione Piemonte, inoltre, si candida al ruolo di soggetto pubblico di riferimento nazionale nel campo degli ITS e rende disponibile l'esperienza acquisita e la propria infrastruttura al Governo per la eventuale realizzazione di progetti pilota di ricerca ed innovazione nel campo.

Sistema della logistica

La presente Intesa individua come prioritari per la logistica gli interventi infrastrutturali afferenti al sistema ferroviario e viario; tuttavia le Parti, oltre a risolvere i problemi infrastrutturali, si impegnano ad affrontare i problemi di governance, presupposto di un miglioramento di efficienza del sistema.

In particolare il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti si impegna ad ottenere dalle Società del Gruppo FS le necessarie garanzie di messa a disposizione delle aree di proprietà delle predette società da destinare ad attività logistiche prossime a scali ferroviari, prevedendo, anche, agevolazioni per l'utilizzo delle stesse ed in termini di disponibilità di tracce per il trasporto merci su ferro.

Tali azioni contribuiranno a risolvere, ad esempio, le criticità presenti nell'area CIM di Novara ed in particolare nel terminal ovest di Novara Boschetto.

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

Per quanto sopra esposto, sono da tenere in considerazione:

- la proposta di Piattaforma Logistica del Nord Ovest ed il relativo protocollo di Intesa per la formazione della Cabina di Regia del Nord Ovest che dovrebbe essere sottoscritta dalle Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria con la partecipazione del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti;
- la proposta di costituzione di una Società di Corridoio quale strumento operativo per la realizzazione e la gestione delle infrastrutture nell'ambito di un corridoio europeo al fine di incrementare la capacità del sistema logistico nazionale/regionale e potenziare i processi di sviluppo a livello europeo;
- la proposta di Polo Logistico intermodale del cuneese da sviluppare con il coinvolgimento dei diversi attori.

Roma, _____

per il Governo:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare

Il Ministro per gli Affari Regionali e Autonomie

Per la Regione Piemonte:

Il Presidente

L'Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere Pubbliche, Difesa del suolo

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

**ALLEGATO 1 -
REGIONE PIEMONTE
COMPONENTE STORICA (PIS)**

Interventi in realizzazione

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Trafo di sicurezza del Frejus (parte italiana e lato Italia)	SITAF Soc. Italiana Traforo Autostradale Frejus	204,70	204,70		In Realizzazione	Piemonte	Confermato
		204,70	204,70			-	
Torino - Lione: opere di compensazione fase 1	Regione Piemonte	10,00	10,00		In Realizzazione	Piemonte	Core network
Cunicolo esplorativo de La Maddalena in variante	Lyon Turin Ferroviare	143,00	143,00		In Realizzazione	Piemonte	Confermato
		153,00	153,00			-	
Autostrada A4 Torino Milano tronco 2	SATAP SpA	355,00	356,40		Attesa Consegna Lavori	Lombardia Piemonte	Core network
Autostrada A4 Torino Milano variante Bernate	SATAP SpA	235,00	276,42		In Realizzazione	Lombardia Piemonte	Core network
		590,00	632,82			-	
Linea MI -GE - Terzo Valico dei Giovi - I Lotto C. e contabilizzato pregresso	RFI	718,60	718,60		In Realizzazione	Liguria, Piemonte	Core network
Tratta AV/AC III Valico Giovi - 2° Lotto Costrutt.	RFI	860,00	860,00		Attesa Progetto Esecutivo	Liguria, Piemonte	Core network
		1578,60	1578,60			-	
Staz. Torino PN- Riqualficazione stazione	Grandi Stazioni	53,68	53,68		- Collaudo	Piemonte	Completamento PIS
		53,68	53,68			-	
TO PN - Infrastrutture stazione	Grandi Stazioni	11,92	9,54	2,38	In Realizzazione	Piemonte	Completamento PIS
		11,92	9,54	2,38		-	
Interconnessione Nodo di Rebaudengo - Pass ferr TO	SCR Piemonte	180,00	180,00		In realizzazione Appalto - integrato	Piemonte	Core network
		162,00	162,00				
Torino Metropolitana tr.4 prol. Lingotto-Bengasi	Infratrasporti.To s.r.l.	193,55	193,55		In - Realizzazione	Piemonte	Core network
		193,55	193,55			-	
Totale generale	-	2.947,45	2.987,89	2,38	-	--	-

**ALLEGATO 1 -
REGIONE PIEMONTE
COMPONENTE STORICA (PIS)**

Interventi in progettazione

Intervento	Ente Aggiudicatore	Costo (mln di €)	Totale disponibilità (mln di €)	Totale fabbisogno (mln di €)	Stato Intervento	Regioni	Classificazione
Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana e lato italia)	Lyon Turin Ferroviare	4.272,00	916,00	3.356,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
compensazione fase 2	Piemonte	30,00		30,00	Progetto	Piemonte	Core network
		4.302,00	916,00	3.386,00			
Sempione: Raddoppio Vignale Oleggio Arona	RFI	550,00		550,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Completamento PIS
Studio nuovo valico del Sempione	RFI	1.200,00		1.200,00	Studio di fattibilità	Lombardia, Piemonte	Core network Completamento PIS
		1.735,00		1.735,00			
Linea Novara Seregno potenzi. e variante Galliate	FerrovieNord S.p.A.	78,85		78,85	Progetto Definitivo	Piemonte	Completamento PIS
		78,85		78,85		-	
Gronde ferroviaria Merici Nord Torino	RFI	2.375,00		2.375,00	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
		2.375,00		2.375,00			
05 Asti Cuneo - tangenziale di Cuneo	ANAS	151,31	151,31		Progetto Definitivo	Piemonte	Completamento PIS
07 Asti Cuneo - Tangenziale S/O di Asti	ANAS	341,61		341,61	Progetto Preliminare	Piemonte	Completamento PIS
		492,92	151,31	341,61			
Collegamento autostradale pedemontana piemontese	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	654,50	200,00	454,50	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network, privati
		654,50	200,00	454,50			
Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 3	RFI	1.510,00		1.510,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Core network
Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 4	RFI	1.340,00		1.340,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Core network
Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 5	RFI	1.200,00		1.200,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Core network
Tratta AV/AC III Valico Giovi - Lotto costruttivo 6	RFI	650,00		650,00	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Core network
		4.700,00		4.700,00		-	
SS 28 del Colle di Nava gall. Armo-Cantarana	ANAS	280,68	4,78	275,90	Progetto Definitivo	Liguria, Piemonte	Completamento PIS
		280,68	4,78	275,90			
Torino Metropolitana Tr. 3 Collegno Cascine Vica	Comune Torino	304,32		304,32	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
Torino - Metropolitana: tratte di completamento.	Comune Torino	306,07		306,07	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
		610,39		610,39			
Nodo di Torino e access. ferr.: prima fase	RFI	221,75		221,75	Progetto Preliminare	Piemonte	Core network
		221,75		221,75			
(P) Nodo di Torino acc. strad: T. Est C.so Marche	CAP Spa - Concessioni Autostradali Piemontesi	2.600		2.600,00	Studio Fattibilità	Piemonte	Core network, privati
		2.600,00		2.600,00			
Totale generale		18.051,09	1.272,09	16.779,00			

ALLEGATO 2 - REGIONE PIEMONTE - COMPONENTE PROPOSITIVA							
Nuovi inserimenti Sistema / Infrastruttura / Opera	Soggetto Aggiudicatore	Interrelazione con altre Regioni	Costo (M€)	Totale disponibilità (M€)	Totale fabbisogno (M€)	Fonti di Copertura	STATO INTERVENTO
A) INTERVENTI DI RILEVANZA STRATEGICA SOVRA REGIONALE							
1) Corridoi TEN-T							
Nodo di Torino e Accessibilità ferroviaria: Ulteriori interventi SFM							
Potenziamento linea ferroviaria Stura - Settimo - Chivasso (1° fase)	R.F.I. S.p.A.		25,00		25,00	Stato	Aumento di capacità e velocizzazione linea attraverso riduzione distanziamento treni
Quadruplicamento linea ferroviaria Stura - Settimo	R.F.I. S.p.A.		120,00		120,00	Stato	
Potenziamento linea ferroviaria Torino - Pinerolo							
Soppressione PPLL linea SFM2 Torino - Pinerolo	R.F.I. S.p.A.		40,00		40,00	Stato	
Raddoppi selettivi	R.F.I. S.p.A.		50,00		50,00	Stato	
Potenziamento e Modernizzazione tratta ferroviaria Chivasso – Aosta							
Soppressione PPLL linea Chivasso – Ivrea – Quincinetto	R.F.I. S.p.A.	Valle D'Aosta	40,00		40,00	Stato	Stime da verificare a seguito individuazione PPLL da sopprimere e progettazione delle opere sostitutive
Interventi di velocizzazione della linea	R.F.I. S.p.A.	Valle D'Aosta	20,00		20,00	Stato	
Raddoppi selettivi	R.F.I. S.p.A.	Valle D'Aosta	50,00		50,00	Stato	
Elettrificazione Ivrea-Aosta	R.F.I. S.p.A.	Valle D'Aosta	88,00		88,00	Stato	Da concordare con Regione Valle d'Aosta (APQ interregionale)
Nodo di Torino e Area Metropolitana Torinese: Metropolitana Automatica di Torino							
Linea 2	INFRA.TO		1.185,00		1.185,00	Stato/EEL/privati	Progetto del Comune di Torino
Nodo di Novara: Assetto ferroviario del nodo di Novara							
Nuovo asse merci Vignale - Novara Boschetto 1° fase	R.F.I. S.p.A.		90,00	9,00	81,00	Stato C.d.P. RFI (accordi Italia-Svizzera per traffico merci ferroviario)	
Passante Ferroviario Merci	R.F.I. S.p.A.		400,00		400,00	Stato	
Nuova interconnessione di Novara Est alla linea AV/AC	R.F.I. S.p.A.		150,00		150,00	Stato	
Nuovo asse merci Vignale - Novara Boschetto 2° fase	R.F.I. S.p.A.		90,00		90,00	Stato	
2) Reti di Connessione							
Potenziamento e raddoppio della linea ferroviaria Fossano – Cuneo	R.F.I. S.p.A.		92,00	5,00	87,00	CdP RFI 2007-2011 (lotto 1A: Adeguamento stazione Centallo- opere in corso)	Nel CdP RFI erano previsti 15 M€ per il finanziamento del primo lotto relativo alle opere nella stazione di Centallo; attualmente sono disponibili solo 5 M€ per la realizzazione dei sottopassi e relative opere civili, mentre 10 M€ sono stati utilizzati per altri interventi
Linea ferroviaria Sempione-Novara-Alessandria-Novi Ligure							
Potenziamento linea Sempione-Novara via Borgomanero	R.F.I. S.p.A.	Lombardia	25,00	25,00		Stato C.d.P. RFI (accordi Italia-Svizzera per traffico merci ferroviario)	Potenziamento per traffico merci - adeguamento modulo binario incrocio a 750 m
Potenziamento linea Sempione-Novara via Arona	R.F.I. S.p.A.	Lombardia	28,00	28,00		Stato C.d.P. RFI (accordi Italia-Svizzera per traffico merci ferroviario)	Potenziamento per traffico merci - adeguamento modulo binario incrocio a 750 m
Potenziamento asse Novi L.-Alessandria-Mortara-Novara	R.F.I. S.p.A.	Lombardia	80,00		80,00	Stato	Potenziamento per traffico merci (modulo e sagoma) - Legato a realizzazione Terzo Valico
Linea ferroviaria Cuneo - Ventimiglia							
Messa in sicurezza tratta internazionale	R.F.I. S.p.A.	Liguria	120,00		120,00	Stato	Messa in sicurezza tratta internazionale previo accordo con lo Stato Francese (modifica Convenzione del 1970) - Studio RFF con articolazione in più fasi: 1° fase 29M€, 2° fase 41M€, 3° fase 50 M€
S.S. 21 "del Colle della Maddalena" - Variante stradale all'abitato di Demonte	ANAS S.p.A.		59,00		59,00	Stato	Importo previsto dallo studio di fattibilità redatto da ANAS nel 2010. E' attualmente in corso il bando di gara per la progettazione definitiva.
Rete ferroviaria regionale							
Soppressione passaggio a livello stazione di Bra (CN) con interrimento dei binari passanti della stazione di Bra	R.F.I. S.p.A.		53,00		53,00	Stato/Regione Piemonte	
TOTALE			2.805,00	67,00	2.738,00		