

1754 20 DIC. 2002

OGGETTO: Intesa Istituzionale di Programma Governo della Repubblica - Regione Lazio.
Proposta di Accordo di programma quadro 4 (APQ 4) Reti di Viabilità.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore ai Trasporti e Lavori Pubblici e dell'Assessore al Bilancio, Programmazione e Risorse Comunitarie;



VISTA la delibera CIPE 21 marzo 1997, che disciplina le procedure per l'adozione degli strumenti di programmazione negoziata;

CONSIDERATO che in data 22 marzo 2000 è stata stipulata l'Intesa Istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Lazio, che prevede all'art.6.1 per l'attuazione degli obiettivi e dei relativi piani di intervento nei settori di interesse comune indicati all'art. 4 della stessa Intesa, la stipula di n.9 Accordi di programma quadro tra i quali figura Accordo di programma quadro 4 (APQ 4) Reti di Viabilità;

VISTA la propria deliberazione n.1269 del 20/09/02, che approva l'elenco degli interventi, redatto ai sensi dell'art. 14 della legge 109/94 e s.m.i., aventi carattere di prioritario nell'ambito della rete viaria regionale;

CONSIDERATO che è stato attivato un tavolo tecnico tra l'Amministrazione regionale, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che ha portato alla condivisione di interventi da attuarsi nel territorio regionale, che risultano coerenti con le indicazioni date con la succitata DGR n. 1269/02 e con le finalità proprie dell'Intesa Istituzionale di Programma, in particolare riguardo il potenziamento e sviluppo della dotazione infrastrutturale viaria regionale nell'ottica della crescita della competitività del sistema regionale;

VISTA la proposta dell'Accordo di Programma Quadro 4 (APQ 4) "Reti di Viabilità" predisposto congiuntamente dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze;

VISTO l'allegato tecnico (allegato A) del detto schema di Accordo, parte integrante della presente deliberazione;



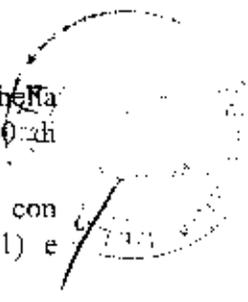
CONSIDERATO che le "Schede Attività/intervento" costituenti l'Allegato B, sono in corso di elaborazione ed implementazione sul sistema informatico del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi della Delibera CIPE 25 maggio 2000, n.44;

TENUTO CONTO che le schede Attività/intervento di cui al predetto allegato B, espliciteranno i contenuti progettuali degli interventi individuati nel Quadro finanziario analitico di cui all'art. 5, tabella 2, dell'Accordo;

VISTA la propria deliberazione n.1685 del 13 dicembre 2002 che individua gli interventi da attivare con i fondi per le aree depresse ripartiti con deliberazione Cipe n.36 del 3/05/02;

CONSIDERATO che l'Accordo individua all'art. 5, nel quadro finanziario complessivo - tabella 1, le fonti relative alla copertura finanziaria degli interventi, per un totale di Euro 71.600.000, di cui:

- Euro 54.677.650,00 a valere sulle risorse destinate alle aree depresse del Lazio con deliberazioni CIPE n 84/00 (euro 19.974.140,99), n. 138/00 (euro 14.486.109,01) e n.36/02 (euro 20.217.400,00);



1754 2002.0302

- Euro 16.922.350,00 quale partecipazione del Comune di Roma per la realizzazione dell'Allargamento della SS Tiburtina a valere sui capitoli del bilancio comunale 2080101 OVIDAC, e 2080106 OVIIPE (fondi legge 396/90);

All'unanimità

DELIBERA

- di approvare la proposta di Accordo di Programma Quadro 4 (APQ 4) "Reti di Viabilità" parte integrante della presente deliberazione;

M

- di destinare alla copertura finanziaria degli interventi individuati all'art. 5 - tabella 2 della proposta di Accordo, l'importo Euro 54.677.650,00 a valere sulle risorse aree depresse del Lazio di cui alle deliberazioni CIPE n 84/00 (euro 19.974.140,99), n. 138/00 (euro 14.486.109,01) e n.36/02 (euro 20.217.400,00);

- di autorizzare i direttori dei Dipartimenti Territorio ed Economico e Occupazionale ad apportare le eventuali modifiche alla proposta di Accordo, che potranno emergere da un ulteriore confronto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, purchè tali modifiche siano formali e non alterino la sostanza dell'Accordo allegato e non prevedano impegni di spesa della Regione diversi da quelli indicati nell'articolato.

- di autorizzare i Direttore dei dipartimenti Territorio ed Economico e occupazionale a porre in essere quanto necessario alla sottoscrizione dell'Accordo di cui alla presente delibera entro e non oltre il 31 dicembre 2002.

IL PRESIDENTE: F.to Francesco STORACE
IL SEGRETARIO: F.to Tommaso Nardini

M

[Faint stamp and signature]

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA E LA GIUNTA DELLA REGIONE LAZIO

ALLEG. SP. D. L. N. 1754
DEL 27 LUG. 2002

Proposta di

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
"RETI DI VIABILITÀ" (APQ4)

TRA

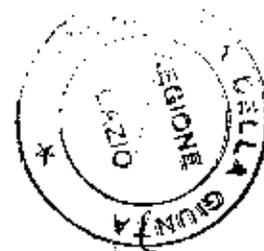
IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

E

LA REGIONE LAZIO

Roma,



PREMESSO

Che la Regione Lazio esercita le funzioni di programmazione, progettazione, esecuzione, manutenzione e gestione delle strade non rientranti nella rete stradale ed autostradale nazionale;

Che sussiste l'esigenza di continuare a potenziare e riqualificare la rete viaria di interesse regionale e delle infrastrutture stradali locali ad essa connesse;

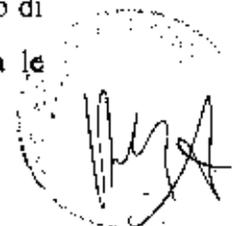
Che la stipula del presente Accordo di Programma Quadro rappresenta una delle azioni poste in essere per lo sviluppo della mobilità locale e regionale;

Che l'obiettivo strategico nel settore della viabilità può raggiungersi più efficacemente con un'azione congiunta tra i vari soggetti pubblici che operano sul territorio;

Che le parti riconoscono l'esigenza di intensificare le proprie azioni nel settore della viabilità attraverso un insieme coordinato di interventi, coerente con il quadro normativo e programmatico nazionale e regionale;

VISTO l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n.662 recante "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica", e successive modificazioni ed integrazioni, che disciplina gli istituti della programmazione negoziata ed in particolare l'accordo di programma quadro;

VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di programma quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione dell'Intesa istituzionale di programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'accordo di programma quadro deve contenere;

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem, possibly a logo or official seal.

VISTA la delibera CIPE del 21 marzo 1997 recante "Disciplina la programmazione negoziata" ed in particolare il punto 1. sull'Intesa istituzionale di programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti subregionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c), comma 203, dell'articolo 2 della legge 662/96;

VISTA la delibera CIPE del 21 aprile 1999, n.55 recante "Integrazione del Comitato istituzionale di gestione e del Comitato paritetico di attuazione previsti dalla deliberazione del CIPE del 21 marzo 1997";

VISTA la delibera CIPE del 25 maggio 2000, n.44 recante "Accordi di programma quadro. Gestione degli interventi tramite applicazione informatica", nella quale è allegata la scheda attività/intervento;

VISTO il decreto legislativo 30 Marzo 2001 n° 165, recante "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche Amministrazioni";

VISTA la legge 11 febbraio 1994, n.109 in materia di lavori pubblici, e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n.241 recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi", e successive modifiche ed integrazioni;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n.59 recante "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa", e successive modifiche ed integrazioni;



VISTA la legge 15 maggio 1997, n.127 recante "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo", e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112 recante "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione al Capo I della legge 15 marzo 1997, n.59";

VISTO l'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 30 gennaio 1998, n.6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n.61, che integra l'articolo 2, comma 203, lettera b) della legge 23 dicembre 1996, n.662 e l'articolo 10, comma 5 del D.P.R. 20 aprile 1994, n.367;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n.367 concernente "Regolamento recante semplificazioni ed accelerazione della procedura di spesa e contabili";

VISTO il decreto legislativo 28 marzo 2000 n° 76 "Norme in materia di contabilità delle regioni";

VISTO il Decreto Legislativo 29 ottobre 1997 n. 461 recante: l'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale a norma dell'art. 98 comma 2 del D. Lgs. 112/98

VISTO il D.P.C.M. del 21/2/2000 recante l'individuazione ed il trasferimento, ai sensi dell'art. 101 comma 1 del D. Lgs. 112/98, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale;

VISTA la Legge Regionale 6 agosto 1999, n.14, organizzazione delle funzioni a livello regionale del decentramento amministrativo;

A handwritten signature in black ink is written over a circular official stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem. The signature appears to be a stylized name, possibly 'M. G. S.'. The number '4' is printed at the bottom right of the stamp area.

VISTO l'art. 124, comma 1° lettera b) della citata Legge Regionale 14/99 che prevede che la Regione individui la rete viaria regionale ;

VISTO altresì l'art. 206 della citata Legge Regionale 14/99 ai sensi del quale il Consiglio Regionale fissa i criteri in base ai quali la Giunta regionale dovrà individuare la rete viaria regionale;

VISTA la Deliberazione del Consiglio Regionale n. 18 del 19/10/2000 recante i criteri per l'individuazione della rete viaria regionale ;

VISTA la delibera CIPE del 4 agosto 2000, n. 84, che individua i criteri per il riparto di 4500 miliardi di lire (2.324,056 MEuro),“ riservati alle infrastrutture nel quadro delle Intese istituzionali di programma;

VISTA la delibera CIPE del 21 dicembre 2000, n. 138, “Riparto risorse aree depresse per il triennio 2001/2003”, nell'ambito del quale, relativamente alle risorse dalla stessa destinate alle infrastrutture, è stabilito che: si confermano per il triennio 2001/2003 gli indirizzi indicati dalla delibera CIPE n. 84/00 per la finalizzazione prioritaria degli interventi infrastrutturali;

VISTA la delibera CIPE del 5 maggio 2002 n. 36 “Riparto risorse per interventi nelle aree depresse triennio 2002-2004”.

VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1269 del 20/09/2002 che approva l'elenco degli interventi costituenti le esigenze prioritarie in tema di viabilità (Piano Triennale) in adempimento all'art. 14, legge 11 aprile 1994, n. 109 e s.m.i.

VISTA la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1288 del 27/09/2002 che approva il primo programma di intervento di cui al DOCUP Lazio Ob.2 – 2000/2006, ASSE II “Potenziamento delle reti materiali ed immateriali” Misura II.1 “Rete viaria e sistemi intermodali” – Sottomisura II.1.1. “Completamento degli assi viari tra i poli produttivi”.



5

VISTO il Protocollo d'Intesa per il "Patto territoriale per le periferie metropolitane" promosso dalla Regione Lazio e sottoscritto in data 21/10/2002;

VISTO il PRUSST "Asse Tiburtino";

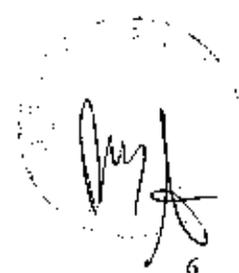
VISTO il Protocollo di Intesa tra la Regione Lazio ed il Comune di Roma, per l'adozione di iniziative congiunte in campo economico-finanziario, firmato in data 13 dicembre 2002;

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta tra il Governo e la Giunta della Regione Lazio il 22 marzo 2000;

CONSIDERATO che nella suddetta Intesa Istituzionale di Programma, all'articolo 6, punto 6.1., vengono individuati gli Accordi di Programma Quadro da stipularsi e, tra gli altri, quello relativo alle "Reti di Viabilità" (APQ4);

TENUTO CONTO che sarà compito della Regione Lazio operare per un coordinamento complessivo dell'Intesa stessa e dare coerenza agli Accordi che verranno successivamente sottoscritti con le Amministrazioni dello Stato, in particolare per quanto concerne gli interventi nel settore della viabilità

ATTESO che gli obiettivi individuati nell'Intesa Istituzionale di Programma, relativamente all'accordo relativo a "Reti di viabilità" (APQ4), si riferiscono a settori di intervento regolati da normative e procedure attuative diversificate;

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem. The number '6' is written at the bottom right of the stamp.

CONSIDERATO che il miglioramento delle infrastrutture stradali rientra nelle azioni finalizzate all'accrescimento qualitativo e quantitativo della rete di collegamento tra la viabilità e la viabilità regionale a servizio dei poli produttivi;

VISTA la D.G.R. n..... del recante "Intesa Istituzionale di Programma Governo della Repubblica – Regione Lazio. Proposta di Accordo di programma quadro (APQ 4) "Reti di viabilità";

Il Ministero dell'Economia e della Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e la Regione Lazio stipulano il seguente

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO

Articolo 1

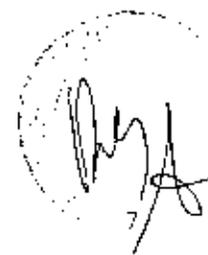
Recepimento delle premesse e degli allegati

1. Le premesse di cui sopra, l'allegato tecnico (allegato A) e le schede attività/intervento (allegato B) costituiscono parte integrante del presente accordo di programma quadro.

Articolo 2

Oggetto dell'accordo

1. E' oggetto del presente Accordo di Programma Quadro, di seguito denominato Accordo, l'attuazione di un programma pluriennale di interventi ai fini del potenziamento e sviluppo della dotazione infrastrutturale viaria regionale. In particolare il Programma prevede la realizzazione di interventi costituenti le esigenze primarie individuate dalla Regione in tema di viabilità, aventi carattere sinergico rispetto alla funzionalità dell'intera rete.
2. Costituiscono parte integrante del presente accordo gli eventuali protocolli d'intesa ed altre forme di accordo già stipulate tra la Regione,

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem. The signature appears to be a stylized name, possibly starting with 'M' and 'A'.

gli Enti Locali ed altri soggetti al fine di perseguire gli obiettivi di cui al presente accordo di programma quadro.

Articolo 3

Finalità ed obiettivi generali

1. Il programma esecutivo di interventi, coerentemente con quanto indicato nell'art.6, punto 6.1 – “APQ4:Reti di viabilità” - dell'Intesa Istituzionale di Programma, ha come finalità l'adeguamento delle strutture viarie regionali nonché il conseguimento dei seguenti obiettivi:
 - normalizzare gli standards qualitativi della rete viaria trasferita dall'ANAS alla Regione Lazio, ai sensi del DPCM 21/02/200;
 - riqualificare e valorizzare aree del territorio regionale di particolare rilevanza strategica;
 - realizzare opere essenziali per il collegamento tra le infrastrutture a servizio dei poli produttivi e la viabilità di livello superiore.
 - favorire lo sviluppo di interventi in aree Obiettivo 2 o Phasing- aut;
2. Le parti danno reciprocamente atto, per quanto di rispettiva competenza, che il suddetto programma è coerente con gli obiettivi indicati dal Piano Generale dei trasporti e della logistica approvato con DPR 14 marzo 2001 e con i documenti di pianificazione e programmazione nazionale e regionale, generale e settoriale citati in premessa. Il tutto come meglio definito nel documento tecnico allegato all'Accordo (allegato A).
3. In particolare i progetti prevedono la realizzazione o adeguamento di arterie che permettano il collegamento di aree produttive al sistema viario regionale e nazionale.



Articolo 4

Quadro degli interventi

1. Ai fini del raggiungimento di ciascuno degli obiettivi di cui al precedente articolo 3, ed in coerenza con le premesse e con i principi individuati nel documento programmatico (allegato A) , le parti firmatarie del presente accordo si impegnano a realizzare un programma triennale, 2003-2005, di interventi, elencati nella tabella 2 del successivo articolo 5, per complessivi n. 3 interventi, così come individuati nelle schede attività/intervento redatte ai sensi della delibera del CIPE n. 44 del 25 maggio 2000, sulla gestione degli interventi tramite applicazione informatica (allegato B).
2. Nelle schede attività/intervento, allegate al presente atto sono individuati i soggetti sottoscrittori, i soggetti attuatori, il soggetto responsabile dell'intervento, i contenuti progettuali, il costo complessivo, il fabbisogno finanziario e la sua articolazione nel tempo, con individuazione delle specifiche fonti di copertura, l'impegno finanziario di ciascun soggetto, i tempi di attuazione e le procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi stessi.
3. Il presente accordo potrà essere integrato, a seguito di intese tra le parti, ai fini della realizzazione di ulteriore attività di programmazione e di intervento attraverso la sottoscrizione di protocolli aggiuntivi

Articolo 5

Quadro finanziario

1. Le risorse finanziarie previste nel presente accordo sono attribuite solo ed esclusivamente agli interventi riportati nelle schede attività/intervento allegato (Allegato B) e nella successiva Tabella 2.
2. Il quadro finanziario complessivo per l'attuazione degli interventi di cui all'articolo 4 del presente Accordo ammonta ad un costo totale di **Euro 71.600.000,00**, la cui copertura finanziaria è riportata nella seguente Tabella 1:



Tabella 1

Quadro finanziario complessivo per soggetto finanziatore

Soggetto finanziatore	Totale
Risorse Arcc depresse Delibera CIPE n. 84/00 Es. finanziari anni 2002/03 (euro 19.974.140,99) Delibera CIPE n. 138/00 Es. finanziari anni 2001/02 (euro 14.486.109,01) Delibera CIPE n. 36/02 Es. finanziari anni (euro 20.217.400,00)	54.677.650,00
Comunc di Roma Fondi legge 396/90 capitoli del bilancio comunale 2880101 OVIDAC e 2080106 OVIPE	16.922.350,00
Totale	71.600.000,00

3. Nella successiva Tabella 2 è riportato il quadro finanziario analitico degli interventi, illustrati in dettaglio nelle allegate schede (allegato B) ai sensi della delibera del CIPE n. 44 del 25 maggio 2000.

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem, possibly a logo or official seal.

Tabella 2

Quadro finanziario analitico per intervento

Intervento	Soggetto attuatore	Totale
Adeguamento Tiburtina Fondi Aree depresse Delibera CIPE n. 84/00 Es. finanziari anni 2002/03 (euro 19.974.140,99) Delibera CIPE n. 138/00 Es. finanziari anni 2001/02 (euro 7.986.109,01) Delibera CIPE n. 36/02 Es. finanziari anni .. (euro 5.117.400,00) Comune di Roma Fondi legge 396/90 (euro 16.922.350,00)	Comune Roma	50.000.000,00
Riqualificazione urbana del comune di Civitavecchia - Accesso sud e copertura trincea ferroviaria. Fondi Aree depresse Delibera CIPE n. 138/00 Es. finanziari anni 2001/02 (euro 3.500.000,00) Delibera CIPE n. 36/02 Es. finanziari anni .. (euro 12.000.000,00)	Comune Civitavecchia	15.500.000,00
Collegamento Canepina Vallcrano con la Orte Civitavecchia Fondi Aree depresse Delibera CIPE n. 138/00 Es. finanziari anni 2001/02 (euro 3.000.000,00) Delibera CIPE n. 36/02 Es. finanziari anni .. (euro 3.100.000,00)	Regione Lazio	6.100.000,00
Totale		71.600.000,00

4. Il trasferimento delle risorse finanziarie di cui alla delibera CIPE prevista per l'anno verrà disposto nei confronti della Regione Lazio secondo la seguente modalità

5. Le eventuali risorse finanziarie derivanti da economie di spesa o ribassi d'asta, nonché le risorse non utilizzabili, potranno essere riprogrammate



attraverso l'intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 22 marzo 2000.

6. La gestione finanziaria degli interventi può attuarsi secondo le procedure e le modalità previste dall'articolo 6 della L.R. 88/80 e sue modificazioni.

Articolo 6

Impegno dei soggetti sottoscrittori

1. Le parti si impegnano nello svolgimento dell'attività di propria competenza:
 - a) a rispettare i termini concordati ed indicati nel presente Accordo con particolare riferimento alle schede attività/intervento di cui all'allegato B;
 - b) ad utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso, in particolare, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
 - c) a procedere, con periodicità semestrale, alla verifica dell'accordo e, se necessario, a proporre, per il tramite del soggetto responsabile, di cui all'art. 7 dell'accordo, gli eventuali aggiornamenti al Comitato paritetico di attuazione di cui all'Intesa istituzionale di programma;
 - d) ad attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente accordo per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
 - e) a rimuovere ogni ostacolo procedurale in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi.

Articolo 7

Responsabili dell'attuazione dell'accordo

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente accordo di programma quadro si individua quale soggetto responsabile

A handwritten signature in black ink is written over a circular stamp. The stamp contains some illegible text and a central emblem. The signature appears to be a stylized name, possibly 'M. A.' or similar.

della sua attuazione l'Ing. Claudio A. Mannocchi - Direttore della Direzione regionale Infrastrutture della Regione Lazio;

2. Il responsabile dell'attuazione dell'accordo ha il compito di:

- rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
- coordinare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricadenti nell'accordo, attivando le risorse tecniche ed organizzative necessarie alla sua attuazione;
- promuovere in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, individuati così come indicato al comma 1 dell'articolo 8 del presente accordo, le eventuali azioni ed iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni dei soggetti sottoscrittori;
- monitorare in modo continuativo, coordinando i responsabili degli interventi indicati nelle schede di cui all'allegato B sullo stato di attuazione dell'Accordo, secondo le modalità indicate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze;
- trasmettere al Comitato paritetico di attuazione, di cui all'art.9 dell'Intesa Istituzionale di Programma, con cadenza semestrale, la scheda aggiornata di ciascun intervento, comprensiva di ogni informazione utile a definire lo stato di attuazione unitamente ad una relazione di monitoraggio esplicativa che descrive i risultati conseguiti e le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione degli interventi e la proposta delle relative azioni da intraprendere, la disponibilità di risorse non utilizzate ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive o di riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi;
- in caso di ritardo, inerzia o inadempienza, assegnare al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere; decorso inutilmente tale termine, segnalare l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione;



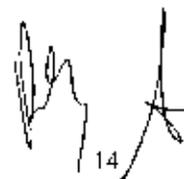
13

- Esperire tempestivamente, relativamente a controversie che insorgano tra i soggetti sottoscrittori, un primo tentativo di conciliazione; segnalare al Comitato paritetico di attuazione, nel caso di mancata composizione, le controversie suddette per l'avvio dei relativi procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti secondo le modalità previste dall'Art. 9.

Articolo 8

Responsabile dell'intervento e responsabile del procedimento

1. Per ogni intervento previsto dal presente accordo viene indicato il responsabile dell'attuazione dell'intervento, nominato su indicazione del responsabile dell'attuazione dell'accordo.
2. Il responsabile dell'intervento ha il compito di :
 - verificare l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto la singola scheda di intervento e segnalare al responsabile dell'accordo gli eventuali ritardi od ostacoli tecnico-amministrativi che ne impediscono l'attuazione;
 - compilare, con cadenza semestrale, la scheda di monitoraggio dell'intervento e trasmetterla al responsabile dell'accordo;
 - fornire al responsabile dell'accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.
3. Il responsabile del procedimento relativo ad ogni singolo intervento, viene nominato ai sensi dell'art. 7 della Legge 109/94 e del suo regolamento di attuazione.
4. Entro 30 giorni dalla sottoscrizione dell'accordo di programma quadro, il soggetto/ente responsabile della realizzazione del singolo intervento designa nominalmente il responsabile del procedimento e ne dà comunicazione ai responsabili dell'attuazione dell'accordo di programma quadro.
5. Nello stesso tempo il soggetto/ente responsabile della realizzazione del singolo intervento predispone e consegna ai responsabili dell'accordo una relazione sintetica dell'intervento, gli eventuali elaborati



14

progettuali, il cronoprogramma dei lavori, nonché l'atto amministrativo di impegno alla realizzazione dell'intervento.

Articolo 9

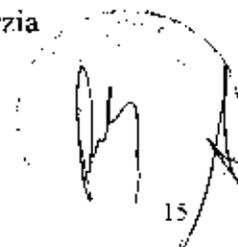
Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti all'accordo

1. In caso di insorgenza di conflitti tra due o più dei soggetti partecipanti all'Accordo in merito alla interpretazione ed attuazione dello stesso, il Comitato paritetico di attuazione, di cui all'art.9 dell'Intesa, su segnalazione del responsabile dell'accordo, su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia o anche d'ufficio, convoca le parti in conflitto per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora in tale sede si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.
3. Qualora, invece, le controversie permangano il Comitato paritetico di attuazione rimette la questione al Comitato istituzionale di gestione, che opera ai sensi del successivo articolo 10.

Articolo 10

Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostativa riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono, agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardi, inerzie o inadempimenti, il soggetto responsabile dell'Accordo invita il soggetto sottoscrittore, al quale il ritardo, l'inerzia

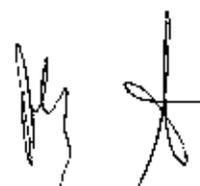


15

o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.

4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato, al soggetto responsabile dell'Accordo le iniziative assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, o di mancato adeguamento alle modalità operative prescritte, il soggetto responsabile dell'Accordo invia gli atti, con motivata relazione, al Comitato paritetico di attuazione formulando, se del caso, una proposta circa le misure da adottare in via sostitutiva, nel rispetto delle normative vigenti per organismi coinvolti.
6. Il Comitato paritetico di attuazione propone al Comitato istituzionale di gestione le misure da adottare in relazione all'inottemperanza segnalata, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
7. Il Comitato istituzionale di gestione può adottare le misure individuate dal Comitato paritetico di attuazione o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti.
8. Ove le azioni di cui ai commi precedenti non garantiscano il risultato dell'adempimento o lo garantiscano in modo insufficiente il Comitato Istituzionale di Gestione attiva le procedure per la revoca del finanziamento in ragione della titolarità dei fondi.
9. La revoca del finanziamento non pregiudica l'esercizio di eventuali pretese risarcitorie nei confronti del soggetto cui sia imputabile l'inadempimento contestato per i danni arrecati. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato compete, comunque, l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

Articolo 11



Disposizioni generali

1. Il presente Accordo è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Gli impegni già assunti con altri accordi e/o altri atti di negoziazione, qualora non coerenti con i contenuti del presente atto, sono di fatto sostituiti con le disposizioni assunte nel presente Accordo di programma quadro
3. L'Accordo, che rimane in vigore fino alla completa attuazione degli interventi in esso previsti, è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei soggetti sottoscrittori,
4. Possono aderire al presente Accordo, successivamente alla stipula dello stesso e previsto il consenso unanime dei soggetti sottoscrittori e l'approvazione del Comitato Istituzionale di gestione, altri soggetti rientranti tra quelli individuati dalla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia rilevante per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dal presente Accordo. L'adesione successiva determina i medesimi effetti giuridici della sottoscrizione originale.
5. Alla scadenza dell'Accordo, il Comitato paritetico di attuazione, su segnalazione dei soggetti responsabili dell'Accordo, è incaricato della risoluzione di eventuali incombenze derivanti dalla definizione dei rapporti pendenti e delle attività non ultimate.

Roma,

Per il Ministero dell'Economia e delle Finanze

Il Direttore del Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale

Dott. Paolo Emilio Signorini

.....



Per il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Il Direttore della Direzione Generale per le Trasformazioni Territoriali

Dott. Luciano Novella

.....

Per la Regione Lazio

Il Direttore del Dipartimento Territorio

Dott. Ing. Patrizio Cuccioletta

.....

Il Direttore del Dipartimento Economico e occupazionale

Dott. Giorgio Camponi

.....



A handwritten signature in black ink, consisting of several stylized, connected letters.

ALLEG. alla DELIB. N. 1754

DEL 2 2002

Allegato A

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA
IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA E LA GIUNTA DELLA
REGIONE LAZIO

Proposta di

ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
"RETI DI VIABILITÀ" (APQ4)

TRA

IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE
FINANZE

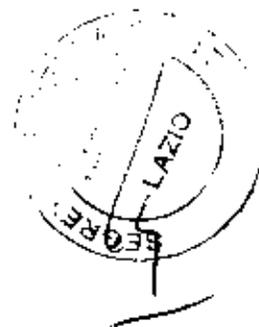
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

E

LA REGIONE LAZIO

ALLEGATO TECNICO

Roma,



INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

L'Intesa Istituzionale di Programma stipulata e sottoscritta tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Lazio in data 22 marzo 2000 si pone come Obiettivo principale l'accrescimento della competitività del sistema regionale attraverso il raggiungimento di finalità di vario livello. La valorizzazione delle opportunità offerte dai segmenti più innovativi della struttura produttiva passa, in ogni caso, dal potenziamento e sviluppo della dotazione infrastrutturale regionale. In questo ambito la rete viaria riveste un'importanza strategica essendo il mezzo stradale il principale strumento per garantire i collegamenti tra le persone e le unità produttive.

Al riguardo la Regione Lazio ha, in data 20 settembre 2002, approvato con propria Deliberazione di Giunta Regionale n 1269 il Piano triennale degli interventi costituenti le esigenze prioritarie in tema di viabilità: in detto Piano triennale particolare attenzione è stata posta alle opere ritenute essenziali per il collegamento delle infrastrutture a servizio dei poli produttivi alla viabilità di livello superiore.

Coerentemente con gli altri strumenti programmatori di sviluppo e potenziamento dei sistemi intermodali e dei poli produttivi regionali, dall'elenco contenuto nella Delibera citata sono stati successivamente individuati i tre interventi che formano oggetto del presente Accordo di programma quadro. Gli interventi riguardano tre nodi strategici nell'ambito dello sviluppo produttivo regionale quali l'interporto di Civitavecchia, l'area Tiburtina nel quadrante nordest della Capitale, e l'area del viterbese che gravita intorno al nodo di Civitacastellana.

L'adeguamento della Tiburtina nel tratto urbano di Roma è invece stato programmato dall'Amministrazione Comunale nell'ambito degli interventi di riqualificazione dell'intera area a seguito dello spostamento del Centro Agroalimentare e l'apertura del Parco Tecnologico. Tale progetto svilupperà funzionalmente il collegamento dell'area in questione, inserita anche nei progetti PRUSST, alla viabilità nazionale tramite il G.R.A. e la bretella autostradale Fiano - San Cesareo. La rilevanza dell'intervento per il rilancio dei poli produttivi e di interscambio regionali è amplificata dal ruolo primario che il nuovo Centro Agroalimentare andrà ad occupare nell'intero panorama del settore dell'economia legata all'agroindustria.



Il collegamento Canepina Vallerano con la Orte Civitavecchia va a colmare, invece una carenza di collegamenti viari adeguati tra la cosiddetta Trasversale Nord e i Comuni del viterbese a ridosso del nodo di Civitacastellana. Considerato dalla Provincia di Viterbo come intervento rilevante per lo sviluppo dell'area Viterbese tra il Comune capoluogo e l'area industriale di Civitacastella e l'Al nel tratto Roma - Orte, il progetto è da considerarsi fondamentale anche nell'ottica del miglioramento degli standard di sicurezza stradale per i flussi di mobilità sia delle merci che delle persone.

L'intervento a Civitavecchia è parte di una più ampia serie di opere previste dalla convenzione siglata dal Comune portuale con le Ferrovie dello stato per la riqualificazione e valorizzazione del territorio nell'ambito della stazione.

Tali opere rientrano poi nel più generale programma di potenziamento della viabilità cittadina e di riassetto delle infrastrutture limitrofe alla stazione ferroviaria ed al porto.

La finalità principale è quella di adeguare tutte le infrastrutture legate alla mobilità del Comune a seguito dei già realizzati e dei futuri lavori del Porto di Civitavecchia. In particolare l'ulteriore ampliamento e potenziamento del porto è una delle opere inserite nella Legge Obiettivo e quindi ritenute di rilevanza strategica nazionale. Tale ammodernamento non può quindi prescindere dal riassetto delle infrastrutture al suo servizio. Per l'inserimento ideale nell'ambito delle infrastrutture viarie nazionali, la legge obiettivo finanzia anche l'adeguamento e realizzazione del cosiddetto Corridoio Tirrenico Meridionale, e il completamento della "Trasversale Nord" Orte-Civitavecchia (tratto Viterbo-Civitavecchia). Risolto in questa maniera il collegamento del nodo di Civitavecchia alla rete viaria di interesse nazionale, occorre adeguare la viabilità locale che gravita sul porto e che si innesta alla rete nazionale: in tale ottica si innesta il progetto di copertura della trincea ferroviaria che potenzia la viabilità interna del comune, utilizzata principalmente anche come viabilità di collegamento del porto alle zone industriali ed alle arterie stradali nazionali.



ALLEGATO TECNICO N. 1

Adeguamento Tiburtina



RELAZIONE TECNICA

Adeguamento S.S. n.5 "Via Tiburtina Valeria" tra il km. 10+300 ed il km 15+800

La S.S. n.5 "Via Tiburtina Valeria - tratta dal km. 0+000 al km. 15+800 (limite del confine comunale) è stata consegnata dall'ANAS al Comune di Roma nel 2001; dal km. 15+800 al km. 64+900 è stata consegnata dall'ANAS alla Regione Lazio con Verbale dell'Agenzia del Demanio del 12.10.2001.

L'intervento di allargamento della Via Tiburtina interessa il tratto stradale che va dall'incrocio di Via Casale S. Basilio- Via Tor Cervara (appena superato Rchibbia) all'incrocio con Via Marco Simone (limite del confine comunale, appena superato Settecamini) per una lunghezza di circa 5.500 ml.. L'opera rientra nei piani urbanistici dell'Amministrazione Comunale, però a causa delle variazioni intervenute nella realizzazione degli insediamenti, che interessano brevi tratti della viabilità in progetto, si rende comunque necessaria una procedura di approvazione abbreviata della variante urbanistica (mediante Accordo di Programma) che legittima il nuovo tracciato e l'allargamento.

L'adeguamento della Via Tiburtina, con valenza prettamente di viabilità urbana, è necessario come elemento di collegamento delle seguenti viabilità tangenziali:

- Asse Via Casale S. Basilio - Tor Cervara
- G.R.A.
- Asse Via Marco Simone - Viabilità Parco Tecnologico - A24 .

Il progetto di cui sopra ha anche tenuto conto del progetto di viabilità locale denominato "Effetto Raddoppio", inserito nell'ambito del PRUSST "Asse Tiburtino", nel quale il Comune di Roma ricopre il ruolo di Comune capofila.

Il progetto preliminare, presentato in Conferenza dei Servizi, prevede una sede stradale a due corsie per senso di marcia, con corsia riservata ai mezzi pubblici posta lateralmente, in modo da consentire la connessione con la viabilità locale di penetrazione.

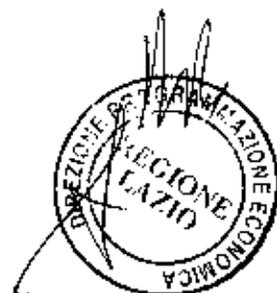


La suddetta concezione di flusso del traffico dovrà essere rivista poiché in Conferenza dei Servizi è stato richiesto l'inserimento di una corsia pubblica preferenziale, a servizio essenzialmente dell'utenza che si svilupperà con l'apertura del Parco Tecnologico e del Centro Agroalimentare. Ciò comporta la nascita di una corsia centrale riservata ai bus "rapidi (con fermate solo ogni 400 ml.)" nei due sensi di marcia e della sede stradale laterale riservata ai veicoli privati (auto, camion etc) e pubblici (bus) a due corsie per senso di marcia, oltre i marciapiedi sotto i quali è previsto l'alloggiamento dei servizi, per una larghezza complessiva di circa 34 ml.

La nuova soluzione dovrebbe comunque ricentrare nel sedime di occupazione previsto nella prima soluzione.

L'intervento di che trattasi riveste carattere di primaria importanza per la fluidità del notevole traffico che deriverà dallo sviluppo della zona industriale interessata.

L'importo totale presunto dell'intervento è di circa 50 milioni di Euro.



Km 15+800



ALLEGATO TECNICO N. 2

***Collegamento Canepina Vallerano
con la Orte Civitavecchia***



RELAZIONE TECNICA

L'intervento oggetto della presente relazione è ubicato nella provincia di Viterbo, in particolare nei territori dei Comuni di Bassano in Teverina e Soriano, ed è relativo alla realizzazione di un nuovo collegamento stradale capace di soddisfare particolari esigenze di mobilità di alcuni comuni situati nelle vicinanze.

Più precisamente l'infrastruttura di progetto andrà a garantire un'adeguata accessibilità verso la S.S. Orte – Civitavecchia, per gli spostamenti con terminali in special modo nei comuni di Canepina, Vallerano e Vignanello che attualmente, date le caratteristiche alquanto obsolete delle infrastrutture stradali presenti nella zona, si trovano a poter raggiungere tale infrastruttura primaria con notevole difficoltà.

Analizzando infatti la rete viaria principale presente nel territorio interessato dall'intervento, si può notare come per i comuni di Canepina, Vallerano e Vignanello, l'accesso alla S.S. Orte – Civitavecchia è permesso esclusivamente dagli svincoli collocati in corrispondenza dei comuni di Soriano, Chia e Bassano in Teverina ed addirittura Orte, collocati ad una distanza media dai comuni sopra menzionati di circa 18 – 20 Km.

Il raggiungimento di tali innesti risulta altresì difficoltoso in quanto la tortuosità ed in generale le caratteristiche strutturali delle infrastrutture interessate non garantiscono comunque un'adeguata sicurezza e velocità per gli spostamenti coinvolti, basti pensare che le sezioni di tali infrastrutture non sono neanche assimilabili ad un tipo F2 (8,50 ml di carreggiata) della nuova normativa in materia.

D'altro canto la realizzazione del collegamento di progetto avrà anche la funzione di unire a livello di rete, la strada Provinciale



Vasanellese e la strada Statale Ortana che risultano essere attualmente le infrastrutture soggette ai maggiori volumi di traffico relativi ai brevi e medi spostamenti nel territorio in questione.

Una primaria analisi delle condizioni socio economiche della zona oggetto dell'intervento, fa facilmente emergere come essa sia sicuramente in fase di profondo sviluppo. Dai dati Istat a disposizione la popolazione dei comuni limitrofi passerà nell'arco di 10 anni dagli attuali 24.500 ab circa a 27.500 circa, con un tasso di accrescimento medio del 2% ed i numerosi piani di insediamenti produttivi in fase di ultimazione in essi, porteranno presumibilmente ad un aumento degli attuali volumi di traffico, in special modo relativamente alla loro componente pesante.

Le caratteristiche dei collegamenti ad oggi presenti, come già detto, non sono quindi sicuramente idonee ad affiancare dal punto di vista infrastrutturale tali cambiamenti.

Al fine di soddisfare le esigenze di domanda sopra descritte, l'andamento piano altimetrico posseduto e la localizzazione dell'attuale strada comunale della Torre (anche detta strada di S. Eutizio), hanno suggerito di considerare un suo adeguamento funzionale, potendo così limitare anche la spesa necessaria per l'intervento e gli impatti generati sui luoghi attraversati.

Attualmente tale infrastruttura, che collega la strada provinciale Vasanellese con la Statale Ortana, ha uno sviluppo di circa 7,0 Km, con carreggiata di larghezza pari a circa 5,0 ml, ma variabile lungo il percorso. La pavimentazione risulta essere in parte realizzata in conglomerato bituminoso ed in parte con pietrisco. I raggi di curvatura presenti sono abbastanza ampi e relativamente alle pendenze, tranne in brevi tratti, sono molto contenute, il che comporta nel processo di adeguamento, la realizzazione di rettifiche al tracciato solo dove effettivamente necessario.



Entrambe le intersezioni presenti con la Provinciale Vasanellese e la Statale Ortana andranno modificate al fine di garantire idonee condizioni di sicurezza nelle manovre di svolta.

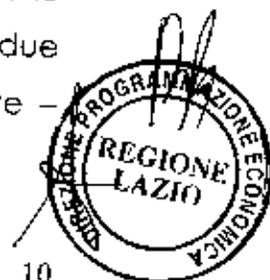
Nel suo percorso, a circa 1,5 Km dall'innesto sulla Statale Ortana, la strada della Torre, interseca con un sovrappasso la S.S. Orte - Civitavecchia. Ad oggi non è presente ovviamente uno svincolo, ma le caratteristiche del territorio in prossimità dell'intersezione garantirebbero la possibilità di realizzarne uno in maniera adeguata.

L'accessibilità alle aree che costeggiano la strada, può sicuramente avvenire con una non eccessiva difficoltà dato proprio che esse risultano essere essenzialmente destinate a coltivazioni e non sono presenti abitazioni situate a ridosso della strada stessa.

Dall'elenco delle precedenti osservazioni, risulta chiaramente che la scelta dell'adeguamento funzionale della attuale strada comunale della Torre garantirà sicuramente la presenza di un idoneo collegamento trasversale capace di unire nel suo sviluppo le tre infrastrutture stradali principali presenti nella zona in questione e cioè la strada provinciale Vasanellese, la strada statale Ortana e la S.S. Orte - Civitavecchia.

La sezione che si pensa di utilizzare per l'infrastruttura di progetto, il cui dimensionamento dovrà essere comunque verificato in base ai volumi di traffico attualmente presenti e quelli ipotizzati in fase di progetto, è quella corrispondente ad una tipologia C2, cioè con 9,50 ml di carreggiata con banchine di 1,25 ml e corsie di ml 3,50.

Per quanto riguarda lo svincolo con la S.S. Orte - Civitavecchia, trattandosi sicuramente di un'intersezione disomogenea a livelli sfalzati, si cercherà di realizzarla, garantendo la possibilità di effettuare tutte le manovre previste con adeguata sicurezza, tramite l'inserimento di due lobi bidirezionali situati in posizione opposta rispetto alla S.S. Orte -



Civitavecchia, cercando così anche di contenere l'area di ingombro della zona di svincolo ed evitando la realizzazione di ulteriori opere d'arte oltre a quella relativa al sovrappasso.

Riassumendo quindi, le opere da realizzarsi nel presente intervento possono sinteticamente elencarsi nelle seguenti:

- allargamento della sezione fino ad una tipologia F2 e relative rettifiche di tracciato della attuale Strada Comunale della Torre per uno sviluppo complessivo di circa 7,0 Km;
- adeguamento delle intersezioni a raso presenti fra la Strada Comunale della Torre sia con la Strada Provinciale Vasanellese che con la Strada Statale Ortana;
- realizzazione dello svincolo con la S.S. Orte - Civitavecchia in corrispondenza della zona di intersezione con la Strada Comunale della Torre.

In via presunta per la realizzazione delle opere di cui sopra, il finanziamento necessario può assimilarsi pari a € 6.100.000,00 (euro seimilionicentomila/00), da verificarsi comunque in fase di progettazione preliminare e definitiva.





7

2 - Individuazione planimetrica dell'intervento

ALLEGATO TECNICO N. 3

***Copertura trincea ferroviaria a
Civitavecchia***



RELAZIONE TECNICA

L'intervento è previsto dal protocollo d'intesa sottoscritto dal Comune di Civitavecchia con le Ferrovie Dello Stato e la conseguente convenzione per la riqualificazione dell'ambito della Stazione Centrale di Civitavecchia e di tutto l'attraversamento ferroviario riguardante la zona centrale della città.

L'obiettivo è quello di consentire una ricucitura del tessuto urbano centrale attualmente caratterizzato da tale "squarcio" che impedisce una fruibilità funzionale nel senso trasversale est-ovest.

Attualmente i collegamenti carrabili e pedonali sono possibili, sulla lunghezza del tratto interessato di circa m. 600, per mezzo di soli n. 3 cavalcavia.

Inoltre la copertura stessa, che come detto prevederà sovrastrutture stradali, consentirà il collegamento con la prevista viabilità di P. R. G. fino alla S.S. Aurclia, all'altezza di Via Adige.

Complessivamente sarà consentita ad opera completata una circolazione ad anello nella zona centrale della città previa l'utilizzazione coordinata delle attuali arterie cittadine.

La copertura completa della trincea ferroviaria sviluppa una lunghezza totale di m. 470 così ripartita tra le varie tratte:

1. tratta tra il ponte di via Isonzo ed il ponte di via Bernini m 222
 2. tratta tra il ponte di via Bernini ed il ponte di via Cencelle m 80
 3. tratta tra il ponte di via Cencelle ed il ponte di via Buonarroti m 13
 4. tratta tra il ponte di via Buonarroti ed il ponte di via Vanvitelli m 155
- Lunghezza totale m 470

