

OGGETTO: Approvazione dello schema di Accordo di Programma Quadro "Trasporti e Centri Intermodali (APQ2) - stralcio "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati" - tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Regione Lazio e R.F.I. S.p.A. - Rete Ferroviaria Italiana -

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore ai Trasporti e Lavori Pubblici, di concerto con l'Assessore al Bilancio, Programmazione e Risorse Comunitarie ;

VISTA la Legge 23 dicembre 1996, n. 662

VISTO il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n° 422

VISTA la Legge 30 giugno 1998, n. 208

VISTO il Decreto Legislativo 20 settembre 1999, n° 400

VISTA la L.R del 16 Luglio 1998, n. 30

VISTA la L.R del 16 Giugno 2003, n. 16

VISTO il Decreto n° 108 del 13 novembre 2003 del Direttore del Dipartimento Territorio con il quale sono state delegate al Direttore della Direzione Regionale Trasporti, Dott. Ing. Alessandro D'Armini, le funzioni di cui al punto 5) dell'art. 160 del Regolamento regionale 6 settembre 2002, n° 1;

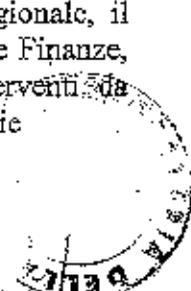
VISTA l'Intesa Istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Regione Lazio, stipulata in data 22 marzo 2000, ai sensi dell'art. 2 comma 203 della L. 662/1996, che prevede all'art.6.1, per l'attuazione degli obiettivi e dei relativi piani di intervento nei settori di interesse comune, indicati all'art.4 della stessa Intesa, la stipula di n. 9 Accordi di programma quadro, tra i quali figura quello relativo a "Trasporti e Centri Intermodali" (APQ2);

ATTESO che gli obiettivi individuati nell'Intesa Istituzionale di Programma, relativamente all'accordo relativo a "Trasporti e Centri Intermodali" (APQ2), si riferiscono a settori di intervento regolati da normative e procedure attuative diversificate;

RITENUTO OPPORTUNO procedere, nell'ambito dello stesso Accordo di Programma Quadro, alla sottoscrizione di distinti stralci di accordo relativi ai settori di intervento previsti nell'Intesa suddetta e, in particolare, di procedere alla sottoscrizione dello stralcio relativo alle "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati";

CONSIDERATO che il tavolo tecnico avviato tra l'Amministrazione regionale, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, ha condiviso linee strategiche di programmazione comuni e ha concertato interventi da attuarsi nel territorio regionale al fine di porre in essere tutte le possibili sinergie

[Handwritten signature]



1368 19 DIC. 2003

nell'impegno delle risorse disponibili, siano esse risorse umane, risorse finanziarie, di carattere ordinario e di carattere straordinario, risorse patrimoniali o risorse organizzative;

VISTO lo schema di Accordo di Programma Quadro (nel seguito Accordo) "Trasporti e Centri Intermodali" (APQ2) - stralcio "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati" - predisposto congiuntamente dalla Regione Lazio (Direzione Regionale Trasporti e Direzione Regionale Programmazione economica) dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e da R.F.I. S.p.A. - Rete Ferroviaria Italiana - ;

VISTA la Relazione tecnica, allegato 1 al predetto schema di Accordo, predisposta dalla Direzione Regionale Trasporti con la quale vengono illustrati gli obiettivi e le finalità strategiche dell'Accordo nonché una dettagliata descrizione degli interventi;

CONSIDERATO che l'allegato 2 al predetto schema di Accordo, costituito dalle "Schede Attività/Intervento", è in corso di elaborazione sul sistema informatico del Ministero dell'Economia e delle Finanze, ai sensi della Delibera CIPE 25 maggio 2000, n. 44, come modificata dalla Delibera CIPE n.76 del 2 agosto 2002;

TENUTO CONTO che le schede Attività/Intervento, di cui al richiamato allegato 2, espliciteranno i contenuti progettuali degli interventi individuati nel Quadro finanziario analitico di cui all'art. 2, tavola 1, dell'Accordo;

VISTA la delibera CIPE 138 del 21/12/2000, "Riparto risorse aree depresse per il Triennio 2003-2005;

VISTA la delibera CIPE 17 del 9 maggio 2003, "Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate - rifinanziamento Legge 208/1998 Triennio 2003-2005 (Legge finanziaria 2003, art. 61)"

CONSIDERATO che la suddetta delibera 17/03 prevede il termine ultimo del 31 dicembre 2003 ai fini della programmazione a cura delle Amministrazioni centrali e regionali delle risorse ripartite con deliberazioni CIPE nn.142/99, 84/00, 138/00 e 48/01 disponendo in caso di non adempimento la riprogrammazione delle risorse da parte del CIPE, nell'ambito dei nuovi stanziamenti a favore delle aree sottoutilizzate;

VISTO l'Accordo di Programma sottoscritto in data 20/12/2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. 422/97 recante risorse per l'ammodernamento e il potenziamento delle ferrovie regionali ex concesse;

VISTO l'Accordo Quadro, sottoscritto in data 27 novembre 2003 tra Regione Lazio e R.F.I. S.p.A. - Rete Ferroviaria Italiana -, concernente la definizione degli interventi e degli investimenti da realizzare sulla rete ferroviaria regionale, sottoscritto in data 27 novembre 2003;

VISTA la Deliberazione del Consiglio Regionale n° 102 del 23/4/2002 di ratifica della deliberazione della Giunta Regionale n° 393 del 28/3/2002 concernente "ratifica del Documento Unico di Programmazione DOCUP Ob. 2 Lazio 2000/2006";



1368 19 DIC. 2003

CONSIDERATO che Accordo di Programma Quadro "Trasporti e Centri Intermodali" (APQ2) - stralcio "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati" - in oggetto individua nel quadro finanziario, all'art.3, tavola 2 le fonti relative alla copertura finanziaria degli interventi, per un totale di € 146.194.396,14 di cui:

- € 23.240.560,46 - fondi Delibera CIPE 138/00 - annualità 2002/2003 -;
- € 122.953.835,68 - fondi Regione Lazio - annualità 2004/2009 - afferenti le seguenti risorse:
 - per quanto a € 115.759.439,54 ex "Accordo di Programma" ai sensi dell' art. 15 D. Lgs. 422/97;
 - per quanto a € 2.200.000,000 ex DOCUP Ob. 2 Lazio 2000/2006;
 - per quanto a € 3.994.396,14 a carico del bilancio annuale e pluriennale della Regione sui capitoli D 44501 e D 44502;
 - per quanto a € 1.000.000,00 - a carico del cap. C12109 co-finanziamento accordi di programma -pluriennale 2004-2006, sulla base delle procedure di cui all'art.47 della LR 7 giugno 1999, n.7;

RITENUTO di dover affidare al Direttore del Dipartimento Territorio di concerto con il Direttore del Dipartimento Economico e Occupazionale, le attività necessarie per la sottoscrizione e l'attuazione dell'Accordo entro la data del 31 dicembre 2003.

ESPERITA la procedura di concertazione;

all'unanimità, per le motivazioni espresse in premessa che qui devono intendersi come formalmente riproposte.

DELIBERA

- di approvare lo schema di Accordo di Programma Quadro "Trasporti e Centri Intermodali (APQ2) - stralcio "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercati" tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Lazio e R.F.I. S.p.A. - Rete Ferroviaria Italiana - ed il suo allegato 1 (Relazione Tecnica) che forma parte integrante della presente deliberazione;
- di destinare alla copertura finanziaria degli interventi individuati all'art. 2, tavola 1, della schema dell'Accordo, l'importo di € 146.194.396,14 di cui
 - € 23.240.560,46 - fondi Delibera CIPE 138/00 - annualità 2002/2003 -;
 - € 122.953.835,68 - fondi Regione Lazio - annualità 2004/2009 - afferenti le seguenti risorse:
 - per quanto a € 115.759.439,54 ex "Accordo di Programma" ai sensi dell' art. 15 D. Lgs. 422/97;
 - per quanto a € 2.200.000,000 ex DOCUP Ob. 2 Lazio 2000/2006;
 - per quanto a € 3.994.396,14 a carico del bilancio annuale e pluriennale della Regione sui capitoli D 44501 e D 44502;
 - per quanto a € 1.000.000,00 - a carico del cap. C 12109 co-finanziamento accordi di programma -pluriennale 2004-2006, sulla base delle procedure di cui all'art.47 della LR 7 giugno 1999, n.7;
- di affidare al Direttore del Dipartimento Territorio di concerto con il Direttore del Dipartimento Economico e Occupazionale, le attività necessarie per la sottoscrizione e l'attuazione dell'Accordo entro la data del 31 dicembre 2003.



Handwritten initials or signature on the left margin.

Handwritten initials or signature on the right margin.

1368 19 DIC. 2003



"scheda GAETA.doc"



"Testo APQ.doc"



"Allegato Tecnico APQ.doc"



"scheda Torvaianica.doc"



"scheda eliminazione PL_VT.doc"



"scheda eliminazione P.L. RFI.doc"

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



23 DIC. 2003

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
TRASPORTI E CENTRI INTERMODALI (APQ 2)
STRALCIO "INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E CENTRI MERCI"**

ALLEGATO TECNICO

PREMESSA

La Regione Lazio nell'ambito del settore del trasporto pubblico locale esercita le funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale, come pure svolge attività di potenziamento, ammodernamento e riqualificazione di questa tipologia di trasporto su ferro al fine di incrementare e facilitare la mobilità per studio e lavoro. Inoltre provvede alla realizzazione di reti di centri intermodali e piattaforme logistiche previste dal Piano Regionale delle Merci.

L'Intesa Istituzionale di Programma stipulata e sottoscritta tra il Governo della Repubblica Italiana e la Regione Lazio in data 22.3.2000, ha posto come principale obiettivo l'accrescimento della competitività del sistema regionale attraverso il raggiungimento di finalità di vario livello.

In quest'ambito la rete ferroviaria riveste importanza strategica essendo il principale strumento per garantire la mobilità di persone e merci all'interno del territorio regionale.

QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

Breve descrizione del settore interessato, delle risorse presenti, dei punti di forza e dei punti di debolezza del territorio

Il D. Lgs. 19.11.1997 n.422 di riforma del trasporto pubblico locale, così come modificato e integrato dal D. Lgs. 20.09.1999 n.400, ha conferito alle Regioni funzioni e compiti di amministrazione e di programmazione inerenti sia le Ferrovie di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.A. sia le Ferrovie di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.A. per le quali ultime è stata data attuazione anche al trasferimento al demanio regionale dei beni, degli impianti e delle relative infrastrutture.

Il settore delle ferrovie regionali nel Lazio è diventato argomento di grande attualità per gli assetti socio-economici della regione, e lo sviluppo del trasporto pubblico locale su ferro è considerato dalla Regione l'asse portante del miglioramento sostanziale della mobilità di persone e merci su tutto il territorio.

L'obiettivo programmatico che la Regione Lazio intende perseguire nell'ambito del trasporto ferroviario regionale è:

- conservare ed incrementare la quota degli spostamenti dei passeggeri e delle merci sulla rete ferroviaria regionale;
- conseguire un riequilibrio modale sulle brevi e medie distanze per ridurre la congestione ed assicurare uno sviluppo sostenibile nonché ecocompatibile dei territori regionali.

Lo sviluppo del trasporto ferroviario consente il recupero, il rilancio ed il rinnovamento delle risorse presenti sul territorio divenendo incentivo alla mobilità di flussi d'utenza attraverso spostamenti rapidi, confortevoli, sicuri e a costi accessibili.

Il sostegno e lo sviluppo delle opportunità di carattere economico-produttivo nonché di difesa dell'ambiente rappresentano, quindi, gli elementi significativi che hanno portato alla scelta degli interventi oggetto dell'APQ.

Tali interventi, inoltre, pur se condizionati dalla limitata entità delle risorse disponibili, vengono proposti armonicamente calibrati, in linea con gli obiettivi programmatici più sopra richiamati, in una sorta di "ventaglio" con il quale si intende spaziare in quattro diversi ambiti delle competenze che la recente riforma del trasporto pubblico locale ha conferito all'azione programmatica ed amministrativa delle regioni. Più dettagliatamente:

- Il prolungamento a Torvajonica della ferrovia - già in concessione - Roma-Lido di Ostia consente di perseguire due ben distinti ed importanti obiettivi. Il primo attiene al collegamento centripeto con la rete dei servizi su ferro dell'interland romano di un'area, a sud del Comune di Pomezia, attualmente scarsamente servita dal trasporto pubblico locale, in particolare per la mobilità connessa al raggiungimento, in tempi rapidi, dei luoghi di lavoro. Il secondo - orientato in senso inverso - per l'opportunità di servire, soprattutto nel periodo estivo, un tratto di litorale laziale notoriamente in sofferenza per l'incontenibile e disordinato afflusso di veicoli privati con le deleterie inevitabili conseguenze sul piano ecologico ed ambientale. Tale ultimo aspetto, inoltre, si inserisce tra i piani di intervento conseguenti alla recente legge regionale di Sviluppo del Litorale.



Handwritten signature or initials.

- L'eliminazione di passaggi a livello, in generale, non solo consente un indiscutibile miglioramento della sicurezza dell'esercizio ferroviario, ma ne favorisce anche la regolarità elevando gli standard della qualità e dell'efficienza del servizio stesso. I due diversi gruppi di interventi programmati in tale ambito, consentono di riqualificare tratti sia della rete ferroviaria di proprietà regionale, sia di quella statale a servizio del T.P.L. della Regione Lazio. Per quanto attiene agli interventi sulla rete statale, i passaggi a livello di cui si propone la eliminazione sono ricompresi nel Piano Nazionale di soppressione dei passaggi a livello di recente approvato in Conferenza Stato-Regioni. Peraltro, il contributo regionale a tale tipo di intervento si pone in linea con i principi sanciti nell'Accordo Quadro per gli interventi e investimenti sulla rete ferroviaria regionale recentemente sottoscritto tra la Regione Lazio e R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.. Per gli interventi sulla rete di proprietà regionale, infine, la scelta è caduta sulla ferrovia Roma - Viterbo, nella tratta da Civitacastellana verso Viterbo, che si presenta con un numero rilevante di passaggi a livello la cui negativa incidenza sull'esercizio assume un peso notevolissimo.
- Il quarto ambito degli interventi oggetto dell'APQ completa, per così dire, quel "ventaglio" di azioni più sopra richiamato, indirizzandosi al sostegno del sistema di Trasporto delle merci nel Lazio. Il centro Merci di Gaeta, che è inserito nel Piano Regionale delle Merci adottato dal Consiglio Regionale con atto n. 606 del 23/12/99, si pone quale Centro intermodale di raccordo all'interno dell'Area del Sud Pontino, a servizio, quindi, di una delle zone del territorio laziale che presenta notevoli potenzialità di sviluppo connesse, soprattutto, all'incremento dei traffici marittimi nel Mediterraneo.

Il quadro normativo

Il quadro normativo degli interventi oggetto dell' APQ è quello conseguente alla riforma del trasporto pubblico locale, introdotta dal D. Lgs. 19.11.1997 n.422 e D. Lgs. 20.09.1999 n.400, come dal il DPCM 16.11.2000 di attuazione dei conferimenti e delle attribuzioni alle Regioni in materia di TPL nonché del richiamato Piano Regionale delle Merci.

Da ultimo il quadro normativo si è arricchito con le modifiche costituzionali di cui alla L.C. 18.10.2001 n.3, di riforma del titolo V della Costituzione, che l'articolo n.117 conferisce alle Regioni la potestà legislativa esclusiva in materia di trasporto pubblico locale.

Le strategie e strumenti di attuazione

Le strategie e le priorità di sviluppo del settore

Le decisioni che concorrono allo sviluppo dei sistemi di trasporto richiedono la valutazione di molteplici fattori quali: l'ambiente/territorio (pianificazione dell'uso del suolo), l'analisi trasportistica, la ricerca della soluzione tecnica di trasporto più idonea, l'analisi dei costi.

Inoltre, la realizzazione di un sistema sostenibile nel settore dei trasporti e della logistica prevede la capacità di modulare/regolare la domanda e l'offerta pianificando gli interventi strutturali ed infrastrutturali.

In proposito gli Accordi di Programma stipulati dalla Regione con lo Stato per lo sviluppo e l'implementazione tecnologica della rete ferroviaria regionale manifestano costantemente la volontà dell'Amministrazione ad assegnare al settore TPL una valenza prioritaria

Altra strategia di notevole interesse è la rapidità a recepire ed inserire sul mercato gli sviluppi del progresso tecnico e dell'innovazione tecnologica nel settore del trasporto pubblico.

Non ultima una strategia di sviluppo del trasporto merci, non solo sotto il profilo ambientale dirottando su ferro il trasporto su gomma, ma la possibilità di far corrispondere alla scelta del trasporto su ferro opportunità economicamente vantaggiose.

I principali strumenti di attuazione (programmazione comunitaria, programmazione nazionale, regionale)

Per quanto concerne gli strumenti per l'attuazione dei piani di sviluppo nel settore del trasporto pubblico locale su ferro, essi sono riconducibili agli atti che la Regione sottoscrive, in armonia con la programmazione nazionale, con lo Stato (Accordi Quadro, Accordi di Programma) e gli atti di programmazione regionale (DOCUP, Delibera di Giunta ecc...).

Al riguardo la Regione Lazio ha, in data 1.8.2002, approvato con propria Deliberazione di Giunta Regionale n 1059 il Piano triennale degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e del materiale rotabile delle ferrovie regionali Roma - Lido di Ostia, Roma - Viterbo, Roma - Pantano

Sempre in materia di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie regionali, è stato sottoscritto con il Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti dipartimento Trasporti Terrestri un Accordo di Programma in attuazione all'art. 15 del D. L.vo 422/97 in materia di investimenti nel settore dei



Handwritten mark or signature on the right margin.

trasporti. Detto Accordo è stato adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n.1694 del 20.12.2002.

Per quanto concerne il trasporto e la manipolazione delle merci si fa riferimento al Piano Regionale delle Merci approvato dal Consiglio Regionale con atto n. 606 del 23 dicembre 1999.

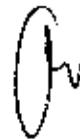
L'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO

Obiettivi generali e specifici dell'APQ

L'Accordo di Programma Quadro è lo strumento più incisivo e meglio rispondente alle esigenze di sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale nel quale si individuano le strategie e gli strumenti di attuazione del settore in termini di interventi, programmi, investimenti, soggetti.

Quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione dell'Intesa istituzionale di programma, essa consente di definire di un programma esecutivo di interventi, la provvista finanziaria, il crono programma di attuazione.

Il presente Accordo di Programma Quadro costituisce il riferimento programmatico per il triennio 2003-2005 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Lazio ai fini dell'attuazione coordinata di un sistema integrato di interventi.





IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE DEL 19 DIC 2003
IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI,

LA REGIONE LAZIO

R.F.I. S.P.A. - RETE FERROVIARIA ITALIANA -

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

VISTA la legge 11 febbraio 1994 n.109, "Legge quadro in materia di Lavori Pubblici" e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO l'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n.662 e successive modificazioni e integrazioni, che definisce gli strumenti della programmazione negoziata;

VISTA, in particolare, la lettera c) del suddetto comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di Programma Quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una 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;

VISTA la legge 15 marzo 1997, n.59 e successive modificazioni e integrazioni, 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";

VISTO il decreto legge 25 marzo 1997, n.67, convertito con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, recante "disposizioni urgenti per favorire l'occupazione", con particolare riferimento all'articolo 6;

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

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997 n.422 e sue successive modificazioni e integrazioni recante disposizioni per il conferimento alle Regioni di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale;

VISTO il decreto legge 30 gennaio 1998, n.6, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n.61, ed in particolare l'articolo 1415, comma 4 che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n.662 e l'articolo 10, comma 5, del DPR 20 aprile 1994, n.367;

VISTA la legge 30 giugno 1998, n.208 (prosecuzione degli interventi per le aree depresse);

VISTA la Legge Regionale 16 luglio 1998, n.30, e sue successive modificazioni e integrazioni, recante disposizioni in materia di trasporto pubblico locale;



VISTA la legge 23 dicembre 1998 n.449 (legge finanziaria 1999);

VISTO l'art. 1 della legge 17 maggio 1999, n.144, in cui si prevede, tra l'altro, la costituzione di un sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) e della relativa banca dati da costituire presso il CIPE.

VISTO l'art.4 della legge 17 maggio 1999, n.144, "Studi di fattibilità delle amministrazioni pubbliche e progettazione preliminare delle amministrazioni regionali e locali";

VISTA la legge 23 dicembre 1999 n.488 (legge finanziaria 2000);

VISTO il decreto legislativo 267/2000 "Testo unico degli Enti Locali", e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n.165 contenente le norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche;

VISTA la legge 28 dicembre 2001 n.448 (legge finanziaria 2002) ed in particolare l'articolo 35, relativo alle "Norme in materia di servizi pubblici locali";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni e integrazioni, concernente "Regolamento recante semplificazione e accelerazione della procedura di spesa e contabile";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554 "Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni";

VISTA la delibera CIPE del 21 marzo 1997 n. 29 recante "Disciplina della programmazione negoziata";

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 6 agosto 1999, n. 134 che, recependo l'intesa della Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 5 agosto 1999, fornisce indirizzi per la costituzione e disciplina del sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) con l'individuazione di un gruppo di coordinamento presso il CIPE;

VISTA la delibera CIPE del 15 febbraio 2000, n. 12 (banca dati investimenti pubblici: codifica) che prevede l'approfondimento delle problematiche connesse all'adozione del codice identificativo degli investimenti pubblici e la formulazione di una proposta operativa;



VISTA la delibera CIPE 25 maggio 2000, n.44 recante "Accordo di Programma Quadro - Gestione degli interventi mediante applicazione informatica" come modificata dalla Delibera CIPE 3 maggio 2002;

VISTA la delibera CIPE 21 dicembre 2000, n.138 che fissa il riparto delle risorse, pari a 8.430 miliardi di lire previste dalla legge finanziaria 2001, destinate alle aree depresse per il triennio 2001-2003, richiamando i criteri di cui alla delibera 14/2000;

VISTA la delibera CIPE del 2 Agosto 2002, n. 76 recante "Accordi di Programma Quadro - Modifica scheda-intervento di cui alla delibera n. 36 del 2002 ed approvazione schede di riferimento per le procedure di monitoraggio";

VISTA la delibera CIPE 3 maggio 2002, n.36 che, in attuazione dell'art. 73 della legge finanziaria 2002, provvede al riparto delle risorse, pari a 2.744,363 milioni di euro destinate alle aree depresse per il triennio 2000-2004 e in particolare il punto .. a cura MEF

VISTA la delibera CIPE 9 maggio 2003, n. 17 che provvede al riparto delle risorse pari a 5.200 milioni di euro per interventi nelle aree sottoutilizzate per il periodo 2003-2005 e in particolare il punto ..

VISTA l'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta tra il Governo e la Giunta della Regione Lazio, approvata dal CIPE in data 17 marzo 2000 e sottoscritta il 22 marzo 2000;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 26 marzo 2001, n. 177, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e affari generali" le competenze in materia di reti e nodi di servizio;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 dicembre 2001, n. 1751, è relativo allegato A, con il quale la competenza in materia di Accordi di programma quadro, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, è attribuita alla Direzione generale per le trasformazioni territoriali;

VISTA la Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro, trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n.32538 del 9 ottobre 2003;

RICHIAMATI gli atti di Programmazione Regionale:

- Il Piano Regionale delle Merci adottato dal Consiglio Regionale con atto n. 606 del 23/12/99;
- il programma pluriennale degli interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture e del materiale rotabile delle ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia, Roma-Viterbo e Roma-Pantano-San Cesareo, ai sensi della Legge 8 giugno 1978 n° 297, approvato con deliberazione n° 1059 della Giunta Regionale del Lazio;



- l'Accordo di programma ai sensi dell'art.4 del D.Lgs 281/97 ai fini dell'attuazione dell'art.15 del D.Lgs 422/97 in materia di investimenti nel settore dei trasporti, sottoscritto in data 20 dicembre 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio;
- l'Accordo Quadro tra Regione Lazio e R.F.I. S.p.A. – Rete Ferroviaria Italiana, concernente la definizione degli interventi e degli investimenti da realizzare sulla rete ferroviaria regionale, sottoscritto in data 27 novembre 2003;

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 a "Trasporti e Centri intermodali" (APQ2);

ATTESO che gli obiettivi individuati nell'Intesa Istituzionale di Programma, relativamente all'accordo relativo a "Trasporti e Centri intermodali" (APQ2), si riferiscono a settori di intervento regolati da normative e procedure attuative diversificate;

RITENUTO OPPORTUNO procedere, nell'ambito dello stesso Accordo di Programma Quadro, alla sottoscrizione di distinti stralci di accordo relativi ai settori di intervento previsti nell'Intesa suddetta e, in particolare, di procedere alla sottoscrizione dello stralcio relativo alle "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercè";

CONSIDERATO che sussiste l'esigenza di potenziare e riqualificare il trasporto ferroviario all'interno dei confini regionali e che gli interventi oggetto del presente Accordo rientrano nelle azioni finalizzate al miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta per migliorare la mobilità regionale;

VISTA la D.G.R. n. del /2003 recante "Intesa Istituzionale di Programma Governo della Repubblica – Regione Lazio. Accordo di programma quadro Trasporti e Centri intermodali (APQ 2): stralcio "Infrastrutture Ferroviarie e Centri Mercè"

**STIPULANO IL SEGUENTE
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO
TRASPORTI E CENTRI INTERMODALI (APQ 2)
STRALCIO "INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E CENTRI MERCI"**

Articolo 1

Finalità ed obiettivi

1. Il programma esecutivo degli interventi, coerentemente con quanto indicato nell'art.6, punto 6.1., APQ2, dell'Intesa Istituzionale di Programma, è finalizzato a migliorare la mobilità regionale attraverso l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.
2. In particolare gli obiettivi specifici che l'Accordo persegue sono:
 - conservare e incrementare la quota degli spostamenti passeggeri sulla rete ferroviaria regionale;
 - conseguire un riequilibrio modale sulle brevi e medie distanze per ridurre la congestione ed assicurare uno sviluppo sostenibile nonché ecocompatibile dei territori regionali.



3. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante del presente Accordo.

Articolo 2

Programma e costo degli interventi

1. Gli obiettivi delineati al precedente articolo 1 verranno perseguiti tramite un programma di interventi analiticamente descritto nel documento tecnico allegato predisposto dalla Regione Lazio (Allegato 1);

1. Gli interventi di cui al precedente comma sono elencati nella successiva Tavola 1 e opportunamente descritti nelle schede attività/intervento redatte ai sensi della Delibera CIPE n.76 del 2 agosto 2002 e tenuto conto di quanto espresso nella circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di Programma quadro in data 9 ottobre 2003;

2. Il costo complessivo degli interventi, così come riepilogato nella successiva Tavola 1, risulta pari a euro 146.194.396,14

TAVOLA 1 – ELENCO DEGLI INTERVENTI E COSTI

CODICE	TITOLO	SOGGETTO ATTUATORE	COSTO (EURO)
01	Profondamento della ferrovia Roma-Lido fino all'abitato di Torvajonica (Comune di Pomezia)	Regione Lazio	127.000.000,00
02	Eliminazione di n. 4 Passaggi a livello carrabili pubblici di cui n° 3 sulla ferrovia FR 4 Roma-Velletri e n° 1 sulla ferrovia FR 8 Roma – Nettuno	R.F.I. S.p.A.	5.000.000,00
03	Eliminazione di n.8 Passaggi a livello carrabili pubblici sulla ferrovia Roma-Viterbo nella tratta Civitacastellana – Viterbo	Regione Lazio	5.000.000,00
04	Centro Mercati Gaeta-Minturno	Consorzio Sviluppo Industriale Sud Pontino	9.194.396,14
TOTALE			146.194.396,14

Articolo 3

Quadro finanziario

1. Il quadro complessivo delle risorse finanziarie relative al presente Accordo ammonta ad un totale di euro 146.194.396,14 ed è dettagliato nelle allegate schede (Allegato 2) redatte ai sensi della delibera del CIPE n.76 del 2 agosto 2002;

2. La successiva Tavola 2 riepiloga l'ammontare di risorse per fonti di finanziamento e per annualità di competenza;

TAVOLA 2 FONTI DI COPERTURA FINANZIARIA E ANNUALITÀ DI COMPETENZA (DATI IN EURO)

Annualità	Fondi Del. CIPE n. 138/2000	Fondi regionali art.15 DLgs 422/97	Fondi regionali ex DOCUP Ob. 2 – Lazio 2000/2006	Fondi regionali Cap. D 44501e Cap. D 44502	Fondi regionali Cap. C12109
2002	3.043.555,34	--	--	--	--



Annualità	Fondi Del. CIPE n. 138/2000	Fondi ex art.15 D.Lgs 422/97	Fondi DOCUP Ob. 2 – Lazio 2000/2006	Fondi regionali Cap. D 44501e Cap. D 44502	Fondi regionali Cap. C12109
2003	20.197.005,12	--	--	--	--
2004	--	1.300.000	220.000	399.439,61	100.000
2005	--	2.600.000	1.100.000	1.997.198,05	300.000
2006	--	14.700.000	880.000	1.597.758,48	300.000
2007	--	32.700.000	--	--	300.000
2008	--	32.700.000	--	--	--
2009	--	31.759.439,54	--	--	--
TOTALE	23.240.560,46	115.759.439,54	2.200.000	3.994.396,14	1.000.000



Articolo 4

Impegni dei soggetti sottoscrittori

1. Ciascun soggetto sottoscrittore si impegna, nello svolgimento dell'attività di propria competenza:

a) a fornire al soggetto responsabile dell'accordo tutte le informazioni in proprio possesso necessarie per l'adeguato e tempestivo svolgimento delle attività pianificate nel presente atto ed in particolare per l'espletamento delle funzioni di monitoraggio dell'attuazione;

b) a rispettare i termini concordati e indicati nelle schede di intervento di cui alle delibera CIPE 76/2002 e riportate nell'Allegato ... del presente Accordo;

c) 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;

d) ad attivare e utilizzare appieno ed in tempi rapidi, coerentemente con quanto disposto nei precedenti articoli, tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;



- e) a rimuovere ogni ostacolo procedurale ad esso imputabile in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi e di attuazione degli impegni assunti, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza l'intervento sostitutivo del responsabile dell'attuazione del presente Accordo.
- f) a attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi, secondo quanto previsto dai rispettivi ordinamenti, tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Protocollo per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
- g) a rimuovere ogni ostacolo procedurale ad esso imputabile in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi e di attuazione degli impegni assunti, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza l'intervento sostitutivo del Soggetto responsabile dell'attuazione del presente accordo;
- h) a segnalare 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 e/o rimodulazione degli interventi.

Articolo 5

Responsabile unico dell'Accordo

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo viene individuato quale responsabile dell'attuazione l'Ing. Alessandro D'Armini, Direttore Regionale Trasporti della Regione Lazio
2. Il responsabile dell'attuazione dell'Accordo ha il compito di:
 - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
 - b) governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo, attivando le risorse tecniche ed organizzative necessarie alla sua attuazione;
 - c) promuovere di concerto con i responsabili delle singole azioni/interventi le iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni e degli obblighi dei soggetti sottoscrittori dell'Accordo;
 - d) garantire il monitoraggio semestrale sullo stato di attuazione dell'Accordo, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro citata in premessa;
 - e) assicurare, da parte dei Responsabili dei singoli interventi, il completo inserimento dei dati aggiornati nelle schede implementate nell'Applicativo Intese, entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
 - f) verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'Applicativo Intese e comunicare al Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese del Ministero Economia e Finanze (di seguito SPST) la lista degli eventuali interventi che presentano modifiche rispetto alle previsioni effettuate nell'ultima versione monitorata;
 - g) curare, al primo monitoraggio, l'inserimento del codice unico di progetto (CUP) per ciascuna delle schede intervento implementate nell'Applicativo Intese, ed a tal fine richiederne, in tempi utili, l'attribuzione, direttamente o per il tramite di idoneo soggetto pubblico abilitato (cosiddetto concentratore);
 - h) inviare al SPST ed agli altri soggetti sottoscrittori, entro il 28 febbraio e il 30 settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula -, il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'accordo, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla citata Circolare sulle procedure di monitoraggio;





- i) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempienza, al soggetto che ne è responsabile, un congruo termine per provvedere;
- j) segnalare, decorso inutilmente il predetto termine, l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione, il quale provvede con le modalità previste dall'art. ...della citata Intesa Istituzionale di Programma;
- k) esercitare, avvalendosi dei servizi e delle strutture organizzative dell'Amministrazione procedente, ovvero di altre Amministrazioni pubbliche, e su conforme decisione del Comitato istituzionale di gestione, di cui al citato art.8 dell'Intesa Istituzionale di Programma, i poteri sostitutivi necessari alla esecuzione degli interventi;
- l) provvedere, mediante attività di conciliazione, a dirimere tutte le controversie che insorgono tra i soggetti partecipanti all'Accordo; nel caso di mancata composizione, le controversie sono definite secondo le modalità previste dall'articolo XX del presente Accordo.

Articolo 6

Il responsabile del singolo intervento

1. Per ogni intervento in attuazione viene indicato e riportato nelle schede intervento (Allegato I) il responsabile dell'intervento, nominato su indicazione del soggetto responsabile dell'accordo, laddove possibile nella persona del responsabile del procedimento relativo all'intervento, individuato ai sensi dell'art.7 della Legge n. 109/94 e del suo regolamento di attuazione.
2. Il responsabile dell'intervento ha il compito di:
 - a) porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
 - b) verificare l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti che hanno sottoscritto la singola scheda di intervento e segnalare ai responsabili dell'Accordo gli eventuali ritardi ed ostacoli tecnico-amministrativi che ne impediscono l'attuazione;
 - c) raccogliere ed immettere, nell'Applicativo Intese, secondo le indicazioni del soggetto responsabile dell'accordo e in ottemperanza a quanto disposto dalla citata Circolare sul monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro, i dati delle schede intervento, rispondendo della loro veridicità;
 - d) trasmettere al soggetto responsabile dell'accordo la scheda intervento unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguiti, le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni eventuale ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, nonché ogni altra informazione richiesta dal soggetto responsabile dell'accordo;
 - e) consegnare al soggetto responsabile dell'accordo a corredo della sopradetta relazione gli eventuali elaborati progettuali, il cronoprogramma dei lavori, nonché l'atto amministrativo di impegno alla realizzazione dell'intervento e l'eventuale atto di impegno delle risorse poste a finanziamento.

Articolo 7

Procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti tra i soggetti partecipanti al Protocollo

1. Il soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo Quadro, in caso di contrasti in ordine all'interpretazione o all'esecuzione delle obbligazioni previste nel presente Accordo, su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia o anche d'ufficio, invita le Parti





interessate a rappresentare le rispettive posizioni 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, la questione verrà rimessa al Comitato Istituzionale di Gestione.
4. Gli eventuali conflitti insorti tra soggetto attuatore e l'impresa che realizza l'intervento vanno composti così come previsto dal contratto d'appalto.

Articolo 8

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 e dall'art. 8 della citata Intesa Istituzionale di Programma.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostantiva 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 ritardo, inerzie o inadempimenti, il soggetto responsabile dell'Accordo invita il soggetto sottoscrittore, al quale il ritardo, l'inerzia 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 l'inadempimento è tenuto a far conoscere entro il termine prefissato al soggetto responsabile dell'Accordo le iniziative assunte e 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 una motivata relazione, al Comitato paritetico d'attuazione formulando, se del caso, una proposta circa le misure da adottare in via sostitutiva.
6. Il Comitato paritetico d'attuazione propone al Comitato istituzionale di gestione le misure da adottare in relazione agli inadempimenti.
7. Ove le azioni di cui ai commi precedenti non garantiscano il risultato dell'adempimento o lo garantiscano in modo insoddisfacente, il Comitato Paritetico di Attuazione attiva le procedure per la revoca del finanziamento in ragione della titolarità dei fondi.
8. 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.
9. Ai soggetti che hanno sostenuto oneri in conseguenza diretta dell'inadempimento contestato, compete comunque l'azione di ripetizione degli oneri medesimi.

Articolo 9

Disposizioni generali

1. Il presente Accordo di Programma è vincolante per tutti i soggetti sottoscrittori.
2. Alla riprogrammazione delle economie riprogrammabili, ai sensi della vigente normativa, derivanti dall'attuazione degli interventi individuati nel presente Accordo e opportunamente accertate dal soggetto responsabile dell'accordo in sede di monitoraggio semestrale, si provvede per concorde volontà dei soggetti sottoscrittori ovvero in conformità alla procedura di riprogrammazione prevista dalla citata Intesa Istituzionale di Programma.



AV



3. Le schede intervento implementate nell'Applicativo Intese ed inclusa nell'allegato I al presente accordo ai sensi della Delibere CIPE 76/02, ovvero le schede che verranno implementate in sede di integrazione del presente accordo, riportano l'indicazione del soggetto pubblico attuatore che ha redatto la scheda stessa. Tale soggetto assicura la veridicità delle informazioni in esse contenute. Nel caso in cui il soggetto attuatore non sia stato ancora individuato, all'atto della stipula o dell'integrazione dell'accordo, tali responsabilità sono assunte dal soggetto proponente l'intervento, indicato nella stessa scheda.

4. L'Accordo ha la durata di anni Per concorde volontà delle parti, l'accordo è prorogabile, può essere modificato o integrato, fatto salvo quanto esplicitamente previsto nei precedenti articoli, e possono aderirvi 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. Alla scadenza dell'Accordo, il Comitato paritetico di attuazione, su segnalazione del soggetto responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione di eventuali incombenze derivanti dalla definizione dei rapporti pendenti e delle attività non ultimate.

5. I lavori relativi agli interventi ricompresi nel presente Accordo di programma che beneficiano di fondi pubblici dovranno essere appaltati in coerenza con gli indirizzi programmatici e la tempistica individuati dagli specifici strumenti di finanziamento attivati.

Roma, dicembre 2003

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze

Dott. Paolo Emilio SIGNORINI, Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese - Dipartimento per le politiche di sviluppo e di coesione

.....

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dott. Luciano Novella, Direttore generale per le trasformazioni urbane - Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali

.....

La Regione Lazio

Dott. Ing. Patrizio CUCCIOLLETTA, Direttore del Dipartimento Territorio

Dott. Giorgio CAMPONI, Direttore del Dipartimento Economico ed Occupazionale

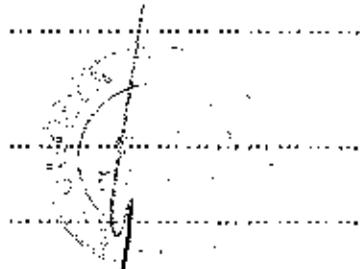
.....

.....

.....

R.F.I. S.p.A. - Rete Ferroviaria Italiana -

SP



W



.....

.....

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

Codice banca dati

La competenza necessaria per l'approvazione del progetto è la seguente:

Gli obiettivi, i contenuti

In questa sezione vanno riportati gli elementi distintivi del progetto in termini di:

- **Finalità** (attività dell'intervento, territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)

- **Tipologia di intervento** (breve descrizione delle caratteristiche)

Non è necessario stabilire, in modo univoco, il progetto ma, in base ai dati in possesso, individuare le motivazioni e la convenienza dell'intervento.

Ferrovia Roma - Lido di Ostia. Realizzazione del prolungamento fino all'abitato di Torvaianica.

- **Finalità (impatto dell'intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)**

L'opportunità della realizzazione del prolungamento della ferrovia regionale Roma - Lido di Ostia fino all'abitato di Torvaianica trova la sua motivazione nella inadeguatezza dei collegamenti tra i centri urbani e le aree limitrofe ad essi conurbate per l'assenza di una vera e propria rete di trasporto suburbana realizzabile anche utilizzando i corridoi predefiniti per il trasporto pubblico in sede propria.

Il progetto si propone di superare lo scarso livello di intermodalità e di interoperabilità dei servizi di trasporto passeggeri oltre ad eliminare strozzature nelle reti ferroviarie e stradali di interesse metropolitano.

Il progetto si integra con le linee guida relative alla risistemazione del sistema del TPL e con le azioni che si stanno realizzando riguardo la riprogettazione della rete affinché l'intero network ferroviario regionale diventi la spina dorsale del sistema del TPL del Lazio.

Altro aspetto importante del progetto risiede nel fatto che il prolungamento della ferrovia, oltre a servire i circa 10.000 abitanti dell'area di Torvaianica, potrà essere utilizzato nel periodo estivo dai numerosissimi utenti delle spiagge di Castel Porziano contribuendo ad una drastica riduzione del traffico veicolare privato sulla via Litoranea tra gli abitati di Ostia e Torvaianica e del conseguente degrado ambientale di un ecosistema estremamente sensibile.

- **tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)**

Nell'ambito di un programma di potenziamento e sviluppo della ferrovia Roma - Lido di Ostia è stata programmata la realizzazione di un prolungamento della stessa oltre l'attuale capolinea di Cristoforo Colombo, fino a Torvaianica, con 8 fermate intermedie, per uno sviluppo complessivo di Km 14,6 circa.

E' previsto che tale prolungamento si innesti sui due tronchini terminali dell'attuale stazione di C. Colombo e si sviluppi in adiacenza alla via Litoranea, lato monte, fino al limite del Comune di Roma, servendo con 6 fermate gli accessi alle spiagge di Castel Porziano e Capocotta.

Oltre tale limite la linea proseguirà nel comune di Pomezia, alle spalle del centro abitato di Torvaianica, che verrà servito da altre due fermate e dalla stazione capolinea ubicata in prossimità della strada provinciale Albano - Torvaianica.

Il tempo di percorrenza complessivo della linea comprendente la nuova tratta è pari a 58 minuti; nel periodo invernale tale percorrenza può essere ridotta a 52 minuti eliminando le 5 fermate a servizio delle spiagge.

Per garantire una frequenza di un treno ogni 16 minuti nelle ore di punta nella tratta prolungata risulta necessaria la fornitura di 9 nuovi treni che verranno realizzati con altri finanziamenti.

Coerenza programmatica

In questa sezione è necessario fare riferimento ai criteri di ammissibilità e selezione dei progetti di cui al punto 4.1 della Dabbeni DIRM 06/02/96

Il progetto proposto, del quale si provvederà alla redazione del progetto preliminare non appena sottoposto a verifica di opportunità, rientra nei programmi e negli obiettivi in materia di riforma del TPL che si è dati la Giunta regionale.

parte di...
 nell'analisi...
 le...
 deve...
 nel...
 sistema...

È...
 soprattutto...
 regione...
 settore...
 bilancio...
 capitolo...
 sistema...
 Allegato...
 Delibera...

A tale proposito la Regione provvede agli investimenti sulle ferrovie regionali di propria competenza sia con risorse proprie sia con quelle messe a disposizione dallo Stato, orientate tutte oltre che all'ammodernamento delle infrastrutture anche al rinnovo del materiale rotabile.

Costo e fonti finanziarie

Il costo di realizzazione stimato dell'infrastruttura ammonta a circa 127 Milioni di €, oltre IVA. Le varie categorie di interventi sono esplicitate nella sottostante tabella.

Con il completamento della progettazione preliminare, da effettuarsi entro il 1° trimestre del 2004, gli importi esposti potranno essere rimodulati.

FERROVIA REGIONALE ROMA - LIDO DI OSTIA				
Prolungamento C.Colombo - Torvalanica				
voce	U.M.	Quantità	Prezzo	importo
Opere civili di linea	km	14,6	2.500.000	36.500.000
Opere civili di stazione	n.	1	3.000.000	3.000.000
Opere civili di fermata	n.	8	2.000.000	16.000.000
Armamento	km	14,6	1.500.000	21.900.000
Opere di elettrificazione	km	14,6	500.000	7.300.000
Impianti di segnalamento	km	14,6	400.000	5.840.000
SOMMANO				90.540.000
Indagini archeologiche, geotecniche, B.O.B.	6%			5.432.400
SOMMANO				95.972.400
Imprevisti	8%			7.677.792
Spese tecniche e collaudi	12%			11.516.688
Somme a disposizione dell'Amministrazione	8%			7.677.792
Espropri				4.156.328
TOTALE PROLUNGAMENTO C. COLOMBO - TORVAIANICA				127.000.000

L'importo stimato sarà finanziato per quanto a Euro 113 milioni circa dalla Regione Lazio, utilizzando i fondi di cui all'Accordo di Programma ex art. 15 D.Lgs. 422/97, sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20/12/2002, per quanto a Euro 14 milioni circa con i fondi dell'APQ di cui alla Delibera CIPE 138/2002.

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

Cronoprogramma delle attività

Stato della progettazione alla stipula dell'ordine di affidamento delle attività di attuazione del progetto.

Realizzato lo Studio di massima da parte della Impresa ferroviaria Met. Ro. S.p.A. che attualmente gestisce il servizio di trasporto.

FERROVIA REGIONALE ROMA - LIDO DI OSTIA						
Prolungamento C.Colombo - Torvaianica						
Cronoprogramma delle attività						
Attività	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Completamento progettazione preliminare	■					
Conferenza di Servizi	■					
Indagini geognostiche		■				
Progettazione definitiva		■				
Espropri		■				
Bonifica ordigni bellici			■			
Indagini archeologiche			■			
Gara per appalto integrato				■		
Progettazione esecutiva				■		
Lavori				■	■	■
Collaudi						■

Eventuali criticità che possono sorgere in fase di attuazione

Individuazione in funzione della procedura descrittiva delle fasi caratteristiche da cui sono composte le attività principali, individuando i rischi di ritardo in fase di attuazione.

Descrizione sintetica delle attività in relazione ai tempi previsti per le varie fasi.

Le maggiori criticità sono legate alla fase di approvazione dell'intervento da parte dei vari Enti competenti con particolare riguardo agli aspetti ambientali.

Tali criticità potrebbero comportare un allungamento dei tempi relativi alla Conferenza di Servizi.

Tutte le altre attività, la cui durata è stata stimata con riferimento ad interventi analoghi, non appaiono particolarmente critiche, considerata anche la scarsa urbanizzazione delle aree interessate e la probabile assenza di reperti archeologici.

Codice banca dati

Di competenza in sede di progetto di infrastruttura del progetto in banca dati

Gli obiettivi, i contenuti

In questa sezione vanno riportati gli elementi costitutivi del progetto in termini di:

1. natura e impatto dell'intervento sul territorio, contesto socio-economico e infrastrutturale interessato;

2. tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche);

Non è necessario, ovviamente, descrivere in modo esaustivo il progetto per il cui più di 1200 metri, al fine di individuare le soluzioni dell'intervento.

Ferrovia Roma – Velletri – FR 4 Ferrovia Roma – Nettuno FR 8.
Eliminazione di Passaggi a livello carrabili pubblici.

- **Finalità (impatto dell'intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)**

Le relazioni ferroviarie regionali Roma – Velletri e Roma Nettuno - Viterbo rientrano nelle competenze dei servizi ferroviari pervenute alla Regione in attuazione del disposto di cui all'art. 9 del D. Lgs. 422/97 di riforma del TPL. L'intervento in oggetto si propone l'eliminazione di 4 passaggi a livello carrabili pubblici attualmente esistenti nell'ambito dei comuni di Albano n° 3 e di Aprilia n° 1. Su dette infrastrutture sono in corso di realizzazione numerosi interventi di ammodernamento e potenziamento ai sensi dell'accordo Quadro tra RFI e Regione Lazio.

La realizzazione di tali interventi favorirà il miglioramento dei servizi extraurbani elevando gli standard trasportistici della infrastruttura nonché il miglioramento della sicurezza e della regolarità del servizio.

Si contribuirà, inoltre, a dotare l'area metropolitana di Roma di una più efficiente rete infrastrutturale su ferro, consentendo di migliorare sensibilmente le comunicazioni dirette tra il centro di Roma e le località dei Castelli Romani e l'area interessata dal litorale sud della Regione Lazio.

- **tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)**

Gli interventi sono rivolti a sostituire gli attuali incroci a raso tra ferrovia e strada fonte di mutua soggezione ai fini degli standard prestazionali delle due tipologie di infrastruttura.

Tali interventi consistono nella realizzazione di viabilità alternativa e di 4 opere di sopra o sotto attraversamento alla linea ferroviaria, comprese opere varie di sistemazione/razionalizzazione degli intorni dell'incrocio in modo da rendere più fluida la circolazione sia ferroviaria che stradale dell'area interessata.

Più in dettaglio i passaggi a livello che si prevede di sopprimere sono i seguenti:

- relazione Roma – Velletri:
P.L. 23+391, carrabile pubblico;
P.L. 25+211, carrabile pubblico;
P.L. 27+832, carrabile pubblico;
- relazione Roma – Nettuno:
P.L. 45+805, carrabile pubblico;

Tali interventi oltre a migliorare la regolarità, la sicurezza e la velocità dell'esercizio ferroviario consentono un sostanziale aumento della sicurezza della circolazione stradale e la diminuzione del tasso di incidentalità lungo la viabilità interessata dalla tratta in questione.

In seguito a tali interventi si otterranno riduzioni dei tempi di percorrenza per le relazioni ferroviarie e stradali interessate dagli attuali PL.



Coerenza programmatica

Il presente progetto è necessario per il completamento al fine di assicurare l'attuazione e l'adozione dei progetti di cui al punto 1.1 della Delibera CIPE 138/2002 in particolare i contenuti che nell'individuazione dei progetti le Amministrazioni pubbliche erano tenute a rispettare sono dettagliati nell'Allegato 4 della delibera di delibera.

È necessario illustrare soprattutto in relazione al legame con l'amministrazione di settore e a garanzia di qualità che garantisce il rispetto del costo di cui al suddetto Allegato 4 della Delibera CIPE 138/02.

Il progetto proposto, del quale si provvederà alla redazione del progetto preliminare non appena sottoposto a verifica di opportunità, rientra nei programmi e negli obiettivi in materia di riforma del TPL che si è data la Giunta regionale.

A tale proposito la Regione provvede agli investimenti sulle ferrovie regionali di propria competenza sia con risorse proprie sia con quelle messe a disposizione dallo Stato, orientate tutte oltre che all'ammodernamento delle infrastrutture anche al rinnovo del materiale rotabile.

Costo e fonti finanziarie

Il costo di realizzazione stimato dell'intervento di eliminazione dei P.L. ammonta a circa 5 Milioni di €, oltre IVA. Le varie categorie di interventi sono esplicitate nella sottostante tabella.

Con il completamento della progettazione preliminare, da effettuarsi entro il 1° trimestre del 2004, gli importi esposti potranno essere eventualmente rimodulati.

FERROVIE REGIONALI ROMA - VELLETRI e ROMA - NETTUNO				
Eliminazione 4 P.L. carrabili pubblici				
voce	U.M.	quantità	prezzo	importo
Viabilità alternativa	km	5	300.000	1.500.000
Opere di scavalcamento	n.	4	525.000	2.100.000
SOMMANO				3.600.000
Indagini archeologiche, geotecniche, B.O.B.	6%			216.000
SOMMANO				3.816.000
Imprevisti	5%			190.800
Spese tecniche e collaudi	8%			305.280
Somme a disposizione dell'Amministrazione	4%			152.640
Espropri				535.280
TOTALE ELIMINAZIONE 4 P.L. CARRABILI PUBBLICI				5.000.000

L'importo stimato sarà finanziato, per quanto a Euro 1 milione, dalla Regione Lazio utilizzando i fondi del Bilancio regionale per quanto a Euro 4 milioni con i fondi dell'APQ di cui alla Delibera CIPE 138/2002.



Cronoprogramma delle attività

Il presente cronoprogramma delle attività è stato elaborato sulla base delle informazioni fornite dalla Direzione Regionale delle Ferrovie Regionali Roma - Velletri e Roma - Nettuno.

Realizzato lo Studio di massima da parte della Impresa ferroviaria Met. Ro. S.p.A. che attualmente gestisce il servizio di trasporto.

FERROVIE REGIONALI ROMA - VELLETRI e ROMA - NETTUNO				
Eliminazione 4 P.L. carrabili pubblici				
Cronoprogramma delle attività				
Attività	2004	2005	2006	2007
Completamento progettazione preliminare	■			
Conferenza di Servizi	■			
Indagini geognostiche		■		
Progettazione definitiva		■		
Espropri		■		
Bonifica ordigni bellici			■	
Indagini archeologiche			■	
Progettazione esecutiva			■	
Gara			■	
Lavori			■	■
Collaudi				■

Eventuali criticità che possono sorgere in fase di attuazione

Individuazione in fase di attuazione della precedente descrizione delle fasi lavorative da eseguire, con particolare riferimento ai tempi previsti per le varie fasi.

Descrizione sintetica della motivazione delle criticità riscontrate per le varie fasi.

Le maggiori criticità sono legate alla fase di approvazione dell'intervento da parte dei vari Enti competenti con particolare riguardo ai Comuni e ai cittadini interessati.

Altre criticità possono derivare dalla necessità di spostamento di pubblici servizi interferenti con le nuove opere nonché dall'esecuzione delle opere in soggezione di esercizio ferroviario.

Tali criticità potrebbero comportare un allungamento dei tempi relativi alla Conferenza di Servizi e all'esecuzione dei lavori.

Sm

Ar



Gli obiettivi, i contenuti

In questo capitolo sono riportati gli elementi descrittivi del progetto in sintesi.

Finalità (impatto del intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)

Tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)

Non è necessario prevedere, descritte, le iniziative del progetto in merito alle attività, ad esempio, iniziative economiche, sociali, culturali, ecc.

Ferrovia Roma - Civita Castellana - Viterbo. Eliminazione di Passaggi a livello carrabili pubblici nella tratta tra Civita Castellana e Viterbo.

- **Finalità (impatto dell'intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)**

La ferrovia regionale Roma - Civita Castellana - Viterbo fa parte delle 3 ferrovie pervenute alla Regione in attuazione del disposto di cui all'art. 8 del D. Lgs. 422/97 di riforma del TPL. L'intervento in oggetto si propone l'eliminazione di 8 passaggi a livello carrabili pubblici attualmente esistenti nell'ambito dei comuni di Civita Castellana, Fabbri di Roma e Corchiano. Su detta infrastruttura sono in corso di realizzazione numerosi interventi di ammodernamento e potenziamento tra i quali si segnala l'analoga eliminazione di P.L. pubblici sulla tratta Montebello - Riano.

La realizzazione di entrambi gli interventi favorirà il miglioramento dei servizi extraurbani elevando gli standard trasportistici della infrastruttura nonché il miglioramento della sicurezza e della regolarità del servizio. Si contribuirà, inoltre, a dotare l'area tra le due provincie di Roma e di Viterbo di una efficiente rete infrastrutturale su ferro, atteso che la provincia di Viterbo presenta un tasso di infrastrutture di trasporto al di sotto della media nazionale e laziale, consentendo di migliorare sensibilmente le comunicazioni dirette tra il centro di Roma e le località dell'alto Lazio.

- **tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)**

Nell'ambito di un programma di potenziamento e sviluppo della ferrovia Roma - Civita Castellana - Viterbo è stata programmata la realizzazione di una serie di interventi per consentire l'eliminazione di 8 passaggi a livello carrabili pubblici attualmente esistenti nell'ambito dei comuni di Civita Castellana, Fabbri di Roma e Corchiano.

Tali interventi, consistenti nella realizzazione di viabilità alternativa e di 4 opere di sopra o sotto attraversamento, oltre ai suddetti P.L. consentono anche la chiusura di 2 passaggi a livello carrabili privati e di un passaggio a livello pedonale privato.

Più in dettaglio i passaggi a livello che si prevede di sopprimere sono i seguenti:

- P.L. 57+855, carrabile pubblico;
- P.L. 58+430, pedonale privato;
- P.L. 58+980, carrabile pubblico;
- P.L. 59+692, carrabile privato;
- P.L. 59+994, carrabile pubblico;
- P.L. 60+828, carrabile pubblico;
- P.L. 61+507, carrabile pubblico;
- P.L. 61+738, carrabile privato;
- P.L. 62+078, carrabile pubblico;
- P.L. 64+578, carrabile pubblico;
- P.L. 73+062, carrabile pubblico;

Tali interventi oltre a migliorare la regolarità, la sicurezza e la velocità dell'esercizio ferroviario consentono un sostanziale aumento della sicurezza della circolazione stradale e la diminuzione del tasso di incidentalità lungo la viabilità interessata dalla tratta in questione.

Il miglioramento del tempo di percorrenza dei treni sulla tratta in questione è stimabile in almeno 10 minuti.



Handwritten signature or mark on the left margin.

Handwritten signature or mark on the bottom right margin.

**Coerenza
programmatica**

Il presente articolo è necessario per l'individuazione di criteri di ammissibilità e selezione dei progetti di cui al punto 4.4 della Delibera CIPE 138/02, in particolare i criteri che nell'individuazione dei progetti, le Amministrazioni progettanti sono tenute a rispettare sono dettati nell'Allegato 4 della predetta delibera.

È necessario ribastare, soprattutto in relazione al legame con programmazione di settore, ed in particolare le ragioni che giustificano il rispetto dei criteri di cui al suddetto Allegato 4 della Delibera CIPE 138/02.

Il progetto proposto, del quale si provvederà alla redazione del progetto preliminare non appena sottoposto a verifica di opportunità, rientra nei programmi e negli obiettivi in materia di riforma del TPL che si è dati la Giunta regionale.

A tale proposito la Regione provvede agli investimenti sulle ferrovie regionali di propria competenza sia con risorse proprie sia con quelle messe a disposizione dallo Stato, orientate tutte oltre che all'ammodernamento delle infrastrutture anche al rinnovo del materiale rotabile.

Costo e fonti finanziarie

Il costo di realizzazione stimato dell'intervento di eliminazione dei P.L. ammonta a circa 5 Milioni di €, oltre IVA. Le varie categorie di interventi sono esplicitate nella sottostante tabella.

Con il completamento della progettazione preliminare, da effettuarsi entro il 1° trimestre del 2004, gli importi esposti potranno essere rimodulati.

FERROVIA REGIONALE ROMA - CIVITA CASTELLANA - VITERBO				
Eliminazione 8 P.L. carrabili pubblici				
voce	U.M.	quantità	prezzo	Importo
Viabilità alternativa	km	5	300.000	1.500.000
Opere di scavalcamento	n.	4	500.000	2.000.000
Opere di elettrificazione	a corpo	1	100.000	100.000
SOMMANO				3.600.000
Indagini archeologiche, geotecniche, B.O.B.	6%			216.000
SOMMANO				3.816.000
Imprevisti	5%			190.800
Spese tecniche e collaudi	8%			305.280
Somme a disposizione dell'Amministrazione	4%			152.640
Espropri				535.280
TOTALE ELIMINAZIONE 8 P.L. CARRABILI PUBBLICI				5.000.000

L'importo stimato sarà finanziato, per quanto a Euro 3 milioni, dalla Regione Lazio, utilizzando i fondi di cui all'Accordo di Programma ex art. 15 D.Lgs. 422/97, sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20/12/2002, per quanto a Euro 2 milioni con i fondi dell'APQ di cui alla Delibera CIPE 138/2002.



[Handwritten signature]

Cronoprogramma delle attività

Il presente cronoprogramma delle attività è stato elaborato sulla base delle informazioni fornite dal progettista e non rappresenta una garanzia di completamento delle attività entro i termini indicati.

Realizzato lo Studio di massima da parte della Impresa ferroviaria Met. Ro. S.p.A. che attualmente gestisce il servizio di trasporto.

FERROVIA REGIONALE ROMA – CIVITA CASTELLANA - VITERBO					
Eliminazione 8 P.L. carrabli pubblici					
Cronoprogramma delle attività					
Attività	2004	2005	2006	2007	2008
Completamento progettazione preliminare	■				
Conferenza di Servizi	■				
Indagini geognostiche		■			
Progettazione definitiva		■			
Espropri			■		
Bonifica ordigni bellici			■		
Indagini archeologiche			■		
Progettazione esecutiva			■		
Gara				■	
Lavori				■	■
Collaudi					■

Eventuali criticità che possono sorgere in fase di attuazione

Individuazione in fase di progettazione delle criticità che possono sorgere in fase di attuazione e delle azioni da intraprendere per la loro eliminazione.

Descrizione sintetica delle criticità e delle azioni da intraprendere per la loro eliminazione.

Le maggiori criticità sono legate alla fase di approvazione dell'intervento da parte dei vari Enti competenti con particolare riguardo ai Comuni e ai cittadini interessati.

Altre criticità possono derivare dalla necessità di spostamento di pubblici servizi interferenti con le nuove opere nonché dall'esecuzione delle opere in soggezione di esercizio ferroviario.

Tali criticità potrebbero comportare un allungamento dei tempi relativi alla Conferenza di Servizi e all'esecuzione dei lavori.



Codice banca dati

Da completare successivamente all'inserimento del progetto in banca dati

Gli obiettivi, i contenuti

In questa sezione vanno riportati gli elementi distintivi del progetto in termini di:

- Finalità (impatto dell'intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale interessata)
- tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)

Non è necessario, ovviamente, descrivere minuziosamente il progetto ma, in non più di 12/15 righe, illustrare motivazioni e contenuti dell'intervento

CENTRO INTERMODALE DI GAETA

- Finalità (impatto dell'intervento sul territorio, contesto sociale, rete infrastrutturale)

Il potenziamento del Centro Intermodale di Gaeta con una infrastruttura di magazzino a temperatura controllata prevede una spesa complessiva di 10.419.300,00 di Euro, da ir progetto ancora di massima ed ha come obiettivo primario il riequilibrio socio-economico dell'Area del Sud Pontino, caratterizzata da una posizione strategica rispetto alle aree gravitazionali di Roma e Napoli e rispetto ai vari poli industriali ed a carattere artigianale che si sviluppano nell'asse di collegamento dei due mari Tirreno ed Adriatico, lungo l'entroterra frusinate.

- tipologia di intervento (breve descrizione delle caratteristiche)

L'intervento mira a completare l'infrastruttura intermodale di collegamento, già avviata a seguito della necessità di contrastare la progressiva deindustrializzazione che ha messo in crisi l'intero sistema produttivo, allo scopo di ripercorrere nuove strategie di sviluppo economico dell'intera Area del Sud Pontino, verso un riequilibrio comprensoriale di raccordo tra le consistenti potenzialità di sviluppo presenti nei Comuni di Fregene e Gaeta da una parte, di Sperlonga e Terracina dall'altra, come pure nei Comuni di SS. Cosma e Damiano e Castelforte, attraverso una fitta rete di insediamenti che tendono a saldare la piana del Garigliano con le realtà dei vicini territori.

Il Centro Merci mira a saldare le diverse potenzialità con una maggiore competitività sui mercati e con una più stretta coesione del patrimonio ambientale.

L'infrastruttura di magazzino a temperatura controllata è parte strutturale del Centro Intermodale di Gaeta, previsto nel Piano Regionale delle Merci, adottato dal Consiglio Regionale con atto n. 606 del 23/12/99, come satellite di terza categoria nel sistema di Trasporto delle merci nel Lazio, si pone come infrastruttura essenziale dell'interporto per un raccordo più efficiente all'interno dell'Area del Sud Pontino. L'infrastruttura intermodale di Gaeta pur con traffici previsionali combinati terrestri piuttosto modesti rispetto al sistema di Trasporto delle merci dell'intero territorio regionale, lascia intravedere grandi potenzialità connesse allo sviluppo dei traffici marittimi nel Mediterraneo con container e tecniche RO-RO. Sembra infatti che tutto il sistema logistico dei traffici mediterranei, come rileva il predetto Piano Regionale delle merci, stia sviluppando un incremento diffuso di cui stanno beneficiando anche i porti minori collegati più o meno direttamente agli interporti strategicamente più rilevanti.



**Coerenza
programmatica**

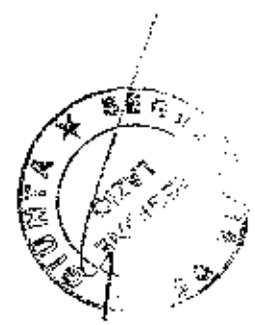
In questa sezione è necessario fare riferimento ai criteri di ammissibilità e selezione dei progetti di cui al punto 6.a) della Delibera CIPR 36/02. In particolare i criteri che, nell'individuazione dei progetti, le Amministrazioni proponenti, tenuto a rispettare sono dettagliati nell'Allegato 4 della predetta delibera.

E' necessario illustrare, soprattutto in relazione al legame con programmazione di settore e/o comunitaria, le ragioni che garantiscono il rispetto dei criteri di cui al suddetto Allegato 4 della Delibera CIPR 36/02.

Il progetto della infrastruttura di magazzino a temperatura controllata di Gaeta, di cui si provvederà alla redazione del progetto preliminare non appena sottoposto a verifica di opportunità rientra a pieno titolo nella previsione programmatica del Piano Regionale delle merci, come pure nelle previsioni programmatiche del Comune di Gaeta per il riequilibrio comprensoriale della zona, all'interno degli obiettivi di un nuovo sviluppo socio-economico, per superare la situazione di crisi determinata dalla progressiva deindustrializzazione che ha duramente segnato l'intero sistema produttivo locale.

a

[Handwritten mark]



Costo e fonti finanziarie

Il costo di realizzazione dell'intera infrastruttura ammonta a 9194396,14 al netto di IVA. Con la progettazione preliminare, da effettuarsi entro il 1° trimestre del 2004, gli import per le singole spese potranno essere rimodulati.

POTENZIAMENTO DEL CENTRO INTERMODALE DI GAETA ATTRAVERSO L'INFRASTRUTTURA DI UN MAGAZZINO A TEMPERATURA CONTROLLATA		
LAVORI		
Lavori a corpo		€ 6.091.820,60
Lavori in economia		
Oneri per la sicurezza		€ 45.118,19
	TOTALE A	€ 6.136.938,79
SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE		
Rilievi accertamenti ed indagini geologiche		€ 72.500,00
Rilievi ed indagini archeologiche		€ 275.000,00
Ricostruzione con bonifica degli ordigni bellici		
Allacciamenti		€ 175.000,00
Imprevisti		€ 613.693,88
Acquisizione aree o immobili / espropri		€ 525.000,00
Accantonamenti di cui all'art. 28 dell'1.109/94		€ 134.108,18
Spese tecniche di progetto		€ 920.540,82
Spese per attività di consulenza o di supporto		€ 122.738,78
Spese per commissioni aggiudicatrici		€ 36.821,63
Spese per pubblicità		€ 15.000,00
Spese per accertamenti di laboratorio		€ 25.000,00
Spese per collaudi		€ 92.054,08
	TOTALE B	€ 3.057.457,35
	TOTALE A+B	€ 9.194.396,14

Per l'importo di 3 milioni di Euro appare opportuno il ricorso ai fondi APQ di cui alla delibera CIPE 2002 n. 138. Mentre per i restanti, 6.194.396,14 Euro si farà ricorso a fondi del DOCUP Ob. 2 Lazio 2000-2006 per 2.200.000,00 e per 3.994.396,14 ai fondi regionali per i centri merci ed i nodi di interscambio.

SM



A

Cronoprogramma delle attività

Stato della progettazione alla stipula e descrizione sintetica delle fasi di attuazione del progetto.

Ipotesi di cronoprogramma delle attività di realizzazione dell'intervento.

POTENZIAMENTO DEL CENTRO INTERMODALE DI GAETA ATTRAVERSO L'INFRASTRUTTURA DI UN MAGAZZINO E RELATIVI IMPIANTI FUNZIONALI												
	2004			2005			2006					
ATTIVITA'												
Completamento della progettazione preliminare	■											
Acquisizione pareri ed autorizzazione		■										
Progettazione definitiva			■									
Progettazione esecutiva				■								
Gare d'Appalto					■							
Lavori						■	■	■	■	■	■	■
Collaudo												■

Eventuali criticità che possono sorgere in fase di attuazione

Individuazione, in funzione della precedente descrizione delle fasi caratterizzate da criticità significative con potenziale impatto prevedibile sui tempi di attuazione.

Descrizione sommaria delle motivazioni a sostegno dei tempi previsti per le varie fasi.

Le maggiori criticità sono legate alla fase di approvazione dell'intervento da parte dei vari Ent competenti.

Tali criticità potrebbero comportare un allungamento dei tempi di realizzazione.

Tutte le altre attività, la cui durata è stata stimata con riferimento ad interventi analoghi, non appaiono particolarmente critiche.



A

[Handwritten mark]