



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA
QUADRO IN MATERIA
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

Roma, Febbraio 2005

PREMESSO

Che in data 09 maggio 2001, è stata firmata a Roma l'Intesa Istituzionale di Programma, tra il Governo e la Regione Veneto, approvata dal CIPE il 3 maggio 2001, e che in seguito, in applicazione della suddetta Intesa, in data 19 dicembre 2001, è stato siglato l'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture per la mobilità, il quale ha per oggetto programmi d'intervento nel settore della mobilità, finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio;

VISTI i successivi Atti Integrativi all'Accordo di Programma Quadro sottoscritti, rispettivamente, in data 18 dicembre 2003 e 15 dicembre 2004, finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio nonché con quelle ricadenti all'interno di programmi comunitari transnazionali;

VISTA la necessità di integrare quanto disposto nell'Accordo di Programma Quadro e negli atti integrativi suddetti ai fini dell'impiego delle risorse della delibera CIPE 19/04 sulla base dei criteri contenuti nella nota informativa inviata dal Ministero dell'Economie e Finanze del 29 dicembre 2004 prot. n. 41533;

VISTO il Piano generale dei trasporti e della logistica, approvato con DPR il 14 marzo 2001;

VISTO il Piano triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2002-2004 approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 60 del 24 luglio 2002;

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

VISTO il decreto del presidente della Repubblica 27 luglio 2004, n.184, recante "Regolamento di organizzazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", che attribuisce al Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali e alla Direzione generale per la programmazione e i programmi europei le competenze in materia di promozione, nell'ambito delle Intese istituzionali di programma, degli Accordi tra lo Stato e le Regioni;

VISTO l'articolo 12, comma 1, dell'Accordo di Programma Quadro in materia di infrastrutture per la mobilità, sottoscritto il 19 dicembre 2001, il quale stabilisce che l'Accordo è prorogabile e può essere modificato o integrato per concorde volontà dei partecipanti in conformità ai principi di verifica e aggiornamento dell'Intesa di cui all'articolo 12 della stessa Intesa";

VISTO l'impegno della Regione di cui all'art. 5 dell'Accordo di Programma Quadro originario ad allocare risorse sulla rete viaria di interesse regionale, consentendo così il finanziamento di ulteriori interventi oltre quelli previsti nell'Accordo di Programma Quadro medesimo;

VISTA la delibera CIPE n. 44 del 25 maggio 2000 “Accordi di Programma Quadro – Gestione degli interventi tramite applicazione informatica”;

VISTA la delibera CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 “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 Circolare sulle procedure di monitoraggio degli APQ emanata dal Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese e trasmessa alle Amministrazioni regionali con nota n. 0032538 del 9 ottobre 2003;

VISTA la delibera CIPE del 29 settembre 2004, n. 19, “Ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – triennio 2004/2007 (Legge Finanziaria 2004. art. 4 comma 130)”, che stabilisce al punto 12 il riparto di una quota pari a 307 milioni di euro tra le Regioni e le Province autonome per finanziare il programma di accelerazione della spesa in conto capitale secondo i criteri di destinazione stabiliti d’intesa tra il Ministero dell’Economia e Finanze - Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione e le relative Regioni entro il 31.12.2004;

VISTA la nota informativa inviata dal Ministero dell’Economia e delle Finanze del 29 dicembre 2004 prot.0041533 che attribuisce alla Regione Veneto, nell’ambito del riparto regionale, la quota complessiva di 29,63 milioni di euro e che stabilisce i criteri di destinazione delle risorse di cui alla delibera CIPE n.19/2004 punto 12 concordati con le Regioni e le Province Autonome, secondo i quali possono accedere alle risorse interventi strategici che assicurano un’accelerazione della spesa programmata, in particolare che assicurano entro il 30.09.2006 una spesa pari al 30% della quota ripartita con la delibera CIPE 19/04;

VISTA la medesima nota che stabilisce che, ai fini dell’attivazione delle risorse, in coerenza con il principio di accelerazione della spesa, ciascuna Regione e Provincia Autonoma concerta gli interventi da finanziare entro il 31/12/04 con il Ministero dell’Economia e delle Finanze – Dipartimento politiche di sviluppo e coesione e con l’Amministrazione centrale competente.

VISTA la delibera CIPE 20 del 29 settembre 2004, “Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate – rifinanziamento legge 208/1998 periodo 2004-2007 (legge finanziaria 2004)”, con la quale, assieme alla delibera CIPE 19, nella stessa data, il CIPE ha attivato i Fondi nazionali per interventi nelle aree sottoutilizzate (zone Obiettivo 2, Phasing out e art. 87.3.c. del Trattato dell’Unione Europea per il periodo 2000 – 2006) e ripartite tra le diverse azioni e amministrazioni interessate le risorse previste per il triennio 2004 – 2006;

VISTA la L.R. 11/2001 la quale individua, nelle materie relative al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59” e successive modifiche e integrazioni, le funzioni amministrative che richiedono l’unitario esercizio a livello regionale e disciplina il conferimento delle rimanenti funzioni amministrative alle province, ai comuni, alle comunità montane ed alle autonomie funzionali.

VISTA la deliberazione regionale n. 152/CR del 26/11/2004 la quale sulla scorta della ricognizione e delle segnalazioni effettuate dalle strutture regionali competenti ha definito il riparto delle risorse assegnate tra i settori ritenuti prioritari, ha individuato i criteri di selezione degli interventi e ha stabilito le modalità attuative per il pieno e corretto espletamento degli adempimenti procedurali previsti dalla Delibera CIPE 20/2004;

VISTO il parere positivo della Prima Commissione Consiliare formulato nella seduta del 23 dicembre 2004, e comunicato con nota del Presidente del Consiglio regionale prot. n. 14850 del 24 dicembre 2004.

VISTA la nota, prot. n. 44 del 10 gennaio 2005, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il quale, nel ritenere gli interventi proposti dalla Regione coerenti con i criteri di cui al punto 4 della nota informativa inviata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 29 dicembre 2004 prot. n. 41533, ha fissato al 28 febbraio 2005 il termine per la stipula del protocollo aggiuntivo all'APQ vigente, come previsto al punto 7 della nota informativa medesima;

VISTA la Delibera di Giunta Regionale n.476 del 18/02/05 che approva l'elenco degli interventi e il presente Atto Integrativo;

- IL MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE;
- IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI;
- LA REGIONE DEL VENETO;

STIPULANO IL SEGUENTE

ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO IN
MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

Articolo 1
(Recepimento delle premesse)

1. Le premesse e gli allegati formano parte integrante del presente Atto Integrativo all'Accordo di Programma Quadro, nel prosieguo denominato Accordo.

Articolo 2
(Finalità, obiettivi e sistemi infrastrutturali oggetto dell'Accordo)

1. Il presente Accordo costituisce ulteriore strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 9 Maggio 2001 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione del Veneto. Esso ha ad oggetto programmi di intervento nel settore della mobilità, finalizzati ad assicurare la migliore accessibilità al territorio regionale e integrati con le iniziative di riqualificazione e sviluppo sostenibile del territorio nonché con quelle ricadenti all'interno di programmi

comunitari transnazionali. In particolare gli interventi costituiscono opere complementari ad infrastrutture strategiche inserite nel 1° programma di cui alla delibera CIPE 121/01, o sono esse stesse opere strategiche previste dalla legge Obiettivo. I programmi di intervento nel settore della mobilità sono coerenti 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 regionale. Il tutto come meglio riportato nella Relazione Tecnica allegata al presente Atto integrativo (Allegato 1).

2. Tenendo conto di quanto previsto all'art. 2 dell'Accordo originario, i programmi di intervento di cui al comma 1 riguardano i seguenti sistemi infrastrutturali:
 - a) Area centrale del corridoio est - ovest;
3. Le azioni di cui al comma 2, lettera a), sono:
 - Collegamento Passante di Mestre - Area Industriale di Porto Marghera S.R. 14 bis. Intersezioni a livelli sfalsati con Via S. Donà, Via Orlanda e Via Pasqualigo. Lotto di Via Orlanda;
 - Prolungamento della S.R. 482 3° Stralcio - 2° Lotto: dalla S.P. 10 a Correggioli (MN)
 - SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale – 2^a fase – tratta Quarto d'Altino – Portogruaro. Acquisto materiale rotabile

Articolo 3 (Programma degli interventi)

1. Il presente atto è composto da 3 interventi elencati ed opportunamente descritti nella relazione tecnica predisposta dalla Regione (Allegato 1).
2. L'Allegato 2 contiene le schede intervento redatte ai sensi della Delibera del CIPE n. 76 del 2 agosto 2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, che individuano per ciascun intervento, i soggetti attuatori, il responsabile del procedimento del soggetto attuatore, 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. Gli interventi del presente atto sono compatibili con la pianificazione regionale e nazionale
4. Per quanto riguarda l'acquisto di materiale rotabile per il potenziamento del sistema ferroviario metropolitano regionale di cui all'intervento n. 3 dell'Allegato 2, la Regione con il presente atto garantisce che il suddetto materiale è di proprietà regionale.

Articolo 4
(Copertura finanziaria degli interventi)

1. Il costo degli interventi è pari a **30.516.000,00** euro la cui copertura è riportata nella seguente tabella:

Fonte di finanziamento	Euro
Stato: CIPE 19/04 Quota F. 3 Programma di accelerazione della spesa in conto capitale - Regioni Centro-Nord	29.629.908,00
Regione: L.R. 11/01	111.307,00
Altri	
Prov. di Mantova	774.785,00
TOTALE	30.516.000,00

2. Il quadro finanziario delle singole iniziative è riportato nella relazione tecnica;
3. La disponibilità delle risorse previste dalla delibera CIPE n. 19/04 avverrà a seguito della adozione di apposita delibera da parte dello stesso Comitato, nella quale si provvederà a ripartire le risorse sopra menzionate tra le Amministrazioni regionali;
4. Il trasferimento delle suddette risorse avverrà in coerenza con il profilo di spesa previsto nelle schede intervento;
5. La Regione del Veneto garantisce il rispetto degli impegni finanziari, da parte degli enti locali, per la quota di finanziamento loro spettante.
6. Il trasferimento delle risorse agli Enti attuatori degli interventi avverrà da parte della Regione Veneto in relazione all'avanzamento dei lavori, nei termini e secondo le modalità previste dalla vigente disciplina in materia di opere pubbliche;
7. La gestione finanziaria degli interventi può attuarsi secondo le procedure e le modalità previste dall'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n.367, secondo quanto disposto dall'articolo 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n.6, convertito con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n.61;
8. Le risorse di cui alla Delibera CIPE 19/04, derivanti da economie di spesa, ribassi d'asta o revoca degli interventi sono riprogrammate con le modalità previste dagli art. 7 e 12 dell'Intesa istituzionale di programma, tenuto conto altresì di quanto disposto al punto 3.7 della Delibera CIPE n.20/04.

Articolo 5
(Soggetto responsabile dell'Accordo e dell'Atto Integrativo)

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Atto Integrativo si individua, quale soggetto responsabile dell'attuazione dell'Atto Integrativo, il Segretario regionale alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Veneto, Ing. Silvano Vernizzi, .

2. Il responsabile dell'Accordo, sia con riferimento agli interventi previsti dal presente Atto Integrativo che a quelli definiti nell'Accordo di Programma Quadro, ha il compito di:
- rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
 - governare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricompresi nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie;
 - promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie;
 - nel corso dell'istruttoria dell'Accordo e nei monitoraggi semestrali, da effettuarsi secondo le modalità indicate nella Circolare sul monitoraggio degli APQ citata in premessa, coordinare la raccolta dei dati effettuata dai Responsabili di intervento e verificare la completezza e la coerenza dei dati delle schede intervento, così come l'assenza per le stesse di codici di errore nell'applicativo informatico per il monitoraggio degli Accordi di Programma Quadro (di seguito denominato "Applicativo Intese") del Ministero Economia e Finanze.
 - nel corso dei monitoraggi semestrali, ed in particolare nella iniziale fase di aggiornamento delle schede intervento, comunicare al Ministero dell'Economia e Finanze – Servizio per le politiche di sviluppo territoriale la lista degli interventi per i quali siano intervenute modifiche rispetto all'ultima versione monitorata, come indicato al par. 4.2 della Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, modifiche da illustrare in dettaglio all'interno del relativo rapporto di monitoraggio;
 - nel corso dei monitoraggi semestrali, assicurare il completo inserimento dei dati delle schede-intervento rispettivamente entro il 31 luglio e il 31 gennaio di ogni anno;
 - inviare al Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese entro il 28 Febbraio e il 30 Settembre di ogni anno - a partire dal primo semestre successivo alla stipula dell'APQ - il Rapporto di monitoraggio sullo stato di attuazione dell'APQ, redatto ai sensi della delibera CIPE 76/2002 e secondo le modalità previste dalla Circolare sulle procedure di monitoraggio degli Accordi di programma quadro citata in premessa, da trasmettere successivamente al Comitato paritetico di attuazione;
 - assegnare, in caso di ritardo, inerzia, o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere e, decorso inutilmente tale termine, segnalare l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione per le necessarie valutazioni.

Articolo 6 **(Responsabile dell'intervento)**

1. Per ogni intervento viene indicato nelle apposite schede (Allegato 2) il "Responsabile di intervento", che nel caso di lavori pubblici corrisponde al soggetto già individuato come "Responsabile unico di procedimento" ai sensi del DPR 554/1999 e successive modificazioni;
2. Ad integrazione delle funzioni previste come responsabile di procedimento dall'art. 8 del DPR 554/1999 e successive modificazioni, il Responsabile di Intervento ai fini dell'Atto Integrativo svolge nel corso dei monitoraggi semestrali i seguenti compiti:

- a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità;
- b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
- c) raccogliere ed immettere nell'Applicativo Intese i dati delle schede intervento e risponderne della loro veridicità;
- d) verificare la veridicità delle informazioni contenute nelle singole schede intervento e l'attuazione degli impegni assunti, così come porre in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti;
- e) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori, al fine di individuare le azioni opportune e necessarie per garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti e gli eventuali ritardi od ostacoli tecnico-amministrativi e finanziari che ne dilazionano o impediscono l'attuazione;
- f) trasmettere al responsabile dell'Atto Integrativo 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 Responsabile dell'Atto Integrativo;
- g) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo Atto Integrativo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.

Articolo 7 (Rinvio)

Per quanto non disposto nel presente Atto Integrativo si rinvia agli articoli dell'Accordo di Programma Quadro in materia di Infrastrutture per la mobilità, fra il Ministero dell'Economia e delle finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione Veneto, firmato il 19 dicembre 2001. Quanto disposto in tema di revoca e riprogrammazione degli interventi nonché relativamente ai poteri sostitutivi non si applica alle opere sulla viabilità di rilevanza nazionale, e a quelle di competenza regionale non finanziate da risorse CIPE.

Roma, 9 marzo 2005

Ministero dell'Economia e delle finanze
Il Direttore del Servizio per le politiche di sviluppo territoriale e le Intese
Aldo Mancurti

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direttore Generale della Direzione per la programmazione e i programmi europei
Pietroantonio Isola

Regione del Veneto
Il Dirigente regionale della Direzione programmazione
Paolo Ceccato



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA
QUADRO IN MATERIA
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ**

ALLEGATO 1 – RELAZIONE TECNICA

Roma, Febbraio 2005

INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO

ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ

RELAZIONE TECNICA

1. Premessa

Per un'analisi più approfondita della situazione socio-economica della Regione Veneto si rimanda alla Relazione Tecnica dell'APQ 1 in materia di Infrastrutture per la Mobilità.

1.1 Le grandi direttrici a carattere transnazionale

Una componente fondamentale della politica economica degli anni 2000 è certamente rappresentata dalla politica dei trasporti. L'evoluzione del sistema produttivo ed economico mondiale ha determinato, infatti, una esaltazione della componente relativa alla mobilità, sia per le persone che per le merci.

Il mondo produttivo ed economico del Veneto è stato condizionato dall'apertura dei mercati imposta dalla UE, dall'introduzione della moneta unica europea e dai nuovi orizzonti che si stanno consolidando nei mercati dell'Est. Viene così assegnata all'Italia, ed al Veneto in particolare, una centralità geo-economica nei rapporti di relazione con il Mediterraneo e con il centro e l'Est d'Europa. Il Veneto nel prossimo futuro sarà sempre più un'area di transito per crescenti flussi, soprattutto di merci.

Ne consegue l'esigenza di attrezzarsi in termini di infrastrutture di trasporto, integrazione modale e logistica integrata per far fronte all'aumento di domanda di mobilità.

Il Veneto tra l'altro costituisce punto di intersezione fra la direttrice Transpadana che unisce l'Europa occidentale e la Penisola Iberica con i Paesi Balcanici, e l'Europa occidentale e quella Nord-Sud tra l'Europa centrale ed il Sud Italia ed il Mediterraneo, attraverso il Corridoio Adriatico.

L'aumento di mobilità sia di persone che di merci determinata da questi scenari non potrà essere assorbito dalle attuali infrastrutture di trasporto della regione.

Infatti, la dotazione infrastrutturale del Veneto è, per tutte le modalità di trasporto, gravemente insufficiente a sostenere l'attuale sistema economico e sociale in occasione dell'apertura dei mercati in un contesto europeo e mondiale.

Sulle caratteristiche di incrocio di grandi flussi Est-Ovest e Nord-Sud rappresentato dal Veneto o, meglio ancora, dal Triveneto, non occorre arricchire l'ampia letteratura già esistente. Torna piuttosto utile registrare il livello di consapevolezza tra la natura dei problemi da ciò derivanti e la maturità delle soluzioni praticabili allo stato attuale.

La enorme quantità di risorse mobilitate dai grandi progetti del TEN (Trans Europe Network) fa sì che gli attori coinvolti - pubblici e privati - debbano necessariamente

mobilitarsi per favorire una organizzazione degli investimenti secondo una accorta convergenza di interessi a forte “base territoriale”.

La competizione sull'avanzamento dei progetti europei, e sulle priorità di finanziamento comunitario, indica come tanto il flusso N-S che, ancor più, quello E-O richiedano una gestione attiva delle strategie e delle scelte collegate ai progetti stessi.

Da un lato, rispetto al Corridoio Tirrenico imperniato sul primo scalo portuale nazionale e sul potente retroterra dell'area di più antica industrializzazione italiana, il Corridoio Adriatico deve consolidare una più forte identità strategica, che sappia volgere a proprio favore anche gli effetti della modificata situazione balcanica, con tutte le sue negative ricadute sull'asta danubiana, potenziale asse concorrenziale di comunicazione N-S di una vasta area di paesi dell'Europa centro-orientale.

Lo spazio Adriatico richiede, in altri termini, una riflessione attenta ai suoi potenziali sviluppi e una gestione dinamica delle nuove opportunità di scambio che ora si aprono, a maggior ragione in vista del nuovo assetto dell'area adriatico – balcanica come esito finale del mutamento seguito alla destabilizzazione.

Di per sé lo spazio marittimo adriatico è un ambito di relazioni internazionali molto esposto alla concorrenza, che altre direttrici naturali di comunicazione (il Danubio), o altre modalità di trasporto (il ferro e la gomma), sono destinate a esercitare interagendo con le possibili variazioni di equilibri geopolitici proprie dell'intera area adriatico-balcanico-danubiana.

Al contrario del Tirreno, principale spazio di relazioni marittime italiane, attorno al quale gravita tutto il sistema delle maggiori città del paese, l'Adriatico costituisce tuttora un mare di frontiera esterna, anche rispetto ai confini dell'U.E.

Solo negli ultimi decenni attorno all'Alto Adriatico è venuto costituendosi un apparato produttivo forte e dinamico, capace di sfruttare le esternalità territoriali tradizionali, una rete di città medie e piccole, attraverso la creazione di un tessuto diffuso di aziende medio-piccole, ideali candidate a sostenere un processo di propagazione di questo stesso modello nella transizione verso il mercato da parte dei limitrofi paesi dell'Europa danubiana.

Appare così evidente come la crescita economica delle regioni adriatiche occidentali, unita al riposizionamento strategico del Mediterraneo sulle rotte mondiali e alla grande domanda di trasporto delle regioni ricche centro-europee, costituiscano le premesse di una visione espansiva del ruolo dell'Adriatico rispetto all'Europa, basata su nuove forme di soggettività imprenditoriale, sia pubblica che privata.

La riqualificazione in termini d'esercizio del trasporto stradale e ferroviario, dell'intermodalità e dei servizi plurifunzionali, è una componente essenziale per sostenere il livello dello sviluppo della regione. E' altrettanto determinante mantenere la vivibilità del sistema insediativo ed il grado di competitività dell'apparato produttivo delle piccole e medie imprese nel contesto internazionale ed europeo in particolare.

Tutto questo dovrebbe accrescere lo sforzo di coesione tra Regione e Governo nel rendere efficace quanto veloce l'attuazione delle linee strategiche fissate, per quanto riguarda le infrastrutture, dall'Accordo quadro sottoscritto il 9 agosto 2001 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto, con il quale sono stati riaffermati e revisionati i contenuti dei precedenti protocolli sulla Grande Viabilità sottoscritti nel 1995 e nel 1997 in termini di assoluta priorità.

È necessario, tuttavia, distinguere tra gli obiettivi prioritari le “strategie” dalle “emergenze”, con la consapevolezza che queste ultime, oltre a richiedere soluzioni a breve termine, si intrecciano con sempre più frequenza con le prime a mano a mano che aumenta la domanda di mobilità. Ne è un esempio il congestionamento quotidiano, nei comprensori densamente insediati dell’area pedemontana ed attorno allo snodo passante della prima terraferma lagunare.

La grande mobilità resta comunque il punto di partenza nella gerarchia delle strategie d’intervento per ridurre il gap infrastrutturale veneto.

Obiettivo principale di questi interventi è l’integrazione a sistema di nuovi segmenti negli assi principali di attraversamento veloce, sia esso verticale che orizzontale della regione, per espandere i collegamenti attuali e snodare la rete primaria esistente.

Altro obiettivo rilevante resta quello di alleggerire la mobilità persone-merci e ridurre l’attuale squilibrio modale, l’avvio dei lavori del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFMR) Regionale va in questa direzione.

Nel quadro prioritario delle strategie va associato anche il completamento funzionale del sistema idroviario padano-veneto che, pressoché ultimato nella tratta polesana, necessita di interventi integrativi per aprire definitivamente l’esercizio del corridoio fluviale della parte veneta, nella più ampia prospettiva di offrire un collegamento all’asse commerciale Mantova - Quadrante Europa-Mare.

Nel complesso sistema della mobilità regionale, lo scenario delle priorità venete si completa con l’emergenza rappresentata dai “punti neri” della viabilità ordinaria che costituiscono causa di gravi disagi e di forti diseconomie sia nel trasporto privato che del trasporto merci.

Alla luce del quadro programmatico descritto nell’art. 4 dell’Intesa e dei successivi accordi intervenuti, tenuto conto dell’allocazione delle competenze e delle risorse disponibili, questo accordo prevede la realizzazione di interventi da ritenersi prioritari, in quanto finalizzati a sostenere la dotazione della rete infrastrutturale di trasporto a fronte di un rilevante incremento della mobilità delle persone e delle merci, nelle aree in cui sono ubicati.

Altri, per quanto riguarda la rete conferita alla Regione ai sensi del DPCM 21 febbraio 2000 e la rete locale, ricadono esclusivamente nella competenza della Regione e degli Enti Locali, anche a seguito dell’attuazione del Decreto Legislativo 112/98.

Nell’ambito degli obiettivi definiti dal Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e dal vigente Piano Regionale dei Trasporti, approvato con Provvedimento del Consiglio regionale del Veneto n.° 1047/1990, alcuni di questi interventi sono funzionali anche all’ammodernamento delle infrastrutture nel settore ferroviario e dei punti di interscambio fra diversi vettori di trasporto, con particolare riferimento alle merci.

Il principale obiettivo tecnico di carattere generale individuato consiste nel raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per la circolazione stradale in punti o località di riscontrata pericolosità, ovvero a potenziale rischio di sinistri o eventi esterni. Ulteriore obiettivo è quello di ottimizzare le condizioni di circolazione, mediante l’eliminazione di punti singolari con limitata capacità di deflusso del traffico ove, a causa della presenza di abitati, si determinano livelli di servizio inferiori alle attese dell’utenza. Dov’è possibile si prospetta un adeguamento funzionale, quindi qualitativo del percorso; in altre condizioni si propone la realizzazione di tratti stradali in nuova sede, in corrispondenza degli abitati.

In generale, l'obiettivo è quello di servire i territori con infrastrutture misurate sulle esigenze dell'economia locale.

Tale azione si concretizza, pertanto, nei seguenti interventi individuati e distinti fra i vari corridoi:

1.1.1 Corridoio Est-Ovest

Il Corridoio Est-Ovest (Centro Europa - Atlantico) costituisce qualcosa di più di un puro assunto trasportistico: si tratta di una constatazione anzitutto geo-economica riferita ad una vasta fascia territoriale sud europea, che lambisce l'arco alpino da tutti i lati e riunisce un buon numero delle regioni più prospere e dinamiche del continente.

Il flusso E-O, di carattere necessariamente plurimodale, è in larga misura determinato dalla dinamica delle economie delle regioni attraversate e si presta a diverse ipotesi di soluzione secondo la capacità dei protagonisti locali di influenzare le scelte strategiche comunitarie.

Il Corridoio europeo N5, Trieste-Kiev, ha la sua naturale prosecuzione nel Progetto prioritario europeo N6, Trasporto combinato Francia-Italia, ed interpreta al meglio l'idea di un collegamento "Europa centro orientale-Adriatico-Atlantico" basato su di un forte asse transpadano.

Ma va tenuto presente che la capacità competitiva delle regioni tedesche meridionali - Baviera e Baden Württemberg - potrebbe anche sopravanzare sul piano organizzativo la forza di sostegno del progetto, a favore di varianti transalpine di tracciato che comunque farebbero salvi i flussi E-O Budapest-Lione, a scapito però delle regioni settentrionali italiane.

Di qui la necessità di mettere in campo forti iniziative di accompagnamento del tracciato E-O, sud-europeo e transpadano, da parte delle regioni italiane, proprio in rappresentanza di quegli interessi territoriali che devono assumere su di sé non solo il problema di una definizione del tracciato infrastrutturale plurimodale, ma soprattutto la forza della domanda di trasporto generata dalle economie regionali coinvolte.

Al momento attuale, il livello di elaborazione di un siffatto tracciato sottolinea il concetto di "*sistema integrato*" di cui tale progetto deve dotarsi, in quanto Corridoio plurimodale di trasporto Ovest-Est, posto a sud dei Pirenei e delle Alpi e destinato a costituire la grande dorsale meridionale della rete transeuropea dei Trasporti, che ha lo scopo di intercettare e distribuire tutti i flussi tra il Mediterraneo e il Centro Europa.

- In questo ambito si individua un ulteriore area o corridoio:

1.1.2 Area centrale del Corridoio Est-Ovest.

In quest'area sono necessari sia interventi di breve periodo, per migliorare le condizioni di accessibilità alle aree urbane aumentare la capacità di deflusso, principali strozzature del sistema viario regionale, sia interventi strutturali di più lungo periodo che devono necessariamente comprendere il riordino della viabilità ordinaria dell'area dell'entroterra veneto.

2. Gli interventi finanziati

2.1 Collegamento Passante di Mestre - Area Industriale di Porto Marghera S.R. 14 bis. Intersezioni a livelli sfalsati con Via S. Donà, Via Orlanda e Via Pasqualigo. Lotto di Via Orlanda

2.1.1 I caratteri urbanistici e infrastrutturali

L'area qui oggetto di interesse è legata strettamente all'organizzazione funzionale, produttiva e residenziale della città bipolare Venezia – Mestre ed è fortemente congestionata. Di conseguenza si prevede la realizzazione di interventi di razionalizzazione e potenziamento della viabilità che rientrano nell'insieme organico di lavori relativi all'asse viabilistico Area Industriale di Marghera – Passante di Mestre, e risoluzione del Nodo di San Giuliano che mantengono i caratteri complessivi del territorio riportando a disegno unitario le ipotesi contenute nei piani regolatori comunali (PRC).

2.1.2 Gli ambiti di intervento

La S.R. 14 bis rappresenta una delle principali arterie di collegamento tra Venezia, da una parte, e la S.S. 13 Terraglio e la Tangenziale dall'altra; in tal senso la S.S. Triestina bis è soggetta ad un elevato volume di traffico che raggiunge i massimi valori nelle prime ore del mattino e della sera.

I nodi locali dei quali esiste uno specifico studio di fattibilità sono:

- 1) Intersezione di via Orlanda con la S.R. 14 bis;**
- 2) Nodo di via S. Donà;**
- 3) Intersezione di via Pasqualigo con la S.R. 14 bis.**

Attualmente gli incroci sono semaforizzati, ma il sistema è largamente insufficiente e inadatto al traffico proveniente dalle due direzioni.

Gli interventi previsti in esecuzione delle previsioni di Piano prevedono il riassetto generale del nodo, mediante l'esecuzione delle opere qui specificate.

Nell'intervento relativo a Via San Donà sarà realizzato un sottopasso per le direttrici di marcia nord sud. A lato della carreggiata, costituita dalle rampe del sottopasso, saranno indicate le bretelle di raccordo della S.R. 14 bis con via San Donà, di larghezza pari a 3 m. più banchine da 0.5-1 m.

L'assetto finale degli incroci sarà completato da due rotatorie di snodo tra la S.R. 14 bis e via San Donà e tra la S.R. 14 bis e Via Orlanda e dalle relative corsie dirette di svolta a destra, con la funzione di ridurre il carico di traffico sulle rotatorie.

Nell'intervento di Via Orlanda la configurazione della rotatoria prevede tre corsie da 3.75 m., con geometria da strade extraurbana, con una corsia a senso unico della medesima larghezza in trincea coperta, che permetta il facile e diretto deflusso del traffico proveniente da Venezia verso Treviso. Sulla fascia esterna alla rotatoria verranno realizzati marciapiedi ed aree verdi, separate dalle corsie veicolari.

L'incrocio generato da Via Pasqualigo con la S.R. 14 è un nodo critico perché le corsie centrali di ogni carreggiata fungono da accumulo per chi deve svoltare a sinistra.

In tal modo si crea una situazione di rallentamento e di pericolo per i mezzi che proseguono diritti.

Per ridurre la pericolosità dell'incrocio è necessario separare i flussi, prevedendo una differenziazione dell'uso delle corsie sulla base delle destinazioni.

I costi dei singoli interventi sono i seguenti:

- 1) Intersezione di via Orlanda con la S.R. 14 bis: 12.225.000,00 €
- 2) Nodo di via S. Donà: 16.480.000,00 €
- 3) Intersezione di via Pasqualigo con la S.R. 14 bis: 1.200.000,00 €

Con le nuove opere si avrà maggiore scorrevolezza del traffico in tutte le direzioni e di conseguenza una drastica diminuzione dei tempi di attesa e del livello di pericolosità rispetto all'attuale situazione.

2.1.3 Inserimento degli interventi nella Delibera CIPE 19/2004

Nell'ambito dell'intervento sopra descritto viene avviato al finanziamento su fonti della Delibera CIPE 19/04 **il solo tratto relativo all'intersezione via Orlanda con la S.R. 14 bis**, in quanto è l'unico che garantisca un profilo di spesa coerente con quanto previsto dalla nota informativa inviata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 29 dicembre 2004 prot. n. 0041533.

Gli altri interventi, che si ripete sono strettamente funzionali all'asse viabilistico Area Industriale di Marghera – Passante di Mestre, e all' intervento di risoluzione del Nodo di San Giuliano, saranno finanziati con i fondi della Delibera CIPE 20/04 e con fondi regionali.

2.2 *Prolungamento della S.R. 482 3° Stralcio - 2° Lotto: dalla S.P. 10 a Correggioli (MN):*

2.2.1 1 - Descrizione generale

Occorre premettere che la progettazione di cui si tratta è iniziata a cura della Provincia di Rovigo negli ultimi anni novanta. Tale progettazione era denominata "Prolungamento della S.P. n°47 "Eridania" da Melara (RO) a Correggioli (MN)".

Successivamente, nel 2001, è intervenuto il processo di decentramento delle funzioni amministrative dalla Stato alle Regioni (compresa la dismissione della maggior parte delle Strade Statali alle Regioni).

Per effetto di tale decentramento, attualmente l'assetto amministrativo della rete stradale interessata dal progetto è il seguente:

- la S.P. n°47 "Eridania Occidentale" è attualmente classificata Strada Regionale n°6 "Eridania";
- la S.S. n°482 "Altopolesana" è attualmente classificata Strada Regionale n°482 "Altopolesana".

Una volta completate le opere stradali oggetto del presente intervento, il tronco stradale di nuova costruzione, compreso un tronco della S.R. n°47 da Bergantino a Melara, assumeranno la denominazione di S.R. n°482 "Altopolesana, mentre l'attuale tracciato della S.R. n°482 che attraversa i centri abitati di Bergantino e Melara fino al confine della provincia di Mantova, sarà dismesso alla provincia di Rovigo.

La costruzione di una strada, parallela al Po, in Provincia di Rovigo è entrata nei programmi dell'Amministrazione Provinciale a partire dall'anno 1953. Essa assunse il nome di Eridania a significare la sua posizione di accompagnamento di traffici lungo la direttrice del fiume e, secondo i programmi, essa doveva estendersi dal confine della Provincia di Mantova (fra i Comuni di Melara e di Ostiglia) fino alla strada S.S.309 Romea, che proprio in quell'anno si iniziava a costruire.

La funzione che si intendeva attribuire alla strada Eridania era duplice: quella di servire come collegamento fra i numerosi Comuni rivieraschi del Po che prima della costruzione della nuova strada usufruivano delle strade del servizio idraulico insediate sulle sommità arginali, e quella di creare un'importante arteria a servizio di traffici interprovinciali che l'arteria stessa avrebbe generato secondo un calcolo preventivo dei volumi di traffico basato su uno studio dell'origine e della destinazione dei traffici stessi.

Sempre in sede di programma, la strada venne divisa in due parti: la strada Eridania Orientale che va dal Ponte sul Po a S. Maria Maddalena (Pontelagoscuro) alla Romea e l'Eridania Occidentale che dal suddetto Ponte si dirige verso ovest fino a Melara in confine con la Provincia di Mantova.

Attualmente l'Eridania Orientale è stata completamente realizzata.

L'Eridania Occidentale è stata realizzata da S. Maria Maddalena fino a Melara.

Resta quindi da completare il tratto che va dalla Via Mezzana nel Comune di Melara fino alla S.P. 75 in località Correggioli nel Comune di Ostiglia (Provincia di Mantova) che è appunto quello interessato dal progetto allegato e che, secondo lo stesso avrà una lunghezza di circa km 4.

Le previsioni originarie sull'influenza della strada Eridania nell'economia generale delle zone servite si sono in gran parte verificate; meno del previsto per l'Eridania Orientale, più per l'Eridania Occidentale (ora S.R. n°47 "Eridania"), lungo la quale si è sviluppato progressivamente un traffico commerciale intensissimo tanto che essa attualmente è tra le strade regionali più trafficate.

E' necessario far notare che sulla direttrice Bergantino – Ostiglia, nel tratto cioè in cui l'Eridania è rimasta da completare, i traffici sono serviti da una vecchia strada provinciale (ora classificata statale S.R. 482) le cui caratteristiche sono limitatissime.

Tenuto conto di quanto sopra, l'Amministrazione Provinciale di Rovigo ritenne doveroso completare l'Eridania Occidentale nella certezza dell'utilità e dell'alta redditività dell'investimento, fece redigere il Progetto Definitivo.

Successivamente, l'iniziativa della Provincia di Rovigo è stata fatta proprio dalla Regione Veneto con l'inserimento dell'intervento nel Programma Regionale per le opere viabili di interesse Regionale 2002/2004.

Ora sulla base delle sopra menzionate considerazioni e avvenimenti si è giunti alla fase conclusiva della progettazione che ha comportato la stesura Progetto Esecutivo (Ottobre 2003) da parte della Veneto Strade S.p.A.

2.2.2 2 - Descrizione tecnica

Il presente progetto, come si è detto, prevede il prolungamento della S.R. n°6 "Eridania Occidentale" a partire dal tronco di strada già realizzato a nord-ovest di Bergantino fino ad intercettare la S.P. 75 in Provincia di Mantova, realizzandone anche un tratto.

Il tracciato ha uno sviluppo di circa 4.000 m, che si estende nei Comuni di Melara e di Ostiglia, inserendosi all'interno di un territorio agricolo a sud della località S. Stefano.

Il tracciato principale ha uno sviluppo complessivo di circa ml 4.000 e attraversa un territorio assai pianeggiante. Lungo il tracciato della strada si è prevista la realizzazione di alcuni manufatti per il superamento dei canali di bonifica. Si tratta quasi sempre di manufatti di modesta entità che riguardano soprattutto ponticelli, tubazioni e tombini. I collegamenti tra il nuovo asse e la rete esterna sono stati previsti a raso. La loro ubicazione è stata individuata al fine di collegare le strade principali della viabilità esistente con i Comuni contermini. I primi tre incroci risultano quelli tipici con innesti pressoché ortogonali al ramo principale. Per quanto riguarda l'incrocio n°6 si è prevista una rotatoria.

2.2.3 3 - Inserimento dell'intervento nella delibera Cipe 19/2004

L'opera di progetto viene inserita nel quadro economico della delibera CIPE 19/2004 che prevede il finanziamento unitario di interventi nelle aree sottoutilizzate per il quadriennio 2004 - 2007 e rientra negli interventi inclusi nel programma di infrastrutture strategiche che, avendo necessità di risorse finanziarie aggiuntive per consentire la loro completa realizzazione, hanno la capacità di produrre spesa significativa negli anni 2004 – 2005.

Il costo totale dell'intervento è di €8.291.000,00

L'intervento realizza anche un tratto di strada in provincia di Mantova per il quale la stessa Amministrazione Provinciale ha già sottoscritto un Accordo di Programma (delibera n. 277/2000) e verserà un importo pari a **€774.785,00**.

2.3 *SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale – 2^a fase – tratta Quarto d'Altino – Portogruaro: Acquisto materiale rotabile*

L'intervento riguarda l'adeguamento a standard metropolitano delle linee ferroviarie e dei nodi di interscambio per realizzare un efficiente sistema integrato di trasporto pubblico, secondo quanto previsto nel Protocollo d'Intesa fra Regione del Veneto, Ente Ferrovie dello Stato e Ministero dei Trasporti – Direzione Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione, sottoscritto in data 04/02/1988, e della successiva Convenzione del 1990, che regola i rapporti per la realizzazione di un sistema integrato per il trasporto pubblico nell'area metropolitana diffusa del Veneto allo scopo di coordinare gli interventi in fase di programma, di progetto e di esecuzione, in materia di trasporto pubblico, secondo una finalizzazione complessiva ed unitaria.

Per il perseguimento di questo obiettivo, il progetto del SFMR promuove lo sviluppo e il miglioramento della qualità dei servizi regionali ferroviari attraverso le seguenti azioni:

- la maggior frequenza dei convogli ferroviari, supportata da interventi sulle linee e dalla soppressione dei passaggi a livello;
- il potenziamento dei punti di interscambio fra mezzi di trasporto, ristrutturando le stazioni o fermate esistenti e creandone di nuove in punti strategici del territorio;
- il potenziamento della rete viaria di accesso ai punti di interscambio e di quella modificata a seguito della soppressione dei passaggi a livello;
- il potenziamento dell'offerta di convogli ferroviari con caratteristiche metropolitane, realizzata anche tramite acquisizione di nuovo materiale rotabile.

La definizione degli interventi infrastrutturali previsti sulle linee esistenti è stata preceduta dalla definizione del modello e del programma d'esercizio del sistema integrato (cadenzato e ad appuntamento), che comprende anche la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico extraurbano su gomma. Sulla base di detto programma d'esercizio sono stati poi individuati gli interventi sulle infrastrutture necessari ad un esercizio regolare ed affidabile.

In generale gli interventi di progetto sono costituiti da acquisizione di materiale rotabile, ristrutturazioni di stazioni o fermate esistenti, realizzazione di nuove fermate ferroviarie, eliminazione di passaggi a livello, mediante realizzazione di opere sostitutive (sottopassi o cavalcaferrovie) ed adeguamenti di sottopassi esistenti insufficienti a garantire una corretta accessibilità ai nodi SFMR.

Nella fattispecie gli interventi previsti sulla tratta Quarto d'Altino-Portogruaro riguardano:

1. la realizzazione di una nuova fermata Musile-Fossalta e la ristrutturazione delle stazioni esistenti di Meolo, San Donà di Piave, Ceggia, S.Stino di Livenza e Portogruaro; in tutte queste stazioni è previsto l'adeguamento dei marciapiedi ferroviari dedicati al SFMR sia per quanto concerne la quota altimetrica (+55 cm sul piano del ferro) e la larghezza (min. 3,0 m) che per quanto riguarda, eventualmente, la lunghezza degli stessi (min. 220 m). Sono inoltre previsti interventi generali volti al superamento delle barriere architettoniche (rampe, ascensori e sottopassi ciclopedonali). Infine nella stazione di Portogruaro è prevista la demolizione dell'ex scalo merci e la realizzazione di due nuovi binari di attestamento per il servizio SFMR, con le relative banchine;
2. in tutte le stazioni, nuove ed esistenti, la realizzazione di nuove aree di parcheggio, per autovetture e bici, e di interscambio col trasporto su gomma; in particolare i nuovi posti auto e stalli bici realizzati nelle varie stazioni sono i seguenti: Meolo 145 posti auto e 70 stalli bici, Musile-Fossalta 140 p.a. e 50 s.b., San Donà 100 p.a. e 150 s.b., Ceggia 230 p.a. e 100 s.b., S.Stino 120 p.a. e 115 s.b., Portogruaro 230 p.a. e 205 s.b.;
3. l'acquisizione di nuovo materiale rotabile tipo TAF (Treni Alta Frequentazione) e/o Minuetto, a integrazione di quello previsto nella I fase di attuazione del SFMR, per consentire un servizio cadenzato di 1 treno/ora (per direzione) tra San Donà e Venezia, e di 1 treno/ora (per direzione) tra Portogruaro e Venezia, con frequenza complessiva tra San Donà e Venezia pari quindi a 2 treni/ora per direzione. Il materiale rotabile sarà utilizzato sulla linea Portogruaro-Venezia che serve per la quasi totalità Comuni appartenenti alle aree sottoutilizzate. Le caratteristiche di detti convogli che consentono un sostanziale miglioramento della qualità del trasporto regionale passeggeri sono: elevate accelerazioni per incrementare la velocità commerciale, pianale ribassato per ridurre i tempi di incarozzamento e consentire l'accessibilità anche ai disabili, impianto di climatizzazione per migliorare il confort di viaggio, sistemi visivi e sonori di informazione all'utenza; solo con un servizio di questo tipo è possibile, infatti, perseguire l'obiettivo di attrarre al modo ferroviario nuovi utenti, che attualmente utilizzano, invece, l'autovettura privata con tutte le conseguenti negative ripercussioni in termini di congestione stradale, inquinamento atmosferico, acustico, ecc. ecc.

Il quadro finanziario del sistema di interventi è il seguente:

QUADRO ECONOMICO Intervento SFMR

Voci di spesa	Euro
Interventi sulle stazioni	12.439.378,55
Materiale rotabile	10.000.000,00
Spese tecniche e imprevisti	3.074.950,65
Espropri	485.670,80
Totale	26.000.000,00

Nell'ambito dell'intervento sopra descritto viene avviato al finanziamento su fonti della Delibera CIPE 19/04 solo **l'acquisto del nuovo materiale rotabile, di cui al punto 3**, in quanto è l'unico che garantisca un profilo di spesa coerente con quanto previsto dalla nota informativa inviata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 29 dicembre 2004 prot. n. 0041533.

Gli altri interventi, che si ripete sono strettamente funzionali alla realizzazione del progetto definitivo del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) nell'area metropolitana diffusa Centrale Veneta – II fase di attuazione - tratta Quarto d'Altino-Portogruaro, saranno finanziati successivamente con altre risorse regionali, iscritte nel bilancio pluriennale regionale al capitolo 100450 "Interventi regionali per la prosecuzione della realizzazione del SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale)".

3. Copertura finanziaria interventi

La copertura finanziaria dei singoli interventi è riportata nella tabella successiva.

Report F0 - Quadro finanziario per intervento
VENETO - RX - III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

Versione del : 18/02/2005

INTESA: VENETO

CD ACCORDO RX III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

11A1P060 Collegamento Passante di Mestre - Area Industriale di Porto Marghera S.R. 14 bis. Intersezioni a livelli sfalsati con Via S. Donà, Via Orlanda e Via Pasqualigo. Lotto di Via Orlanda

Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	789.165,67	2004
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	3.275.037,52	2005
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	5.169.035,12	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.	Legge	1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	2.880.454,69	2007
Regionale	Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112		2001	11		111.307,00	2005
Totale fonte statale						12.113.693,00	
Totale fonte regionale						111.307,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						12.225.000,00	

Report F0 - Quadro finanziario per intervento
VENETO - RX - III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

Versione del : 18/02/2005

11A1P061 Prolungamento della S.R. 482 3° stralcio - 2° Lotto: dalla S.P. 10 a Correggioli (MN)							
Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	489.655,70	2004
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	2.032.071,16	2005
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	3.207.244,84	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	1.787.243,30	2007
Privata e Altra Pubblica					Amministrazione Provinciale di Mantova	774.785,00	2000
Totale fonte statale						7.516.215,00	
Totale fonte privati e altra pubblica						774.785,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						8.291.000,00	

Report F0 - Quadro finanziario per intervento
VENETO - RX - III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Stato Accordo : 2c-Redazione Sospesa - Dati Verificati

Versione del : 18/02/2005

11A1P062 SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale) Veneto Orientale - 2^ fase - tratta Quarto d'Altino - Portogruaro. Acquisto materiale rotabile							
Fonte	Descrizione	Tipo norma	Anno	N°	Estremi	Importo	Esercizio di competenza
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	651.465,80	2004
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	2.703.583,06	2005
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	4.267.100,98	2006
Statale	Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di Legge realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.		1998	208	Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord	2.377.850,16	2007
Totale fonte statale						10.000.000,00	
Totale criticità finanziarie							
Totale intervento						10.000.000,00	
Totale accordo						30.516.000,00	



*Ministero dell'Economia e
delle Finanze*



*Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti*



Regione del Veneto

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA
ITALIANA
E LA GIUNTA DELLA REGIONE DEL VENETO**

**ATTO INTEGRATIVO ALL'ACCORDO DI PROGRAMMA
QUADRO IN MATERIA
DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'**

ALLEGATO 2 – SCHEDE INTERVENTO

Roma, Febbraio 2005

Scheda Attività / Intervento: I1A1P060

Intesa Governo / Regione: VENETO
Accordo di Programma Quadro III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità
Responsabile Accordo: Ing. Silvano Vernizzi

1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: I1A1P060 Versione del 18-FEB-05

Codice Operazione Fondi Struttural

C.U.P.:

Titolo Intervento: Collegamento Passante di Mestre - Area Industriale di Porto Marghera S.R. 14 bis. Intersezioni a livelli sfalsati con Via S. Donà, Via Orlanda e Via Pasqualigo. Lotto di Via Orlanda

Settore d' Intervento: 0101013 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - STRADALI - STRADE REGIONALI, PROVINCIALI E COMUNALI

Tipo d' Intervento: 0301 - APPALTO DI OPERE PUBBLICHE - NUOVA REALIZZAZIONE

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.E.
VENETO	VENEZIA	VENEZIA	2

Responsabile Intervento: Ing. Alessandro Romanini (Veneto Strade)

Recapito: Via Sansovino - Mestre (VE) Tel. 041 2907711

Soggetto Proponente: Regione Veneto

Soggetto Percettore: Regione Veneto

Soggetto Attuatore: Veneto Strade S.p.A.

Altri Soggetti

Stato Intervento: Attivo

Criticità Finanziaria :

Note:

2 - Cronoprogramma dell' Intervento

A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Preliminare

B. Attività Progettuali

1. Studio di Fattibilità:

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
-----------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto competente

Note:

2. Livelli di Progettazione:

A - PRELIMINARE	Richiesto S	Inizio Fase 09-FEB-04	Tipo Effettiva	Fine fase 19-LUG-04	Tipo Effettiva	Approvazione 23-LUG-04	Tipo Effettiva
-----------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	-------------------	---------------------------	-------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

B - DEFINITIVA	Richiesto S	Inizio Fase 24-LUG-04	Tipo Effettiva	Fine fase 29-OTT-04	Tipo Effettiva	Approvazione 31-MAR-05	Tipo Prevista
----------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	-------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

C - ESECUTIVA	Richiesto S	Inizio Fase 01-APR-05	Tipo Prevista	Fine fase 20-MAG-05	Tipo Prevista	Approvazione 31-MAG-05	Tipo Prevista
---------------	----------------	--------------------------	------------------	------------------------	------------------	---------------------------	------------------

Soggetto Competente: Veneto Strade S.p.A.

Note:

C1. Approvazioni**C2. Altre Attività****D. Dati di Realizzazione**

1. AGGIUDICAZIONE LAVORI - APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI

Data Inizio 01-GIU-05	Tipo Prevista	Data Fine 31-AGO-05	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio 01-SET-05	Tipo Prevista	Data Fine 30-GIU-07	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

3. SOSPENSIONE LAVORI

Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------

4. COLLAUDO

Data Inizio 01-LUG-07	Tipo Prevista	Data Fine 31-DIC-07	Tipo Prevista
--------------------------	------------------	------------------------	------------------

Note:

5. FUNZIONALITA

Data Inizio Note:	Tipo	Data Fine	Tipo
----------------------	------	-----------	------

3 - Piano Economico

Costo Complessivo: 12.225.000,00

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2004	35.376,00	,00	35.376,00
2005	,00	2.000.000,00	2.000.000,00
2006	,00	6.000.000,00	6.000.000,00
2007	,00	4.189.624,00	4.189.624,00
Avanzamento della Spesa (%)	,29		

4 - Piano Finanziario

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 789.165,67

Anno esercizio: 2004

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 3.275.037,52

Anno esercizio: 2005

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 5.169.035,12

Anno esercizio: 2006

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 2.880.454,69

Anno esercizio: 2007

Fonte Regionale

Descrizione della fonte:

L.R. - 11 - 2001 - Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112

Estremi del Provvedimento:

Regione: VENETO

Importo (Euro) 111.307,00

Anno esercizio: 2005

5 - Avanzamento Contabile

A. Impegni Contrattualizzati

Importo Totale (Euro): 35.376,00

Data: 09-FEB-04

Importo (Euro): 35.376,00

B. Disposizioni di Pagamenti

Importo Totale (Euro)

C. Economie Riprogrammabili

Importo Totale (Euro) ,00

6 - Avanzamento Fisico

Avanzamento Lavori (%):

Indicatori di realizzazione

Scheda Attività / Intervento: I1A1P061

Intesa Governo / Regione: VENETO
Accordo di Programma Quadro III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità
Responsabile Accordo: Ing. Silvano Vernizzi

1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: I1A1P061 Versione del 18-FEB-05
Codice Operazione Fondi Struttural
C.U.P.:
Titolo Intervento: Prolungamento della S.R. 482 3° stralcio - 2° Lotto: dalla S.P. 10 a Correggioli (MN)
Settore d' Intervento: 0101013 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - STRADALI - STRADE REGIONALI, PROVINCIALI E COMUNALI
Tipo d' Intervento: 0301 - APPALTO DI OPERE PUBBLICHE - NUOVA REALIZZAZIONE
Localizzazione:
Regione Provincia Comune Obiettivo U.E.
VENETO ROVIGO MELARA 2
Responsabile Intervento: Ing. Alessandro Romanini (Veneto Strade)
Recapito: Via Sansovino - Mestre (VE) Tel. 041 2907711
Soggetto Proponente: Regione Veneto
Soggetto Percettore: Regione Veneto
Soggetto Attuatore: Veneto Strade S.p.A.
Altri Soggetti
Amministrazione Provinciale di Mantova
Stato Intervento: Attivo
Criticità Finanziaria :
Note:

2 - Cronoprogramma dell' Intervento

A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Esecutiva

B. Attività Progettuali

1. Studio di Fattibilità:

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
-----------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto competente

Note:

2. Livelli di Progettazione:

A - PRELIMINARE	Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
-----------------	-----------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto Competente:

Note:

B - DEFINITIVA	Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
----------------	-----------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto Competente:

Note:

C - ESECUTIVA	Richiesto S	Inizio Fase 01-OTT-02	Tipo Effettiva	Fine fase 01-MAR-04	Tipo Effettiva	Approvazione 12-MAR-04	Tipo Effettiva
---------------	----------------	--------------------------	-------------------	------------------------	-------------------	---------------------------	-------------------

Soggetto Competente Veneto Strade S.p.A.

Note:

C1. Approvazioni**C2. Altre Attività****D. Dati di Realizzazione**

1. AGGIUDICAZIONE LAVORI - APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
15-MAR-04	Effettiva	31-MAG-04	Effettiva

Note:

2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
24-GEN-05	Effettiva	31-DIC-06	Prevista

Note:

3. SOSPENSIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
Note:			

4. COLLAUDO

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
01-GEN-07	Prevista	30-GIU-07	Prevista

Note:

5. FUNZIONALITA

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
Note:			

3 - Piano Economico

Costo Complessivo: 8.291.000,00

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2004	55.445,00	,00	55.445,00
2005	,00	3.500.000,00	3.500.000,00
2006	,00	4.335.555,00	4.335.555,00
2007	,00	400.000,00	400.000,00
Avanzamento della Spesa (%)	,67		

4 - Piano Finanziario

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 489.655,70

Anno esercizio: 2004

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 2.032.071,16

Anno esercizio: 2005

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 3.207.244,84

Anno esercizio: 2006

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 1.787.243,30

Anno esercizio: 2007

Fonte Privata / Pubblica

Estremi del Provvedimento:

Amministrazione Provinciale di Mantova

Pubblica

Importo (Euro): 774.785,00

Anno esercizio: 2000

5 - Avanzamento Contabile

A. Impegni Contrattualizzati	Importo Totale (Euro):	55.445,00
Data: 12-MAG-03	Importo (Euro):	55.445,00
B. Disposizioni di Pagamenti	Importo Totale (Euro)	
C. Economie Riprogrammabili	Importo Totale (Euro)	,00

6 - Avanzamento Fisico

Avanzamento Lavori (%):

Indicatori di realizzazione

Scheda Attività / Intervento: I1A1P062

Intesa Governo / Regione: VENETO

Accordo di Programma Quadro III Atto integrativo Infrastrutture per la mobilità

Responsabile Accordo: Ing. Silvano Vernizzi

1 - Dati Identificativi

Codice Scheda: I1A1P062

Versione del 18-FEB-05

Codice Operazione Fondi Struttural

C.U.P.:

Titolo Intervento: SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) Veneto Orientale - 2^ fase - tratta Quarto d'Altino - Portogruaro. Acquisto materiale rotabile

Settore d' Intervento: 0103999 - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO - FERROVIE - ALTRE OPERE FERROVIARIE

Tipo d' Intervento: 0199 - APPALTO FORNITURE DI BENI - ALTRO

Localizzazione:

Regione	Provincia	Comune	Obiettivo U.E.
VENETO	VENEZIA		

Responsabile Intervento: Ing. Giuseppe Fasiol

Recapito: Regione Veneto - Dir. Infrastrutture di Trasporto Tel. 041 2792593

Soggetto Proponente: Regione Veneto

Soggetto Percettore: Regione Veneto

Soggetto Attuatore: Regione Veneto

Altri Soggetti

Stato Intervento: Attivo

Criticità Finanziaria :

Note:

2 - Cronoprogramma dell' Intervento

A. Livello di Progettazione approvata disponibile alla stipula

Nessuna Progettazione

B. Attività Progettuali

1. Studio di Fattibilità:

Richiesto	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
N						

Soggetto competente

Note: Trattasi non di opera pubblica, ma di fornitura ed assemblaggio di materiale rotabile

2. Livelli di Progettazione:

A - PRELIMINARE	Richiesto N	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
-----------------	----------------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto Competente:

Note: Trattasi non di opera pubblica, ma di fornitura ed assemblaggio di materiale rotabile

B - DEFINITIVA	Richiesto N	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
----------------	----------------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto Competente:

Note: Trattasi non di opera pubblica, ma di fornitura ed assemblaggio di materiale rotabile

C - ESECUTIVA	Richiesto N	Inizio Fase	Tipo	Fine fase	Tipo	Approvazione	Tipo
---------------	----------------	-------------	------	-----------	------	--------------	------

Soggetto Competente

Note: Trattasi non di opera pubblica, ma di fornitura ed assemblaggio di materiale rotabile

C1. Approvazioni**C2. Altre Attività****D. Dati di Realizzazione**

1. AGGIUDICAZIONE LAVORI - APPALTO DI FORNITURE E/O SERVIZI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
01-MAR-05	Prevista	09-MAR-05	Prevista

Note: Accordo procedurale attuativo tra Regione Veneto e Trenitalia SpA per l'acquisto di materiale rotabile da destinare al TPL (Trasporto Pubblico Locale)

2. ESECUZIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
10-MAR-05	Prevista	10-SET-06	Prevista

Note:

3. SOSPENSIONE LAVORI

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
-------------	------	-----------	------

Note:

4. COLLAUDO

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
11-SET-06	Prevista	30-SET-06	Prevista

Note:

5. FUNZIONALITA

Data Inizio	Tipo	Data Fine	Tipo
-------------	------	-----------	------

Note:

3 - Piano Economico

Costo Complessivo: 10.000.000,00

Anno:	Realizzato (Euro):	Da Realizzare (Euro):	Totale (Euro):
2005	,00	3.000.000,00	3.000.000,00
2006	,00	7.000.000,00	7.000.000,00
Avanzamento della Spesa (%)	,00		

4 - Piano Finanziario

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 651.465,80

Anno esercizio: 2004

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 2.703.583,06

Anno esercizio: 2005

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 4.267.100,98

Anno esercizio: 2006

Fonte Statale

Descrizione della fonte:

Legge - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse.

Estremi del Provvedimento Delibera CIPE N. 19 del 2004 - Quota F.3 Programma accelerazione Regioni Centro-Nord

Importo (Euro) 2.377.850,16

Anno esercizio: 2007

5 - Avanzamento Contabile

A. Impegni Contrattualizzati	Importo Totale (Euro):	
B. Disposizioni di Pagamenti	Importo Totale (Euro)	
C. Economie Riprogrammabili	Importo Totale (Euro)	,00

6 - Avanzamento Fisico

Avanzamento Lavori (%):

Indicatori di realizzazione