



Schede Interventi Aggiornate

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI SCENARIO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 1 |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO DEL TRAFORO DEL COLLE DI TENDA (TENDA BIS) |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI |
| SOGGETTO PROMOTORE | Commissione Intergovernativa Italia-Francia. Ministero delle Infrastrutture – Dipartimento Alpi Marittime |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS (per il tratto in territorio italiano) |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Reg. Piemonte Provincia di Cuneo, Provincia di Imperia, Comunità Montane di Gesso e Val Vermagna; Region PACA – Provence, Alpes Maritimes Cote d'Azur |
| LOCALIZZAZIONE | xa:385955,7849 - ya:4889705,9501 - xb:385643,7081 - yb:4890022,19 |
| DESCRIZIONE | Realizzazione del nuovo tunnel del Colle del Tenda, di connessione tra Italia e Francia (zona del cuneese e Costa Azzurra) L'intervento prevede due macrofasi: a) realizzazione di nuovo Tunnel; b) risagomatura del Tunnel esistente. Il nuovo collegamento Piemonte-PACA, rispondente agli standard europei sulla sicurezza, sarà a doppia canna, una per senso di marcia, poste a 30 metri di distanza tra loro collegate da by-pass pedonali e carrabili. |
| DATI DIMENSIONALI | 3198 m |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | La realizzazione del Tenda bis è inserita nello schema delle TEN-T, nel Programma Infrastrutture Strategiche della Regione Piemonte, nel Contratto di Programma 2007-2011 e nel piano decennale 2003-2012 di ANAS. E' una delle azioni del PTP (2004) dell'obiettivo A (A.10.3); inserita nel piano strategico di area vasta Cuneo 2020 (2003), è contemplata nel Piano Pluriennale di sviluppo socio economico 2005-2009 delle Comunità Montane di Gesso e della Val Vermagna. |

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| | | | | | | | |

| | |
|--------------------------------------|---|
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | <p>La progettazione preliminare è stata basata su due soluzioni denominate "alta" e "bassa". La soluzione scelta dalla CIG in data 18/03/2005 è denominata "Alta-alternativa 1 ovest", che prevede la realizzazione di una nuova galleria parallela a quella esistente e quest'ultima verrà rialesata per adeguarne la sezione trasversale.</p> <p>Progetto Definitivo presentato in data 23/11/2006 per la procedura di VIA regionale e VIA Transfrontaliera. Il progetto presentato in data 29/01/2007 per procedura ex art. 81 DPR 616/77 s.m.i. presso il Ministero delle Infrastrutture.</p> <p>I Ministri delle Infrastrutture italiano e francese hanno sottoscritto il 12/03/2007 il Trattato internazionale che entrerà in vigore dopo la ratifica dei due Parlamenti. L'iter legislativo riguardante il trattato internazionale in Francia si è chiuso con la legge 2007-1485 pubblicata il 18/10/07 sulla Gazzetta Ufficiale d'Oltralpe). Il Governo italiano ha solamente approvato il trattato con Disegno di Legge n.72 del 30/10/07 (Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese relativo all'attuazione di una gestione unificata del Tunnel di Tenda e alla costruzione di un nuovo tunnel, fatto a Parigi il 12 marzo 2007), che deve essere ancora convertito in Legge dalle due Camere. La CdS indetta il 4/10/2007 dal Ministero delle</p> |
|--------------------------------------|---|

Infrastrutture per l'approvazione del progetto definitivo si è espressa positivamente. La Regione Piemonte ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con DGR n. 3-7521 del 20/11/2007. Ad aprile 2008 è fissato l'appuntamento per la Conferenza intergovernativa Alpi del Sud, prima della pubblicazione del bando di gara da parte Anas (committente dell'opera secondo gli accordi internazionali presi). Tempi stimati per la realizzazione dell'opera 8 anni, 5 anni per la realizzazione della nuova galleria e 3 per l'adeguamento dell'attuale

COSTO PREVISTO

42,36 M€, pari all'ammontare delle risorse mancanti a seguito della recente revisione al rialzo del costo dell'opera già stimata precedentemente in € 224.154.547,00

COPERTURA FINANZIARIA

Da parte italiana sono già disponibili 54 milioni di euro previsti dalla Finanziaria 2005 più 28 milioni di euro previsti nel contratto di programma 2007-2011 tra ANAS e Ministero. La ripartizione delle spese (accordo internazionale di Parigi del 12/03/2007) sarà 58,35% per l'Italia e 41,65% per la Francia. La quota francese gode già dell'intera copertura finanziaria

BENEFICI ATTESI

Potenziamento dei collegamenti fra il Cuneese ed il sud della Francia (Regione PACA). Rafforzamento del costituendo asse est-ovest verso la Francia (Brescia-Piacenza-Asti-Cuneo-Tenda) alternativo al corridoio V. L'opera porterà l'opportunità di aumentare la portata oraria del traffico di autoveicoli e mezzi pesanti. Gli adeguamenti aumenteranno la sicurezza del passaggio, assicurando migliori comunicazioni in un bacino che si estende dalla Lombardia alla Languedoc.

FONTI INFORMATIVE

Osservatorio regionale delle infrastrutture di mobilità
www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/index.htm
osservatorio.infrastrutture@regione.piemonte.it

NOTE

Va sottolineato che gli accordi per la realizzazione dell'opera sia con la Francia sia con le due Comunità Montane coinvolte, si basa sull'intesa che il tunnel dovrà avere un utilizzo prevalentemente turistico e che l'uso commerciale sarà effettuato con mezzi di medio/piccole dimensioni. Ciò è dovuto prevalentemente a questioni di sicurezza del tunnel stesso e del tracciato in territorio francese, il cui adeguamento, seppur già all'attenzione del Governo Centrale, non rientra nelle previsioni di breve periodo per la Francia.

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 1

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Buono | 5 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Ottimo | 9 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Discreto | 3 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Molto Buono | 7 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Molto Buono | 7 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Molto Buono | 7 |
| 5.2: Complessità partenariale | Molto Buono | 1 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 5,42 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 5,64

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 5,64

Indice di strategicità 5,94 Indice di fattibilità 5,2 GAP: -0,7

Priorità: 4 Alert fattibilità: -1

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI SCENARIO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 2 | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POTENZIAMENTO DELLA SS.21 DEL COLLE DELLA MADDALENA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Provincia Cuneo - Sitraci S.p.a | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS – Compartimento di Torino | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, Comune di Cuneo, Comune di Demonte, Comunità Montana Valle Stura | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:380289,2627 - ya:4905985,5587 - xb:332645,7825 - yb:4920918,43 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Importante strada statale che collega il Piemonte meridionale con la Francia. E' una diramazione della ss 20 del colle di Tenda in Comune di Borgo San Dalmazzo; seguendo il corso dello Stura (Demonte) prosegue per un tratto in tracciato pianeggiante fino a Pianche ove ha inizio un tratto particolarmente ripido e tortuoso, che da quota 1684 s.l.m. giunge fino a quota 1.996 m s.l.m.</p> <p>La strada in territorio francese, oltre il valico assume la denominazione "D900".</p> <p>Sono in previsione tre lotti funzionali corrispondenti alle necessarie varianti del tracciato attuale per bypassare gli abitati di Demonte, Aisone e Vinadio.</p> <p>Il progetto prevede 4 viadotti e 4 gallerie che permetteranno di rendere più agevole il collegamento con il confine francese. Attualmente è in fase avanzata solo il primo lotto corrispondente alla variante di Demonte.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Lunghezza del tratto da ammodernare: 14 km | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Il progetto è in totale coerenza con i contenuti del PTR in adozione. Intervento inserito nel Contratto di Programma 2008 sottoscritto il 27 marzo 2008 tra Ministero delle Infrastrutture e ANAS S.p.A. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Maggio 2008 approvazione da parte del CdA di ANAS del progetto preliminare. E' attualmente in corso la Progettazione definitiva. | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 94.173.500,00 – costo previsto per il I° lotto denominato "variante di Demonte" | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Stanziamento da parte della Regione Piemonte di 1,5 milioni di euro da destinare all'ANAS | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Potenziamento dei collegamenti fra il Cuneese ed il sud della Francia e fluidificazione del traffico con esclusione di attraversamento dei centri urbani. Miglioramento delle condizioni statiche degli agglomerati storici. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | PTR - http://www.albain.com – Programmazione Regionale www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/quadro_progra/contratti.htm | | | | | | |

NOTE

RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 2

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Buono | 5 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Ottimo | 9 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Discreto | 3 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Molto Buono | 7 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 3 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 4,73 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 5,23

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 5,23

Indice di strategicità 6,18 Indice di fattibilità 3,8 GAP: -2,4

Priorità: 4 Alert fattibilità: -2

| | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI SCENARIO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 3 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ELETTRIFICAZIONE DELLA FERROVIA CUNEO-NIZZA | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Regione Piemonte – Region PACA | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Provincia Cuneo, Comuni di: Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante, Limone Piemonte, Vievola, Tende, La Brigue, Saint-Dalmas de Tende, Fontan-Saorge, Breil-sur-Roya, Olivetta San Michele, Airole, Bevera, Ventimiglia | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:386895,0053 - ya:4889628,4817 - xb:378637,827 - yb:4920062,08 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | La linea ferroviaria Cuneo - Limone Piemonte (CN) – Ventimiglia ha una lunghezza totale di 96 km. con quattordici stazioni intermedie, delle quali 6 in territorio francese (tra le stazioni di Limone Piemonte e Olivetta San Michele); la diramazione a Breil sur Roya permette il collegamento con Nizza. La linea, a binario unico, ha una pendenza massima del 26 per mille e raggiunge la quota di 1.040 metri s.l.m. nella galleria del Tenda. Seppur finora utilizzata per il traffico passeggeri, questo tratto ferroviario ha potenzialità anche per un utilizzo merci. Ancora da elettrificare è il tratto da Limone a Ventimiglia (completare più nello specifico l'intervento) | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 96 km di lunghezza totale di cui 67 km ancora da elettrificare | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Il progetto è coerente con i contenuti del PTR Piemonte in adozione. | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | <table border="1"> <tr> <td>Idea progetto</td> <td>Studio di fattibilità</td> <td>Progetto preliminare</td> <td>Progetto definitivo</td> <td>Progetto esecutivo</td> <td>In realizzazione</td> <td>Opera terminata</td> </tr> </table> | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto preliminare | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Potenziamento dei collegamenti fra il Cuneese ed il sud della Francia oltre alla definizione di un'alternativa alla direttice Spagna -Francia – Italia, di sussidio alle attuali (Frejus, Ventimiglia ecc.) | | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | PTR Piemonte | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 3

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Buono | 5 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Buono | 5 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 3 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | |
|---|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 1A |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA ASTI - CUNEO. LOTTO I.6 (TRATTO CIRCONVALLAZIONE DI CUNEO SS231-SP422 (EXSS22)) |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTO ASTI-CUNEO-TENDA |
| SOGGETTO PROMOTORE | ANAS Soc. Autostrada Asti-Cuneo S.p.A |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS Soc. Autostrada Asti-Cuneo S.p.A |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Anas, Ministero delle infrastrutture, Regione Piemonte, Province di Asti e di Cuneo. |
| LOCALIZZAZIONE | xa 381053.32, - ya 4925889.94 - xb 395954.05. yb 4915868.79 |
| DESCRIZIONE | <p>Il collegamento autostradale Asti-Cuneo, della lunghezza di 90,2 km (comprensivi dei collegamenti ai caselli di Asti est e di Asti Ovest e della circonvallazione di Cuneo), è articolato in due tronchi e 15 lotti, tra di loro interconnessi da un breve tratto della A6 Torino-Savona:</p> <p>Tronco I: A6 (Massimini) - Cuneo di 32 km, dallo svincolo di Massimini (Carrù) sulla A6 Torino-Savona al terminale di Cuneo; lotti I.1, I.2, (realizzati) I.3, I.4, I.5, (in corso di realizzazione - cantieri avviati dal febbraio 2009) I.6 (in corso l'iter approvativo sulla progettazione definitiva)</p> <p>Tronco II: A21 (Asti est) - A6 (Marene) di 58,2 km, dal casello di Asti est sulla A21 Torino-Alessandria-Piacenza al casello di Marene sulla A6 Torino-Savona E; lotti II.1a, II.1b, II.1Dir. (lotto aggiuntivo), II.2, II.3A, II.3b/II.4, II.5, II.6, II.7, II.8.</p> <p>7 lotti sono di competenza ANAS, completati e aperti al traffico ed appartengono sia al Tronco I (Massimini-Cuneo) che al Tronco II (Asti-Marene):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lotto I-1 Massimini-Perucca Lunghezza Km 4,540 - Lotto I-2 Perucca-Consovero Lunghezza Km 5,889 - Lotto II-2 Isola d'Asti -Motta Lunghezza Km 6,684 - Lotto II-3 a) Motta-Govone Lunghezza Km 4,907 - Lotto II-3b) / 4 Govone-Neive- Guarene Lunghezza Km 6,138 - Lotto II-7 Diga Enel -Cherasco Lunghezza Km 4,583 - Lotto II-8 Cherasco-Marene Lunghezza Km 6,764 <p>La lunghezza complessiva del tracciato di tali lotti è pari a circa 40 km. 8 lotti sono di competenza della Società Asti-Cuneo (per una lunghezza complessiva di 50 km.).</p> <p>Relativamente al Tronco I (Massimini-Cuneo) sono attualmente in fase di realizzazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lotto I-3/4 Consovero -Castelletto Stura-Cuneo Lunghezza Km 10,213 - Lotto I-5 Cuneo - SS 231 Lunghezza Km 3,808 <p>è in fase di progettazione definitiva:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lotto I-6 Tangenziale di Cuneo, 1° lotto Lunghezza a Km 7,55. <p>per il tronco II (Asti-Marene)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lotto II-1a Isola d'Asti-Rocca Schiavino Lunghezza Km 2,230 - Lotto II-1b Rocca Schiavino-Asti Est Lunghezza Km 6,650 - Lotto II-1dir Rocca Schiavino-Asti Ovest Lunghezza Km 5,20 - Lotto II-5, Guarene-Roddi Lunghezza Km 6,158 - Lotto II-6; Roddi-Diga Enel Lunghezza Km 8,888 <p>Il lotto I.6 rappresenta la futura Circonvallazione di Cuneo (collegamento fra le SS231-SP422 (exSS22)). La realizzazione è stata affidata nel 2005, tramite gara europea, alla società Asti-Cuneo SpA (Società mista Asti-Cuneo Spa (ANAS al 35%, Salt-Grassetto-Itinera al 65%) che si occupa anche della gestione dell'intera infrastruttura autostradale; Con ANAS SpA è legata da un rapporto concessorio (Convenzione di Concessione</p> |

stipulata 1 agosto 2007 approvata 22.11.2007 - decreto interministeriale n. 25691 durata fino al 2012.

DATI DIMENSIONALI

Circa 90 km. Per tutti i lotti

STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO

Programma Infrastrutture Strategiche - 6°DPEF 2008 ; I.G.Q. 2003
Coerente alla programmazione regionale.
Inserito nell'elenco ufficiale dell'osservatorio delle opere infrastrutturali della regione Piemonte.

LIVELLO PIANIFICAZIONE

| | | | | | | |
|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO

Lo stato della progettazione si diversifica secondo le diverse tratte: tutti i lotti realizzati da ANAS sono stati approvati con l'Intesa Stato-Regione Piemonte ex art. 81 DPR 616/77 come progetti definitivi; il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS. I progetti definitivi dei lotti ancora da realizzare sono stati autorizzati (CdS) fra il 1999 ed il 2003. (I.3/I.4 in C.d.S. il 18/12/2000, I.5 in C.d.S. il 02/10/2001, II.1a e II.1b in C.d.S. il 23/07/1999, II.5 in C.d.S. il 13/03/2002 e II.6 in C.d.S. il 07/02/2002). I lotti I.3 - I.4, I.5 e II.6, approvati con progetto esecutivo in C.d.A. ANAS, sono stati oggetto di provvedimento di rinnovo dell'intesa Stato - Regione e reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio con Decreto Ministeriale M_INF DTER Prot.367-24/01/2008 a seguito della C.d.S finale e connesse determinazioni del 27.09.2007. I lotti I.3 - I.4 e I.5 del Tronco I sono appaltati con avvio dei cantieri nel febbraio del 2009. Lotto I.6 approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE il 21.02.2008 con Delibera n. 022. La società Asti Cuneo ha già predisposto il Progetto Definitivo, trasmettendolo ad ANAS, che ha avviato l'iter per la fase di VIA, con l'espressione di parere autorizzativo della Regione Piemonte.

COSTO PREVISTO

Costo dei lotti realizzati e già in esercizio a carico di ANAS S.p.A: € 418.000.000
Costo per i tratti di competenza della Asti-Cuneo € 1.039.468.000
Per un totale di € 1.457.468.000

COPERTURA FINANZIARIA

Impegno di € 1.039.468.000,00 Convenzione di Concessione dell'1/8/2007.

BENEFICI ATTESI

Collegamento efficiente fra il sistema stradale urbano e l'asse autostradale. Fluidificazione del traffico fra la Asti-Cuneo e le direttrici del Tenda e della Maddalena.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Cuneo.
http://www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/dwd/viabilita/v01_01.pdf

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 1A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Ottimo | 9 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Ottimo | 9 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 2A | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO DELL'AUTOSTRADA ASTI – CUNEO. "LOTTO I.7 "(RACCORDO CIR.CUNEO-TENDA) | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTO ASTI-CUNEO-TENDA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cuneo – Stiraci S.p.A. | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS S.p.A. | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, Società Autostrada Asti-Cuneo. | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:377792,96 - ya:4915844,7 - xb:381037,92 - yb:4908931,03 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'autostrada Asti-Cuneo non prevede attualmente un "lotto I.7". L'opera stradale è stata così denominata perché consisterebbe in un prolungamento del lotto I.6 dell'Autostrada Asti-Cuneo verso sud, garantendo un più efficiente collegamento con il Traforo del Tenda ed una maggior fluidità di scorrimento dei flussi in transito, senza interessare l'abitato cuneese. Mentre la realizzazione del Lotto I.6 - Tangenziale di Cuneo permetterebbe la chiusura dell'anello viario attorno alla città di Cuneo insieme alla nuova SP 21 Bovesana ed alla secante Est-Ovest, il cosiddetto "Lotto I.7" rappresenterebbe il naturale raccordo del suddetto anello infrastrutturale e del sistema autostradale A33, con i valichi alpini internazionali del Tenda e del Maddalena. Il lotto I.7 interesserebbe i comuni posti a sud-ovest di Cuneo - ovvero i Comuni di Cervasca, Vignolo e Borgo San Dalmazzo.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Tracciato relativo al 1°lotto funzionale : lunghezza 7.551 m. 67 m di dislivello. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | <p>Il completamento dell'asse Asti-Cuneo-Nizza è una priorità consolidata ai vari livelli programmatori e settoriali. In piena coerenza con il PTR e già contenuta nel Piano Regionale dei Trasporti del 1997 e nel Programma Regionale di Sviluppo 1998-2000. Le ultime modifiche apportate al progetto relativo al 1°lotto rendono l'intervento coerente con il quadro programmatico territoriale locale e in linea con le prescrizioni poste in evidenza dalla città di Cuneo. La variante 2002 del PRGC già contiene l'assetto della tangenziale.</p> | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | <p>A partire dal 1996 viene predisposto il primo progetto di massima della Tangenziale di Cuneo (comprensiva dell'attuale Lotto I.6 e del cosiddetto Lotto I.7) successivamente ANAS, attraverso uno studio preliminare, valuta differenti alternative di tracciato anche attraverso un processo di confronto con gli Enti coinvolti. Il progetto complessivo viene suddiviso in due lotti funzionali: il tratto Madonna dell'Olmo - località Confreria (interamente all'interno del Comune di Cuneo) diventa Lotto I.6 della Asti-Cuneo e viene adeguato nel 2001 secondo i dettami del DM 5.11.2001, attribuendo a detta arteria la Categoria A (2+2 corsie per senso di marcia); il lotto I.7 rimane allo stadio di individuazione del tracciato nell'ambito del progetto di massima citato. Il 16 marzo 1999 la "circonvallazione ANAS - sinistra Stura" è oggetto di una formale Lettera di Intesa tra i Comuni di Cuneo, Borgo San Dalmazzo, Cervasca, Vignolo e Provincia di Cuneo. Con ulteriore lettera di intesa i comuni di Cuneo e Borgo San Dalmazzo convergono di ritenere prioritario il</p> | | | | | | |

proseguimento costituito dal cosiddetto Lotto 1.7, di prevederne l'inserimento nei rispettivi PRG e di estendere l'intesa ai Comuni limitrofi. Criteri guida fondamentali per l'individuazione del tracciato sono la richiesta di minimizzare l'impatto dell'infrastruttura sul piano campagna massimizzando gli innesti con le viabilità provenienti dai tessuti cittadini attraversati.

COSTO PREVISTO

Costo previsto per la realizzazione del 1°lotto: € 97.000.000 Costo totale non disponibile si potrebbe proporre il finanziamento, nel periodo di programmazione 2007-2013, della progettazione.

COPERTURA FINANZIARIA

Fondi da reperire

BENEFICI ATTESI

Ulteriore fluidificazione del traffico sulla direttrice Nizza(PACA)-Cuneo-Asti-Pianura Padana. Il lotto 1.7 completa l'anello tangenziale di Cuneo facilitando il traffico verso i due valichi internazionali e liberando il tessuto urbano – già impegnato dalla fruizione cittadina - dall'attraversamento di notevoli flussi, anche di automezzi pesanti.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Cuneo

NOTE

L'attuale tracciato non incontra appieno il favore di alcuni quartieri residenziali dei comuni limitrofi che affacciano sul terrazzamento scavato dall'erosione dello Stura e che vorrebbero che il tracciato della tangenziale non fosse così visibile o almeno che non fosse così vicino all'abitato residenziale.

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 2A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 3A | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA LINEA TORINO-FOSSANO-CUNEO –NIZZA CON RADDOPPIO DELLA TRATTA FOSSANO-CUNEO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | ASSE FERROVIARIO TORINO-(CUNEO)-SAVONA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cuneo – Comune di Fossano | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | RFI | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte – Comune di Centallo – Altri comuni attraversati dalla tratta. | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:398183,7452 - ya:4916514,8648 - xb:384659,3354 - yb:4933706,37 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>E' prevista la realizzazione di opere di potenziamento della linea ferroviaria quali il raddoppio della linea da Fossano al bivio Madonna dell'Olmo e l'ammodernamento delle tecnologie. Tale intervento si colloca in un contesto più ampio per la creazione di un sistema di collegamenti integrato con una struttura portante basata sulla ferrovia e servita in forma complementare dal trasporto su gomma. L'intervento è inserito nel Protocollo di Intesa per il Potenziamento del Trasporto Ferroviario del 15/12/2000 sottoscritto tra Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte e Ferrovie dello Stato ed approvato con DGR 2-2254 del 19/02/2001. Il Potenziamento della linea costituisce, inoltre, parte de "le altre opere da realizzare" nel Contratto di Programma RFI 2007-2011. Dopo il completamento della prima fase dei lavori, prevista nel 2008, della tratta Centallo-Madonna dell'Olmo, si rende prioritario il completamento del raddoppio della intera linea.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Circa 24 km. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Intervento inserito in: Contratto di Programma 2007-2011 - Protocollo d'Intesa per il Potenziamento del Trasporto Ferroviario del 15/12/2000 sottoscritto tra Ministero dei Trasporti, Regione Piemonte e Ferrovie dello Stato ed approvato con DGR 2-2254 del 19/02/2001. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | <p>Il benessere urbanistico ex art.25 L210/85 per i lavori nella stazione di Centallo (la nuova cabina ACEI, i nuovi binari di stazione, gli attrezzaggi tecnologici) è stato ottenuto (lavori per cui esiste già il finanziamento). Ritardi nella conclusione del procedimento di ottenimento del benessere urbanistico per le restanti opere. La progettazione Preliminare, Definitiva ed Esecutiva del raddoppio Fossano-b. Madonna dell'Olmo nonché degli interventi in stazione di Centallo è stata affidata con un'unica gara. La progettazione definitiva è stata consegnata in data 26/07/05 ed è stata avviata in data 31/10/05 la procedura ex. art. 81 del D.P.R. 616/77 (conclusa) per l'ottenimento dei benessere urbanistici.</p> | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | <p>€ 92.024.100 al 31.12.2008 Con i fondi attualmente a disposizione (circa 15 M€) si è finanziata tutta la Progettazione Preliminare del raddoppio, la Progettazione Definitiva ed Esecutiva della tratta Fossano-b.Madonna dell'Olmo (dal bivio Madonna dell'Olmo a Cuneo è già a doppio binario), nonché gli interventi</p> | | | | | | |

previsti nella stazione di Centallo (sottopassaggio pedonale, rifacimento marciapiedi, attrezzaggi tecnologici).

COPERTURA FINANZIARIA

Ministero delle Infrastrutture Impegno per € 15.493.700 Contratto di Programma 2001-2005 Legge 388/00. L'intervento è inserito nel Contratto di Programma 2007-2011 di R.F.I. SpA; in particolare risulta per 15 M€ tra le "opere in corso" e per 77M€ tra le "altre opere da realizzare". Al momento infatti risultano finanziati solo gli interventi nella Stazione di Centallo, mentre restano da reperire gli altri fondi per terminare i lavori.

BENEFICI ATTESI

Miglioramento dei servizi di collegamento ferroviario fra Cuneo e Torino, sia per quanto riguarda il traffico passeggeri (frequenza e rapidità del servizio) che per quanto riguarda il traffico merci (soprattutto nella prospettiva di sviluppare servizi per la logistica all'interno dell'area MIAC, anche in connessione con il PASS), data anche la connotazione (assunta e condivisa sia dall'Italia sia dalla Francia) del traffico del Colle del Tenda che ad oggi vede possibile un traffico su gomma leggero prevalentemente turistico e commerciale solo per piccoli volumi.

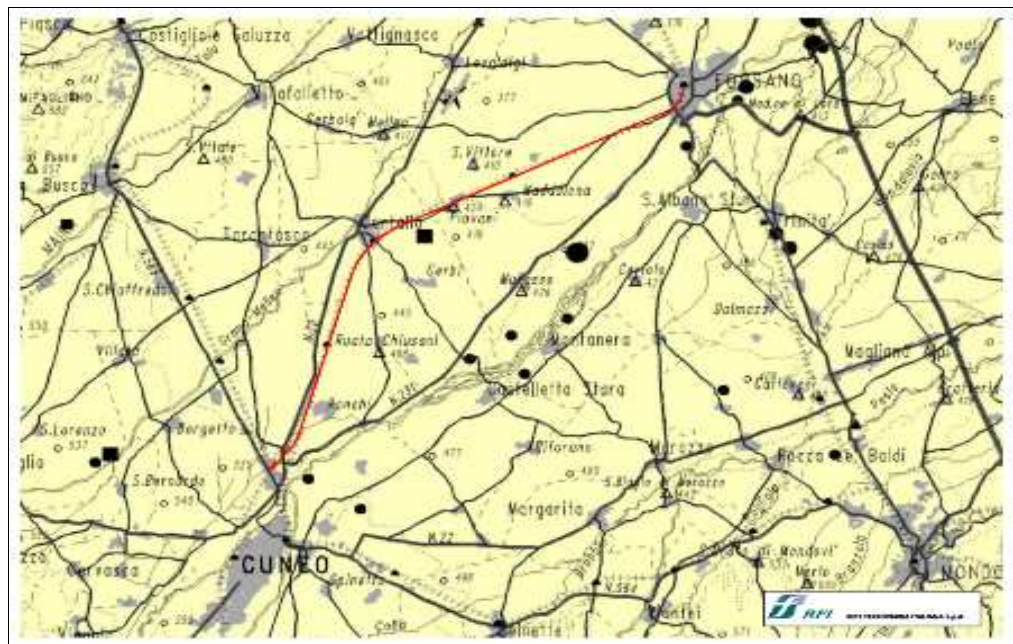
FONTI INFORMATIVE

www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/dwd/ferrovie/f08.pdf

NOTE

La Regione Piemonte, con D.D. n.306/26.2 del 20/06/2005, ha escluso dalla fase di valutazione della procedura di V.I.A. regionale il progetto preliminare "Raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo nella tratta Fossano-Bivio Madonna dell'Olmo" presentato da R.F.I. SpA.

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 3A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Ottimo | 9 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Molto Buono | 7 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Discreto | 3 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **5,09** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **5,9**

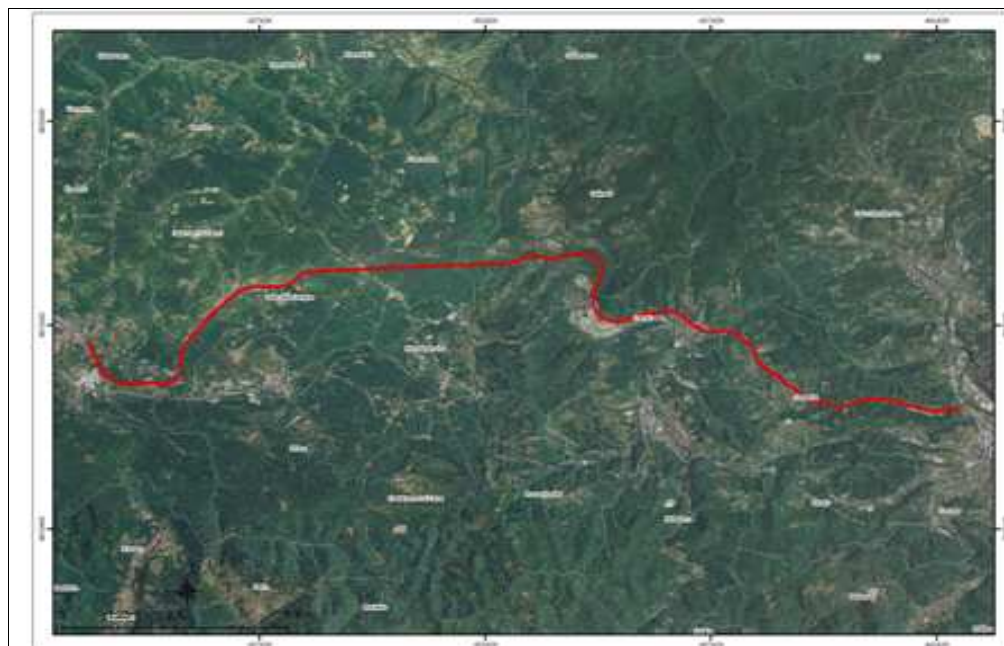
Attribuzione scenario attuativo: **Medio-lungo periodo** VIT: **5,9**

Indice di strategicità **6,9** Indice di fattibilità **4,4** GAP: **-2,5**

Priorità: **4** Alert fattibilità: **-2**

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 4A | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POTENZIAMENTO ED AMMODERNAMENTO DELLA LINEA TORINO - FOSSANO –SAVONA CON RADDOPPIO DELLA TRATTA CEVA – S. GIUSEPPE | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | ASSE FERROVIARIO TORINO-(CUNEO)-SAVONA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cuneo | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | RFI | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte Comuni di: Ceva, Sale Langhe, Saliceto, Cengio, Cosseria, San Giuseppe di Cairo. | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:443081,4179 - ya:4913190,9263 - xb:423540,1165 - yb:4917380,28 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | E' prevista la realizzazione di opere di potenziamento della linea ferroviaria quali il raddoppio della linea nel tratto da Ceva a S. Giuseppe. Le opere sono da realizzarsi prevalentemente in galleria. Tale intervento si colloca in un contesto più ampio per la creazione di un sistema di collegamenti integrato con una struttura portante basata sulla ferrovia e servita in forma complementare dal trasporto su gomma. | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 25 km di tratta a singolo binario | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea progetto/ studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Miglioramento dei servizi di collegamento ferroviario fra Savona e Torino, sia per quanto riguarda il traffico passeggeri (frequenza e rapidità del servizio) che per quanto riguarda il traffico merci (soprattutto nella prospettiva di sviluppare servizi per la logistica all'interno dell'area MIAC, anche in connessione con il PASS) | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cuneo | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 4A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Ottimo | 9 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 5A | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | AURELIA BIS (TRATTO DA SAVONA-CORSO RICCI - LEGINO) | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTI STRADALI NODO DI SAVONA E PIEMONTE MERIDIONALE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona - ANAS | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:460427,2662 - ya:4904251,7075 - xb:456353,9659 - yb:4910053,2 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Il tracciato complessivo è costituito da due lotti contigui che raccordano il casello autostradale di Legino ad Albisola Superiore. Il secondo lotto costituisce il collegamento tra il casello autostradale di Savona Legino con le aree di Savona Letimbro, sviluppandosi sul prolungamento della Variante della S.S..1 Aurelia oltre lo svincolo di Corso Ricci (svincolo Letimbro), fino a riallacciarsi più a sud a via Stalingrado all'altezza di piazza Amburgo, costituendo la nuova viabilità di accesso all'area portuale di Savona- Vado.</p> <p>Il primo lotto, finanziato con delibera CIPE in data 03/08/07 ha origine a Savona con uno svincolo lungo Corso Ricci in prossimità del torrente Letimbro a nord dell'autostrada (Svincolo Letimbro) e termina in località Grana (Comune di Albisola Superiore) in sponda sinistra del torrente Sansobbia.</p> <p>La Variante alla S.S.1 Aurelia - interconnessione tra i caselli della A10 di Savona e Albisola ed i porti di Savona e Vado - nel suo insieme si configura come un asse tangenziale alla città di Savona.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Circa 3.2 km. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intera opera è inserita nel primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla delibera del Comitato Interministeriale di Programmazione Economica (CIPE) del 21 dicembre 2001. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto preliminare a cura di ANAS SpA | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento per la realizzazione del lotto risulta pari a € 104.000.000 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | I lavori per il raddoppio, che partiranno nell'autunno del 2009, sono stati finanziati con 240 milioni di euro. I fondi per terminare l'opera in oggetto sono ancora da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>La realizzazione di tale infrastruttura determinerebbe un miglioramento delle condizioni di deflusso del traffico urbano all'interno del reticolo viario del savonese, con particolari benefici anche per quanto concerne il deflusso del traffico pesante originato dai traffici portuali.</p> <p>Particolarmente importanti risulterebbero i benefici a livello di circolazione sui tratti litoranei (SS1 Aurelia), e si avrebbero vantaggi tangibili legati alla diminuzione dei tempi di percorrenza, delle distanze</p> | | | | | | |

medie di percorrenza nonché delle emissioni di CO.
La realizzazione della Variante produrrà notevoli benefici in termini di miglioramento dell'attuale sistema viario con conseguenti ricadute positive a livello socio-economico e di salute pubblica, costituendo un valido percorso alternativo di attraversamento dell'area.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Savona - ANAS

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 5A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 4,99 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 5,58

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 5,58

Indice di strategicità 6,9 Indice di fattibilità 3,6 GAP: -3,3

Priorità: 4 Alert fattibilità: -3

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 6A | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | BRETTELLA AUTOSTRADALE ALBENGA-MILLESIMO- PREDOSA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTI STRADALI NODO DI SAVONA E PIEMONTE MERIDIONALE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Provincia di Savona (soggetto promotore) - Provincia di Alessandria | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione. | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Liguria, Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Provincia di Asti, Provincia di Savona, Comuni interessati, ANAS, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:433424,1051 - ya:4879090,5092 - xb:420471,1858 - yb:4913971,4 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Il quadro attuale a livello di connessioni infrastrutturali tra la Liguria di Ponente e l'area padana è definito dalla direttrice A6, che connette Savona a Torino, dalla A26 Voltri-Gravellona Toce e dalla A7 Milano-Genova. Tale sistema, a causa della prepotente crescita dei flussi di traffico, in particolar modo determinati dall'incremento delle movimentazioni portuali degli scali di Savona, Vado Ligure, Voltri e Genova, presenta condizioni di forte congestione, specialmente a livello del nodo di Genova, sulla tratta dell'A10 tra Savona ed il capoluogo ligure e sulla direttrici di penetrazione che da Genova si dipartono verso l'area padana. In questa ottica risulta essenziale la realizzazione di una bretella autostradale che colleghi Albenga a Predosa, congiungendosi con la A26 Voltri-Gravellona Toce.</p> <p>Gli studi finora condotti hanno individuato un primo tracciato che prevede l'aggancio sull'A10 fra Alberga e Borghetto S. Spirito, salendo in direzione Millesimo incontra la SP. 490 poco prima di Calizzano, ove è prevista una bretella verso Garessio, continua verso Millesimo, ove interseca la A6 per proseguire verso Predosa, passando poco distante da Cairo Montenotte, intersecando la sp 456 fra Aquì Terme ed Ovada.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Lo sviluppo complessivo del tracciato ad oggi ipotizzato è di circa 90 Km. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Previsto dal Piano territoriale di Coordinamento della provincia di Savona il collegamento tra la riviera di ponente e l'alessandrino. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | <p>Studio di opportunità redatto dagli uffici provinciali.</p> <p>La provincia intende svolgere incontri con le regioni Liguria e Piemonte, con le Province contermini, con l'ANAS ed il Ministero delle Infrastrutture e trasporti per avviare lo studio di fattibilità, redigere il progetto preliminare e giungere al più presto ad un affidamento per la realizzazione.</p> | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 4.000.000.000 Si potrebbe proporre il finanziamento per la progettazione nel periodo di programmazione 2007-2013 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'opera garantirà una connessione diretta della Liguria di ponente all'alessandrino ed all'hinterland padano permettendo un rilancio | | | | | | |

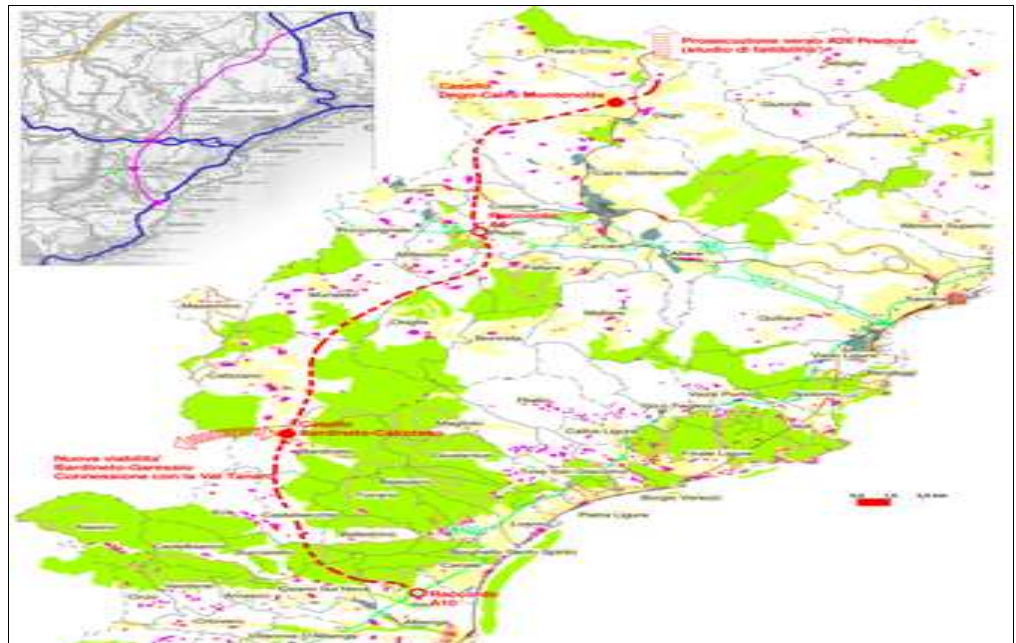
economico della Valbormida, area caratterizzata da una forte impronta industriale e dove è previsto lo sviluppo di insediamenti di natura logistico-retroportuale. A seguito della crescita ingente dei traffici portuali del porto di Savona-Vado, che già ad oggi si stanno concretizzando e che in un futuro prossimo decolleranno grazie all'entrata in funzione del nuovo terminal container, l'opera garantirà un collegamento diretto tra il porto ed il Nord Est (Pianura Padana e valichi alpini del Sempione e del Gottardo) evitando l'inoltro delle merci attraverso il sempre più congestionato nodo autostradale genovese. In secondo luogo la bretella andrebbe a fungere da "gronda del savonese" alleggerendo il traffico del nodo di Savona (A10/A6) ed evitando quindi le congestioni determinate dai flussi turistici che si riversano sulla riviera di ponente durante la stagione estiva. La realizzazione dell'opera, oltre a contribuire allo sviluppo turistico del ponente ligure, porrebbe fine all'isolamento infrastrutturale di un importante centro urbano quale la città di Acqui Terme e permetterebbe l'integrazione nel sistema logistico del Nord Ovest dell'aeroporto di Villanova d'Albenga e del distretto florovivaistico, agricolo ed industriale del ponente ligure.

FONTI INFORMATIVE

Provincia di Savona

NOTE

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 6A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Ottimo | 9 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 1 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **3,97** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **4,99**

Attribuzione scenario attuativo: **Medio-lungo periodo** VIT: **4,99**

Indice di strategicità **6,98** Indice di fattibilità **2** GAP: **-5**

Priorità: **3** Alert fattibilità: **-3**

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI CARDINE DI CONTESTO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 7A |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ASSE ORIZZONTALE COSTIERO DI COLLEGAMENTO FUNZIONALE |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE (FASCIA COSTIERA DELLA PROVINCIA DI IMPERIA) |
| SOGGETTO PROMOTORE | PROVINCIA DI IMPERIA |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS, COMUNI TERRITORIALMENTE INTERESSATI, PROVINCIA DI IMPERIA |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | REGIONE LIGURIA - COMUNI TERRITORIALMENTE INTERESSATI |
| LOCALIZZAZIONE | xa:4866894,3174 - ya:421075,0739 - xb:4858335,19 - yb:431840,1573 |
| DESCRIZIONE | <p>L'articolazione dell'arteria denominata "Asse orizzontale costiero di collegamento funzionale" è costituita da tratti di varianti alla ex S.S. Aurelia, in parte realizzate in parte di previsione, e da tratti in sede alla stessa che dovranno essere ammodernati nella linea della realizzazione di una "Nuova Aurelia" come da protocollo di intesa Anas - Regione Liguria - Province di Imperia, Savona, Genova e La Spezia approvato con D.G.R. n.655 del 13 giugno 2003 e trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.</p> <p>Facendo riferimento all'ambito imperiese, scopo di tale arteria viabilistica è quello di consentire un'efficiente e snella percorrenza lungo la linea di costa a ridosso degli abitati per tutte le funzioni di collegamento relazionate in particolare ai sistemi di insediamenti produttivi di rilievo sovracomunale (piane del Roya, del Nervia, di Valle Armea e Argentina, della Val Impero) nonché di consentire in modo diretto, by-passando i nodi urbani, le connessioni sia con la viabilità principale di relazione con l'esterno (segnatamente le strade statali n°20 e n°28 e Autostrada A 10), sia con la viabilità di penetrazione valliva che collega all'entroterra, dandosi anche carico della razionalizzazione dei collegamenti prioritari con le infrastrutture per la mobilità su ferro.</p> <p>La completa realizzazione di tale asse potrà anche efficacemente contribuire al decongestionamento della "vecchia" Aurelia in specie negli attraversamenti urbani principali, con recupero d'utilizzo di tratti della stessa per funzioni plurime correlate con scopi turistici, oltre che per le necessità dei residenti.</p> <p>L'Asse orizzontale costiero (nuova Aurelia) viene quindi a svolgere un ruolo basilare per lo sviluppo economico dell'area superando le criticità attuali che rallentano o ancora inibiscono il concretizzarsi di potenzialità produttive in essere, vuoi per la diretta relazione con il confinante territorio francese, vuoi per in naturale e storico collegamento con l'area del cuneese.</p> <p>Tra i tratti viabilistici di nuova previsione particolare urgenza (interventi strategici di priorità uno) rivestono la nuova viabilità di superamento del nodo Ventimiglia-Bordighera - incluso il raccordo al casello autostradale di Bordighera- in relazione alla quale è in corso di definizione la progettualità di una porzione in Comune di Ventimiglia), il bypass dell'abitato di Imperia (progetto preliminare già inserito nella legge n° 443 del 21 dicembre 2001 -"Legge Obiettivo") e il tracciato in continuità che collega ai centri del dianese.</p> <p>Seguono per urgenza e strategicità ulteriori interventi di ammodernamento sulle altre tratte dell'arteria strategica, comunque indispensabili per lo sviluppo produttivo locale e per garantire la</p> |

funzionalità complessiva, comunque condizionati dagli interventi previsti con priorità uno.

DATI DIMENSIONALI

10 Km (da verificare)

STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO

La complessiva arteria trova conforme previsione nel Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (proposizioni n° 15, 16 e 17) e nella pianificazione urbanistica comunale di più recente approvazione (PUC del Comune di Ventimiglia, PUC del Comune di Camporosso)
Si fa riferimento inoltre al richiamato progetto della "nuova Aurelia" approvato con D.G.R. n.655 del 13 giugno 2003 e protocollo di intesa Anas - Regione Liguria - Province di Imperia, Savona, Genova e Spezia (25/7/2003).

LIVELLO PIANIFICAZIONE

Idea progetto

Studio di fattibilità

Progetto preliminare

Progetto definitivo

Progetto esecutivo

In realizzazione

Opera terminata

DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO

Imperia esiste un progetto preliminare già inserito nella legge n° 443 del 21 dicembre 2001 - "Legge Obiettivo". Per le restanti parti il livello è quello dell'idea progettuale.

COSTO PREVISTO

COPERTURA FINANZIARIA

La progettazione in corso da parte del Comune di Ventimiglia deriva da fondi regionali; il progetto del by - pass di Imperia è stato realizzato con fondi ANAS.

BENEFICI ATTESI

La disponibilità di una risorsa infrastrutturale efficiente e corrispondente alle necessità di mobilità di tutti i settori produttivi all'interno del territorio provinciale e verso l'esterno (compreso il territorio francese confinante) consente riduzione di tempi e di costi e crea nuovo sviluppo. Ne deriva altresì un miglioramento delle condizioni di mobilità per altri usi sia nell'ambito sia costiero che interno, andando a risolvere le attuali criticità di interscambio.

FONTI INFORMATIVE

Provincia di Imperia

NOTE

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 7A

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Ottimo | 9 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 1B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POLO AGROALIMENTARE DEI SERVIZI PER LO SVILUPPO (PASS) NELL'AREA DEL MIAC (CUNEO). INFRASTRUTTURE LOGISTICHE E CONNESSIONI CON LE RETI TRASPORTISTICHE. | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA LOGISTICO PIEMONTE MERIDIONALE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cuneo; Fingranda S.p.A., Tecnogranda S.p.A. MIAC scpa Confcooperative Unione Provinciale di Cuneo, Consorzio cooperativo LOGIS S.C., FAI service scarl, Fincos Finanziaria Costruzioni SpA. | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In corso di definizione | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:387264,7413 - ya:4919584,4821 - xb:385226,8983 - yb:4921684,08 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'intervento prevede, nell'ambito del più ampio disegno di definizione del PASS, la costituzione di un centro di servizi integrato e specializzato su diverse filiere agroalimentari del Cuneese nell'area del MIAC, localizzata a Nord di Cuneo in prossimità della (futura) attestazione della Autostrada Asti-Cuneo e del bivio ferroviario di Madonna dell'Olmo. Il progetto vedrebbe concentrate nell'area anche alcune fasi di semilavorazione e/o confezionamento, conservazione ecc. a cui le imprese possano accedere con lo scopo di abbassare i costi, fruendo al contempo di servizi altamente qualificati e specifici comprensivi anche di processi distributivi locali.</p> <p>L'Area oggetto dell'intervento è di oltre 200.000 mq su terreno sito nel Comune di Cuneo -località Ronchi in corrispondenza dell'attuale area mercatale M.I.A.C. (circa tot. 800.000 mq.). Si è attualmente decisa la costituzione di una società consortile che si occupi delle azioni necessarie all'attuazione e realizzazione del Polo.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Area 200.000 mq. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Necessità di redazione del SUE (Strumento Urbanistico Esecutivo). Il nuovo PRG prevede l'attuazione degli ambiti di trasformazione (API1 e API2). | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea progetto sviluppata con SdF nel dettaglio nell'ambito della proposta di Programma Territoriale Integrato predisposto da Comune di Cuneo, Comunità Montana Valle Grana, Comunità Montana Valle Stura. | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento, stimata nell'ambito della proposta di PTI, è individuato in circa € 40.000.000,00 per i soli interventi relativi alle infrastrutture e alla logistica (Servizi e aree coperte raccordate e non raccordate, raccordi ferroviari, impianti comuni). | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'obiettivo generale dell'intervento è la funzionalizzazione del territorio rispetto alle esigenze avanzate dal settore agro-alimentare vocandolo: <ul style="list-style-type: none"> - a territorio leader in un processo di terziarizzazione logistica a supporto delle attività agroalimentari, agroindustriali e distributive | | | | | | |

presenti nell'area, al fine di ottimizzare le attività collegate sia all'in-bound in produzione, che all'out-bound di distribuzione e vendita.
- a territorio di riequilibrio destinando aree alla realizzazione di un centro raccolta dei prodotti agroalimentari, agroindustriali ed eventualmente altre forniture commerciali urbane (collettame) con la funzione di coordinamento nella distribuzione al cliente finale (city logistics)

FONTI INFORMATIVE

Comune di Cuneo – SdF. PTI Cuneo
www.regione.piemonte.it/trasporti/osservatorio/province/cuneo.htm

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 1B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Ottimo | 9 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Molto Buono | 7 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 4,59 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 5,2

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 5,2

Indice di strategicità 6,26 Indice di fattibilità 3,6 GAP: -2,7

Priorità: 4 Alert fattibilità: -2

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 2B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | NUOVO NODO DI INTERSCAMBIO MODALE A FOSSANO CON RILOCALIZZAZIONE DELLO SCALO MERCI IN LOCALITÀ MADONNA DEI CAMPI / CUSSAGNO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA LOGISTICO PIEMONTE MERIDIONALE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Fossano e Unione del Fossanese | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Apposita Società di scopo costituita per la realizzazione/gestione dell'intervento, Società del Gruppo Ferrovie dello Stato (RFI, FS Logistica, ..) | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, Finpiemonte Partecipazioni, Fingranda | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:398346,7892 - ya:4935119,7908 - xb:397743,9173 - yb:4935739,79 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Il Comune di Fossano ha individuato una nuova area di rilocalizzazione dell'attuale scalo merci. La superficie potenzialmente disponibile sul lato est della linea ferroviaria è pari a mq. 1.042.050. Per accedere alla stazione ferroviaria di Fossano occorre realizzare un raccordo ferroviario di circa 1 km sotto-passando la tangenziale.</p> <p>Il Piano Regolatore Generale di Fossano, attualmente in fase di approvazione presso la competente Direzione della Regione Piemonte, individua l'area in oggetto come la più idonea sia in termini di disponibilità delle aree sia per l'attuale dotazione/vicinanza alle infrastrutture viarie e ferroviarie, prevedendo per l'ambito dell'attuale scalo merci una valorizzazione connessa ad una possibile variazione di destinazione d'uso.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | mq. 1.042.050 e un raccordo ferroviario lungo 1 km. circa | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Coerente con le prescrizioni del PTR adottato. Coerente con la bozza di Piano regionale della logistica e dei trasporti. Coerente alle disposizioni del PRG di Fossano in approvazione | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di Fattibilità sviluppato nell'ambito della proposta di P.T.I. predisposto dall'Unione del fossanese | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento, stimata nell'ambito della proposta di PTI, è individuato in circa € 28.571.000. | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | <p>Parte della copertura finanziaria dell'intervento sarebbe garantita dall'utilizzo di risorse derivate dalla vendita delle aree attualmente occupate dallo scalo merci ferroviario che RFI si è detta disponibile ad investire nell'iniziativa.</p> <p>Ad essa va aggiunto il cofinanziamento delle Finanziarie regionali (Finpiemonte Partecipazioni) e provinciali (Fingranda) interessate a partecipare all'iniziativa, ed il contributo che la Regione Piemonte potrebbe attivare per la realizzazione delle opere di collegamento del nodo d'interscambio alla rete viaria e ferroviaria.</p> | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Miglioramento del sistema logistico del Piemonte meridionale in coerenza con lo sviluppo del settore logistico individuato per queste aree. Lo Studio di Fattibilità condotto nell'ambito della proposta di PTI | | | | | | |

predisposto dall'Unione Fossanese evidenzia non solo un potenziale incremento della movimentazione delle merci e la possibilità di attrarre nuovi operatori, oltre che la possibilità di offrire nuovi servizi per le aziende, ma un sostanziale mutamento dalla sola modalità su gomma alla modalità mista ferro-gomma (i container movimentati dalla nuova centro intermodale a regime sarebbero circa 23 mila l'anno) con un beneficio ambientale apprezzabile (PTI stima 900 mila euro/anno calcolati sui 23 mila container).

Tale proposta costituisce anche una concreta opportunità per il Comune di Fossano di riqualificazione dell'area dello scalo ferroviario attuale inglobato nel tessuto urbano del Comune di Fossano, con il potenziamento di funzioni prettamente urbane da integrarsi nell'attuale sistema cittadino e/o la creazione di una nuova centralità urbana.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Fossano – PTI Unione Comuni del Fossanese – Comune di Cuneo

NOTE

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 2B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Ottimo | 9 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Ottimo | 9 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Discreto | 3 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 3B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | PROLUNGAMENTO DELLA TANGENZIALE DI FOSSANO- CASELLO DI TAGLIATA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA LOGISTICO PIEMONTE MERIDIONALE. | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Fossano, Società Autostrade Torino-Savona | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:400290,898 - ya:4939089,212 - xb:401643,342 - yb:4935803,59 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Prolungamento della tangenziale di Fossano (S.S. 231) e realizzazione del casello autostradale (A6) in località Tagliata. Nell'ambito del quadro programmatico e di pianificazione l'Autostrada Torino Savona (A6) ha manifestato l'intenzione di realizzare una nuova stazione autostradale a Fossano in località "Tagliata". L'ipotesi costituirebbe una notevole agevolazione per il traffico indirizzato sia verso Fossano che verso Cuneo, connettendosi direttamente con la tangenziale fossanese. L'Autostrada Torino Savona, lambisce il territorio fossanese ad Est, superando il torrente Stura di Demonte con un importante viadotto della lunghezza di oltre 2,3 km. La nuova stazione ipotizzata a margine dell'abitato della frazione di Tagliata si innesterà con la viabilità ordinaria tramite rotatoria. L'allargamento della sede stradale della S.S. 231 e l'attuale ipotesi di intersezione a raso, richiedono uno schema alternativo, che non penalizzi eccessivamente la corrente principale S.S. 231 – Circonvallazione di Fossano, ma che elimini le svolte a sinistra a raso.</p> <p>L'intervento è legato all'approvazione della convenzione unica ANAS – Soc. Autostrada Torino-Savona.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Circa 4 km. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Coerente alle disposizioni del PRG di Fossano in approvazione. La realizzazione del casello di Tagliata è inserita nell'elenco delle priorità della Regione Piemonte alla sezione "viabilità di livello regionale". | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa €20.000.000 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Inserimento nel Piano dell'ANAS- da verificare dopo l'approvazione della convenzione. | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>L'intervento darebbe sbocco alla tangenziale di Fossano in direzione nord-est, connettendo la rete stradale ordinaria a quella autostradale. Miglioramento della circolazione viaria dell'area Fossanese, sostegno alla riorganizzazione viabilistica derivante dal riposizionamento dell'area logistica di Fossano e creazione di un collegamento diretto con la A6. Spostamento del traffico pesante al di fuori dei tracciati cittadini. Ulteriore arteria a scorrimento veloce per l'attraversamento del territorio con alleggerimento dell'utilizzo dei tracciati urbani. La nuova stazione di</p> | | | | | | |

“Tagliata” risulterebbe quindi intermedia tra l’attuale stazione di Fossano e quella di Marene. La S.S. 231, attualmente raccoglie il traffico da e per Fossano, sia leggero che pesante, proveniente e destinato alla rete autostradale. L’ipotesi di realizzazione di un nuovo casello a Tagliata sulla Torino-Savona costituirebbe pertanto una notevole agevolazione per il traffico indirizzato sia verso Fossano che verso Cuneo, connettendosi direttamente con la tangenziale fossanese.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Fossano – ATS la verdemare. S.p.A.

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 3B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Ottimo | 9 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Discreto | 3 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 4B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO TRA LA S.P. N. 428 E LA TANGENZIALE DI FOSSANO (S.S. 231) | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA LOGISTICO PIEMONTE MERIDIONALE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Fossano | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Provincia di Cuneo | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:397643,9769 - ya:4934557,3305 - xb:397534,8753 - yb:4934666,43 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | L'intervento prevede la realizzazione dello svincolo della tangenziale di Fossano (S.S. n. 231) in corrispondenza della S.P. n. 428 (vecchia S.S. n. 28). L'opera consentirebbe di convogliare il traffico veicolare a lunga percorrenza, proveniente da Torino / Savigliano sulla tangenziale, diminuendo il transito nel centro urbano e facilitando l'accesso alla rete autostradale. L'intervento consiste in quattro rampe di collegamento tra la quota della S.P. n. 428 e la quota della S.S. n. 231 (tangenziale). | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Coerente alle disposizioni del PRG di Fossano in approvazione. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto preliminare (anno 2004) fatto predisporre da ANAS regionale | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 5.100.000 Euro. | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Non accertata | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Miglioramento della funzionalità della tangenziale di Fossano e miglioramento dell'utilizzo delle direttrici est-ovest, con miglioramento della fruibilità del territorio verso le grandi vie di comunicazione ed i corridoi transeuropei. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Fossano – PTI Unione Comuni del Fossanese | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 4B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Discreto | 3 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Ottimo | 9 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 5B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ADEGUAMENTO RACCORDO FERROVIARIO EX ACNA DI CENGIO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA LOGISTICA RETROPORTUALE EX ACNA DI CENGIO | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cengio | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Cengio | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | RFI, Provincia di Savona, Regione Liguria | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:435309,291 - ya:4915103,9052 - xb:434245,5636 - yb:4916126,19 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | L'intervento in oggetto sarà realizzato attraverso l'adeguamento del raccordo ferroviario un tempo esistente e successivamente dimesso. | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Circa 500 m. di lunghezza | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è inserito nell'Accordo di programma della Val Bormida. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea progetto | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 2.500.000 Euro. | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'azione si propone di adeguare la connessione alla rete ferroviaria di un'area dalle grandi potenzialità logistiche, di fondamentale importanza per lo sviluppo del porto di Savona-Vado Ligure. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cengio | | | | | | |
| NOTE | Il raccordo ACNA era efficiente fino alla chiusura della fabbrica (1998). Il raccordo si trova alla stessa quota della linea Savona-Torino. | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 5B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Ottimo | 9 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 3,54 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 3,95

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 3,95

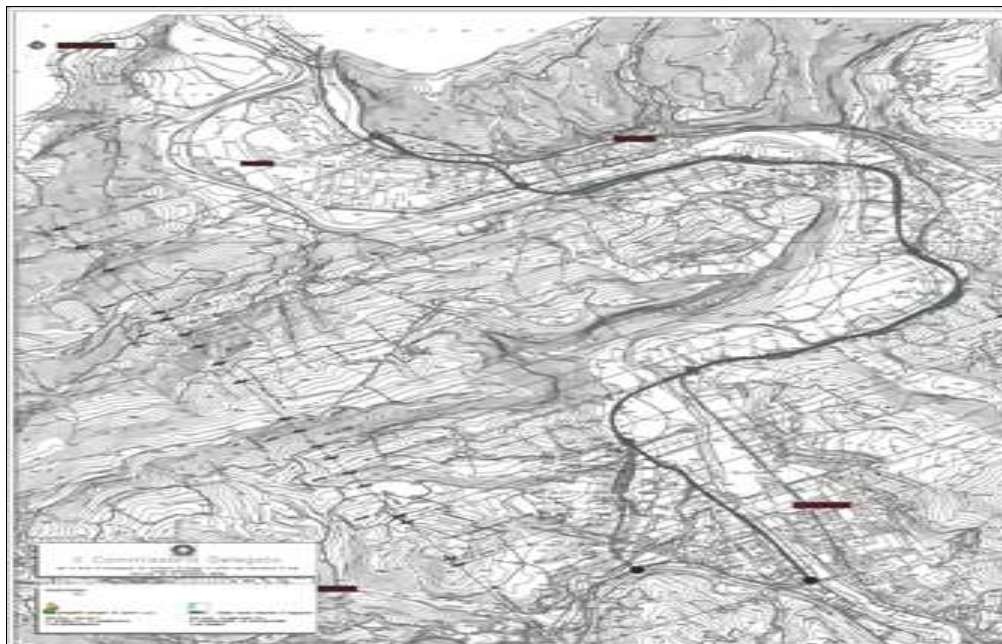
Indice di strategicità 4,58 Indice di fattibilità 3 GAP: -1,6

Priorità: 2 Alert fattibilità: -2

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 6B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ADEGUAMENTO DELL'ASSETTO INFRASTRUTTURALE DELL'AREA EX ACNA DI CENGIO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA LOGISTICA RETROPORTUALE EX ACNA DI CENGIO | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cengio Autostrada Torino-Savona S.p.A. | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | RFI, ANAS, Provincia di Savona | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:434814,63 - ya:4916058,35 - xb:435854,09 - yb:4912745,65 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Adeguamento dell'assetto infrastrutturale dell'area ex ACNA di Cengio per un miglior collegamento con il casello autostradale di Millesimo (Autostrada Savona – Torino) e la S.P. 339 di Saliceto</p> <p>Il casello autostradale di Millesimo risulta collocato in una posizione strategica, all'intersezione tra l'asse autostradale Torino-Savona (A6) e l'asse idrografico dell'omonimo ramo del fiume Bormida.</p> <p>La situazione infrastrutturale attuale è definita:</p> <ul style="list-style-type: none"> - da una viabilità di fondo valle a sud (S.P. n 51 "Bormida di Millesimo") che convoglia i traffici provenienti da Murialdo, Calizzano e Bardineto; - da una viabilità di fondo valle a nord (ex S.S. 339 "di Cengio"); - da una viabilità parallela all'autostrada (ex S.S. 28 bis "del Col di Nava") che collega il casello ai centri di Cosseria, Roccavignale, Montezemolo ed alla Langa cuneese. <p>Tale sistema di connessione nel corso degli anni è già stato sottoposto ad un importante intervento di miglioramento della mobilità, realizzato attraverso il completamento della variante ex S.S. n°28 bis del "Col di Nava" che ha facilitato l'attraversamento dell'abitato di Millesimo.</p> <p>In tale contesto fondamentale risulta la realizzazione di una viabilità alternativa alla S.P. n 339 che connetta direttamente le aree ex-ACNA di Cengio al casello autostradale di Millesimo evitando le problematiche di connessione attuali (attraversamento ferroviario, restringimenti della carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato).</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 3.831,56 m. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | I Comuni di Roccavignale e Millesimo concordano sulle ipotesi dello SdF ipotesi 6B. Il Comune di Cengio chiede miglioramenti di impatto nei confronti del centro urbano. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 47.780.000 Euro (opzione 6B dello SdF). | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | La realizzazione di tali interventi permetterà lo sviluppo delle potenzialità logistiche delle aree gravitanti intorno al polo di Millesimo, prima tra tutte l'area ex-ACNA di Cengio, garantendo una connessione rapida ed efficace con l'autostrada A6 Torino-Savona. | | | | | | |

FONTI INFORMATIVE

Comune di Cengio, Studio di fattibilità "Assetto infrastrutturale dell'area ex Acna di Cengio per un miglior collegamento con il casello autostradale di Millesimo e la S.P. 339 di Saliceto"

NOTE**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**

VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 6B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Ottimo | 9 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Discreto | 3 |
| 5.2: Complessità partenariale | Discreto | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 7B | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE NUOVO RACCORDO FERROVIARIO A SERVIZIO DELLE AREE EX FERRANIA | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA LOGISTICA RETROPORTUALE EX FERRANIA | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cairo Montenotte – Ferrania Technologies – Provincia di Savona | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | RFI- Autorità di Bacino | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:446257,628 - ya:4911695,908 - xb:445576,799 - yb:4912798,48 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'intervento in oggetto sarà realizzato attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la riattivazione del raccordo ferroviario, un tempo esistente e successivamente dismesso, fra le aree dell'ex stabilimento Ferrania e la linea ferroviaria Savona – San Giuseppe; - l'allocazione del tracciato ferroviario in sede propria, con riduzione e regolamentazione delle interferenze con la viabilità stradale; - la revisione ed il potenziamento del tracciato ferroviario all'interno del perimetro dello stabilimento ex Ferrania, mediante creazione di un nuovo fascio composto da n. 3 binari; - la sistemazione della viabilità ordinaria già sede del precedente tracciato ferroviario, per un tratto della lunghezza di circa 1,7 km; - il consolidamento del ponte sul Fiume Bormida, al fine di adeguarlo ai nuovi carichi determinati dai traffici ferroviari. | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 1,7 km + estensione parco (binario manovra RFI) | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è inserito nell'Accordo di programma della Val Bormida. | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto preliminare | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 2.450.000 Euro. | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>L'intervento permetterà di dotare le aree ex Ferrania di un raccordo ferroviario adatto a valorizzare il sito configurando, per parte di esso, l'uso quale "banchina remota" del Porto di Savona - Vado Ligure. La connessione diretta garantirà inoltre un'efficace via di accesso per le merci in ingresso ed in uscita dallo stabilimento e con il porto di Savona, senza eccessivo aggravio del traffico sulla viabilità ordinaria.</p> | | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cairo Montenotte – Provincia di Savona | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 7B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Buono | 5 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 4,46 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 4,43

Attribuzione scenario attuativo: Breve periodo VIT: 4,46

Indice di strategicità 4,84 Indice di fattibilità 4,2 GAP: -0,6

Priorità: 3 Alert fattibilità: -1

| | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 8B | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE NUOVO SVINCOLO ALLA S.P. N°29 DEL COLLE DI CADIBONA - VARIANTE DI VISPA - IN LOCALITÀ MONCAVAGLIONE | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA INDUSTRIALE E DI LOGISTICA RETROPORTUALE BRAGNO - S.GIUSEPPE DI CAIRO | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cairo Montenotte - ANAS | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS - Comune di Cairo Montenotte | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Provincia di Savona | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:443403,82 - ya:4913178,26 - xb:443662,64 - yb:4912907,27 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'intervento consta nella realizzazione di uno svincolo a raso in entrata ed in uscita dal tracciato della variante di Vispa, in località Moncavaglione, a servizio delle aree industriali di Bragno. L'intervento nello specifico consta nella connessione tra il realizzando nuovo svincolo e le aree industriali contigue (nuovo cementificio). La realizzazione di tale connessione potrebbe sfruttare le economie determinate dalla realizzazione in corso, da parte di ANAS, dei lavori di costruzione della variante di Vispa.</p> | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | L'area su cui potrebbe insistere l'opera occupa 50.766,32 mq. La lunghezza dello svincolo è di circa 400 m. | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Studio di fattibilità approvato dal Comune di Cairo Montenotte (2001) | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | La progettazione non è ancora stata avviata. Lo Studio di Fattibilità è stato approvato. | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 1.000.000 di Euro | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Da reperire | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>Attraverso tale intervento infrastrutturale si assicurerà per i mezzi pesanti un accesso diretto alla viabilità di scorrimento provinciale, superando l'attuale attraversamento delle aree urbane e delle zone commerciali di Cairo Montenotte. Tale infrastruttura rappresenterebbe quindi una grande opportunità di rilancio per tutta l'area industriale di Bragno-San Giuseppe di Cairo nella logica di uno sviluppo di natura "retroportuale".</p> | | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 8B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

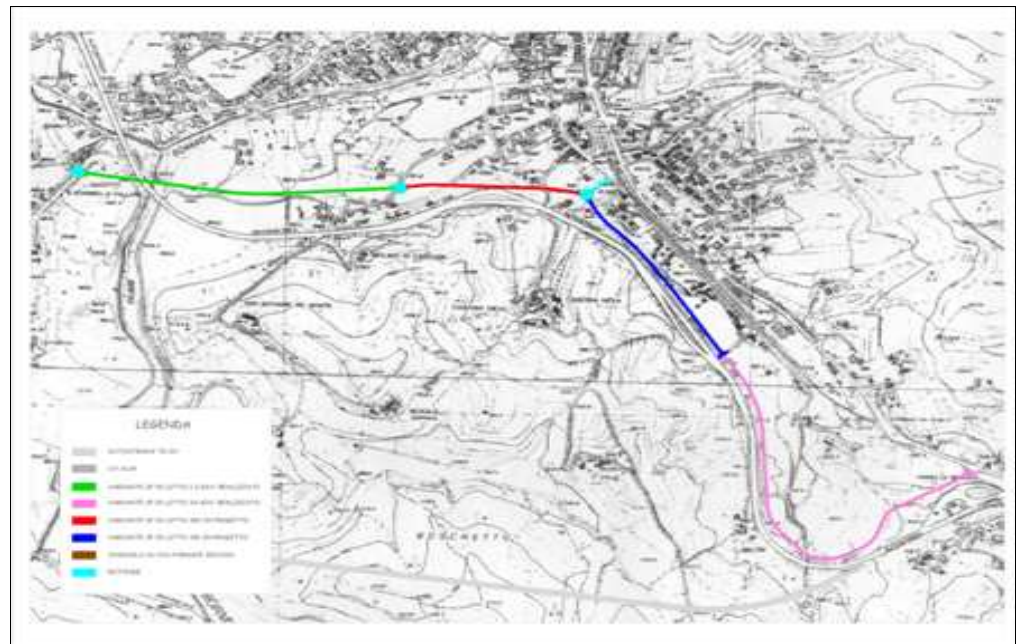
Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 9B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE DELL'ULTIMO LOTTO DEL RACCORDO TRA LA S.P. N.29 E LA S.P. N. 15 (CIRCONVALLAZIONE DI CARCARE) | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA INDUSTRIALE E DI LOGISTICA RETROPORTUALE BRAGNO – S.GIUSEPPE DI CAIRO | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Carcare, Provincia di Savona | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Provincia di Savona – Comune di Carcare | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:443146,87 - ya:4911386,21 - xb:443659,56 - yb:4911333,01 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>La Provincia di Savona ha già realizzato o avviato tre lotti del collegamento tra la S.P. 29, in località Vispa e la S.P. 28, che aggira il centro abitato di Carcare, assicurando l'accesso alle nuove aree produttive (oltre 100.000 mq) previste dallo strumento urbanistico di Carcare, le quali oggi non risultano accessibili ad un traffico importante di mezzi pesanti. L'ultimo lotto del raccordo, denominato 3B (3B1 + 3B2), completerà quindi la circonvallazione di Carcare, lungo la direttrice Vispa-Pallare collegando:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lato Pallare: i lotti 1-2, già realizzati, fino a via per San Giovanni; - lato Vispa: il lotto 3A, in corso di ultimazione, fino a via delle Moglie. <p>Ad oggi due lotti di tale variante sono già stati eseguiti (lotti 1 e 2) tramite un Accordo di Programma Provincia di Savona - Comune di Carcare, il terzo lotto (3A) è già stato cantierato. Un ulteriore lotto (3B1) è in fase di approvazione (approvato il preliminare con DGP 108/2008, in itinere l'approvazione del definitivo).</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Lotto 3B1 600 m. Lotto 3B2 400 m. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Il lotto 3B1 è nel piano triennale delle oo.pp. della Provincia di Savona. E' stato sottoscritto in merito un protocollo d'intesa fra la Provincia di Savona ed il Comune di Carcare. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto definitivo lotto 3B1 Da progettare il lotto 3B2 | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Lotto 3B1: 1.550.000 € - Lotto 3B2: da quantificare | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Lotto 31B stanziamenti: regione Liguria € 1.015.000,00; Provincia di Savona € 490.000,00; Comune di Carcare € 45.000,00 Lotto 3B2 in definizione | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | A completamento avvenuto l'arteria permetterà il by-pass del centro abitato di Carcare disimpegnando la mobilità veicolare di attraversamento, garantendo un accesso diretto all'area "Paleta" e dando sfogo al traffico pesante diretto verso Plodio, Pallare, Bormida ed il Colle del Melogno | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Provincia di Savona | | | | | | |

NOTE

La connessione garantirà l'accesso alle nuove aree produttive (oltre 100.000 mq) previste dallo strumento urbanistico di Carcare, le quali oggi non risultano accessibili ad un traffico importante di mezzi pesanti.

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 9B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Buono | 5 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 10B | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE PONTE DI COLLEGAMENTO TRA LE AREE INDUSTRIALI DI BRAGNO E QUELLE DI SAN GIUSEPPE DI CAIRO M.TTE – INTERVENTO DIRETTAMENTE LEGATO ALLA REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO DELLA VARIANTE DEL VISPA IN LOCALITA' MONCAVAGLIONE-CURAGNATA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA INDUSTRIALE E DI LOGISTICA CAIRO MONTENOTTE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Autorità di bacino, Società Funiviaria Alto Tirreno, Provincia di Savona, ANAS | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:443876,77 - ya:4913161,49 - xb:444129,59 - yb:4912906,06 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | Partendo dallo svincolo a raso in entrata dal tracciato della variante di Vispa, in località Moncavaglione, a servizio delle aree industriali di Bragno, occorre definire la realizzazione di un ponte sul Fiume Bormida che, dalla Località Curagnata di Bragno, consenta il diretto collegamento all'importante realtà industriale delle aree di S.Giuseppe | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 70 ml di ponte, 50 ml di tunnel al di sotto del parco carbonifero | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Il tracciato va in variante al PRG unitamente alla nuova area produttiva adiacente al fiume, di prossima realizzazione. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea progetto | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Stimato in circa 4.000.000 di Euro | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'intervento strutturale risulta funzionale per assicurare per i mezzi pesanti un accesso diretto alla viabilità di scorrimento provinciale, superando l'attuale attraversamento delle aree urbane e delle zone commerciali di Cairo Montenotte. Tale infrastruttura rappresenterebbe quindi, insieme allo svincolo della Variante del Vispa, una grande opportunità di rilancio dell'area industriale di Bragno-San Giuseppe di Cairo nella logica di uno sviluppo di natura "retroportuale". | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di primo livello | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 10B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Debole | 1 |
| 5.2: Complessità partenariale | Debole | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **3,21** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **3,40**

Attribuzione scenario attuativo: **Medio-lungo periodo** VIT: **3,40**

Indice di strategicità **3,94** Indice di fattibilità **2,6** GAP: **-1,3**

Priorità: **2** Alert fattibilità: **-2**

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI PRIMO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 11B |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | RIQUALIFICAZIONE DEL PARCO ROYA |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Ventimiglia |
| SOGGETTO ATTUATORE | RFI – Project Financing |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Tramite Accordo di programma: Regione Liguria, Provincia di Imperia, Rete Ferroviaria Italiana e Comune di Ventimiglia |
| LOCALIZZAZIONE | xa:4855246,85 - ya:384544,38 - xb:4850040,79 - yb:386220,91 |
| DESCRIZIONE | <p>Le opere relative al comune di Ventimiglia si inquadrano in una unica cornice complessa definita dalla riqualificazione delle aree ferroviarie ora oggetto di dismissione per un totale di XXXXXXXXXmq, nonché riguardo alla viabilità di raccordo fra tali aree e il territorio circostante tramite opere infrastrutturali.</p> <p>Scopo di tali interventi è quello di rilanciare il tessuto cittadino recuperando infrastrutture oggetto di dismissione e garantendo quindi nuova occupazione unita ad un miglioramento dell'economia cittadina e territoriale nel suo complesso.</p> <p>Da sottolineare come il processo sia in avanzata fase di definizione e dotato di forti impulsi aggiuntivi legati alla definizione di una Zona Franca Urbana Zona franca approvata nella relazione del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo del Ministero dello Sviluppo Economico nonché nella la deliberazione adottata del CIPE n. 14/2009 dell'8 maggio pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 luglio 2009, recante "Selezione e perimetrazione delle zone franche urbane e ripartizione delle risorse (art. 1, legge n. 296/2006 e art. 2, legge 244/2007)",</p> <p>L'intervento si inquadra nell'ACCORDO QUADRO CON R.F.I., REGIONE LIGURIA E PROVINCIA DI IMPERIA PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLE AREE FERROVIARIE E IL RIASSETTO DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DI VENTIMIGLIA. STUDIO DI FATTIBILITA' PER LA VIABILITA' A MONTE DI VENTIMIGLIA IN VARIANTE NORD ALLA VIA AURELIA, DA CORSO GENOVA ALLA VIA TENDA. Approvato con DELIBERA C.C. N. 84 DEL 23/10/2008. Tale Deliberazione approva in linea tecnica il piano direttore da cui è tratta la documentazione allegata. È in corso un tavolo di lavoro tra tutti i soggetti interessati per definire e sviluppare l'idea progettuale dandone concretezza e operatività.</p> <p>La particolarità del progetto di cui trattasi, è quella di porsi su un sedime derivante in gran parte da binari sottoutilizzati in virtù del trattato di Schengen col conseguente venir meno di importanti superfici ora destinate ad aree ferroviarie.</p> <p>Il raccordo dell'area con lo svincolo autostradale, con la SS 20 e con la SS 1 nonché con la città, si pone come opera essenziale per sviluppare un quadro coerente all'interno e con il programma stesso</p> |
| DATI DIMENSIONALI | 230.000 mq di superficie attualmente a sedime ferroviario 100.000 mq potenziali di SP |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Area ferroviaria soggetta ad accordo di programma conformemente alle previsioni di PUC Vigente. |

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|------------------------------|--|---------------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| | DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Attualmente idea progetto | | | | | |
| COSTO PREVISTO | In fase di definizione | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | In fase di definizione | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>Conversione di area in posizione strategica per la città e per il comparto territoriale.</p> <p>Creazione di nuovi posti di lavoro. Risoluzione del problema ambientale derivante dalla realizzazione di area da adibire a centro di stoccaggio comunale per i RSU attualmente stoccati in area privata con costi gestionali che ricadono sulla cittadinanza e limitato potere di controllo</p> | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 11B

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Molto Buono | 7 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Discreto | 3 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Discreto | 3 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **3,63** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **4,01**

Attribuzione scenario attuativo: **Medio-lungo periodo** VIT: **4,01**

Indice di strategicità **4,82** Indice di fattibilità **2,8** GAP: **-2,0**

Priorità: **3** Alert fattibilità: **-2**

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 1C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POTENZIAMENTO E RIVITALIZZAZIONE DELL'AEROPORTO DI CUNEO LEVALDIGI |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA CUNEESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Aeroporto di Cuneo – GEAC S.p.A. |
| SOGGETTO ATTUATORE | Da definire |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Comune di Cuneo, Provincia di Cuneo, Regione Piemonte |
| LOCALIZZAZIONE | xa:391577,9475 - ya:4932323,8519 - xb:389559,1388 - yb:4934879,58 |
| DESCRIZIONE | <p>L'accordo sulla realizzazione delle grandi infrastrutture strategiche regionali per il Programma Olimpico del 2006 (Legge 443/2001 e d.lgs 190/2002) prevede anche l'ampliamento dell'aeroporto di Cuneo, secondo polo regionale. Il progetto prevede lavori di ampliamento e ristrutturazione della aerostazione passeggeri, ampliamento dei piazzali aeromobili, ampliamento piazzale autobus auto e circolazione, l'adeguamento dei sistemi di gestione voli e passeggeri e l'allestimento delle maggiori aree in aerostazione. Nello specifico le attività si articolano in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incremento dei voli di linea e charter - potenziamento e insediamento attività commerciali - potenziamento e insediamento attività cargo <p>prevedendo anche un adeguamento dell'accessibilità viaria ed un collegamento ferroviario (linea Torino-Fossano- Cuneo-Nizza in località Maddalene di Fossano). Al 2009 l'aeroporto di Cuneo ha un utilizzo prettamente passeggeri, in continua espansione sia grazie ai voli charter sia anche all'interesse di compagnie low-cost. ha un calendario di circa xx voli settimanali ed una previsione di xx voli attivabili da Aprile. La volontà di aprire anche al cargo è sempre stata presente: l'area su cui insiste attualmente l'aeroporto offre spazi sufficienti anche per realizzare le strutture necessarie (magazzino doganale, hangar attrezzati per lo stoccaggio temporaneo di merci deperibili ecc.). Il progetto del collegamento ferroviario non ancora portato avanti, offre peraltro ancora l'opportunità di realizzare una struttura che possa avere il duplice uso sia passeggeri, sia merci. E' tuttavia necessario affrontare un serio studio di fattibilità che, a partire dalle indagini già effettuate dalle strutture interne alla GEAC, possa porre in luce le opportunità che il settore cargo può offrire sia al territorio sia alla vita dell'aeroporto, soffermandosi sia sulle questioni legate agli aspetti economici sia alla governance della struttura, indagando il reale apporto di eventuali inserimenti di privati nel business. Il piano di sviluppo ventennale (concessione della durata di 20 anni da parte di ENAC in sostituzione del rinnovo annuale) sulla base del quale l'aeroporto acquista una solidità ed una opportunità di rafforzare l'infrastruttura è in approvazione entro 6/8 mesi e prevede l'ampliamento del business aeroportuale anche verso in cargo.</p> |
| DATI DIMENSIONALI | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Conforme al piano di sviluppo aeroportuale ventennale. (prevista VIA, Compatibilità urbanistica alle strutture aeroportuali in ampliamento e sviluppo, compatibilità tecniche ecc.) |

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|------------------------------|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| | DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea Progetto | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Costo previsto per lo studio: € 250.000,00 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | La strutturazione del settore cargo presso l'aeroporto di Cuneo dota il programma dei servizi alle imprese del territorio interessato al Progetto di un ulteriore e valido vettore che, unitamente ai collegamenti via mare completa il panorama delle opportunità a sostegno dello sviluppo. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Aeroporto di Cuneo uff. Marketing e Development | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 1C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Buono | 5 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Buono | 5 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 3 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 2,48 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 3,24

Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 3,24

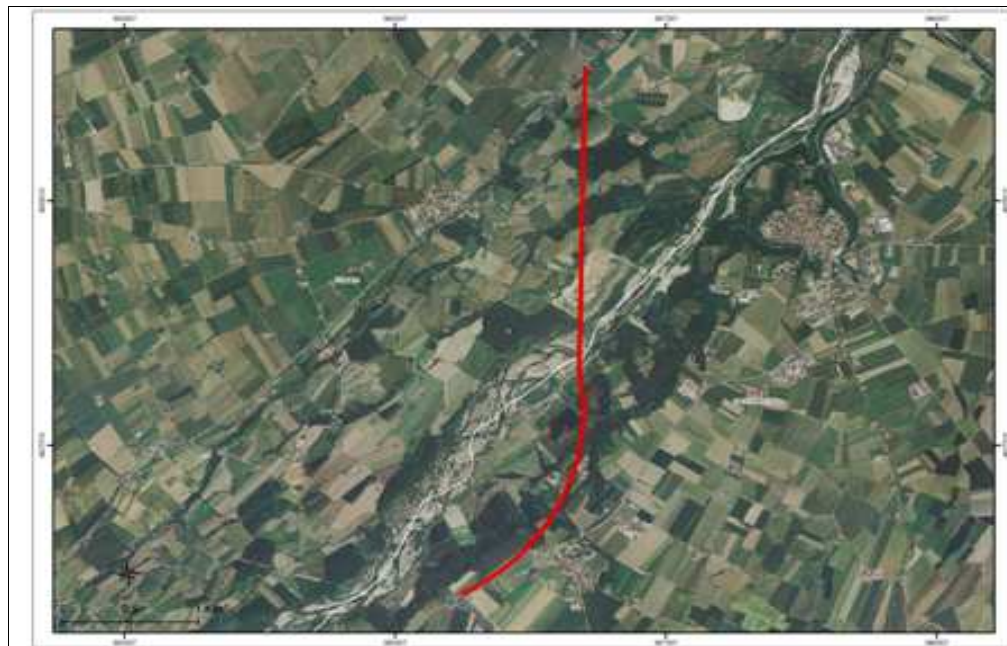
Indice di strategicità 4,34 Indice di fattibilità 1,6 GAP: -2,7

Priorità: 2 Alert fattibilità: -2

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 2C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COLLEGAMENTO TRA IL CASELLO AUTOSTRADALE (A33 ASTI-CUNEO) DI S. ALBANO STURA (LOC. CERIOLO) E LA TANGENZIALE DI FOSSANO (S.S. 231) IN LOCALITÀ S. SEBASTIANO |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA CUNEESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Fossano |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Comune di S. Albano Stura, Provincia di Cuneo |
| LOCALIZZAZIONE | xa:396708,8049 - ya:4926240,356 - xb:395747,1277 - yb:4930596,19 |
| DESCRIZIONE | Realizzazione del collegamento tra il casello autostradale (A33) di S. Albano Stura (loc. Ceriolo) e la tangenziale di Fossano (S.S. 231) in località S. Sebastiano mediante un viadotto a due corsie di marcia per ciascuna direzione. |
| DATI DIMENSIONALI | 5 Km (da verificare) |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Coerente alle disposizioni del PRG di Fossano in approvazione e del PRG di S. Albano Stura vigente. Opera prevista dal Piano Territoriale di Coordinamento adottato. Opera prevista dal P.R.U.S.S.T. del Piemonte Meridionale ed in predicato di essere inserita tra quelle di completamento dell'Asti / Cuneo. |

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|-------------------------------|---|--|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| | DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità (anno 2005) (anno 2005) | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 89.000.000 di Euro | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Parte della copertura finanziaria dell'intervento potrebbe derivare dall'utilizzo di risorse, pari ad € 7.000.000, derivate da un contributo concesso dal Dipartimento per la Protezione civile al Compartimento ANAS di Torino in seguito agli eventi alluvionali dell'anno 2000 | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'intervento darebbe sbocco alla tangenziale di Fossano in direzione sud-est, connettendo la rete stradale ordinaria a quella autostradale. L'opera consentirebbe di migliorare sensibilmente il collegamento del settore occidentale della Provincia di Cuneo alla Liguria. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Fossano – PTI Unione Comuni del Fossanese | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 2C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Discreto | 3 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Discreto | 3 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 3,23 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 3,22

Attribuzione scenario attuativo: Breve periodo VIT: 3,23

Indice di strategicità 3,88 Indice di fattibilità 2,8 GAP: -1,1

Priorità: 2 Alert fattibilità: -2

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 3C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | SVINCOLO AUTOSTRADALE DI BOSSARINO |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Autostrada dei Fiori |
| SOGGETTO ATTUATORE | Autostrada dei Fiori |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Comune di Vado Ligure, Comune di Quiliano |
| LOCALIZZAZIONE | xa:453468,69 - ya:4901905,275 - xb:453544,65 - yb:4901829,09 |
| DESCRIZIONE | <p>In considerazione delle previsioni di crescita dei flussi di traffico attraverso il porto di Vado Ligure, correlati allo sviluppo delle attività già oggi presenti e alla prossima realizzazione del nuovo terminal container, l'Autorità Portuale di Savona e le Amministrazioni locali hanno deciso di valutare la fattibilità di realizzare un nuovo casello autostradale a Vado Ligure, da realizzarsi lungo la "Autostrada dei fiori" (A10). La realizzazione del casello ha quindi l'obiettivo di creare un collegamento diretto tra la "A10" e il bacino portuale di Vado Ligure, le aree industriali, nonché il tessuto urbano, per ottenere una significativa riduzione dei flussi veicolari all'interno della viabilità locale dei comuni interessati, riducendo quindi le criticità di percorrenza. Il progetto prevede la realizzazione di un casello dotato di quattro corsie di transito in entrata ed altrettante in uscita (di cui una utilizzabile anche per transiti di convogli eccezionali) con sistemi di esazione completamente automatizzati ma comunque con le predisposizioni per accogliere operatori. A ciò si aggiunge la realizzazione delle rampe di accesso e di uscita; la realizzazione di una pensilina in corrispondenza delle isole di esazione pedaggi; la realizzazione di un edificio ad un piano fuori terra per i vani tecnologici e servizi. La localizzazione è prevista a monte del centro abitato di Vado Ligure, in posizione attigua alla zona industriale, ottimale per la connessione dell'infrastruttura autostradale con la "Aurelia bis", la strada di scorrimento per Savona e la viabilità urbana. Le aree destinate all'intervento costituiscono il confine fra il Comune di Vado e Quiliano.</p> |
| DATI DIMENSIONALI | <p>Le caratteristiche geometriche della viabilità sono conformi a quanto richiesto dal vigente quadro normativo ed in particolare dal D.M. 05/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".</p> <p>La viabilità diretta di collegamento "Aurelia bis" presenta sezione tipo riconducibile alla categoria "C1" per strade in ambito extraurbano.</p> <p>Il progetto prevede, in sintesi, i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione di rampe di accesso e di uscita; - la realizzazione di 4 piste di entrata/uscita dei veicoli, di cui 3 di larghezza 3,10 m, ed una pista laterale di larghezza idonea (6,0 m) per il transito di convogli eccezionali. Tale pista risulta normalmente utilizzata per il transito dei veicoli normali, con la posa di dissuasori e barriere mobili. Le isole fra le piste avranno una larghezza pari a 2,10 m e consentiranno di ospitare gli impianti di stazione. - la realizzazione di una pensilina in corrispondenza delle isole di esazione pedaggi; - la realizzazione di un edificio ad un piano fuori terra per i vani tecnologici e servizi, che sviluppa in pianta una superficie lorda pari a 166 m2 e comprende un solo piano fuori terra, contornato su tutto il perimetro da un marciapiede con larghezza pari a 1,20 m; |

- sistema di illuminazione del casello, dei piazzali e delle rampe.

STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO

Il progetto così come definito dallo SdF necessita di una variante al PRG. Tuttavia l'intervento è stato contemplato nel PUC di Vado Ligure (Ambito 7. Infrastrutture generali e viarie di Bossarino)

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
|------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO

Studio di fattibilità

COSTO PREVISTO

€ 33.661.240

COPERTURA FINANZIARIA

Una quota parte del finanziamento (pari a 16 milioni di Euro) è stata proposta per il finanziamento nell'ambito del Masterplan ligure delle Autostrade del Mare predisposto da Regione Liguria e RAM S.p.A. su incarico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

BENEFICI ATTESI

Le analisi trasportistiche confermano che l'intervento comporta notevoli benefici che si traducono nella riduzione dei tempi di percorrenza, nella riduzione dei tragitti e nell'eliminazione dei fenomeni di congestione della rete viaria che in futuro verrebbero a rendersi insostenibili, visto il notevole potenziamento previsto per le infrastrutture portuali; ne conseguirà altresì una significativa riduzione dell'impatto ambientale della viabilità sulle aree urbane, sia in termini di inquinamento acustico che atmosferico. Senza il predetto intervento la viabilità suburbana e il casello autostradale di Savona, risulterebbero interessati da una quota estremamente elevata di mezzi pesanti che renderebbe la percorribilità difficoltosa e costituirebbe elemento negativo per l'efficienza del sistema logistico globale del comprensorio. Si sottolinea come la realizzazione del casello autostradale in oggetto costituisca elemento di completamento del sistema viario comprensoriale permettendo così il raggiungimento di un eccellente grado di efficienza globale del sistema trasportistico, sia in relazione al traffico turistico che commerciale. Ciò, inoltre, comporterà risvolti positivi alla comunità: infatti, a seguito di una significativa riduzione degli impatti della viabilità sulla mobilità urbana, si risconterà il miglioramento del grado di sicurezza di percorrenza delle strade urbane e suburbane.

FONTI INFORMATIVE

Autorità Portuale di Savona

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 3C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Discreto | 3 |
| 5.2: Complessità partenariale | Discreto | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 4C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE DELLE FUNZIONI DI INTERMODALITÀ E SOSTA DEL NODO VIARIO DI LEGINO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | ANAS, Autostrada TO-SV, Autostrada GE-SV | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:455861,8055 - ya:4903863,152 - xb:455550,2507 - yb:4904174,71 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Il progetto sviluppa i contenuti espressi nello schema di assetto urbanistico (SAU) dove, sulla base di un'analisi a scala urbana dello stato attuale della viabilità e sulla base delle potenzialità insite nelle aree residuali circostanti, è stato possibile tracciare le linee guida per la riorganizzazione della viabilità in questo nodo importante del sistema di relazioni tra Savona e la sua area vasta di riferimento.</p> <p>In particolare l'intervento svilupperà i seguenti contenuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riordino del sistema circolatorio imperniato sulla rotonda di Corso Svizzera / Strada di Scorrimento Veloce; - attivazione del collegamento diretto tra strada interquartieri e svincolo autostradale, alla luce di quanto previsto dal progetto redatto dall'Ufficio Lavori Pubblici del Comune di Savona per la riattivazione del braccio di innesto sullo svincolo autostradale (esistente ponte); - collegamento via Ns. Signora del Monte / Corso Svizzera; - ambientalizzazione della "Porta di Accesso" alla città di Savona. | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Conforme agli indirizzi di PUC | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 1.914.000 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'azione si propone di aggiungere un nuovo significativo tassello all'insieme di iniziative che sono in corso sul sistema locale savonese, tutte mirate a facilitare le connessioni del tessuto urbano e delle sue attività, in particolare quelle portuali, con il sistema autostradale e stradale di rango superiore. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Savona | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 4C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Molto Buono | 7 |
| 5.2: Complessità partenariale | Molto Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 5C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | RECUPERO DI VIA GRAMSCI TRAMITE LA REALIZZAZIONE DI UN SOTTOPASSO VEICOLARE | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Savona | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:458949,3296 - ya:4906103,8719 - xb:458889,3799 - yb:4906384,34 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Lo studio di fattibilità a livello di progettazione preliminare della pedonalizzazione di una porzione di via Gramsci – fronte mare del porticciolo turistico di Savona, analizza due ipotesi:</p> <p>1) la realizzazione di un sottopasso veicolare nel tratto compreso tra piazza Leon Pancaldo con rampa di entrata uscita su via Gramsci in corrispondenza dell'attuale distributore e Piazza del Brandale con rampa di entrata uscita sempre in via Gramsci in prossimità del mercato civico, costituito da una galleria di circa 270 metri a 2 carreggiate separate di una corsia ciascuna, e 60 metri circa di rampa per parte.</p> <p>2) la realizzazione di un sottopasso veicolare nel tratto compreso tra l'area fronte il palazzo Lamba Doria con rampa di entrata uscita su via Gramsci in corrispondenza della nuova aiuola fronte Camera di Commercio e piazza del Brandale con rampa di entrata uscita sempre in via Gramsci in prossimità del mercato civico, costituito da una galleria di circa 160 metri a 2 carreggiate separate di una corsia ciascuna, e 60 metri circa di rampa per parte.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | <p>Soluzione 1: galleria di circa 270 metri e 60 metri circa di rampa per parte.</p> <p>Soluzione 2: galleria di circa 160 metri e 60 metri circa di rampa per parte.</p> | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Conforme agli indirizzi di PUC | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Ipotesi 1 sottopasso: € 9.000.000; Ipotesi 2 sottopasso: € 6.000.000; Spazio pubblico soprasuolo: € 2.000.000. | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>L'obiettivo dell'intervento è principalmente quello di rendere pedonale un'area di fronte mare di strategica importanza per la città di Savona oltre ovviamente a fluidificare il traffico automobilistico, razionalizzare il trasporto pubblico e privato e ridurre le fonti di inquinamento.</p> <p>Ovviamente il progetto prevede un'area a traffico limitato per consentire operazioni di carico e scarico ad orari controllati. Savona affronta così il destino di molte città di mare, grandi porti commerciali (Barcellona, Genova, Amburgo, Bilbao...) che negli ultimi anni hanno cercato di ricostruire un rapporto della città stessa col mare, rapporto che si è</p> | | | | | | |

manifestato spesso in forma episodica, sotto forma di conflitto nelle modalità d'uso dello spazio.

La pedonalizzazione dell'area tangente alla calata, compresa tra due delle piazze più rappresentative della città, risolverebbe la zona di connessione col centro storico, ora territorio neutro dove la città si annulla e perde ogni qualità architettonica e carattere. Il nuovo sottopasso si pone come ulteriore obiettivo la fluidificazione del traffico in uno dei nodi stradali più congestionati del territorio cittadino. Via Gramsci presenta infatti un flusso di circa 50.000 veicoli al giorno nella fascia compresa tra le ore 7.00 e le ore 20.00 ed il suo intorno costituisce uno degli ambiti con i maggiori livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Savona

NOTE

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 5C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

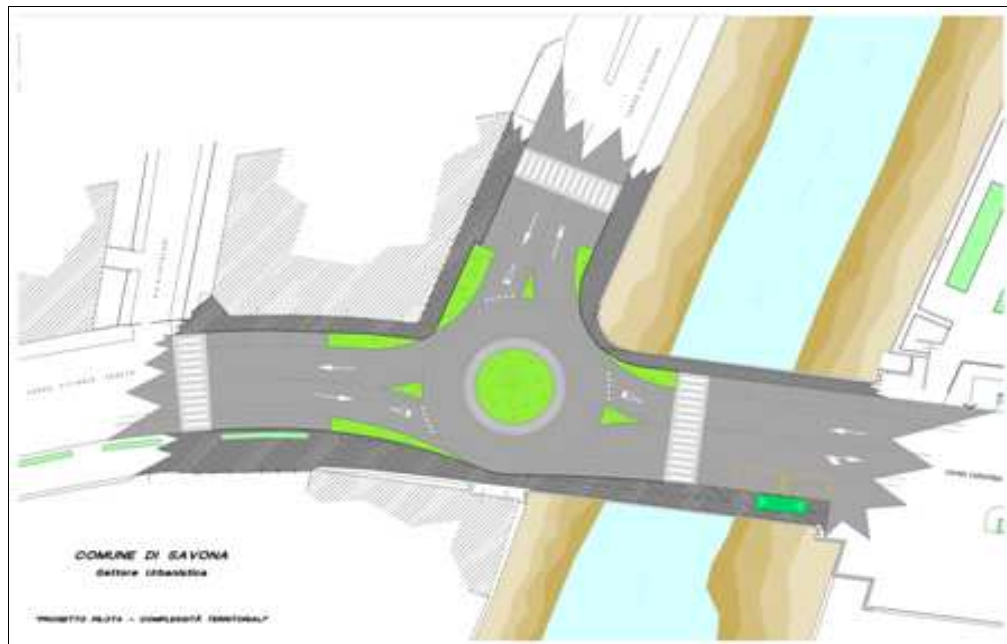
Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 6C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | DIRETTRICE DI COLLEGAMENTO PORTO DI SAVONA AUTOSTRADA E SUE POSSIBILI OPZIONI DI ADEGUAMENTO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Savona | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Autorità Portuale di savona, Autostrada GE_SV | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:458293,7506 - ya:4905471,0521 - xb:458240,3992 - yb:4905524,82 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | L'intervento in oggetto consiste essenzialmente nella realizzazione di una rotonda necessaria a rendere più sicuro ed efficace lo smistamento dei carichi viari tra i tre rami confluenti (C.so V. Veneto - C.so C. Colombo - C.so Viglienzoni). | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | L'area interessata dall'intervento risulta essere di circa 2170 mq. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Conforme agli indirizzi di PUC | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 660.000 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Tale intervento riveste una notevole importanza in considerazione del fatto che, in un futuro prossimo, con la presenza a regime di due fondamentali interventi di ridefinizione della viabilità di scorrimento/attraversamento come l'Aurelia-bis ed il sottopasso del Priamar, l'intersezione suddetta verrà gravata da significativi aumentati flussi di traffico di tipo "leggero" e "pesante". Risulta evidente quindi l'utilità di un adeguamento del nodo in oggetto, allo stato attuale regolamentato unicamente da una segnaletica di tipo orizzontale e gravato dalla presenza di una limitrofa area di fermata dei mezzi pubblici | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Savona | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 6C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Ottimo | 9 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 7C | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ADEGUAMENTO DELLA PENETRAZIONE URBANA COSTIERA LATO PONENTE, ANCHE IN DIPENDENZA DELLA NUOVA STRUTTURAZIONE DEI COLLEGAMENTI PORTO-AUTOSTRADA E TRA I DUE BACINI PORTUALI DI SAVONA E VADO | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Savona | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:458204,3384 - ya:4904409,2421 - xb:456450,2775 - yb:4905452,42 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Via Nizza costituisce il tratto terminale di ponente della direttrice urbana Corso Colombo - Corso Vittorio Veneto - Via Nizza facente parte dell'area fondamentale "Sviluppo lungomare Ovest" così come funzionalmente e territorialmente individuata sia dal PGTU 1997 che dalla successiva rielaborazione PGTU 2003.</p> <p>La direttrice Corso Colombo - Corso Vittorio Veneto - Via Nizza, così come la parallela Corso Mazzini - Corso Tardy e Benech - Via Stalingrado, risulta gravata da un alto livello di traffico per la notevole promiscuità delle funzioni, dei flussi costituiti da una molteplicità di categorie di veicoli (mezzi privati, mezzi per il trasporto di merci; mezzi pubblici, pedoni, parcheggi) e dalle diverse tipologie di spostamento (attraversamento, ingresso - uscita sia da e per ponente che da e per la viabilità collinari, viabilità portuale).</p> <p>Gli interventi che si prevede possano essere adottati in Via Nizza consistono essenzialmente in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - razionalizzazione della composizione della carreggiata stradale; - razionalizzazione delle intersezioni con l'inserimento di soluzioni a rotazione al posto di quelle a precedenza o semaforizzate esistenti; - razionalizzazione dell'impiantistica di soprasuolo e sottosuolo con particolare attenzione alla pubblica illuminazione; - realizzazione di arredo urbano. | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Circa 2,5 km. | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è conforme al PUC del Comune di Savona | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 5.338.000 | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>L'intervento risulta di fondamentale importanza al fine di razionalizzare i collegamenti tra i due bacini portuali di Savona e Vado Ligure.</p> <p>Le grandi potenzialità del water front ne fanno presagire un prossimo utilizzo più proprio, sia dal punto di vista turistico che da quello di fruizione per la città che gli sta alle spalle.</p> | | | | | | | |

FONTI INFORMATIVE

Comune di Savona

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 7C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

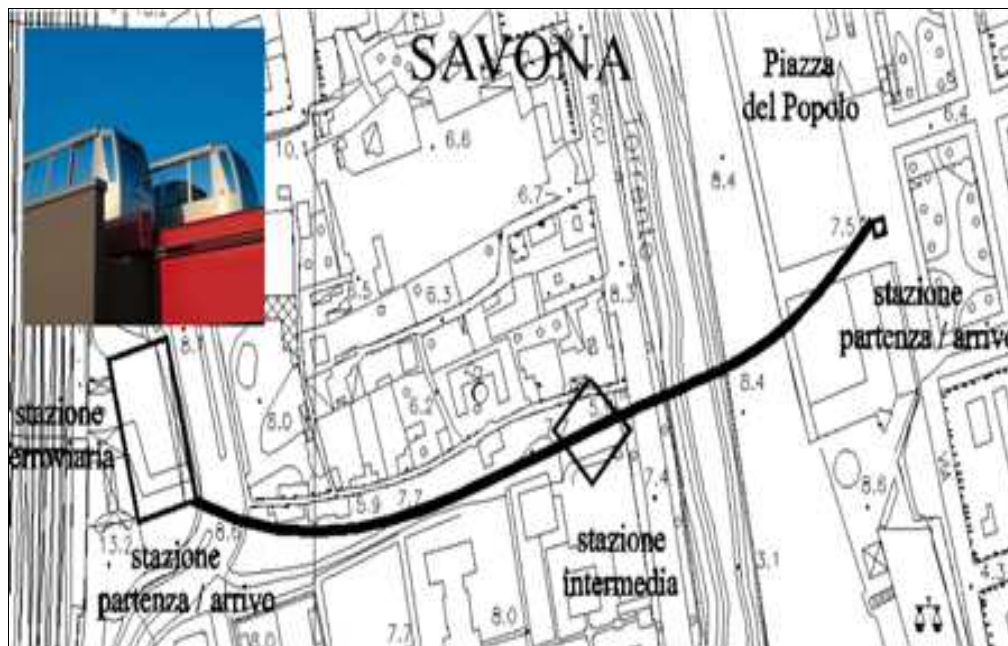
Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 8C | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE DI UN PEOPLE MOVER TRA LA STAZIONE FERROVIARIA "MONGRIFONE" DI SAVONA E PIAZZA DEL POPOLO | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA SAVONESE | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Savona | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Savona | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | RFI, ACTS | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:458289,6774 - ya:4906083,8539 - xb:457862,0183 - yb:4906191,47 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'intervento consiste nella realizzazione di un minimetro capace di collegare la stazione ferroviaria "Mongrifone" di Savona a Piazza del Popolo. Il sistema sarà ad agganciamento fisso e funzionerà in modalità "va e vieni" con un treno unico costituito da tre vetture, ciascuna delle quali sarà dotata di porta automatica su ambo i lati per lo sbarco/imbarco dei passeggeri.</p> <p>La linea coprirà una distanza pari a circa 480 m e comprenderà, oltre alle stazioni di Mongrifone e Piazza del Popolo anche una stazione intermedia sita in corrispondenza del complesso scolastico delle "Ammiraglie".</p> | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | La linea coprirà una distanza pari a circa 480 m. | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è conforme al PUC del Comune di Savona | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 12.000.000 | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'intervento garantirebbe una connessione rapida ed efficace del centro città alla stazione ferroviaria e rappresenterebbe quindi un nuovo modo di concepire la mobilità savonese. | | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Savona | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 8C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

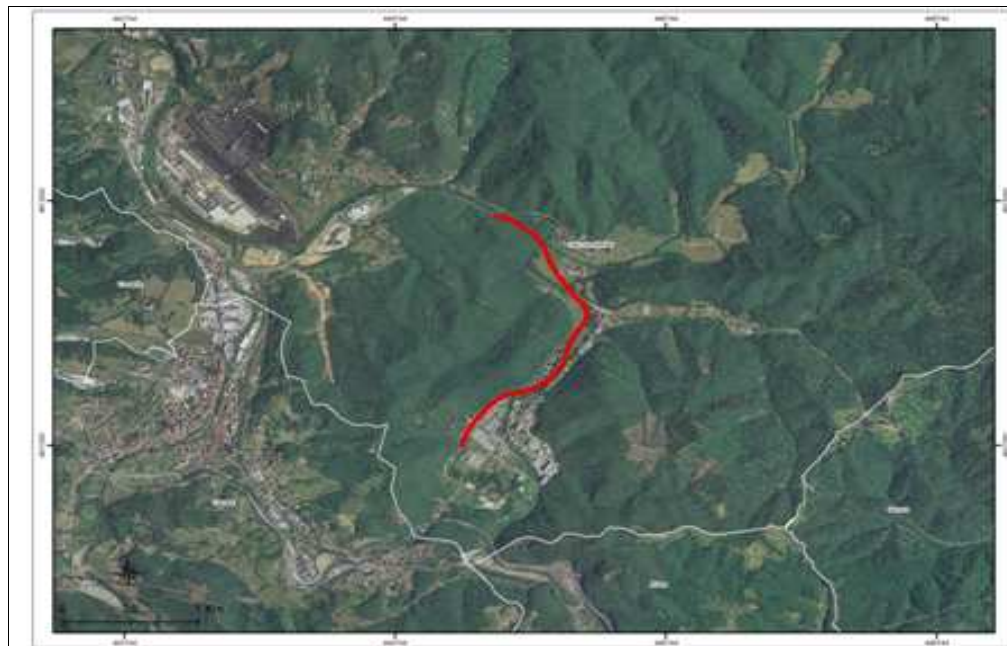
Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 9C | | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO DELLA VIABILITA' DI CORNICE PER LA CONNESSIONE DELLE AREE INDUSTRIALI BRAGNO – S. GIUSEPPE TRAMITE LA S.P. 36 CON LE AREE INDUSTRIALI FERRANIA E CON LA S.P. 29 – AUTOSTRADA A6 | | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA INDUSTRIALE E DI LOGISTICA RETROPORTUALE BRAGNO – S.GIUSEPPE DI CAIRO-FERRANIA | | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cairo Montenotte, Provincia di Savona | | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | RFI, Autorità di Bacino | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:445232,53 - ya:4913479,56 - xb:446166,05 - yb:4911591,19 | | | | | | | |
| DESCRIZIONE | L'intervento consta nell'ampliamento e completamento di un tratto di viabilità esistente, attualmente non dimensionata per il traffico pesante e nella realizzazione ex novo dell'ultimo tratto di viabilità, relativo alla connessione fra l'attuale tracciato di Via Gramsci e la S.P. n. 36 Bragno – Ferrania, mediante sovrappasso sulla linea ferroviaria e realizzazione di un ponte sul fiume Bormida. | | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Tracciato esistente da adeguare: km 1,300 - Nuovo Tracciato da realizzare: km 0,980, di cui km 0,120 di ponte sul fiume Bomida. | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Accordo di programma della Val Bormida Integrativo del 18/03/07 Il PRG del Comune di Cairo Montenotte contiene lo schema di tracciato. | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata | |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Il costo dell'intervento è stato stimato in circa 4.040.000 Euro | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | La realizzazione di tale infrastruttura permetterà il transito dei mezzi pesanti in entrata ed in uscita dallo stabilimento, da e verso le aree industriali di Bragno, l'eliminazione dell'attuale attraversamento del centro abitato ed il superamento dell'interferenza esistente fra sede viaria e tracciato ferroviario. | | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 9C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Molto Buono | 7 |
| 5.2: Complessità partenariale | Molto Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 10C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | RIPRISTINO BINARIO FERROVIARIO DI SVINCOLO A SERVIZIO DELL'AREA EX-FIAT | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | TRASFORMAZIONE COMPRESORIO EX-FIAT PER LOGISTICA DI FASCIA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Carmagnola | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | RFI | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, Provincia di Torino. | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:400175,1737 - ya:4967869,0401 - xb:399773,7801 - yb:4968081,35 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>La volontà di sostenere la logistica è un indirizzo che il Comune di Carmagnola porta avanti da sempre. Tale predisposizione si esprime in due specifiche e delineate direzioni: una volta al sostegno delle attività industriali dell'indotto meccanico ancora presenti sul territorio, l'altra attenta al settore agricolo ed alla strutturazione di una serie di servizi raggruppati in un unico comprensorio.</p> <p>Le attività che caratterizzano l'area in cui si colloca l'ex FIAT –oggi TEKSID sono varie e coinvolgono sia l'area citata sia una serie di realtà limitrofe in trasformazione o già caratterizzate da attività proiettate all'export e incentrate sulla meccanica di qualità. La volontà progettuale in campo infrastrutturale si incentra principalmente su due azioni fondamentali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ripristino binario ferroviario di svincolo a servizio dell'area ex-FIAT - Completamento della Circonvallazione EST di Carmagnola <p>Il primo intervento consiste nella riattivazione del binario già esistente nell'area ex TEKSID in trasformazione grazie alla cessione del 60% dell'area da parte di FIAT ad altri privati parte dei quali organizzati in un consorzio di operatori per la gestione di servizi logistici. Il mancato rinnovo della concessione fra TEKSID ed RFI offre l'opportunità all'Amministrazione comunale di poter organizzare lo scalo come servizio pubblico. Occorre procedere innanzitutto con l'acquisizione a patrimonio pubblico dell'area di sedime dell'attuale binario e successivamente potenziare il binario effettuando quanto necessario per dotare l'area di una infrastruttura ferroviaria adatta all'uso logistico (stazionamento e manovre organizzati sulla lunghezza dei 700-1000 m.).</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 490,41 m. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è conforme agli strumenti pianificatori che ai vari livelli individuano l'area interessata come area industriale consolidata. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | L'acquisizione è ancora in fase di ideazione e la realtà comunale non ha ancora aperto trattative con RFI, ma ha raccolto il consenso dei principali operatori industriali sulla caratterizzazione pubblica che lo scalo dovrebbe assumere sia in fatto di proprietà sia in termini gestionali. | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 600.000,00 (acquisizione area e ripristino della funzionalità) + 1.000.000,00 (Potenziamento dello scalo ed organizzazione sulla lunghezza di 700-1000m) | | | | | | |

COPERTURA FINANZIARIA

Fonti finanziarie da individuare

BENEFICI ATTESI

La riattivazione di un collegamento ferroviario esistente doterebbe l'area di opportunità insediative per operatori del settore trasportistico, immettendola in un più ampio circuito di logistica delle merci. Il risultato tangibile e di più vasta scala consiste nel miglioramento delle opportunità di utilizzo del vettore ferroviario sia verso l'alto Piemonte, sia verso il sistema logistico-portuale di Savona-Vado.

Lo scalo ha la potenzialità di servire non solo l'ex comprensorio FIAT ma un'area industriale più vasta e costellata di numerose realtà orientare verso l'esportazione. Lo scalo offrirebbe loro l'opportunità di percepire anche il porto di Savona come meta più raggiungibile anche dal sistema produttivo torinese.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Carmagnola

NOTE

Prevalutazione: complementari di secondo livello

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**

VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 10C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Buono | 5 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Discreto | 3 |
| 5.2: Complessità partenariale | Discreto | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 11C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO DELLA CIRCONVALLAZIONE EST DI CARMAGNOLA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | TRASFORMAZIONE COMPRESORIO EX-FIAT PER LOGISTICA DI FASCIA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Carmagnola - Provincia di Torino | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Provincia di Torino, Comune di Carmagnola | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, altri Comuni limitrofi, Autostrada TO-SV | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:401354,0021 - ya:4962707,0845 - xb:396864,2973 - yb:4970860,8 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>L'attraversamento dell'abitato di Carmagnola costituisce da diverso tempo un problema noto e già attenzionato in varie sedi. Gli studi per l'individuazione di soluzioni funzionali, economicamente sostenibili ed a basso impatto ambientale si sono susseguiti nel tempo facendo convergere i soggetti coinvolti verso una soluzione che prevede tre opere: la cosiddetta bretella sud, la bretella nord est e il collegamento tra le due. La bretella sud di Carmagnola dovrebbe collegare la ss.. 20 con il nuovo casello autostradale di Carmagnola sud sulla A6, e la ss 661 delle Langhe. La bretella nord-est, in fase progettuale (VIA), costituisce il collegamento tra la sr. 20, la sr 393 e la sp.129. Ancora non così definita appare l'opera di collegamento fra i due tratti sopra indicati che tuttavia dovrebbe unire la sp 129 e la sr 661: devono essere ancora acquisite le aree e ci sono criticità legate alla prevenzione del dissesto idrogeologico ancora in valutazione. Pare evidente che la mancata connessione tra le due bretelle vanificherebbe i benefici arrecabili, valutabili solo se riferiti all'intero bypass dell'abitato di Carmagnola e alla connessione diretta con l'autostrada. La classificazione dell'arteria secondo il DM 05.11.2001 è C1 con sezione variabile da 10,50 a 15,50 m. e innesto con la viabilità esistente tramite rotatorie a raso. Sarà gestita dalla Provincia di Torino. Il completamento della circonvallazione Est di Carmagnola costituisce un altro importante intervento infrastrutturale a sostegno della riqualificazione e della riconversione delle aree industriali dismesse ed individuate come "comprensorio ex-FIAT".</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 3.000 m. per la sola bretella di collegamento ancora in definizione | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Coerente con le linee di sviluppo individuate dal PTR e con le linee di difesa e promozione della qualità del paesaggio contenute nel piano paesistico regionale. In linea con il piano territoriale della Provincia di Torino e con il piano strategico provinciale per la sostenibilità ambientale della Provincia di Torino. Si attendono il termine della progettazione del tracciato e gli esiti della VIA (presentata in data 04/04/2008) per poter adeguare il PRG comunale (Variante per asse di viabilità intercomunale). | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Bretella sud: previsto inizio lavori nel 2009. Bretella nord-est. Previsto inizio realizzazione nel 2010. Collegamento fra le due bretelle: in progetto previsto l'inizio lavori nel secondo semestre del 2010. | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 10.000.000,00 terzo tratto di congiunzione | | | | | | |

COPERTURA FINANZIARIA

Bretella sud: finanziata dalla Regione per 2,5 milioni di euro dall'ANAS per 21 milioni di euro. Bretella Nord –finanziamento Provincia di Torino per la progettazione definitiva- già in bilancio in programma triennale regionale delle oo.pp. collegamento fra le due bretelle. Finanziamento non ancora disponibile.

BENEFICI ATTESI

Sostegno alla competitività del sistema agro-alimentare ed agro-industriale locale derivante dal miglioramento delle infrastrutture di comunicazione. Miglioramento della viabilità locale e decongestionamento del traffico urbano con espulsione del traffico pesante dall'abitato. Miglioramento dell'accessibilità dall'alto Piemonte al sistema portuale-logistico di Savona-Vado; fluidificazione del traffico da e verso i trafori internazionali (Tenda-Maddalena), miglioramento delle opportunità di utilizzo dei differenti vettori (ferro, gomma).

FONTI INFORMATIVE

Comune di Carmagnola

NOTE

Prevalutazione: complementari di secondo livello

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**

VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 11C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Discreto | 3 |
| 5.2: Complessità partenariale | Discreto | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 12C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | COMPLETAMENTO STRADA TANGENZIALE DI MONDOVÌ E RACCORDO CON LA SS 28. | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COMPLETAMENTO STRADA TANGENZIALE DI MONDOVÌ E RACCORDO CON LA SS 28. | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Interventi in Comune di Mondovì | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Mondovì | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | In definizione | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:404223,67 - ya:4913446,242 - xb:406909,773 - yb:4913059,5 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Nell'ambito del riassetto viario del Comune di Mondovì, anche in relazione agli indirizzi di sviluppo logistico che l'area vasta comprendente il Piemonte meridionale e l'area ligure interessata dall'ampliamento del porto di Savona, il Comune di Mondovì pone all'attenzione del territorio la necessità del completamento della tangenziale cittadina allo scopo di alleggerire il traffico pesante in circolazione nel proprio territorio.</p> <p>Tale circonvallazione permette di raccogliere il traffico proveniente da cinque arterie e di veicolarlo anche verso il casello della Autostrada TO-SV, presente sul territorio cittadino. La circonvallazione è stata suddivisa in tre lotti di cui due già funzionali. Il 3°lotto della variante, congiungerà la sp. Villanova-Mondovì con la ss 28 a Sud dell'abitato di Mondovì. Il suo andamento ha una direzione sostanzialmente Ovest-Est. E' un'arteria prevista in classe C1 (D.M. 05/11/01)</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 2696 m. circa di cui 1430 m in galleria e 565,50 m in viadotto con svincolo. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Il 3°lotto è stato oggetto già di un'apposita vari ante di P.R.G. del marzo '98 basato sull'ipotesi di tracciato, attualmente non variato. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Progetto preliminare | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 100.000.000,00 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire. Dovrebbero essere disponibili finanziamenti regionali per la progettazione definitiva | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Fluidificazione del traffico attualmente incidente nelle zone urbane del comune. Miglioramento del traffico cittadino e della qualità urbana. Esclusione del traffico pesante dal transito del tratto urbano della ss. 28. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Mondovì | | | | | | |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di secondo livello | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 12C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 13C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ELETTRIFICAZIONE LINEA FERROVIARIA CUNEO-MONDOVÌ | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI IN COMUNE DI MONDOVÌ | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Mondovì | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | RFI | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:385136,281 - ya:4918923,533 - xb:406258,253 - yb:4913492,82 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>La linea di collegamento fra Mondovì e Cuneo, gestita da RFI è ritenuta ancora secondaria. Ha una lunghezza di circa 35 km. È a binario unico e non è ancora elettrificata. Ha un utilizzo quasi esclusivamente passeggeri, tranne per il tratto Cuneo-Gesso già utilizzato per la formazione di treni merci a servizio della Michelin e di altri piccoli imprenditori. Degno di nota è l'attuale localizzazione di nuovi insediamenti logistici nel territorio di Mondovì già serviti da binario ferroviario.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 35 km | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | La linea ferroviaria è esistente e pertanto tracciata negli negli strumenti urbanistici vigenti | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Idea progetto | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | L'elettrificazione della tratta supporterebbe lo sviluppo logistico connettendo anche l'area di Mondovì ai già noti progetti di Cuneo e Fossano, offrendo un ulteriore collegamento ferroviario verso il Porto di Savona. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Mondovì | | | | | | |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di secondo livello | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 13C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Buono | 5 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 2,15 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 2,51

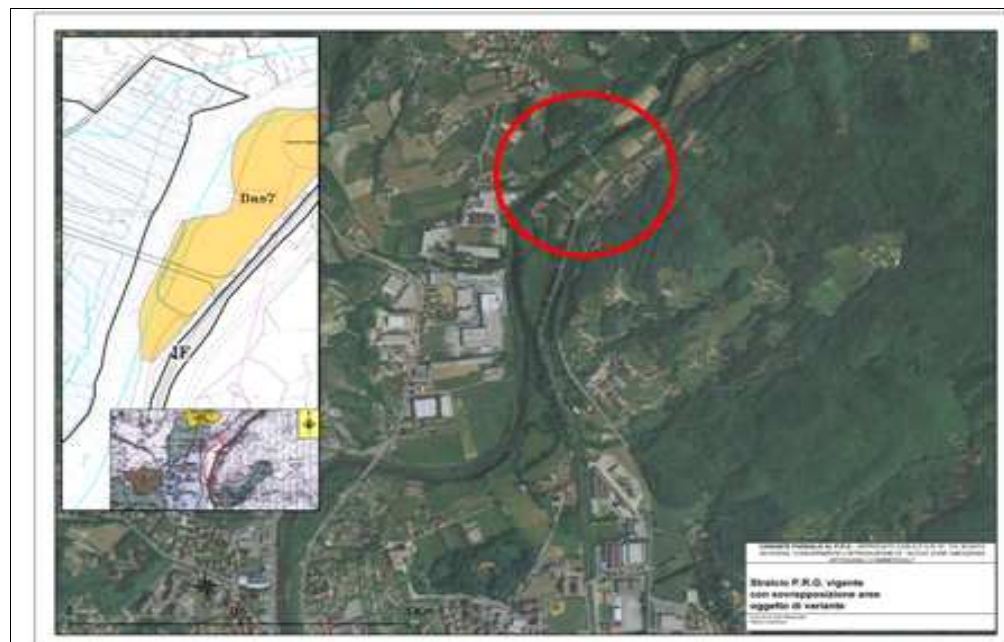
Attribuzione scenario attuativo: Medio-lungo periodo VIT: 2,51

Indice di strategicità 2,98 Indice di fattibilità 1,8 GAP: -1,2

Priorità: 1 Alert fattibilità: -2

| | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 14C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE NUOVO PONTE DI COLLEGAMENTO TRA L'AREA ARTIGIANALE CARPENETO E L'EX STRADA STATALE NR. 29 DEL COLLE DI CADIBONA – COMUNE DI CAIRO M.TTE | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | AREA INDUSTRIALE E DI LOGISTICA CAIRO MONTENOTTE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | In via di definizione | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Autorità di bacino | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:442494,471 - ya:4918045,79 - xb:442765,25 - yb:4917780,05 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | L'intervento consta nella realizzazione di un nuovo ponte di raccordo tra l'area artigianale-industriale in loc. Carpeneto e l'area artigianale in previsione in loc. Casello Sei, lungo l'ex S.S. nr. 29 del Colle di Cadibona in direzione Acqui Terme, così come previsto dalle Normative di Piano del Comune di Cairo M.tte. | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | L'area interessata all'intervento è di circa 51.600 mq. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Intervento conforme al PRG (var. appr. con DPRG n. 174 del 25.10.2002) | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Tracciato in previsione del vigente P.R.G.; lo Studio di fattibilità dell'infrastruttura è demandato al Soggetto Attuatore dell'area artigianale in previsione in loc. Casello Sei. | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | Circa 1.000.000 di Euro. | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>Attraverso tale intervento infrastrutturale si assicurerà per i mezzi pesanti un accesso diretto dalla viabilità di scorrimento provinciale alle aree artigianali ed industriali di Carpeneto e Ville, nonché a tutta la zona Oltrebormida, superando l'attuale attraversamento delle aree urbane di Cairo Montenotte.</p> <p>Tale infrastruttura, oltre a sgravare il dentro cittadino dal flusso di traffico pesante, consentirebbe una valorizzazione di quelle aree artigianali che, sebbene decentrate rispetto alla viabilità provinciale, rappresentano una realtà importante per la Valbormida.</p> | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Cairo Montenotte | | | | | | |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di secondo livello | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 14C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Ottimo | 9 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Ottimo | 9 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 15C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | SOLUZIONE INNOVATIVA PER LA MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | MOVIMENTAZIONE MERCI (SISTEMA INNOVATIVO) | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | I.LOG Iniziative Logistiche s.r.l. SiTI – Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l’Innovazione | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | I.LOG Iniziative Logistiche s.r.l. | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Porto di Savona | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | Intervento non infrastrutturale | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Studio e sperimentazione di soluzioni e vettori innovativi per migliorare la movimentazione delle merci, nell’ambito del Programma transfrontaliero ALCOTRA – Metrocargo.</p> <p>Si tratta di un programma sperimentale per velocizzare la riorganizzazione dei carichi dei container e permettere una più agevole diffusione nelle differenti destinazioni sia utilizzando lo stesso vettore ferroviario, sia cambiandolo con il trasporto su gomma a livello capillare sul territorio. E’ un sistema di terminali a orizzontale strutturato in modo tale da abbattere costi e tempi delle rotture di carico.</p> <p>L’idea progettuale prevede lo studio di una rete di trasporto intermodale che utilizzi le attuali linee ferroviarie e faccia perno su i 2 principali Porti (Savona-Vado (I) e Marsiglia (F)), le relative aree retro portuali piemontesi la linea ferroviaria Marsiglia – Genova e il Corridoio V nel tratto compreso tra Torino e Lione. I 2 microsistemi locali hanno come punti di origine e destinazione delle merci containerizzate il Porto di Marsiglia e il Porto di Vado Ligure (Savona) dove è in attuazione la nuova piattaforma contenitori che verrà gestita da APM Terminals (Maersk).</p> <p>Gli obiettivi dei 2 microsistemi locali sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ridurre i tempi di sosta in porto delle merci containerizzate in porto, velocizzare ed economizzare l’inoltro ferroviario verso nodi intermodali; - alimentare il Corridoio V nel tratto compreso tra Torino e Lione; - “scambiare” merci sul territorio attraverso un economico servizio intermodale a rete; - collegare i 2 Paesi attraverso un servizio ferroviario shuttle sulla linea ferroviaria costiera Marsiglia-Genova attraverso la presenza di un nodo intermodale nella zona di Ventimiglia. <p>Si utilizzeranno treni navetta a composizione bloccata e ad itinerario prefissato in cui sia possibile cambiare treno nei punti di coincidenza e con una terminalizzazione iniziale e finale via camion.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | E’ in corso lo SdF che necessariamente si avvale di sperimentazioni tuttora in corso presso il porto di Savona. Tempi previsti 24 mesi. | | | | | | |

| | |
|------------------------------|--|
| COSTO PREVISTO | 2.000.000 euro per lo SdF |
| COPERTURA FINANZIARIA | |
| BENEFICI ATTESI | Fluidificazione dei flussi delle merci e velocizzazione sia nella diffusione capillare sul territorio sia nel cambio di vettore ferro-gomma. |
| FONTI INFORMATIVE | I.LOG srl |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di secondo livello |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 15C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Debole | 1 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Ottimo | 9 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 3 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 16C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | REALIZZAZIONE DEL CASELLO CARMAGNOLA SUD AUTOSTRADA TORINO-SAVONA |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTO NEI COMUNI DI CARMAGNOLA - CARAMAGNA |
| SOGGETTO PROMOTORE | Autostrada Torino-Savona - Comune di Carmagnola |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Carmagnola, ANAS spa, ATS spa |

| | |
|-----------------------|--|
| LOCALIZZAZIONE | xa:400948,194 - ya:4961666,59 - xb:401657,88 - yb:4960969,47 |
|-----------------------|--|

| | |
|--------------------|---|
| DESCRIZIONE | <p>Realizzazione di un nuovo casello autostradale posto nell'area sud del territorio Comunale di Carmagnola al confine con il Comune di Caramagna.</p> <p>L'intervento in oggetto è frutto di un accordo di programma stipulato, fra il Ministero dei Lavori Pubblici, l'ANAS, il Comune di Carmagnola, l'Amministrazione Provinciale di Torino, la Regione Piemonte e l'ATS in data 13.12.1999. Tale accordo prevede la costruzione di una nuova stazione autostradale denominata "Carmagnola Sud", in località Crocetta sull'Autostrada Torino - Savona e di una bretella di collegamento, lunga circa 4.200 metri, da realizzarsi in viabilità ordinaria con la località Cascina Chiaberti ubicata lungo la S.S. 20 (intersecando la S.P. 137 "Reale") e la S.S. 661 e la S.P. 136 in località Crocetta a sud dell'abitato di Carmagnola. Il tutto finalizzato alla risoluzione della grave situazione di disagio lamentata dal Comune di Carmagnola dovuta all'alto inquinamento ambientale e agli incidenti, causati dal riversarsi di ingenti volumi di traffico di pendolari e di mezzi pesanti, da e per Torino.</p> <p>Attualmente la bretella di collegamento in viabilità ordinaria, gestita dall'ANAS, è già in fase di appalto; la realizzazione della nuova stazione autostradale è soggetta all'inserimento nel piano finanziario ANAS, alla conferenza dei servizi, all'approvazione del progetto da parte dell'ANAS, alla gara d'appalto e successiva esecuzione dei lavori.</p> <p>Il progetto prevede sia la variante esterna all'abitato di Carmagnola individuata a ridosso del confine comunale (lunghezza pari a 4.120 m categoria C1 DM 05/11/2001) sia le rotoie in corrispondenza della ss 20, sp. 137 Reale, della S.P. 661, del nuovo casello autostradale Carmagnola Sud, i ponti sul torrente Meletta, Rio S.Giovanni e Rio di Moneta, i viadotti sulla linea FF.SS. Trofarello-Cuneo, sulla linea FF.SS. Bra-Carmagnola, sull'autostrada Torino-Savona A6.</p> |
|--------------------|---|

| | |
|--------------------------|---------------------------|
| DATI DIMENSIONALI | Lunghezza bretella 4,2 Km |
|--------------------------|---------------------------|

| | |
|--|---|
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Individuato con un accordo di programma già alla fine degli anni '90. Attualmente inserito nel piano finanziario in discussione con ANAS. Inserito in Piano Anas-accordo tra Governo-Anas e Regione approvato in CIPE a marzo 2008. |
|--|---|

| | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

| | |
|--|--|
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | ANAS S.p.A ha in corso il progetto esecutivo per gli interventi descritti sopra mentre per il casello sulla A6 TO-SV è in corso la conferenza di servizi sul progetto definitivo, ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 presso il Ministero delle Infrastrutture. |
|--|--|

| | |
|------------------------------|--|
| COSTO PREVISTO | € 23.124.705 di cui € 8.260.000 per la realizzazione del casello |
| COPERTURA FINANZIARIA | Stanziamiento della Regione Piemonte € 1.291.142,25 Determina Dirigenziale 356 del 26/07/2007- ANAS non ha ancora previsto stanziamenti in merito. |
| BENEFICI ATTESI | Miglioramento della viabilità interna all'abitato urbano di Carmagnola per la deviazione dei flussi di attraversamento e fluidificazione del traffico che da Torino transita sull'abitato urbano in direzione sud, verso i valichi con la Francia. |
| FONTI INFORMATIVE | |
| NOTE | Prevalutazione: complementari di secondo livello |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 16C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Molto Buono | 7 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | |
|---|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 17C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | VIABILITÀ DI VENTIMIGLIA |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Ventimiglia |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Ventimiglia - RFI |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Regione Liguria e Provincia di Imperia |
| LOCALIZZAZIONE | xa:4852952,6520 - ya:386044,4337 -xb:4849996,67 - yb:390500,4723 |
| DESCRIZIONE | <p>Le opere relative al comune di Ventimiglia si inquadrano in una unica cornice complessa definita dalla riqualificazione delle aree ferroviarie ora oggetto di dismissione per un totale di XXXXXXXXXmq, nonché riguardo alla viabilità di raccordo fra tali aree e il territorio circostante tramite opere infrastrutturali.</p> <p>Scopo di tali interventi è quello di rilanciare il tessuto cittadino recuperando infrastrutture oggetto di dismissione e garantendo quindi nuova occupazione unita ad un miglioramento dell'economia cittadina e territoriale nel suo complesso.</p> <p>Da sottolineare come il processo sia in avanzata fase di definizione e dotato di forti impulsi aggiuntivi legati alla definizione di una Zona Franca Urbana approvata nella relazione del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo del Ministero dello Sviluppo Economico nonché nella la deliberazione adottata del CIPE n. 14/2009 dell'8 maggio pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'11 luglio 2009, recante "Selezione e perimetrazione delle zone franche urbane e ripartizione delle risorse (art. 1, legge n. 296/2006 e art. 2, legge 244/2007)",</p> <p>L'intervento si inquadra nell'ACCORDO QUADRO CON R.F.I., REGIONE LIGURIA E PROVINCIA DI IMPERIA PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA DELLE AREE FERROVIARIE E IL RIASSETTO DEGLI IMPIANTI FERROVIARI DI VENTIMIGLIA. STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA VIABILITÀ A MONTE DI VENTIMIGLIA IN VARIANTE NORD ALLA VIA AURELIA, DA CORSO GENOVA ALLA VIA TENDA.</p> <p>Gli interventi sulla viabilità Ventimigliese si dividono in una prima importante infrastruttura in grado di raccordare la viabilità di rilievo locale, intercomunale e internazionale, oltre alla rete autostradale con la nuova area oggetto di riqualificazione denominata Parco Roya.</p> <p>Nell'ambito di quest'intervento (1) si prevede anche la realizzazione di un sottopasso ferroviario pedonale e carraio in grado di contribuire a raccordare il centro urbano e il centro storico alla rete infrastrutturale esistente e in progetto. Limitatamente a tale lotto è già stato approvato un progetto preliminare ed è in avanzata fase di realizzazione il progetto definitivo.</p> <p>Un'altra importante opera (2) è rappresentata dal tracciato che bypassa tutto il centro urbano cittadino raccordando l'aurelia (SS1) con i comuni limitrofi (Camporosso Vallecrosia e Bordighera) direttamente allo svincolo autostradale o alla SS 20 Colle di Tenda, ovvero alla Variante Urbana esistente dell'Aurelia (tramite la via Tenda o il Cavalcaferrovia ANAS sito in sponda sx del Roya). Di quest'ultimo intervento la progettazione preliminare valuterà una alternativa completamente in galleria mentre il tracciato indicato cartograficamente è parte in galleria, parte in galleria artificiale, parte in rilevato, come da differenti colorazioni riportate.</p> |

DATI DIMENSIONALI

(1) 2500 m c.a con svincoli
 (2) 3.000 m circa oltre gli svincoli.

STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO

(1) Conforme al PUC Vigente e ricompresa nell'accordo di programma citato.
 (2) Area ferroviaria soggetta ad accordo di programma – in fase di definizione conformemente alle previsioni di PUC Vigente.

LIVELLO PIANIFICAZIONE

| | | | | | | |
|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO

Sono definiti i progetti definitivi di due sottopassi pedonali connessi alla viabilità in progetto

COSTO PREVISTO

(1) Variabile da 4.5 a 7.000.000 € a seconda del tracciato
 (2) 75-130.000.000 € (a seconda del tracciato in fase di definizione)

COPERTURA FINANZIARIA

(1) In fase di Definizione
 (2) In fase di Definizione

BENEFICI ATTESI

(1) L'opera si pone l'obiettivo duplice di costituire da un lato una efficiente infrastruttura di raccordo tra le citate reti viarie, da un lato di intercettare il flusso di traffico che dalla Francia si dirige in Valle Roya o in autostrada e di indirizzare in modo efficiente il traffico verso il parco Roya, oggetto di riqualificazione, sgravando il tracciato viario cittadino attualmente sottodimensionato. I benefici in termini ambientali e di vivibilità si uniscono dunque ad un miglioramento della rete infrastrutturale a servizio del sistema produttivo da rilanciare con la riqualificazione del parco Roya.
 (2) Riqualificazione ambientale e potenziamento delle infrastrutture inserite nel quadro organico indicato dall'accordo di programma. La creazione di una zona franca e di un centro commerciale – produttivo nell'area di cui all'intervento denominati o Parco Roya potrà essere servita in modo efficiente da tutta la viabilità sovracomunale e di importanza transnazionale dell'area ventimigliese. La città troverà dunque una sua dimensione "urbana" del traffico che sinora è sempre stato interessato da forti componenti di promiscuità e di fenomeni di mero attraversamento anche di mezzi pesanti.

FONTI INFORMATIVE**NOTE**

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 17C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Debole | 1 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 5 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **3,10** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **3,28**

Attribuzione scenario attuativo: **Medio-lungo periodo** VIT: **3,28**

Indice di strategicità **3,86** Indice di fattibilità **2,4** GAP: **-1,5**

Priorità: **2** Alert fattibilità: **-2**

| | |
|---|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 18C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | INTERVENTI SULLA VIABILITA' NEL COMUNE DI BORDIGHERA |
| AMBITO D'INTERVENTO | COMUNE DI BORDIGHERA |
| SOGGETTO PROMOTORE | COMUNE DI BORDIGHERA |
| SOGGETTO ATTUATORE | COMUNE DI BORDIGHERA E AUTOSTRADA DEI FIORI S.P.A. |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | COMUNI INTERESSATI TERRITORIALMENTE TRA CUI VENTIMIGLIA, CAMPOROSSO, VALLECROSA - AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI IMPERIA |

LOCALIZZAZIONE xa:4850040,7852 - ya:387985,6783 - xb:4848320,14 - yb:392309,3593

DESCRIZIONE

Il comune di Bordighera è al centro del quadro di ristrutturazione dell'assetto viabile provinciale determinato dal nuovo tracciato dell'aurelia bis. Gli interventi previsti, entrambi inerenti la viabilità su gomma, sono cruciali per la viabilità imperiese.

Il primo intervento (1) si configura quale necessario e naturale completamento funzionale di interesse sovra-comunale. Il nuovo asse viario, localmente denominato "via di mezzo" – la cui giacitura orografica nella città di bordighera- si diparte laddove l'esistente tracciato della stessa (c.so Europa) incrocia c.so Italia e si sviluppa parte interrato fino al tratto viario denominato Falcone e Borsellino, di recente inaugurazione, per diramarsi, in ampliamento alla viabilità già esistente, sino ad incontrare il territorio di Vallecrosia, per poi attraversare quello di Camporosso ed unirsi alle previsioni di viabilità funzionali al nuovo scalo merci di Ventimiglia nella Val Roja.

La nuova bretella di connessione tra lo svincolo autostradale di Bordighera e l'abitato cittadino (2) rappresenta la definitiva regolamentazione dei flussi di carattere merceologico (ed in termini di ottimizzazione degli scambi) con i nodi logistici di Savona e di Ventimiglia. La nuova bretella permetterà la circolazione dei mezzi pesanti e una agevole immissione in autostrada, inoltre, si innesterà c/o via Pasteur nel progettando nuovo asse viabile dell'aurelia bis.

DATI DIMENSIONALI

(1) Tratto in oggetto circa 1,5 km
(2) Tratto in oggetto circa 2,2 km

STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO

(1) (2) L'opera è inserita nella pianificazione urbana comunale ovvero nel PRG vigente approvato nel 2000; inoltre l'ipotesi progettuale è inserita nel quadro strutturale del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adottato nel mese di dicembre 2003.

| | | | | | | | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO

(1)(2)
Parte già realizzato
Parte Progetto definitivo.
Parte Idea di progetto a livello di pianificazione urbana.

COSTO PREVISTO

Il costo complessivo ipotizzabile allo stato attuale può essere individuato in circa 12 milioni di euro.

(1) 4-5 milioni di euro
(2) 6-7 milioni di euro

COPERTURA FINANZIARIA

da reperire

BENEFICI ATTESI

(1) L'opera di cui al progetto costituisce il necessario corollario di completamento dell'intervento cardine di contesto (Aurelia bis), svolgendo un ruolo primario nella diversificazione delle tipologie dei flussi in modo tale da canalizzare sulla progettanda Aurelia bis l'intero traffico merci e residuando all'arteria i volumi di traffico intercomunale caratterizzati da una mobilità locale connessa al trasporto di persone e direttamente collegate al settore terziario e turistico alla Via di Mezzo. Inoltre gli interventi proposti risultano di fondamentale importanza nell'ambito della viabilità del territorio della provincia di Imperia, caratterizzato dall'unico ed indiviso agglomerato urbano formato dalle città di Bordighera, Camporosso, Vallecrosia e Ventimiglia. Appare evidente come la realizzazione di questi interventi portino un notevole miglioramento della circolazione stradale in termini di diminuzione dei tempi di percorrenza del trasporto delle persone e delle merci in ambito locale e verso la Francia. Conseguentemente ne deriva un discendente vantaggio in termini di viabilità urbana per tutto il comprensorio. Da ultimo, il quadro infrastrutturale, viene a costituire valida alternativa e fattore decongestionante del traffico Autostradale sia in direzione Francia e Basso Piemonte, sia in direzione Savona, nonché del vecchio tracciato della via Aurelia per il quale il nuovo asse orizzontale potrà permettere la rifunzionalizzazione anche in chiave di riappropriazione di alcune tratte in termini di fruizione esclusivamente pedonale.

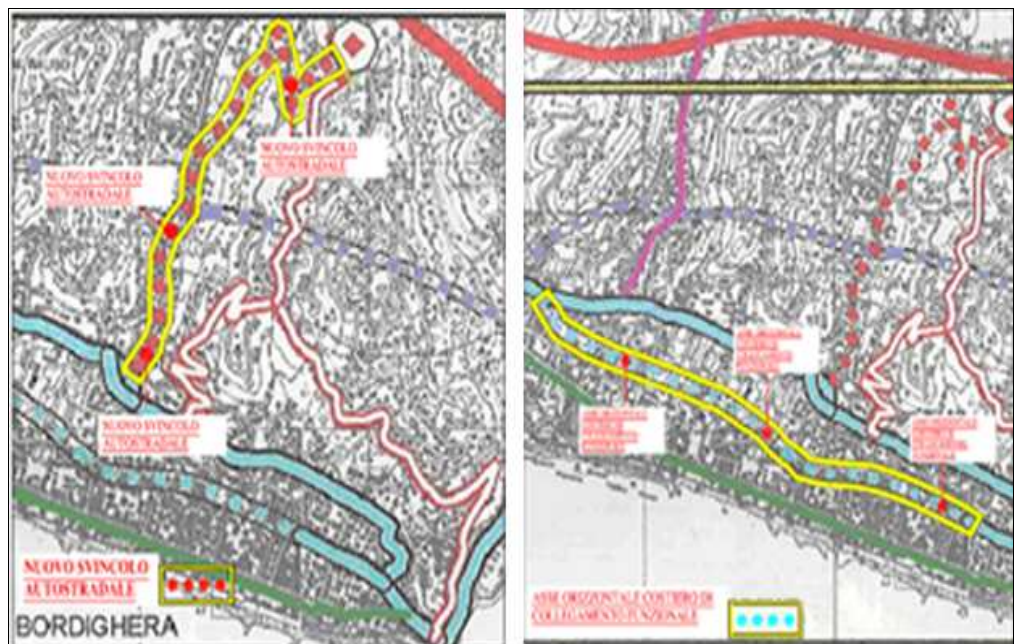
In particolare la nuova bretella permetterebbe la definitiva regolamentazione dei flussi di carattere merceologico e l'ottimizzazione degli scambi con i nodi logistici di Savona e di Ventimiglia in quanto consentirebbe ai mezzi pesanti che percorrono la A10 di raggiungere l'unica area a destinazione produttiva presente nel territorio di Bordighera, e viceversa, nonché verrebbe a costituire per gli stessi una privilegiata via d'accesso alla progettanda Aurelia bis

FONTI INFORMATIVE

comune di Bordighera

NOTE

RAPPRESENTAZIONE E IMMAGINI



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 18C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 19C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | RIASSETTO DELLA VIABILITA' DI FONDOVALLE DELLA VALLE ARMEA E SISTEMAZIONE IDROGEOLOGICA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Sanremo | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | da definire | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | Xa 404536 - ya 4855680; xb 406364 – yb 4852479 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Riaspetto della viabilità della zona industriale della bassa Valle Armea con un nuovo asse viario principale ottenuto con la costruzione di due nuovi tratti stradali (indicati in rosso nell'immagine) ove attualmente non esistono e ricostruzione ed ampliamento dei ponti esistenti per adeguarli alla nuova viabilità.</p> <p>I tratti stradali già esistenti vengono interessati da interventi manutentivi (indicati in giallo) con risanamento del sottofondo e della pavimentazione stradale adeguando la circolazione alle larghezze della carreggiata, con eventuale istituzione di sensi unici, al fine di metterla in sicurezza.</p> <p>I nuovi tratti stradali consentono l'accesso alla finestra di soccorso della galleria ferroviaria attualmente inaccessibile.</p> <p>Sono previsti interventi di sistemazione dell'alveo del torrente Armea già soggetto a danneggiamenti per eventi alluvionali; le opere sono comunque coerenti con separati progetti di sistemazione idraulica in conformità ai criteri previsti dal Piano di Bacino.</p> <p>La nuova viabilità collega gli insediamenti produttivi ubicati nella zona, tra i quali si citano il Mercato dei Fiori ed i Cantieri navali per imbarcazioni da diporto, con la statale Aurelia ma soprattutto con la superstrada Aurelia-bis e quindi con l'Autostrada e lo scalo merci ferroviario di Taggia.</p> <p>Gli interventi integrano quelli attuati e da attuarsi sul tratto interessato della SS1 Aurelia inseriti nel Programma Integrato per la Mobilità redatto dal Comune in conformità alla L.R. 25/07/2008 n. 25</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Nuovi tratti Km 1,75 circa; tratti esistenti da riqualificare Km 4,75 circa. | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | Gli interventi sono compresi nelle zone D, industriali/artigianali, del vigente P.R.G. e sono inoltre conformi alla variante al P.R.G. " Viabilità e servizi della Valle Armea" approvata con Decreto Provinciale n. 47/q del 05/05/03. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Sono stati redatti accurati studi di fattibilità per i tratti di nuova costruzione | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 15.000.000 (nuova costruzione € 13.500.000, riqualificazione € 1.500.000) | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Fondi da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Fluidificazione e messa a norma della circolazione stradale con | | | | | | |

miglioramento funzionale delle attività presenti ed insediamento di nuove attività produttive nelle zone non servite dalla attuale viabilità.
A seguito dei nuovi interventi l'avvio di nuovi insediamenti produttivi nella zona è garantito dalle numerose richieste già pervenute al Comune.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Sanremo

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 19C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: **3,66** VIT - Scenario di medio-lungo periodo: **3,42**

Attribuzione scenario attuativo: Breve periodo VIT: **3,66**

Indice di strategicità **3,76** Indice di fattibilità **3,6** GAP: **-0,2**

Priorità: **2** Alert fattibilità: **-1**

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 20C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | ADEGUAMENTO ALLE NORME DI PREVENZIONE INCENDI DEL PIANO TERRA DEL MERCATO DEI FIORI DI VALLE ARMEA PER REALIZZAZIONE AUTORIMESSA | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Sanremo | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Sanremo | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | Xa 406161 – ya 4853037 ; xb 406269 – yb 4853106 ; xc 406409 – yc 4852895 ; xd 406305 – yd 4852829 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>La principale attività produttiva del Comune di Sanremo, il Mercato dei Fiori di Valle Armea, è fortemente penalizzata dalla mancata utilizzazione del parcheggio per automezzi, realizzato al piano terra della struttura, in quanto privo di certificazione di Prevenzione Incendi.</p> <p>Il progetto preliminare prevede i lavori di adattamento del piano terra dell'edificio necessari all'ottenimento della certificazione di Prevenzione Incendi in deroga da parte dell'Ispettorato dei Vigili del Fuoco della Regione Liguria che lo ha già approvato.</p> <p>A lavori eseguiti potranno essere parcheggiati a norma di legge circa 200 veicoli tra i quali autotreni per trasporto fiori.</p> <p>Gli interventi sono di natura edile ed impiantistica</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | Mq 20.000 circa | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è conforme alla disciplina urbanistica vigente. | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | realizzato progetto preliminare in approvazione | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 1.800.000 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | Da reperire | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | <p>La messa a norma ed il conseguente utilizzo del parcheggio sotto il profilo della Prevenzione Incendi permetteranno di rendere funzionale la movimentazione delle merci relative alle attività commerciali svolte, favorendo lo sviluppo di queste ultime.</p> <p>Il parcheggio sarà direttamente collegato, attraverso la viabilità di valle Armea, con l'Aurelia-bis e con la rete infrastrutturale sovraordinata.</p> | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 20C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Molto Buono | 7 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Buono | 5 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Molto Buono | 7 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Ottimo | 9 |
| 5.2: Complessità partenariale | Ottimo | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: 4,55 VIT - Scenario di medio-lungo periodo: 4,12

Attribuzione scenario attuativo: Breve periodo VIT: 4,55

Indice di strategicità 3,88 Indice di fattibilità 5 GAP: 1,12

Priorità: 3 Alert fattibilità: 2

| | |
|---|--|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 21C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | POTENZIAMENTO DI UN POLO PER LA CANTIERISTICA NAVALE MINORE ALLA FOCE DEL TORRENTE ARMEA CON REALIZZAZIONE DI UNA DARSENA DI SERVIZIO E COLLEGAMENTO VIABILE CON LA VIA AURELIA |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE |
| SOGGETTO PROMOTORE | Comune di Sanremo e Cantieri degli Aregai S.r.l. |
| SOGGETTO ATTUATORE | Comune di Sanremo e Cantieri degli Aregai S.r.l. |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | |
| LOCALIZZAZIONE | Xa 406546 – ya 4852496 ; xb 406169 – yb 4852160 |
| DESCRIZIONE | L'intervento viene realizzato congiuntamente a soggetto privato, già titolare di concessione demaniale marittima su parte dell'area, al fine di potenziare le attività cantieristiche esistenti ed insediarne di nuove; vengono creati diga di protezione, piazzali per rimessaggio e manutenzione natanti, locali ed impianti funzionali all'attività. Viene realizzata all'interno dell'area di intervento una nuova viabilità per i collegamenti interni e per quelli esterni con la statale Aurelia, la rete viabilistica di valle Armea e quindi l'Aurelia-bis che conduce all'autostrada ed allo scalo ferroviario merci di Taggia. Nella viabilità interna e' previsto un tratto in galleria con soprastante area verde per ridurre l'impatto visivo dalla adiacente pista ciclabile. Tutte le opere sono finalizzate a realizzare il nuovo polo cantieristico della città. |
| DATI DIMENSIONALI | Mq 38.000 circa |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | L'intervento è conforme alla disciplina urbanistica vigente; la destinazione dell'area è prevista dall'Accordo di Pianificazione PRUSST del ponente ligure. |

| | | | | | | | |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|-------------------------------|---------------|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|

| | |
|--------------------------------------|---|
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | Studio di fattibilità presentato da Cantieri degli Aregai S.r.l. a seguito di avviso pubblico |
| COSTO PREVISTO | € 54.000.000 |
| COPERTURA FINANZIARIA | Parte da reperirsi da parte del Comune di Sanremo, parte privata |
| BENEFICI ATTESI | Si prevede di trasferire nell'area anche i cantieri attualmente operanti nel centrale porto pubblico, con problematiche di degrado estetico ed ambientale e carenze funzionali non altrimenti risolvibili, consentendo quindi una piena fruizione turistica del vecchio porto della città. Gli interventi dovrebbero riqualificare l'area, risistemare l'accesso viario alla zona, che servirebbe anche il depuratore, migliorandone la sicurezza. La cantieristica interessata avrà definitiva sistemazione con sviluppo e adeguamento funzionale e normativo. Attraverso la nuova viabilità interna e la nuova viabilità di Valle Armea verranno agevolati i collegamenti con la rete infrastrutturale sovraordinata della zona industriale liberando quindi il centro cittadino dai flussi relativi a tale |

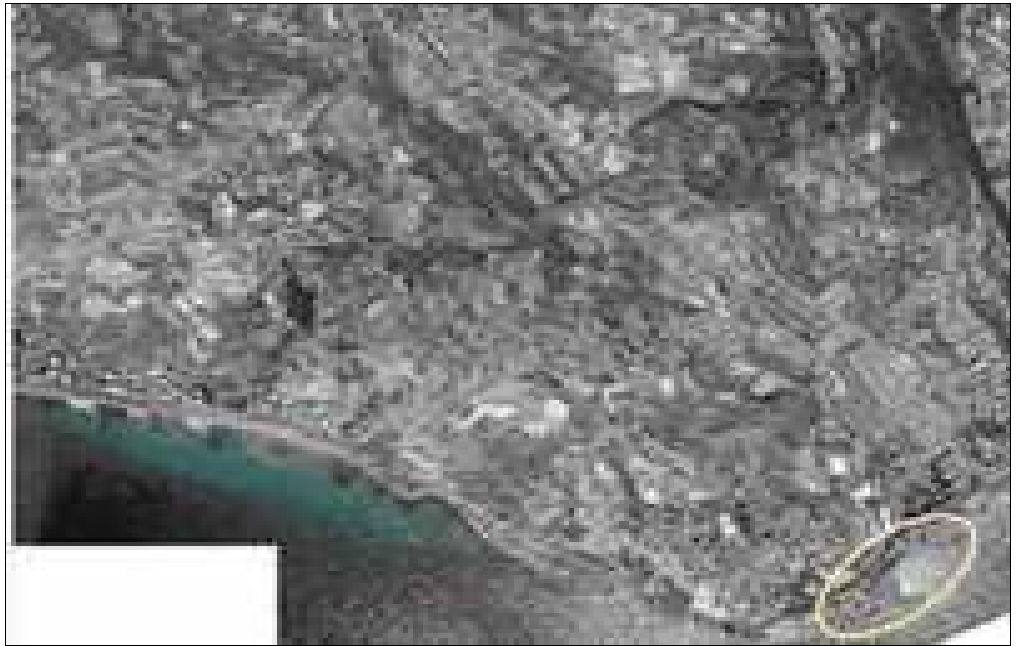
attività.

FONTI INFORMATIVE

Comune di Sanremo

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 21C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-------------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Molto Buono | 7 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Discreto | 3 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Discreto | 3 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 22C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | LAVORI DI REALIZZAZIONE DI NUOVO PONTE SULLA S.P. 548 | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COLLEGAMENTO STRADALE TRA LA LINEA FERROVIARIA XXMIGLIA-SAVONA E IL CENTRO DI ARMA, CASTELLARO E RIVA LIGURE | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | COMUNE DI TAGGIA | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | Da definire | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | Comune di Taggia | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa=408200 - ya=854170 - xb=408285 - yb=854170 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | Realizzazione di nuovo ponte in calcestruzzo precompresso, delle dimensioni pari a 90 m di lunghezza e 12 m di larghezza ad unica campata favorendo così l'aumento della sezione di deflusso del torrente Argentina. Sopra il ponte oltre alla carreggiata di 7 m per il transito veicolare verrà realizzata una corsia ciclabile in maniera tale da collegare i tratti del mare con quello del lungo fiume e una banchina per il transito pedonale. La realizzazione del ponte infine permetterà una più veloce linea di collegamento con la stazione ferroviaria (Ventimiglia-Genova) col resto delle località circostanti. | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | 90 m | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | PRG (piano regolatore generale) | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | attualmente è stata formulata l'idea progetto | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | € 800.000,00 | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | DA REPERIRE | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | La realizzazione del nuovo ponte potenzia il collegamento tra il comune di Taggia e i comuni limitrofi di Castellaro e Riva Ligure, inoltre collega queste con la Valle Argentina. L'opera inoltre all'utilizzo, da parte della popolazione, della nuova stazione ferroviaria. | | | | | | |
| FONTI INFORMATIVE | Comune di Taggia | | | | | | |
| NOTE | | | | | | | |

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 22C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Buono | 5 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Ottimo | 9 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | | | | | | | |
|---|---|-----------------------|----------------------|---------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO | | | | | | |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 23C | | | | | | |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | RACCORDO SS 28 E MESSA IN SICUREZZA DEL RIO OLIVETO | | | | | | |
| AMBITO D'INTERVENTO | COMUNE DI IMPERIA – AREA VASTA | | | | | | |
| SOGGETTO PROMOTORE | COMUNE DI IMPERIA | | | | | | |
| SOGGETTO ATTUATORE | ANAS -COMUNE DI IMPERIA | | | | | | |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | PROVINCIA DI CUNEO - PROVINCIA DI IMPERIA | | | | | | |
| LOCALIZZAZIONE | xa:4871482,7136 - ya:417148,4656 -xb:4860232,32 - yb:423898,7023 | | | | | | |
| DESCRIZIONE | <p>Il primo intervento, riguarda il tratto terminale dell'asse viario in corso di completamento tra Piemonte e Liguria lungo la Valle Arroscia e Impero. Il progetto prevede il collegamento veloce per l'attraversamento della città da nord a sud e recepisce le nuove viabilità nell'area. Il tracciato ricalca l'attuale sistema viario: riqualifica di via argine sinistro con recupero ponte su Torrente Impero, collegamento con viabilità stazione ferroviaria e porto turistico.</p> <p>Sempre lungo la SS28 è prevista la messa in sicurezza del Rio Oliveto in quanto l'attuale sezione di deflusso nella zona a valle della SS 28 non è sufficiente a contenere la portata duecentennale stimata in 89 mc/sec dagli studi ideologici del Piano do Bacino.</p> <p>Si è previsto l'allargamento della sezione e dove ciò non è possibile per vincoli imposti dalla Sovrintendenza, si prevede di abbassarne la quota di fondo, il che ha imposto l'esecuzione di opere di presidio al piede delle esistenti difese di sponda. Inoltre è prevista anche l'esecuzione di opere di raccordo della parte combinata con la sezione del Rio Oliveto a monte della stessa.</p> | | | | | | |
| DATI DIMENSIONALI | <p>RACCORDO SS 28: SVILUPPO 3.000 M</p> <p>MESSA IN SICUREZZA DEL RIO OLIVETO: Sviluppo lineare delle infrastrutture oggetto di intervento: 400 mq Superficie complessiva delle aree oggetto di intervento: 4.000 mq</p> | | | | | | |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | <p>MESSA IN SICUREZZA DEL RIO OLIVETO: Conformità agli strumenti urbanistici: P.R.G. – PTCP Piano di Bacino del Torrente Impero Ambito n°6 – a approvato con D.G.R. n°95 del 16 febbraio 2004</p> | | | | | | |
| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
| DESCRIZIONE STATO AVANZAMENTO | | | | | | | |
| COSTO PREVISTO | <p>RACCORDO SS 28: € 40.000.000,00</p> <p>MESSA IN SICUREZZA DEL RIO OLIVETO: € 1.800.000,00</p> | | | | | | |
| COPERTURA FINANZIARIA | FONTI DA REPERIRE | | | | | | |
| BENEFICI ATTESI | Il raccordo tra la SS28 porterà al riassetto dell'intera viabilità locale e di area vasta, potenziando la viabilità lungo le direttrici coinvolte, la separazione e la razionalizzazione delle tipologie di flussi, la | | | | | | |

decongestione della circolazione prima di intercettare il flusso proveniente dalla ss 28 e di indirizzarlo verso la Aurelia bis, lo smaltimento del traffico verso la zona ex ferriere in direzione del nuovo porto turistico e delle nuove aree ricreative e commerciali.

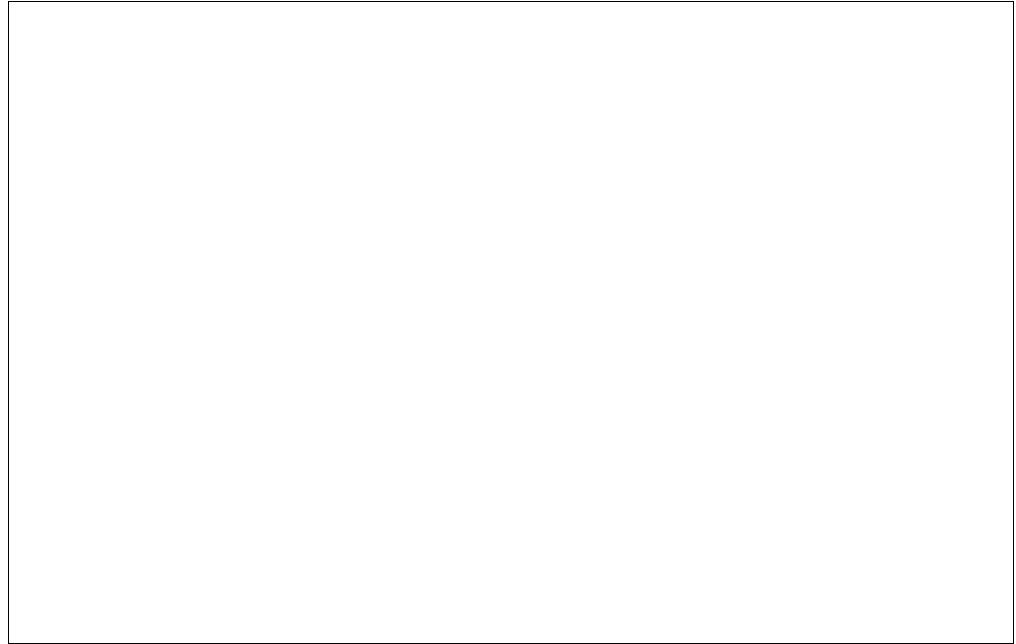
Le opere infrastrutturali per la messa in sicurezza del Rio Oliveto sono molto importanti in quanto. Inoltre le opere proposte prevengono i rischi derivanti da esondazioni in un'area densamente abitata e nella quale sono presenti importanti insediamenti produttivi.

FONTI INFORMATIVE

COMUNE DI IMPERIA

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 23C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|-----------------|---------------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Discreto | 3 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Molto Buono | 7 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Debole | 1 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Molto Buono | 7 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 9 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità:

| | |
|---|---|
| TIPOLOGIA INTERVENTO | INTERVENTI COMPLEMENTARI DI SECONDO LIVELLO |
| NUMERO IDENTIFICATIVO | 24C |
| DESCRIZIONE IDENTIFICATIVA | CREAZIONE DI RETE ALTERNATIVA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE (CICLABILE) |
| AMBITO D'INTERVENTO | INTERVENTI SISTEMA IMPERIESE (FASCIA COSTIERA E PERICOSTIERA DELLA PROVINCIA DI IMPERIA) |
| SOGGETTO PROMOTORE | PROVINCIA DI IMPERIA |
| SOGGETTO ATTUATORE | COMUNI TERRITORIALMENTE INTERESSATI, PROVINCIA DI IMPERIA, AREA 24 |
| ALTRI SOGGETTI INTERESSATI/COINVOLTI | REGIONE LIGURIA, FERROVIE DELLO STATO |
| LOCALIZZAZIONE | xa:4864953,0728 - ya:382206,0638 - xb:4849246,64 - yb:429810,6743 |
| DESCRIZIONE | <p>In parallelo alla indubbia strategicità per lo sviluppo turistico del comprensorio della "Riviera dei Fiori", l'arteria ciclabile costiera (in sede propria) prevista in continuità sull'intero fronte litoraneo, a partire dallo sfruttamento dell'ex sedime della dismessa o dismettenda linea ferroviaria e come più avanti sinteticamente rappresentata nella sua complessiva estensione, verrà a costituire una risorsa veramente importante per un sistema di mobilità ecosostenibile del tutto innovativo nell'area. Ancor più in forza dell'ulteriore sviluppo e prosecuzione a rete verso l'interno attraverso ulteriori tratte di piste ciclabili di analoga tipologia che portano a collegare l'arteria costiera con importanti nuclei di primo entroterra, divenuti ormai periferie degli agglomerati urbani costieri. Tali collegamenti sono previsti (in piccola parte già in realizzazione o finanziati) nelle piane principali del F. Roya, T. Nervia, T. Argentina, T. Prino, T. Impero ed Evigno.</p> <p>Il sistema complessivo di percorrenze ciclabili verrà ad incidere fortemente in senso positivo nell'area di riferimento superando la pregressa oggettiva impossibilità o non abitudine dei residenti all'uso del mezzo ciclabile per i trasferimenti dei singoli privati (seppure ci troviamo in un territorio climaticamente molto ben predisposto) e consentirà di liberare in quota parte dagli inquinamenti (ambientale ed acustico) e dal traffico automobilistico le arterie urbane e periurbane in oggi sovraccariche, migliorando conseguentemente la fluidità dei trasferimenti in particolare per altre finalità ed elevando significativamente la qualità della vita.</p> <p>Il progetto di pista ciclabile costiera realizzando a cura della Soc. Area 24 (a prevalenza pubblica) costituisce un primo esempio tangibile per la popolazione e il territorio, che dimostra la strategicità della costruzione di una rete organica per la mobilità sostenibile nell'intera fascia costiera e gli ambiti pianeggianti di contorno.</p> |
| DATI DIMENSIONALI | 50 Km (da verificare) |
| STRUMENTAZIONE URBANISTICA/QUADRO | <p>Il progetto è complessivamente in linea con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale (proposizioni n°31, 32, 33 e n° 19m) e con la pianificazione urbanistica comunale di più recente approvazione (PUC del Comune di Ventimiglia, PUC del Comune di Camposso).</p> <p>Sussistono elementi di integrazione /sinergia con il progetto di completamento della rete Ciclabile Ligure di cui al PAR FAS 2007-2013 della Regione Liguria e con tutta la programmazione per lo sviluppo turistico locale.</p> |

| LIVELLO PIANIFICAZIONE | Idea progetto | Studio di fattibilità | Progetto preliminare | Progetto definitivo | Progetto esecutivo | In realizzazione | Opera terminata |
|---------------------------|---------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| | | | | | | | |

**DESCRIZIONE STATO
AVANZAMENTO**

Nella tratta della ex ferrovia dismessa (da Ospedaletti a S. Lorenzo al mare) la pista ciclabile è già in avanzata esecuzione. Per le ulteriori due tratte costiere, cioè quella dal confine di Stato ad Ospedaletti (dove non vi sarà dismissione di sede ferroviaria) e quella da S. Lorenzo al mare a Cervo (che solo successivamente verrà dismessa) esiste un'idea progetto, peraltro condivisa da tutti i soggetti, anch'essa rappresentata nella sintesi cartografica in calce (estratta dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Imperia).

Per le ciclabili di penetrazione esiste una piccola tratta già realizzata (in Comune di Camporosso) e ulteriori due progettualità in definizione, sempre in ambito Val Nervia e anche valle Argentina (Comune di Taggia); per le restanti tratte si deve considerare l'esistenza di un'idea progetto come espressa rappresentata nella sintesi cartografica

COSTO PREVISTO

COPERTURA FINANZIARIA

La parte di pista ciclabile in realizzazione ha beneficiato di risorse derivanti dal P.R.U.S.S.T., da fondi regionali e da fondi per le celebrazioni del 150° Anniversario dell'Unità d'Italia. Le porzioni di ciclabili di penetrazione realizzate/realizzande attingono a finanziamenti regionali.

BENEFICI ATTESI

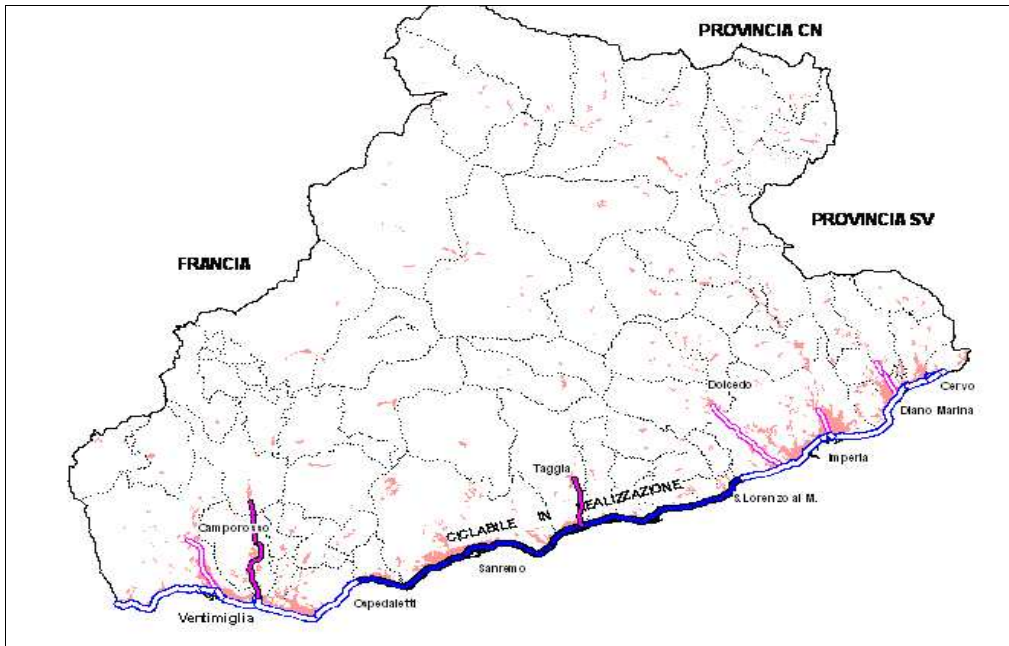
La disponibilità di una risorsa infrastrutturale organica, efficace ed esclusiva per la mobilità privata, la quale produce di conseguenza anche un miglioramento delle condizioni di mobilità per altri usi nell'ambito costiero e pericostiero, nonché la riduzione degli inquinamenti (atmosferico, acustico), oltre a contribuire in qualche misura anche alla riduzione dei consumi energetici

FONTI INFORMATIVE

Provincia di Imperia

NOTE

**RAPPRESENTAZIONE
E IMMAGINI**



VALUTAZIONE INTEGRATA TERRITORIALE (VIT) - INTERVENTO 24C

Quantificazione sottocriteri

| Criterio/Sottocriterio | Giudizio | Valore |
|---|----------|--------|
| 1: COERENZA POLITICHE DI SVILUPPO | | |
| 1.1: Coerenza programmazione nazionale | Debole | 1 |
| 1.2: Coerenza programmazione regionale | Buono | 5 |
| 1.2: Coerenza obiettivi PT | Discreto | 3 |
| 2: BENEFICI ATTESI | | |
| 2.1: Rafforzamento grandi direttrici di trasporto | Debole | 1 |
| 2.2: Potenziamento funzioni logistiche | Debole | 1 |
| 2.3: Miglioramento nodi viabilità | Buono | 5 |
| 2.4: Potenziamento funzioni intermodali | Discreto | 3 |
| 3: FATTIBILITA' TECNICA | | |
| 3.1: Stato di avanzamento della progettazione | Debole | 1 |
| 4: FATTIBILITA' ECONOMICO-FINANZIARIA | | |
| 4.1: Costo totale intervento | Buono | 5 |
| 4.2: Copertura finanziaria | Debole | 1 |
| 5: FATTIBILITA' AMMINISTRATIVA | | |
| 5.1: Compatibilità strumentazione urbanistica | Buono | 5 |
| 5.2: Complessità partenariale | Buono | 7 |

Esiti processo valutativo

VIT - Scenario di breve periodo: VIT - Scenario di medio-lungo periodo:

Attribuzione scenario attuativo: VIT:

Indice di strategicità Indice di fattibilità GAP:

Priorità: Alert fattibilità: