

**ACCORDO PER L'ESTENSIONE DEL SISTEMA
TRAMVIARIO FIORENTINO NELL'AREA METROPOLITANA**

tra

Regione Toscana

Città Metropolitana di Firenze

Comune di Firenze

Comune di Sesto Fiorentino

Comune di Campi Bisenzio

Comune di Bagno a Ripoli

Comune di Scandicci

Firenze _____ marzo 2016

PREMESSE

VISTI:

- Visto l'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 (Nuove norme sul procedimento amministrativo) che disciplina gli accordi fra pubbliche amministrazioni per lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;
- il Programma Regionale di Sviluppo (PRS) 2011-2015;
- la decisione della Commissione Europea C(2010) n.7804 del 16.11.2010 relativa al grande progetto "Completamento della Linea 1 (Scandicci - Careggi) e della Linea 2 (Aeroporto Amerigo Vespucci – Piazza della Libertà) del Sistema Tranviario dell'Area Metropolitana Fiorentina", facente parte del programma operativo per l'assistenza strutturale del Fondo europeo di sviluppo regionale ai fini dell'obiettivo "Competitività regionale e occupazione" nella regione Toscana in Italia;
- la L.R. n. 55/2011 "Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM). Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale";
- il protocollo di intesa tra la Regione Toscana ed il Comune di Firenze, di cui alla delibera G. R. n. 813 del 17/09/2012 e alla delibera G.C. n. 337 del 18/9/2012 e sottoscritto in data 18/9/2012;
- la Deliberazione del Consiglio Regionale n.18 del 12 febbraio 2014 di approvazione del piano regionale integrato infrastrutture e mobilità (PRIIM) all'interno del quale si ipotizzano collegamenti del sistema tramviario fiorentino con le principali centralità urbane dei vari comuni dell'area metropolitana ;
- la D.C.R. 16 luglio 2014, n.61 "Integrazione al piano di indirizzo territoriale (PIT) per la definizione del Parco agricolo della Piana e per la qualificazione dell'aeroporto di Firenze" e gli allegati programmatici che individuano un sistema di azioni e interventi per rafforzare la strategia del progetto del Parco della Piana configurandosi quindi come misure di mitigazione degli effetti aggiuntivi indotti dalla qualificazione aeroportuale e opere e infrastrutture strategiche per il miglioramento della mobilità collettiva e dell'accessibilità che contribuiscono alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ;
- Il Decreto del presidente della Giunta Regionale n° 44 del 24 marzo 2014 con il quale si approva l'Accordo di programma per il completamento del sistema tramviario nell'area fiorentina e l'estensione delle linee tramviarie verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio;
- Il Decreto del Presidente della Giunta Regionale n° 78 del 12 maggio 2014 con il quale si approva l'Accordo di programma tra Regione Toscana, Comune di Firenze, Comune di Campi Bisenzio, Comune di Sesto Fiorentino e Comune di Bagno a Ripoli per il completamento del sistema tramviario nell'area fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana in sostituzione dell'accordo di cui sopra che viene da questo revocato;
- Il verbale del collegio di vigilanza svoltosi in data 18/03/2015 con il quale si prende atto dello studio di fattibilità relativo all'estensione tramviaria nell'area metropolitana fiorentina redatto dal Gruppo Tecnico composto dai tecnici nominati dagli enti firmatari nell'ambito dell'accordo di cui sopra (DPGR n. 78/2014) e contestualmente si individua l'esigenza di approfondire lo studio di fattibilità in merito ad aspetti tecnico-trasportistici;
- la Deliberazione al Consiglio regionale n. 21 dicembre 2015, n. 89 di approvazione del Documento di Economia e Finanza Regionale (DEF) 2016, che individua 25 Progetti regionali, quali strumenti operativi che definiscono le priorità della politica regionale, che verranno successivamente sviluppati nell'ambito del PRS 2016-2020, tra cui il Progetto regionale 1, "Interventi per lo sviluppo della Piana fiorentina", che ha lo scopo di coniugare uno spazio altamente urbanizzato e caratterizzato da un intenso sviluppo infrastrutturale a una dotazione

significativa di aree rurali e a valore ambientale, la cui salvaguardia e qualificazione sono essenziali per promuovere funzioni di riequilibrio anche ecologico delle diverse criticità ambientali presenti e attese;

- la l.r. 28 dicembre 2015, n. 82 (Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla legge di stabilità per l'anno 2016) ed in particolare l'articolo 20, che prevede contributi straordinari per la progettazione degli interventi definiti nel documento di economia e finanza regionale (DEFR), tra i quali quelli relativi all'estensione del sistema tramviario della piana fiorentina verso Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino.

CONSIDERATO CHE:

- La rete tramviaria fiorentina composta da linea 1 (Firenze San Maria Novella – Scandicci,) linea 2 (Aeroporto – Santa Maria Novella) e linea 3.1 (Careggi – San Maria Novella) in fase di completamento apporterà un notevole miglioramento del sistema di mobilità collettivo già ampiamente riscontrabile nell'area interessata dalla linea 1 già completata e in esercizio;
- l'estensione della tramvia nell'area metropolitana fiorentina potrà assicurare un potenziamento delle attuali linee in costruzione e contribuire al completamento di un sistema di trasporto integrato nel quadrante nord ovest a servizio dell'intera Area metropolitana che consentirà di collegare: aeroporto, autostrada Firenze Mare, ferrovia alta velocità;
- i comuni firmatari dell'accordo di programma per il completamento del sistema tramviario nell'area fiorentina e l'estensione nell'area metropolitana approvato con DPGR n. 78 del 12 maggio 2014 hanno a più riprese manifestato l'interesse ad approfondire aspetti tecnici, economici e amministrativi contenuti all'interno dello studio di fattibilità realizzato nell'ambito del suddetto accordo al fine di verificare l'effettiva sostenibilità delle estensioni tramviarie;
- la tratta tramviaria Leopolda- Le Piagge e la prima fase funzionale della progettazione del sottoattraversamento del centro storico risultano finanziate dal Decreto Legge 12 settembre 2014, n.133, convertito in legge, con modifiche, dalla Legge 11 novembre 2014, n.164 “Decreto Sblocca Italia” per un importo pari a 100 milioni di euro;

RITENUTO CHE

costituisce azione strategica condivisa da parte di tutti i soggetti firmatari per la mobilità collettiva dell'area metropolitana fiorentina il completamento del sistema tramviario in corso di realizzazione e le azioni per le successive estensioni;

TUTTO QUANTO PREMESSO E CONSIDERATO SI CONVIENE E SI STIPULA IL SEGUENTE

ACCORDO

ART. 1

PREMESSE

1. Le premesse fanno parte integrante del presente accordo e costituiscono i presupposti su cui si fonda il consenso fra le parti.

ART. 2

FINALITÀ

1. Le parti addivengono alla sottoscrizione del presente accordo propedeutico all'avviamento delle azioni finalizzate all'aggiornamento dell'Accordo di Programma approvato con d.p.g.r n° 78 del 12 maggio 2014 (d'ora in avanti Accordo di Programma) e finalizzato alla conclusione dei lavori delle linee 1,2 e 3 e all'avvio delle azioni per la realizzazione delle estensioni della linea tramviaria nell'area fiorentina.
2. Le parti riconoscono, in coerenza con i propri strumenti di programmazione e pianificazione , la strategicità dell'estensione del sistema tramviario, definendo le modalità per l'avvio degli iter progettuali e del reperimento delle necessarie risorse finanziarie.

ART. 3

PROGRAMMA DELLE AZIONI

1. Il Sistema tramviario dell'area metropolitana, in coerenza con le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e gli esiti degli studi di fattibilità effettuati in attuazione dell'Accordo di Programma che revoca e sostituisce l'Accordo di programma approvato con D.P.G.R. n. 44 del 24 marzo 2014, si articola nelle seguenti linee:

Linea 1 da Scandicci a Firenze -Santa Maria Novella, Linea 2 da Aeroporto a Piazza Libertà compreso alternativa al centro storico, Linea 3 da Firenze S.M.N a Careggi, Linea 4 da Leopolda a Le Piagge e tratta Le Piagge-Campi Bisenzio, Estensione Linea 2 Aeroporto- Sesto Fiorentino (Polo Scientifico), estensione della Linea 3 a Bagno a Ripoli e Rovezzano, Sottoattraversamento al Centro Storico.

2. Al fine di procedere all'aggiornamento dell'Accordo di Programma le parti si impegnano a collaborare per la definizione delle seguenti azioni strategiche

- azioni per il completamento dei lavori delle linee 1, 2 e 3;
- azioni per la progettazione e realizzazione degli interventi tramviari - approfondimenti degli studi di fattibilità elaborati per le tratte Piagge- Campi ed Aeroporto- Polo Scientifico a Sesto Fiorentino e progettazione preliminare prioritariamente verso le tratte oggetto di finanziamenti;
- prosecuzione studi per l'estensione delle tratte tramviarie nell'area metropolitana;
- definizione degli studi per la mobilità nell'area metropolitana.

ART. 4

COMPLETAMENTO LAVORI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

1. La Regione Toscana , in attuazione del protocollo di intesa sottoscritto il 18/9/2012, si impegna, con l'aggiornamento dell'Accordo di Programma, ad una integrazione al finanziamento già assegnato per 3.070.113 euro in coerenza con la DGR 1157 del 30/11/2015 (POR Competitività Regionale e Occupazione FESR 2007-2013. Approvazione del DAR (Documento di Attuazione Regionale). Versione n° 25) che, comprensivo delle risorse regionali, risulta pari a 50.068.095 euro.

2. La Regione Toscana ed il Comune di Firenze provvederanno per quanto di competenza a mettere in atto tutte le azioni finalizzate alla completa realizzazione delle linee 2 e 3 entro il 31/03/2019 in coerenza con i contenuti della decisione della Commissione europea di grande progetto per cui è stata avanzata proposta di modifica e confermano gli impegni già previsti nell'Accordo di programma in coerenza con la disciplina comunitaria, nazionale e regionale con particolare riferimento agli indirizzi per la chiusura del programma di cui alla DGR 1047 del 3 Novembre 2015 (POR FESR 2007-2013 Toscana. Indirizzi per la chiusura delle Attività/Linee di intervento. Secondo aggiornamento).

3. La Regione Toscana ed il Comune di Firenze si impegnano altresì a richiedere al Ministero delle Infrastrutture di poter svincolare le risorse accantonate per la realizzazione della tratta di passaggio al Duomo (Unità – Duomo – San Marco – Libertà) destinando tali fondi, se necessario, al completamento delle linee 2 tratta Aeroporto Peretola - Unità e della linea 3 tratta Careggi – Viale Strozzi.

ART. 5

PROGETTAZIONE ESTENSIONE DEL SISTEMA TRAMVIARIO VERSO SESTO FIORENTINO E CAMPI BISENZIO

1. Le linee tramviarie verso Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio presentano il seguente stato di avanzamento progettuale:

- Tratta Aeroporto- Polo Scientifico a Sesto Fiorentino – studio di fattibilità;
- Linea Firenze Campi Bisenzio – Tratta Leopolda Le Piagge: progettazione preliminare – espletata la verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale da parte della Città Metropolitana – in corso Conferenza di Servizi istruttoria ex D.lgs 163/06;
- Linea Firenze Campi Bisenzio– Tratta Le Piagge – Campi Bisenzio – studio di fattibilità.

2. Le parti concordano sulla strategicità della progettazione preliminare della tratta Aeroporto- Polo Scientifico e della tratta Le Piagge Campi Bisenzio che potrà essere suddivisa anche in prima tratta Le Piagge-San Donnino e seconda tratta San Donnino-Campi Bisenzio.

3. Al finanziamento della progettazione preliminare gli enti concorrono per 3.150.000 euro come indicato di seguito:

- Regione Toscana per un importo pari a 2.400.000 euro, quale contributo straordinario previsto all'articolo 20 della l.r. 82/2015;
- Comuni di Firenze, Campi Bisenzio e Sesto Fiorentino per le quote restanti necessarie proporzionalmente alla percentuale di tracciato di competenza; ai fini della progettazione preliminare vengono previsti i seguenti importi prevedendo il riequilibrio delle quote di competenza nelle successive fasi progettuali e tenuto conto delle eventuali risorse che saranno erogate dalla Città Metropolitana:
 - Comune di Firenze per un importo pari a 550.000 euro;
 - Comune di Campi Bisenzio per un importo pari a 100.000 euro;
 - Comune di Sesto Fiorentino per un importo pari a 100.000 euro;

4. Il Comune di Firenze, con il supporto degli altri enti, ha il compito di redigere la documentazione di gara per la progettazione preliminare delle due tratte nel rispetto dei tempi previsti nell'allegato cronoprogramma previa disponibilità delle risorse finanziarie necessarie erogate dagli altri Enti. La commissione di gara sarà presieduta da un rappresentante del comune di Firenze e composta dai rappresentanti degli altri enti finanziatori. Il Comune di Firenze avvia le procedure di affidamento sulla base delle effettive risorse messe a disposizione avviando prioritariamente l'affidamento della progettazione preliminare della Tratta Aeroporto- Polo Scientifico a Sesto Fiorentino e del primo tratto della linea Le Piagge-Campi Bisenzio (Le Piagge-San Donnino). Eventuali ribassi d'asta potranno essere utilizzati per la progettazione del tratto San Donnino-Campi Bisenzio.

5. La progettazione preliminare si sviluppa secondo le seguenti fasi:

- revisione degli studi di fattibilità; ai fini della progettazione preliminare della tratta Le Piagge Campi Bisenzio verrà approfondita anche la fattibilità della nuova ipotesi verso San Donnino attraverso la via Pistoiese;
- approvazione in conferenza di servizi dello studio di fattibilità affinato da parte degli enti al fine di avviare contestualmente le procedure per l'adeguamento dei rispettivi strumenti urbanistici;
- redazione progettazione preliminare
- verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale
- approvazione progettazione preliminare.

6. La revisione dello studio di fattibilità elaborato nell'ambito dell'Accordo di Programma è svolta con particolare riferimento agli aspetti di carattere tecnico territoriale al fine di garantire il corridoio infrastrutturale definitivo; lo sviluppo della progettazione preliminare ha il compito di approfondire gli elementi tecnici-economici e trasportistici al fine di definire rispettivamente il tracciato definitivo, il costo complessivo delle estensioni e la sostenibilità tecnico-economica.

7. Nell'ambito della progettazione preliminare sono approfondite le verifiche di carattere giuridico-amministrativo e di sostenibilità finanziaria ai fini delle successive fasi di affidamento anche valutando le necessarie interlocuzioni con le competenti autorità nazionali.

8. La progettazione preliminare prevede anche la stima preliminare dei costi di esercizio dell'opera ai fini delle prime valutazioni relative alle coperture finanziarie.

ART.6

REALIZZAZIONE DELLE ESTENSIONI TRAMVIARIE VERSO SESTO E CAMPI BISENZIO

1. Sulla base del quadro finanziario, delineato nello studio di fattibilità redatto in attuazione dell'Accordo di Programma, viene prevista la realizzazione delle tratte Aeroporto- Polo Scientifico, per un importo stimato pari a 161 milioni di euro, e Leopolda- Le Piagge, per un importo stimato pari a 166 milioni di euro.

2. La tratta tramviaria Leopolda- Le Piagge e la prima fase funzionale della progettazione del sottoattraversamento del centro storico risultano finanziate dal Decreto Legge 12 settembre 2014, n.133, convertito in legge, con modifiche, dalla Legge 11 novembre 2014, n.264 "Decreto Sblocca Italia" per un importo pari a 100 milioni di euro.

3. La Regione Toscana si impegna, in attuazione della decisione della Giunta regionale n. 5 del 15 dicembre 2015, a proporre la modifica del Programma Operativo Regionale 2014-2020 destinando alle linee tranviarie di cui al presente articolo un importo di 80 milioni di euro, fermo restando il rispetto della disciplina e dei tempi previsti dalla programmazione comunitaria.

4. Regione Toscana, Città Metropolitana e Comuni interessati sono impegnati al reperimento delle risorse necessarie per il completo finanziamento delle opere, anche attraverso il reperimento di ulteriori fondi nazionali.

5. A completamento delle risorse di cui al comma 4 i Comuni interessati si impegnano a reperire la quota di spettanza di risorse proprie per la realizzazione delle opere ricadenti nel proprio territorio sulla base della quota parte dello sviluppo del tracciato ricadente nel territorio di competenza.

6. Il Comune di Firenze provvederà alla predisposizione della documentazione necessaria per l'inserimento del progetto di estensione all'interno della programmazione europea 2014 – 2020 mediante notifica.

7. Il Comune di Firenze provvederà in qualità di stazione appaltante alle procedure di affidamento e realizzazione dei lavori e insieme ai soggetti interessati si impegna a mettere in atto tutte le azioni al fine di garantire la realizzazione delle opere nei tempi previsti dalla programmazione comunitaria in coerenza con i cronoprogrammi allegati, previa disponibilità in tempo utile delle risorse finanziarie necessarie erogate dagli altri Enti.

ART.7

PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITA' METROPOLITANA

1. Le parti interessate si impegnano a collaborare al fine di procedere a una pianificazione e programmazione coordinata della mobilità e dei trasporti dell'area metropolitana con particolare riferimento alle previsioni del nuovo Programma Regionale di Sviluppo regionale e del Piano Strategico-Metrocittà della Città Metropolitana, dando preliminarmente atto del quadro conoscitivo presente con particolare riferimento alle previsioni in materia di tramvie del Piano di Indirizzo Territoriale, del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità, dei Piani strutturali dei Comuni interessati.

2. La Città Metropolitana ed i Comuni interessati si impegnano a prevedere i necessari adeguamenti dei propri strumenti urbanistici prevedendo una pianificazione coordinata della mobilità di interesse locale.

3. Le parti interessate si impegnano a collaborare allo sviluppo di un quadro di riferimento comune della mobilità e dei trasporti a diversi scenari temporali (breve periodo, medio periodo e 2030 come scenario finale) e nell'ambito delle proprie competenze considerando le attuali previsioni dei nodi principali del sistema (AV/AC, SMN e le altre stazioni e fermate ferroviarie del nodo fiorentino) con previsione anche

di eventuali fermate ferroviarie per i nuovi grandi attrattori di interesse metropolitano e regionale, trasporto pubblico su gomma e su ferro, e della mobilità ciclabile.

ART.8

ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

1.-Fermi restando i compiti di verifica e monitoraggio della cabina di regia di cui all'art. 8 dell'Accordo di Programma relativi al completamento dei lavori, il Direttore Generale della Regione Toscana ed il Direttore Generale del Comune di Firenze garantiscono la supervisione generale degli impegni relativi agli art.4, 5 e 6 del presente accordo al fine di favorire un'azione di coordinamento delle attività previste dal presente atto e nelle more della sottoscrizione dell'aggiornamento dell'Accordo di Programma.

2. Il Direttore Generale della Regione Toscana, sentito il Direttore Generale del Comune di Firenze, al fine di favorire la risoluzione di specifiche problematiche che possono comportare un ritardo nei tempi di progettazione e realizzazione degli interventi di cui agli art. 5 e 6, provvede ad indire conferenze dei servizi a carattere istruttorio ai sensi della Legge n. 241/1990.

3. E' costituito un gruppo tecnico per il coordinamento della pianificazione della mobilità metropolitana di cui all'art.7 a cui partecipano Regione, Città Metropolitana ed i Comuni interessati e prevederà il coinvolgimento di tutti i Comuni interessati anche oltre il presente atto; il gruppo tecnico per il coordinamento della pianificazione della mobilità nell'area metropolitana è coordinato dalla Città Metropolitana

ART.9

ULTERIORI ESTENSIONI TRAMVIARIE VERSO BAGNO A RIPOLI E SCANDICCI

1. Il Comune di Firenze provvede al completamento degli studi relativi al progetto di sottoattraversamento tranviario con i finanziamenti del Decreto Legge 12 settembre 2014, n.133;

2. Il Comune di Firenze, con il supporto del Comune di Bagno a Ripoli e della Città Metropolitana si impegna, a seguito della disponibilità delle risorse di cui al comma 3, a sviluppare la progettazione preliminare della linea 3.2 verso Bagno a Ripoli in coerenza con i tempi e le valutazioni e le eventuali diverse opzioni effettuate relative al progetto di sottoattraversamento tranviario; il Comune di Firenze con

il supporto degli altri enti ha il compito di redigere la documentazione e avviare l'affidamento della progettazione preliminare.

3. La Regione Toscana , valutando come strategico per il sistema tramviario fiorentino il raggiungimento anche dell'area sud-est della città di Firenze e di Bagno a Ripoli , si impegna comunque ad attivarsi per il reperimento di risorse finanziarie pari a 100.000,00 euro al fine di contribuire alle attività di progettazione di cui al punto 2, anche mediante modifiche dei propri atti di programmazione finanziari o normativi. I Comuni di Firenze e Bagno a Ripoli reperiranno le restanti quote necessarie per la progettazione di cui al comma 2 proporzionalmente alla percentuale di tracciato di competenza per l'estensione e proporzionalmente alla percentuale del tracciato di competenza dell'intera linea per le opere di sistema;

4. Il Comune di Scandicci provvede alla progettazione preliminare della prosecuzione della linea 1 da Villa Costanza a Torre Rossa ai fini delle successive valutazioni.

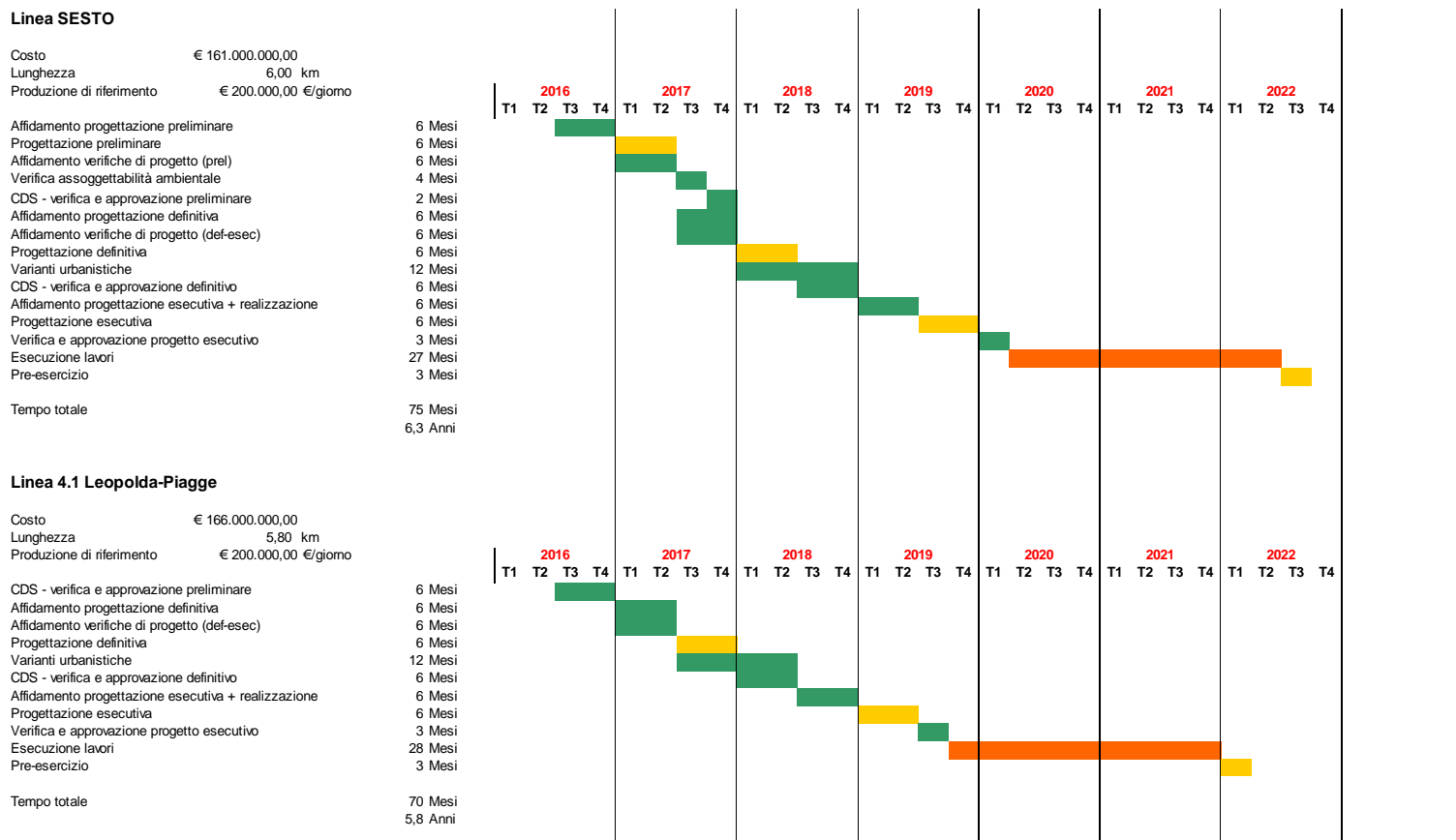
ART. 10 – MODIFICHE

Eventuali modifiche del presente accordo potranno essere apportate con il consenso unanime delle Amministrazioni che lo hanno sottoscritto, mediante sottoscrizione di un atto integrativo.

ALLEGATO 1

CRONOPROGRAMMA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE TRATTA LEOPOLDA- LE PIAGGE e TRATTA AEROPORTO - POLO SCIENTIFICO

CRONOPROGRAMMA PROGETTAZIONE TRATTA LE PIAGGE CAMPI BISENZIO

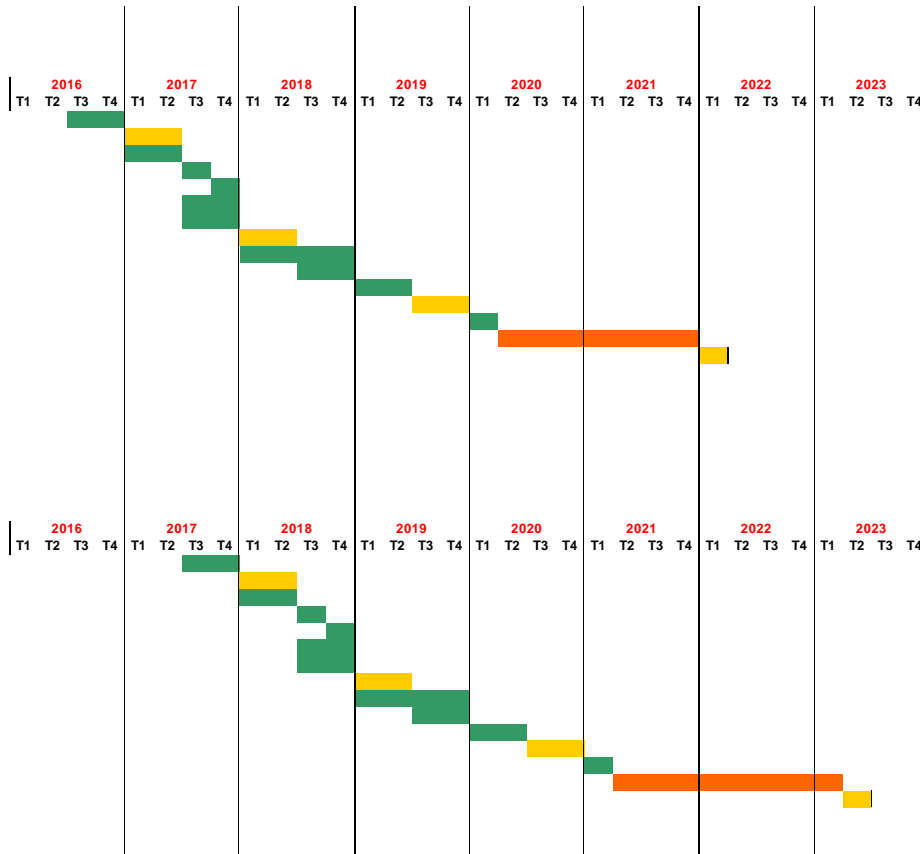


Cronoprogramma

Linea 4.2a Piagge-San Donnino

Costo € 128.000.000,00
Lunghezza 3,10 km
Produzione di riferimento € 200.000,00 €/giorno

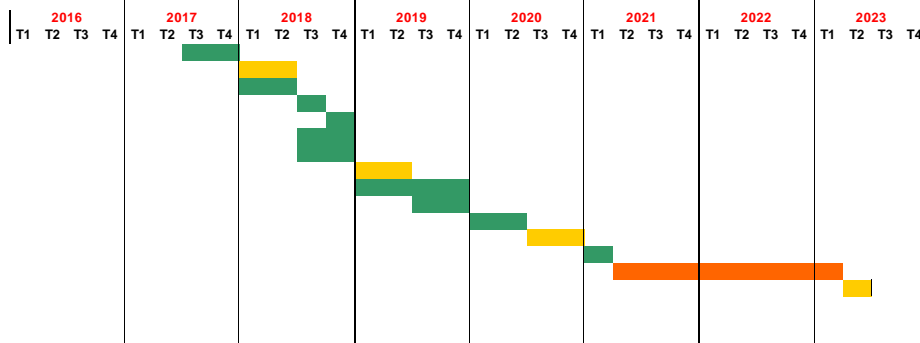
Affidamento progettazione preliminare	6 Mesi
Progettazione preliminare	6 Mesi
Affidamento verifiche di progetto (prel)	6 Mesi
Verifica assoggettabilità ambientale	4 Mesi
CDS - verifica e approvazione preliminare	2 Mesi
Affidamento progettazione definitiva	6 Mesi
Affidamento verifiche di progetto (def-esec)	6 Mesi
Progettazione definitiva	6 Mesi
Varianti urbanistiche	12 Mesi
CDS - verifica e approvazione definitivo	6 Mesi
Affidamento progettazione esecutiva + realizzazione	6 Mesi
Progettazione esecutiva	6 Mesi
Verifica e approvazione progetto esecutivo	3 Mesi
Esecuzione lavori	21 Mesi
Pre-esercizio	3 Mesi
Tempo totale	69 Mesi
	5,8 Anni



Linea 4.2b San Donnino-Campi Bisenzio

Costo € 132.000.000,00
Lunghezza 3,20 km
Produzione di riferimento € 200.000,00 €/giorno

Affidamento progettazione preliminare	6 Mesi
Progettazione preliminare	6 Mesi
Affidamento verifiche di progetto (prel)	6 Mesi
Verifica assoggettabilità ambientale	4 Mesi
CDS - verifica e approvazione preliminare	2 Mesi
Affidamento progettazione definitiva	6 Mesi
Affidamento verifiche di progetto (def-esec)	6 Mesi
Progettazione definitiva	6 Mesi
Varianti urbanistiche	12 Mesi
CDS - verifica e approvazione definitivo	6 Mesi
Affidamento progettazione esecutiva + realizzazione	6 Mesi
Progettazione esecutiva	6 Mesi
Verifica e approvazione progetto esecutivo	3 Mesi
Esecuzione lavori	22 Mesi
Pre-esercizio	3 Mesi
Tempo totale	72 Mesi
	6,0 Anni



NOTA: L'attuazione dei cronoprogrammi è condizionata alla disponibilità delle risorse necessarie per la realizzazione