



*Ministero dell'Economia  
e delle Finanze*



**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

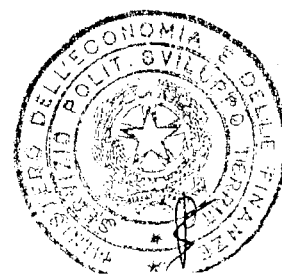
**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE:  
I NODI DI INTERSCAMBIO PERSONE -  
PROGETTO MOVICENTRO**

La presente copia, composta di n. 121  
fogli, è conforme all'originale esistente presso  
questo ufficio.  
Roma, li 13/11/2005 N. Vella

Roma, Febbraio 2003

## INDICE

Articolo 1 -	Recepimento delle premesse.....	5
Articolo 2 -	Finalità, obiettivi e sistemi infrastrutturali oggetto dell'Accordo.....	5
Articolo 3 -	Impegni dei sottoscrittori dell'Accordo.....	6
Articolo 4 -	Flusso informativo.....	7
Articolo 5 -	Copertura finanziaria.....	7
Articolo 6 -	Soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo.....	8
Articolo 7 -	Soggetto responsabile della realizzazione del singolo intervento.....	9
Articolo 8 -	Procedimento di conciliazione o definizione di conflitti.....	9
Articolo 9 -	Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze.....	10
Articolo 10 -	Disposizioni generali.....	10
Allegato 1 -	RELAZIONE TECNICA.....	12
1.	Il progetto regionale.....	13
2.	Il progetto Movicentro.....	14
3.	Lo sviluppo locale.....	16
4.	Il piano finanziario.....	16
5.	La gestione delle infrastrutture del nodo di interscambio.....	17
6.	Movicentro: il programma degli interventi.....	18
1.6	Acqui Terme.....	18
2.6	Alpignano.....	19
3.6	Avigliana.....	19
4.6	Caselle20.....	19
5.6	Chivasso.....	20
6.6	Cirie' 21.....	21
7.6	Ivrea 21.....	21
8.6	Lanzo 22.....	22
9.6	Novi Ligure.....	22
10.6	Pinerolo.....	23
11.6	Torino 23.....	23
12.6	Tortona.....	24
13.6	Trofarello.....	24
14.6	Venaria.....	25
15.6	Chieri 25.....	25
16.6	Collegno.....	26
17.6	Domodossola.....	26
18.6	Moncalieri.....	27
19.6	Alba 27.....	27
20.6	Alessandria.....	28
21.6	Asti 28.....	28
22.6	Biella 29.....	29
23.6	Bra 29.....	29
24.6	Cossato.....	30
25.6	Cuneo 30.....	30
26.6	Fossano.....	31
27.6	Mondovi'.....	31
28.6	Verbania.....	32
7.	Copertura finanziaria degli interventi.....	32
Allegato 2 -	SCHEDE INTERVENTO.....	34



## PREMESSE

- VISTO l'articolo 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e successive modificazioni ed integrazioni, che detta la disciplina della programmazione negoziata;
- VISTA in particolare la lettera c) dello stesso comma 203 che definisce e delinea i punti cardine dell'Accordo di programma quadro, quale strumento della programmazione negoziata, dedicato all'attuazione di una Intesa Istituzionale di Programma per la definizione di un programma esecutivo di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati e che fissa le indicazioni che l'Accordo di programma quadro deve contenere;
- VISTA la delibera CIPE 21 marzo 1997 concernente la disciplina della programmazione negoziata e, in particolare, il punto 1 sull'Intesa Istituzionale di Programma nel quale, alla lettera b), è previsto che gli Accordi di programma quadro da stipulare dovranno coinvolgere nel processo di negoziazione gli organi periferici dello Stato, gli enti locali, gli enti subregionali, gli enti pubblici ed ogni altro soggetto pubblico e privato interessato al processo e contenere tutti gli elementi di cui alla lettera c) comma 203 dell'articolo 2 della legge n. 662/1996;
- VISTA la delibera CIPE 21 aprile 1999 concernente l'integrazione dei componenti dei Comitati previsti al punto d) dell'art. 1.3 della precedente delibera CIPE del 21 marzo 1997;
- VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni ed integrazioni concernente: "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";
- VISTO il decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, recante: "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni";
- VISTA la legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche e integrazioni, concernente "Legge quadro in materia di lavori pubblici";
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente: "Regolamento concernente semplificazione e accelerazione della procedura di spesa e contabile";
- VISTA la legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente: "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni e agli enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa";
- VISTA la legge 15 maggio 1997, n. 127, e successive modificazioni ed integrazioni, concernente: "Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo";
- VISTO l'art. 15, comma 4, del decreto legge 30 gennaio 1998, n. 6, convertito con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1998, n. 61, che integra l'articolo 2, comma 203, lett. b), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e l'articolo 10 comma 5 del DPR 20 aprile 1994 n. 367;
- VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, concernente "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni e agli enti locali, in attuazione del Capo I della legge 15 marzo 1997 n. 59";
- VISTO il decreto del Presidente della Repubblica del 21 dicembre 1999, n. 554,



“Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici, 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni”;

VISTA la deliberazione CIPE del 15 febbraio 2000, n. 14, recante “Riparto risorse aree depresse 2000-2002 legge finanziaria 2000 (tab. d)”;

VISTA la delibera CIPE 25 maggio 2000, n. 44, “Accordi di programma quadro. Gestione degli interventi mediante applicazione informatica”;

VISTA la delibera CIPE del 4 agosto 2000, n. 84, “Legge 488/99: riparto e finalizzazione di quote di cui al punto 1 (Attività produttive) e delle risorse di cui al punto 3 (Infrastrutture) della delibera CIPE n.14/2000”, nell’ambito della quale, relativamente alle risorse destinate alle infrastrutture, è stabilito che:

- a) le risorse sono attribuite alle Intese Istituzionali di Programma, da finalizzare nell’ambito di Accordi di programma quadro tra le singole Regioni e le Amministrazioni centrali;
- b) le suddette risorse, in conformità ai contenuti della delibera CIPE del 15 febbraio 2000, n. 14/2000, sono finalizzate prioritariamente ad interventi infrastrutturali tra i quali sono ricompresi, tra gli altri, quelli relativi alla mobilità sostenibile;
- c) la quota di risorse finanziarie attribuite alla Regione Piemonte ammonta a complessivi 58,263 milioni di euro, pari a 112,813 miliardi di lire;

VISTO il Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, “Testo unico delle leggi dell’ordinamento degli enti locali”;

VISTA la delibera CIPE del 21 dicembre 2000, n. 138, “Riparto risorse aree depresse per il triennio 2001/2003”, nell’ambito della quale, relativamente alle risorse della stessa destinate alle infrastrutture, è stabilito che:

- a) si confermano per il triennio 2001/2003 gli indirizzi indicati dalla delibera CIPE n. 84/00 per la finalizzazione prioritaria degli interventi infrastrutturali;
- b) la quota di risorse finanziarie attribuite alla Regione Piemonte ammonta a complessivi 58,263 milioni di euro, pari a 112,813 miliardi di lire;

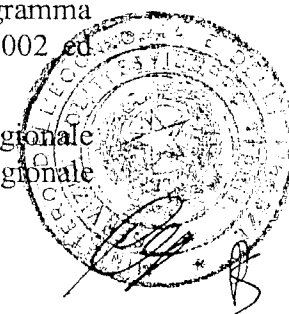
VISTA l’Intesa Istituzionale di Programma tra il Presidente del Consiglio dei Ministri e il Presidente della Regione Piemonte, approvata dal CIPE il 17 marzo 2000 e sottoscritta il 22 marzo 2000;

CONSIDERATO che la suddetta Intesa Istituzionale ha individuato i programmi di intervento nei settori di interesse comune, da attuarsi prioritariamente attraverso la stipula di Accordi di Programma Quadro e ha dettato i criteri, i tempi ed i modi per la sottoscrizione degli accordi stessi;

VISTA la delibera CIPE del 3 maggio 2002, n. 36, “Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree depresse per il triennio 2002/2004”, nell’ambito della quale, relativamente alle risorse della stessa destinate alle infrastrutture, è stabilito che la quota ordinaria di risorse finanziarie attribuite alla Regione Piemonte ammonta a complessivi 52,156 milioni di euro;

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

VISTA la deliberazione n. 59-28734 del 23.11.1999 con la quale la Giunta Regionale del Piemonte ha definito i criteri per la programmazione di una rete regionale



di nodi di interscambio persone (progetto MOVICentro) in coerenza con quanto previsto nell'ambito del II Piano Regionale dei Trasporti, adottato con delibera di Giunta. n. 184-22201 del 01.09.1997;

CONSIDERATO che, sulla base delle progettazioni preliminari redatte, con il contributo finanziario della Regione Piemonte, dalle amministrazioni comunali che hanno aderito all'iniziativa, sono stati in seguito sottoscritti specifici Accordi, ai sensi della legge regionale n. 1/2000 sul trasporto pubblico, per la definizione delle fasi funzionali di attuazione e per la programmazione delle risorse necessarie alla realizzazione degli interventi;

CONSIDERATO che la Regione Piemonte ha sottoscritto specifiche convenzioni con le amministrazioni locali per la realizzazione di una prima fase funzionale, a carattere trasportistico, ricompresa nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche di ogni singola amministrazione;

CONSIDERATO che la Regione Piemonte ha sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana un Protocollo d'Intesa per il potenziamento dei nodi di interscambio passeggeri (Movicentro) e la riqualificazione delle stazioni impresenziate, con il quale RFI si impegna a liberare e rendere disponibili le aree di sua proprietà interessate dai progetti Movicentro, concedendole in diritto di superficie ai Comuni;

VISTA la deliberazione n. 39-7359 del 14.10.2002 della Giunta Regionale del Piemonte che approva il presente Accordo di Programma Quadro;

- il Ministero dell'Economia e delle Finanze
- e
- la Regione Piemonte;

STIPULANO IL SEGUENTE

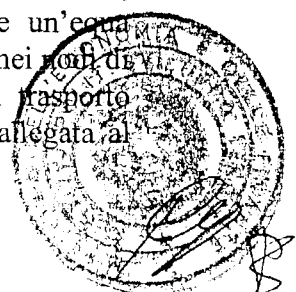
ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE:  
I NODI DI INTERSCAMBIO PERSONE.  
PROGETTO MOVICENTRO

#### **Articolo 1 - Recepimento delle premesse**

1. Le premesse e gli allegati formano parte integrante del presente Accordo di Programma Quadro.

#### **Articolo 2 - Finalità, obiettivi e sistemi infrastrutturali oggetto dell'Accordo**

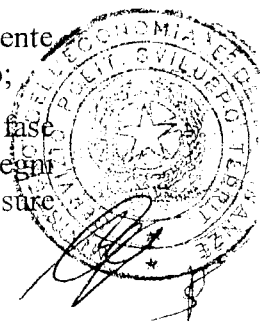
1. Il presente Accordo di Programma Quadro, di seguito denominato Accordo, costituisce strumento attuativo dell'Intesa Istituzionale di Programma sottoscritta il 22 marzo 2000 dal Presidente del Consiglio dei Ministri e dal Presidente della Regione Piemonte. Esso è finalizzato, in coerenza con i documenti di pianificazione e programmazione regionale e nel più ampio contesto di riorganizzazione, riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico locale, a conseguire un'equa diffusione di accessibilità all'intero territorio regionale, riconoscendo che nei nodi di interscambio si determina, in gran parte, l'efficienza e l'immagine del trasporto pubblico locale. Il tutto come meglio riportato nella Relazione tecnica allegata al presente Accordo (Allegato 1).



2. Obiettivo del presente Accordo è di potenziare il sistema regionale dei nodi di interscambio tra le modalità del trasporto pubblico e privato, allo scopo di garantire una maggiore flessibilità ed efficienza del sistema dei trasporti. Per i Comuni rappresenta altresì un'importante occasione per riqualificare parti di città, ricostituendone la centralità.
3. I suddetti obiettivi sono perseguiti attraverso interventi di adeguamento di diverse tipologie di nodi: a partire dalle semplici fermate automobilistiche, che vanno standardizzate e messe a norma per arrivare alle fermate e stazioni ferroviarie, singole o costituenti nodi più complessi, affinché acquistino caratteristiche prestazionali adeguate.
4. In attuazione della legge regionale n. 1 del 4 gennaio 2000, la Regione Piemonte programma le risorse destinate al progressivo adeguamento del sistema delle fermate attraverso la sottoscrizione, con le otto Province ed i Comuni superiori ai 30.000 abitanti, di Accordi di Programma sul Trasporto Pubblico,
5. L'Accordo si colloca nell'ambito del progetto regionale sviluppato su n. 28 nodi di interscambio complessi, e riguarda in particolare, il cofinanziamento dei 14 progetti in aree obiettivo 2 o phasing out. I progetti sono dettagliatamente illustrati nelle schede-intervento di cui all'Allegato 2, che forniscono l'indicazione relativa ai soggetti sottoscrittori, ai soggetti attuatori, al soggetto responsabile dell'intervento, ai contenuti progettuali, al costo complessivo, al fabbisogno finanziario e alla sua articolazione nel tempo, con individuazione delle relative fonti di copertura, all'impegno finanziario di ciascun soggetto, ai tempi di attuazione, ed alle procedure tecnico/amministrative necessarie per l'attuazione degli interventi, con l'eventuale individuazione di termini ridotti.
6. Il presente Accordo finanzia opere pubbliche destinate a rimanere di proprietà pubblica. Qualora la proprietà delle aree o dei beni in progetto fosse di Rete Ferroviaria Italiana, gli Enti locali sottoscriveranno convenzioni o contratti tali da garantire l'ammortamento dell'investimento pubblico.

### **Articolo 3 - Impegni dei sottoscrittori dell'Accordo**

1. Le parti si impegnano, nello svolgimento dell'attività di propria competenza, a:
  - a) rispettare i termini concordati e indicati nelle schede di cui all'allegato 2 al presente Accordo;
  - b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento, con il ricorso, in particolare, agli strumenti di semplificazione dell'attività amministrativa e di snellimento dei procedimenti di decisione e di controllo previsti dalla vigente normativa;
  - c) procedere con periodicità semestrale alla verifica dell'Accordo e, se necessario, a proporre, per il tramite del soggetto responsabile di cui all'articolo 7, gli eventuali aggiornamenti al Comitato paritetico di attuazione di cui all'Intesa Istituzionale di Programma;
  - d) attivare e utilizzare tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento;
  - e) rimuovere ogni ostacolo procedurale agli stessi imputabile in ogni fase procedimentale di realizzazione degli interventi e di attuazione degli impegni assunti, accettando, in caso di inerzia, ritardo o inadempienza, le misure



adottate dal Comitato istituzionale di gestione ai sensi dell'articolo 10.

#### Articolo 4 - Flusso informativo

1. I sottoscrittori si impegnano a dar vita ad un flusso informativo sistematico e costante al fine di consolidare un processo stabile di concertazione e condivisione dei reciproci programmi di attività relativamente all'ambito territoriale della Regione. Lo scambio di informazioni avverrà in coincidenza con il monitoraggio di cui al successivo articolo 7.

#### Articolo 5 - Copertura finanziaria

1. Il costo complessivo del presente Accordo di programma quadro ammonta ad euro 89.510.377. Le risorse finanziarie a carico dello Stato ammontano ad euro 24.290.000 e derivano dalle assegnazioni disposte a favore della Regione Piemonte con la delibera n. 138/2000. Le risorse a carico della Regione Piemonte ammontano ad euro 37.245.377, quelle a carico di Enti Locali ad Euro 27.975.000,00 .
2. La copertura finanziaria degli interventi contemplati nel presente Accordo risulta quindi la seguente:

<b>FONTE</b>	<b>Valori in euro</b>
Delibera Cipe n. 138/2000	24.290.000,00
<b>Totale STATO</b>	<b>24.290.000,00</b>
Legge regionale n. 1 del 04.01.2000	37.245.377,00
<b>Totale REGIONE</b>	<b>37.245.377,00</b>
Bilanci comunali	27.149.820,00
Bilanci provinciali	825.180,00
<b>Totale ENTI LOCALI</b>	<b>27.975.000,00</b>
<b>TOTALE</b>	<b>89.510.377,00</b>

3. La suddivisione per anno degli oneri finanziari è riportata nella Tabella n. 1 della Relazione tecnica; la copertura finanziaria di ciascun intervento è riportata nella Tabella n. 3 della stessa Relazione .
4. Il trasferimento delle risorse finanziarie statali previste per l'anno 2002, pari a 13.786.038,45 euro verrà disposto nei confronti della Regione Piemonte in un'unica soluzione, entro 120 giorni dalla data di sottoscrizione del presente Accordo.
5. Il trasferimento delle risorse finanziarie statali previste per l'anno 2003, pari a 10.503.961,55 euro verrà disposto nei confronti della Regione Piemonte in un'unica soluzione, entro 120 giorni dalla data di trasmissione al Servizio competente del Ministero dell'economia e delle Finanze del secondo rapporto di monitoraggio di cui al successivo art.7.
6. La gestione finanziaria degli interventi può attuarsi secondo le procedure e le

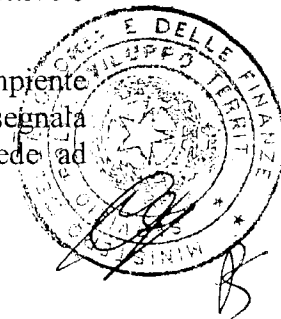


modalità previste dagli articoli 8 e 10 del decreto del Presidente della Repubblica 20 aprile 1994, n. 367 e successive modificazioni.

7. Le eventuali economie derivanti dalla realizzazione degli interventi previsti dal presente Accordo sono riprogrammate con le modalità previste dall'articolo 8, comma 2, dell'Intesa istituzionale di programma.
8. Nel caso in cui, a seguito della progettazione degli interventi, il costo totale degli stessi sia maggiore di quello indicato nel precedente comma 1 e non sia possibile assicurarne la copertura mediante utilizzo di economie di spesa o ribassi d'asta, la Regione Piemonte si farà carico del maggior onere, nei limiti e secondo le modalità previste dalle specifiche convenzioni di attuazione stipulate con i Comuni.
9. Nel caso in cui, per ragioni sopravvenute, uno o più degli interventi previsti dal presente Accordo non siano realizzabili, si applicano le disposizioni concernenti la riprogrammazione, revoca o rimodulazione degli interventi, di cui all'articolo 9 dell'Intesa istituzionale di programma.

#### **Articolo 6 - Soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo**

1. Ai fini del coordinamento e della vigilanza sull'attuazione del presente Accordo le parti individuano quale soggetto responsabile dell'attuazione l'Ing. Gianni Rosa, responsabile del Settore Pianificazione dei Trasporti nell'ambito della Direzione Trasporti della Regione Piemonte.
2. Il soggetto responsabile ha il compito di:
  - a) rappresentare in modo unitario gli interessi dei soggetti sottoscrittori;
  - b) coordinare il processo complessivo di realizzazione degli interventi ricadenti nell'Accordo, attivando le risorse tecniche e organizzative necessarie alla sua attuazione;
  - c) promuovere, in via autonoma o su richiesta dei responsabili dei singoli interventi, le eventuali azioni e iniziative necessarie a garantire il rispetto degli impegni da parte dei soggetti sottoscrittori;
  - d) garantire il coordinamento dell'attività di monitoraggio semestrale da parte dei responsabili degli interventi sullo stato di avanzamento dell'Accordo trasmettendo al Comitato paritetico di attuazione le schede di monitoraggio relative a ciascun intervento, predisposte ai sensi della Delibera Cipe n. 44/2000 e 76/2002; le schede saranno accompagnate da una relazione che conterrà l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo o tecnico che si frapponga alla realizzazione degli interventi, l'eventuale proposta di iniziative correttive da assumere al fine di superare l'ostacolo;
  - e) presentare al Comitato paritetico di attuazione una relazione semestrale sullo stato di attuazione dell'Accordo evidenziando i risultati e le azioni di verifica svolte. Nella relazione sono, tra l'altro, individuati i progetti non attivabili o non completabili ed è conseguentemente dichiarata la disponibilità delle risorse non utilizzate ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive o di riprogrammazione, revoca e/o rimodulazione degli interventi.
  - f) assegnare, in caso di ritardo, inerzia o inadempimenti, al soggetto inadempiente un congruo termine per provvedere; decorso inutilmente tale termine, segnala l'inadempienza al Comitato paritetico di attuazione, il quale provvede ad





individuare l'autorità competente ad esercitare i poteri sostitutivi.

- g) esperire tempestivamente, relativamente a controversie che insorgano tra i soggetti sottoscrittori, un primo tentativo di conciliazione; segnalare al Comitato paritetico di attuazione, nel caso di mancata composizione, le controversie suddette per l'avvio dei relativi procedimenti di conciliazione o definizione di conflitti secondo le modalità previste dall'articolo 8.

#### **Articolo 7 - Soggetto responsabile della realizzazione del singolo intervento**

1. Ai fini della realizzazione degli interventi oggetto del presente Accordo e del relativo monitoraggio, le parti individuano quale soggetto responsabile dei singoli interventi il responsabile del procedimento che, ad integrazione delle funzioni previste dall'art.8 del DPR 21 dicembre 1999, n. 554, ha il compito di:
- a) pianificare il processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento attraverso la previsione dei tempi, delle fasi, delle modalità e dei punti cardine, adottando un modello metodologico di pianificazione e controllo riconducibile al Project Management;
  - b) organizzare, dirigere, valutare e controllare l'attivazione e messa a punto del processo operativo teso alla completa realizzazione dell'intervento;
  - c) monitorare costantemente l'attuazione degli impegni assunti dai soggetti sottoscrittori, ponendo in essere tutte le azioni opportune e necessarie al fine di garantire la completa realizzazione dell'intervento nei tempi previsti e segnalando al responsabile dell'Accordo gli eventuali ritardi od ostacoli tecnico-amministrativi che ne dilazionano o impediscono l'attuazione;
  - d) aggiornare, con cadenza semestrale, la scheda di monitoraggio dell'intervento, comprensiva di ogni informazione utile a definire lo stato di attuazione dello stesso, e trasmetterla al responsabile dell'Accordo, unitamente ad una relazione esplicativa contenente la descrizione dei risultati conseguenti e le azioni di verifica svolte, l'indicazione di ogni ostacolo amministrativo, finanziario o tecnico che si frapponga alla realizzazione dell'intervento e la proposta delle relative azioni correttive, l'individuazione degli interventi non più attivabili o non completabili e la conseguente disponibilità di risorse non utilizzate, ai fini dell'assunzione di eventuali iniziative correttive, di revoca o rimodulazione degli interventi;
  - e) fornire al responsabile dell'attuazione dell'Accordo ogni altra informazione necessaria, utile a definire lo stato di attuazione dell'intervento.

#### **Articolo 8 - Procedimento di conciliazione o definizione di conflitti**

1. Il soggetto responsabile dell'attuazione dell'Accordo, in caso di contrasti in ordine all'interpretazione o all'esecuzione delle obbligazioni previste nell'Accordo medesimo, su istanza di uno dei soggetti interessati dalla controversia o anche d'ufficio, invita le parti interessate a rappresentare le rispettive posizioni per l'esperimento di un tentativo di conciliazione.
2. Qualora si raggiunga un'intesa idonea a comporre il conflitto, si redige un processo verbale nel quale sono riportati i termini della conciliazione. La sottoscrizione del verbale impegna i firmatari all'osservanza dell'accordo raggiunto.



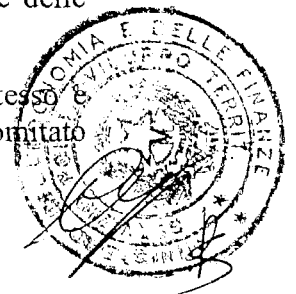
3. Qualora le controversie permangano, la questione è rimessa al Comitato istituzionale di gestione, che opera, comunque, nei limiti di quanto previsto al comma 7, dell'articolo 9.
4. Gli eventuali conflitti insorti tra soggetto attuatore ed impresa che realizza l'intervento sono composti così come previsto dal contratto di appalto.

#### **Articolo 9 - Poteri sostitutivi in caso di inerzie, ritardi e inadempienze**

1. L'esercizio dei poteri sostitutivi si applica in conformità con quanto previsto dall'ordinamento vigente.
2. L'inerzia, l'omissione e l'attività ostativa riferite alla verifica e al monitoraggio da parte dei soggetti responsabili di tali funzioni costituiscono, agli effetti del presente Accordo, fattispecie di inadempimento.
3. Nel caso di ritardi, inerzie o inadempimenti, il soggetto responsabile dell'Accordo invita il soggetto sottoscrittore, al quale il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento sono imputabili, ad assicurare che la struttura da esso dipendente adempia entro un termine prefissato.
4. Il soggetto sottoscrittore cui è imputabile il ritardo, l'inerzia o l'inadempimento è tenuto a far conoscere, entro il termine prefissato, al soggetto responsabile dell'Accordo le iniziative assunte ed i risultati conseguiti.
5. In caso di ulteriore inottemperanza, o di mancato adeguamento alle modalità operative prescritte, il soggetto responsabile dell'Accordo invia gli atti, con motivata relazione, al Comitato paritetico di attuazione formulando, se del caso, una proposta circa le misure da adottare in via sostitutiva.
6. Il Comitato paritetico di attuazione propone al Comitato istituzionale di gestione le misure da adottare in relazione all'inottemperanza segnalata.
7. Il Comitato istituzionale di gestione può adottare le misure individuate dal Comitato paritetico di attuazione o le altre che ritenesse più opportune per risolvere le inottemperanze prospettate, nel rispetto delle normative vigenti per gli organismi coinvolti, ivi compresa la modifica o la ridefinizione degli interventi previsti nel presente accordo e la riprogrammazione delle relative risorse.

#### **Articolo 10 - Disposizioni generali**

1. Il presente Accordo è vincolante per i soggetti sottoscrittori.
2. L'Accordo ha durata fino al completamento delle opere e può essere modificato o integrato, per concorde volontà delle parti, con la procedura prevista dall'Intesa Istituzionale di Programma, mediante approvazione del Comitato istituzionale di gestione. Alla scadenza dell'Accordo, il Comitato paritetico di attuazione, su segnalazione del soggetto responsabile dell'Accordo, è incaricato della risoluzione di eventuali incombenze derivanti dalla definizione dei rapporti pendenti e delle attività non ultimate.
3. Possono aderire al presente Accordo, successivamente alla stipula dello stesso & previo il consenso unanime dei soggetti sottoscrittori e l'approvazione del Comitato



istituzionale di gestione, altri soggetti ricompresi tra quelli individuati dalla lettera b) del punto 1.3 della delibera CIPE 21 marzo 1997, la cui partecipazione sia necessaria per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dall'Accordo medesimo.

Torino, li 29/02/03

**Ministero dell'economia e delle finanze**

Direttore Generale del Servizio per le Politiche di Sviluppo Territoriale e le Intese

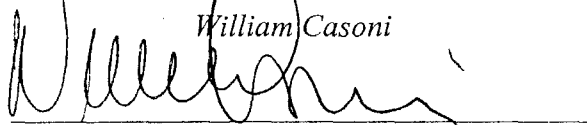
*Paolo Emilio Signorini*



**Regione Piemonte**

L'Assessore ai Trasporti, Viabilità e Comunicazioni

*William Casoni*





*Ministero dell'Economia e  
delle Finanze*

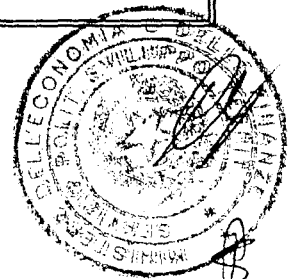
 **REGIONE  
PIEMONTE**

**INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA  
TRA IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
E LA REGIONE PIEMONTE**

**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO  
PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE:  
I NODI DI INTERSCAMBIO PERSONE -  
PROGETTO MOVICENTRO**

**ALLEGATO 1 - RELAZIONE TECNICA**

Roma, Febbraio 2003



**ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE: I  
NODI DI INTERSCAMBIO PERSONE - PROGETTO MOVICENTRO**

**RELAZIONE TECNICA**

**1. Il progetto regionale**

Il progetto regionale "MOVICentro" relativo alla riqualificazione e potenziamento dei nodi di interscambio persone si colloca nel più ampio contesto di riorganizzazione, riqualificazione e rilancio del trasporto pubblico locale.

Contesto che certamente prende le mosse dalla riorganizzazione dei servizi ma anche nel riconoscimento che nei nodi di interscambio si gioca, in gran parte, l'efficienza e l'immagine del trasporto pubblico locale.

A seguito della riforma Bassanini (legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni ed integrazioni), la Regione esercita infatti direttamente le funzioni di :

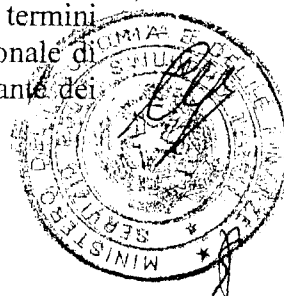
- programmazione, indirizzo, promozione, coordinamento e controllo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale;
- programmazione della rete dei servizi regionali;
- amministrazione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

Le politiche regionali di intervento trovano collocazione nell'obiettivo più generale di una mobilità sostenibile, che si fonda sull'offerta di un sistema integrato di servizi di trasporto pubblico connessa ad un efficiente sistema di infrastrutture, così come anche delineato nel Piano Generale dei Trasporti.

In tale ottica, la Legge Regionale 1/2000 opera cercando di adeguare l'assetto del servizio di trasporto pubblico, al fine di assolvere alle funzioni di collegamento tra i maggiori centri regionali e di distribuzione dei flussi sul territorio. In particolare sono stati avviati per il livello regionale (costituito dall'intera rete e servizio ferroviario e dalle linee automobilistiche ad esso complementari che collegano i principali poli regionali) una serie di interventi che operano su più fronti:

- il potenziamento del servizio (definizione di strategie economico-gestionali volte ad un più efficiente utilizzo, potenziamento ed ammodernamento del materiale rotabile ferroviario ed automobilistico)
- interventi infrastrutturali al fine di garantire una maggiore accessibilità (prevedendo lo sviluppo di nodi di interscambio, il miglioramento delle fermate del trasporto pubblico locale in termini di sicurezza e di accessibilità ai disabili, recupero funzionale ed architettonico delle stazioni ferroviarie impresenziate)
- interventi per la promozione di una nuova immagine del trasporto pubblico

Queste politiche sono state già delineate con la programmazione regionale di settore. Nel II Piano regionale dei Trasporti, adottato nel 1997, si individuava l'obiettivo prioritario di riacquisizione di utenza attraverso il miglioramento del servizio in termini di "efficacia" e di "efficienza"; un aspetto confermato anche nel Piano Regionale di Sviluppo, adottato nel 2000, dove in particolare si ribadisce il ruolo determinante dei nodi di interscambio in un moderno sistema integrato di trasporti.



## 2. Il progetto Movicentro

La Regione riconosce al settore dei trasporti un ruolo centrale nel garantire lo sviluppo socio-economico del territorio.

L'efficienza e la competitività del mezzo di trasporto collettivo dipendono non solo dall'efficienza delle singole linee e dei vari tipi di mezzi, ma anche e soprattutto dalla loro integrazione a sistema, e questa chiama, appunto, in causa i nodi dove le varie linee e i vari modi di trasporto si connettono, consentendo di passare da un tipo di vettore all'altro.

Grande è l'attenzione con cui oggi si guarda al tema dei nodi d'interscambio modale, in tutti quei paesi dove è in corso una politica di ammodernamento e di potenziamento del trasporto collettivo, quale azione strategica per aumentare il grado di sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti sia all'interno delle città che tra le città.

Il programma regionale "MOVicentro" per le infrastrutture consentirà, con la partecipazione di tutti i soggetti pubblici e privati, ai nodi della rete del trasporto pubblico locale di acquisire caratteristiche prestazionali adeguate, operando su diverse scale d'intervento.

Il progetto sviluppa tre linee :

- adeguamento e messa in sicurezza delle fermate lungo le linee di trasporto pubblico (progetto MOVilinea)
- creazione di nodi di interscambio (progetto MOVicentro)
- riconversione e riutilizzo delle stazioni ferroviarie impresenziate

Come già evidenziato, il trasporto pubblico locale assolve in sostanza a due funzioni: di collegamento tra i maggiori centri regionali e DI distribuzione dei flussi locali sul territorio.

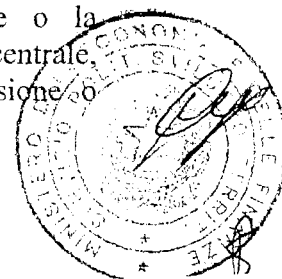
In termini di rete, alle due funzioni corrispondono infrastrutture, ovvero nodi di interscambio, di livello differente ed in relazione gerarchica fra loro:

- nodi complessi (MOVicentro), in corrispondenza degli incroci significativi delle reti del trasporto pubblico (gomma e ferro) con la rete del trasporto privato
- il sistema delle fermate (MOVilinea), per la raccolta della mobilità locale e per la distribuzione dei flussi sul territorio

In Piemonte, in ambito extraurbano, l'attuale condizione del sistema delle fermate del trasporto pubblico è assolutamente precaria e molto lontana dalle condizioni di sicurezza ed accessibilità ai portatori di handicap: con l'iniziativa MOVilinea, in collaborazione con le Province, la Regione promuove e realizza interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle fermate del trasporto pubblico locale su tutto il territorio regionale.

In ambito urbano, si punta alla creazione di nodi complessi: il MOVicentro, inteso come luogo che realizza una interfaccia tra due o più modalità di trasporto o tra più mezzi di uno stesso modo, dove speciali accorgimenti organizzativi, strutturali ed impiantistici facilitano il trasbordo dei viaggiatori, per lo più a piedi, da un mezzo all'altro.

Per le sue caratteristiche il MOVicentro deve necessariamente sorgere a ridosso di una stazione ferroviaria e rappresenta una occasione per la riqualificazione o la riorganizzazione di strategiche aree urbane, solitamente collocate in posizione centrale, attualmente, in diversi casi, degradate ed al momento destinate a dismissione o ridimensionamento.



Il passeggero può accedere al nodo a piedi, in bicicletta, in moto o in auto, dopo di che deve poter utilizzare un sistema integrato di mezzi di trasporto collettivo che lo portano a destinazione con costi, tempi e comfort che siano competitivi con il mezzo di trasporto individuale.

I nodi più importanti sono anche le principali porte di accesso alle grandi aree urbane; ma anche ai livelli gerarchici inferiori della rete, essi costituiscono pur sempre luoghi di intensificazione di flussi di persone e, per questo, favorevoli alla concentrazione di attività terziarie di tipo commerciale e direzionale. Per altro, la concentrazione di attività in corrispondenza dei nodi di accesso alla rete del trasporto pubblico può, in determinate condizioni, promuovere l'uso del trasporto pubblico stesso.

Per rispondere a queste funzioni gli elementi costitutivi del nodo sono:

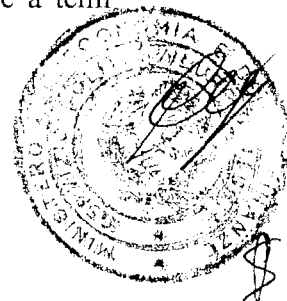
- stazione ferroviaria o fermata ferroviaria
- autostazione o importante fermata automobilistica
- parcheggio automobilistico
- parcheggio biciclette
- percorsi ciclopedonali protetti ed attrezzati
- servizi destinati alla promozione ed al supporto del trasporto pubblico ed all'assistenza del trasporto privato
- servizi alle persone e di prima necessità (ristoro, igienici, bar, farmacie, banche,..)
- aree commerciali e centri culturali o dedicati al tempo libero

Nel garantire la funzionalità trasportistica si esaurisce il ruolo della Regione CON l'attuazione di una prima fase d'intervento, ma è evidente che il nodo è, al tempo stesso, componente dello spazio della mobilità e luogo fulcro dello spazio urbano. La riqualificazione di queste infrastrutture offre quindi alle amministrazioni locali e ad operatori privati l'occasione per ammodernare le piazze delle vecchie stazioni ferroviarie, generando nuove piazze o nuove gallerie urbane, come spazi di aggregazione di attività direzionali, culturali e commerciali.

Si sottolinea, inoltre, che nel corso del 2002 è stato avviato un progetto anche sul fronte del servizio di trasporto pubblico ferroviario, per migliorare l'accessibilità delle stazioni. L'evoluzione tecnologica degli impianti ferroviari e l'esigenza di ridurre i costi di gestione ha infatti favorito l'aumento del numero delle piccole e medie stazioni impresenziate, con negative conseguenze in termini di degrado e livelli di sicurezza per gli utenti.

In collaborazione con RFI, la Regione sta lavorando ad un progetto di recupero funzionale (perché l'accoglienza delle stazioni è il primo approccio del cliente al treno), ma anche architettonico (utilizzando la naturale valenza di centralità territoriale storicamente connessa al sito) di tutte le stazioni impresenziate.

L'obiettivo è la riqualificazione di queste infrastrutture, per offrire i servizi minimi all'utenza del treno, sommato ad un riuso tematico delle architetture dismesse sfruttando le suggestioni, in tema di ambiente, cultura, turismo, artigianato, in relazione a temi sociali o addirittura enogastronomici, provenienti dal territorio locale.



### 3. Lo sviluppo locale

L'esigenza di andare verso un sistema di trasporti più sostenibile pone il problema della riqualificazione dei nodi di interscambio, ma questo comporta, inevitabilmente, un problema urbanistico più ampio: se la sostenibilità consiste nella creazione di un sistema razionale di accesso alle aree produttive, non si può pensare di pianificare e progettare i nodi di interscambio nella sola ottica trasportistica, ma necessariamente si dovrà pensarli in chiave più generale di pianificazione urbanistica e di sviluppo economico e sociale locale.

Inoltre, l'aspetto su cui localmente si accentra maggiormente l'interesse è la capacità che i nodi di interscambio hanno di attrarre funzioni commerciali e direzionali: ciò rende i nodi un luogo complesso di intensificazione delle relazioni sociali, in grado di ridisegnare e di creare nuove opportunità di sviluppo economico locale.

Ovviamente queste peculiarità si esaltano quanto più il centro d'interscambio è di rango elevato, ma il fenomeno si manifesta anche per i centri minori, in una sorta di rinata attenzione ad un processo di ammodernamento delle centralità urbane rappresentate dalle stazioni ferroviarie nei piccoli comuni.

Esiste la convinzione che la realizzazione di un intervento pubblico di riqualificazione di queste aree, in particolare per gli aspetti trasportistici, possa costituire elemento chiave di promozione evidenziando e sollecitando nuove opportunità di sviluppo economico e sociale locale.

Quindi, con questo accordo si intende avviare il complesso di interventi previsti nel progetto "MOVicentro", caratterizzati da questa tipologia di opere:

- terminal autobus o nuove autostazioni
- parcheggi d'interscambio
- percorsi ciclopedonali protetti ed attrezzati
- interventi per il miglioramento dell'accessibilità pedonale ed in particolare per i disabili
- sottopassaggi o sovrappassi pedonali e ciclabili
- opere di arredo e sistemazione urbana
- interventi per servizi ed informazione all'utenza.

Ulteriori tipologie di azione, ad esempio relative ad acquisizione terreni, interventi di terziario commerciale o per funzioni connesse al tempo libero o ad attività culturali, spesso considerate necessarie per il completamento tipologico del progetto, non sono finanziate nel programma regionale, ma rimandate all'intervento comunale eventualmente sviluppato mediante accordi con soggetti privati o attraverso la costituzione di società di intervento.

### 4. Il piano finanziario

Per la promozione e realizzazione di questi progetti, ricompresi nel "Progetto Movicentro", la Regione ha previsto un complesso programma finanziario. Le risorse mobilitate ammontano a 99,84 milioni di euro, di cui 24,29 a valere sui fondi aree depresse previsti dalla Delibera Cipe n. 138/00, 37,25 milioni di euro a carico della Regione Piemonte, 27,97 milioni di euro a carico degli Enti locali interessati dal progetto Movicentro; il tutto come riportato nella Tabella n. 1.





La Regione ha predisposto un ulteriore progetto, denominato Movilinea, da realizzare in collaborazione con le Province e che si presenta complementare al Progetto Movicentro. Il "Progetto Movilinea" mobiliterà ulteriori risorse regionali per un ammontare di 18,43 milioni di euro, mentre le risorse degli Enti locali ammonteranno a 3,71 milioni di euro, come specificato nella successiva Tabella n.2, e sarà realizzato mediante la futura sottoscrizione di specifici Accordi di programma.

**Tabella 1 – Tabella 1 Piano finanziario dell'Accordo di programma quadro – Progetto Movicentro**

Valori in Meuro

<b>FONTE FINANZIAMENTO</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Totale</b>
Regione l.r. 1/2000	11,82	8,65	11,82	2,22	2,74	37,25
EE.LL. (Comuni e Provincia)	8,86		5,60	10,23	3,28	27,97
Ministero - Delibera CIPE 138/00			13,79	10,50		24,29
<b>Totale</b>	<b>20,68</b>	<b>8,65</b>	<b>31,21</b>	<b>22,95</b>	<b>6,02</b>	<b>89,51</b>

**Tabella 2 – Piano finanziario del Progetto Movilinea**

Valori in Meuro

<b>FONTE FINANZIAMENTO</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Totale</b>
Regione l.r. 1/2000	3,94	3,74	3,52	3,62	3,62	18,43
EE.LL. (Province e Comuni)	0,81	0,75	0,70	0,72	0,72	3,71
<b>Totale</b>	<b>4,75</b>	<b>4,40</b>	<b>4,22</b>	<b>4,34</b>	<b>4,34</b>	<b>22,14</b>

Valori in milioni di euro

Il progetto MOVilinea trova adeguata modalità di attuazione nella legge regionale n.1/2000: attraverso la sottoscrizione, con Province e Comuni superiori ai 30.000 abitanti, degli Accordi di Programma sul Trasporto Pubblico, con il capitolo Investimenti (destinato al rinnovo e potenziamento del materiale rotabile e all'arredo della linea), la Regione contribuisce a realizzare, sulla base di progetti presentati, il progressivo adeguamento del sistema delle fermate.

E' per la realizzazione dei nodi complessi che, invece, si ritiene debbano convergere le energie messe in campo dall'Accordo di Programma Quadro, nell'ambito dell'Intesa Stato - Regione, ai fini di potenziare l'azione sinergica sull'intero territorio regionale.

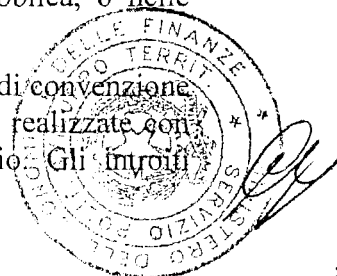
Occorre sottolineare che il contributo pubblico, costituito da risorse regionali e statali, previsto per l'attuazione di questo Accordo è destinato alla realizzazione di opere pubbliche destinate a rimanere di proprietà pubblica, strettamente funzionali al potenziamento dei nodi di trasporto.

Qualora le risorse vengano investite su beni o terreni di proprietà RFI, l'Ente Locale, beneficiario del contributo, sottoscrive contratti o convenzioni per l'uso o per la cessione del diritto di superficie - tali da ammortizzare l'investimento pubblico e non generare lucro privato - per un valore pari alle opere finanziate con il presente accordo, che rimarranno di proprietà pubblica.

## **5. La gestione delle infrastrutture del nodo di interscambio.**

Tutte le opere qui finanziate sono effettuate su beni di proprietà pubblica, o nelle condizioni patrimoniali di cui al punto precedente.

Gli Enti Locali, beneficiari del contributo, dovranno impegnarsi in sede di convenzione con la Regione, a redigere il programma di gestione delle infrastrutture realizzate con questo Accordo, in modo da garantire almeno il pareggio di bilancio. Gli introiti



derivanti da tale gestione verranno utilizzati dalle amministrazioni comunali per garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria del nodo di interscambio.

I Comuni potranno prevedere o una gestione diretta dei servizi offerti dal nodo o l'affidamento a terzi attraverso procedure ad evidenza pubblica.

## 6. Movicentro: il programma degli interventi

Di seguito viene riportata una descrizione dei singoli progetti che fanno parte del programma regionale "MOVicentro". Il programma è costituito da 28 interventi su tutto il territorio regionale; soltanto 18 ricadono in aree obiettivo 2 o phasing out. Tra questi sono stati ulteriormente selezionate 14 iniziative cofinanziate con le risorse Cipe: quelle che necessitano di un potenziamento dell'azione finanziaria già intrapresa dalla Regione e quelle che devono essere ancora avviate. Con questa operazione sono stati individuati gli interventi relativi ai Comuni di : Acqui Terme, Alpignano, Avigliana, Caselle, Chivasso, Cirie', Ivrea, Lanzo, Novi Ligure, Pinerolo, Torino, Tortona, Trofarello, Venaria.

Pertanto la descrizione che segue comincia proprio da queste realtà ed in un secondo momento si completa raffigurando il resto del programma regionale.

La descrizione dei singoli interventi proviene dalle progettazioni preliminari; eventuali variazioni nel contenuto degli interventi e nei relativi costi verranno comunicate nel corso del monitoraggio semestrale degli interventi.

### Interventi da realizzarsi con il contributo CIPE (ricompresi in area ob2/ph.out) :

#### 1.6 Acqui Terme

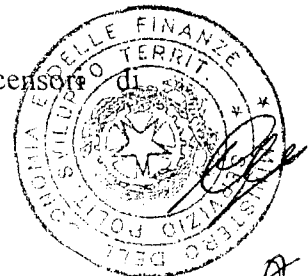
Acqui Terme ha in corso di realizzazione un consistente programma di interventi per il miglioramento dell'accessibilità al comune soprattutto nell'ottica di potenziamento del trasporto pubblico, modo di trasporto preferito dall'utenza che gravita sull'ambito turistico delle Terme, in stabile crescita negli ultimi anni .

Nel progetto è prevista la realizzazione del nodo di interscambio passeggeri presso la stazione ferroviaria, lungo la Via Alessandria: il piazzale antistante verrà trasformato e ristrutturato, lasciando spazio all'autostazione per gli autobus che collegano Acqui con i paesi circostanti e con Alessandria. Allo scopo di permettere a tutti coloro che vogliono utilizzare il treno o l'autobus di trovare parcheggio verrà utilizzato lo spazio a destra della stazione, attualmente destinato a deposito di ghiaia.

Il progetto è costituito da due comparti, uno a carattere pubblico ed uno privato, che possono essere realizzati anche in tempi differenti.

L'intervento pubblico, primario, si è centrato sul piano seminterrato dove verranno costruiti:

- un parcheggio pubblico per gli utenti del nodo, per circa 160 posti auto;
- esternamente, sul fronte verso i binari, 6 stalli per gli autobus urbani ed extraurbani;
- un sottopassaggio per collegare l'autostazione-parcheggio d'interscambio con la preesistente stazione ferroviaria;
- interventi di miglioramento dell'accessibilità ai disabili (ascensore di collegamento, rampe e pedane di accesso).



## 2.6 Alpignano

Il progetto si pone l'obiettivo di ricreare una centralità urbana presso l'attuale stazione ferroviaria (p.zza Robotti). In stretta connessione alle funzioni di trasporto che qui trovano collocazione, propone un sistema integrato di spazi pubblici quali: la piazza, il parco, le gallerie, i percorsi ciclopedonali, il risanamento e riutilizzo a fini ricreativo-naturalistici della bealera, i luoghi di sosta.

La prima fase a carattere trasportistico, totalmente pubblica, prevede:

- la costruzione di una nuova autostazione di circa 300 mq. per 4 linee extraurbane ed 1 linea urbana metropolitana,
- una nuova sistemazione dell'asse pedonale di collegamento tra il nucleo storico della città (P.zza Robotti) e l'area della stazione (V.le Vittoria) per complessivi 1650 mq di percorsi, dove trovano collocazione un'edicola, un ufficio informazioni, spazi coperti per la sosta e l'attesa, parcheggio bici, piccolo ristoro.

Gli interventi sopra descritti sono finanziati dal presente Accordo.

Per la riqualificazione del nodo, l'amministrazione comunale prevede successivamente la creazione di aree parcheggio di attestamento. In particolare, prevede due grandi parcheggi interrati per complessivi 733 posti auto, da realizzarsi contestualmente alla creazione 6.500 mq di attività terziario commerciali nell'area.

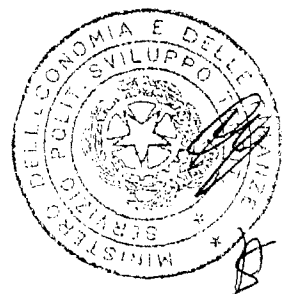
## 3.6 Avigliana

Si intende promuovere per la stazione di Avigliana un ruolo sempre più forte legato all'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, in cui diviene l'attestamento principale della linea metropolitana (in connessione con le linee Chivasso/Carmagnola, Rivarolo/Chieri, Pinerolo/Ciriè); a tal fine si intende effettuare un riassetto ed una razionalizzazione del trasporto pubblico metropolitano.

Il progetto sarà interessato da un'importante presenza di autovetture private che potranno essere assorbite dal sistema di parcheggi, creati nell'area circostante la stazione e ad essa connessi mediante percorsi pedonali brevi e attrezzati nell'ambito degli addensamenti commerciali.

Il progetto si integra con altre azioni che l'amministrazione comunale ha in corso nell'ambito di un Programma di Recupero Urbano, e consiste in:

- costruzione di un parcheggio in C.so Torino e terminal bus : il territorio è attraversato da 8 linee di trasporto pubblico extrubano su gomma che si prevede di far convergere al nuovo terminal, al fine di agevolare l'interconnessione con la linea ferroviaria, soprattutto in prospettiva dell'utilizzo della ferrovia come servizio a carattere metropolitano. I parcheggi verranno realizzati a raso per complessivi 200 posti, mentre per il terminal bus si prevede una banchina coperta che consenta la fermata di 6 autobus;
- miglioramento dell'accessibilità all'area di interscambio, mediante la costruzione di:
  - 1 terminal bici;
  - 1 parcheggio disabili per 5 posti;
  - 10 attraversamenti pedonali protetti;
  - 2 pensiline per il carico-scarico passeggeri,



- potenziamento dei collegamenti pedonali di C.so Torino, C.so Dora e Via Carnino, mediante la creazione di marciapiedi e di percorsi privilegiati
- un nuovo sottopasso pedonale per l'accesso al terminal bus su C.so Torino e piazzale Cesare Pavese.

#### 4.6 Caselle

L'aeroporto di Torino -Caselle si connota come nodo di interscambio di livello sovraregionale e porta di ingresso per il territorio piemontese: da qui la necessità di far confluire gli altri elementi di trasporto pubblico regionale (sia su ferro che su gomma) nel nodo.

Al di là dell'evento olimpico 2006, quindi, il sito dell'aeroporto di Caselle necessita dello sviluppo di interventi per l'integrazione con la rete di trasporto pubblico, su gomma e su ferro, per soddisfare la domanda di mobilità regionale e di quella che gravita sul nodo metropolitano.

L'area d'intervento si colloca tra la provinciale esistente ("strada dell'aeroporto") e la linea ferroviaria, sul lato opposto dell'aeroporto. Sul sito verranno costruite realizzate le seguenti funzioni:

- un terminal autobus extraurbani: attualmente il servizio extraurbano su gomma interessa unicamente il centro urbano. In accordo con la Provincia, competente per il servizio, è necessario riprogrammare le fermate in modo che l'aeroporto possa essere servito. Si prevede la costruzione di quattro banchine e due stalli coperti da una pensilina attrezzata anche per l'attesa.
- un parcheggio d'interscambio: si prevede di realizzare una piccola quota di parcheggi pubblici a raso (circa 150 posti) per gli utenti della linea ferroviaria. L'aeroporto è già servito da parcheggio pluripiano.
- Lo sviluppo di un sistema di percorsi pedonali protetti per migliorare accessibilità ed interscambio fra i diversi sistemi di trasporto (aereo, ferrovia, gomma, auto), che si integri con le infrastrutture esistenti, agevolando il superamento di eventuali barriere. Si provvederà quindi a realizzare rampe, ascensori e percorsi coperti e protetti al fine di agevolare l'accessibilità.

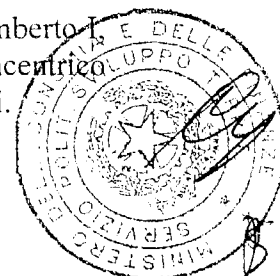
Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopra descritti sono finanziati con il presente Accordo.

Nel piano di sviluppo della struttura aeroportuale si prevede anche il futuro sviluppo del terminal autobus turistici: sull'area troveranno collocazione anche spazi per la sosta dei bus turistici, attualmente disposti disordinatamente negli spazi liberi di fronte all'aeroporto. L'intervento sarà a carico della società di gestione dell'aeroporto.

#### 5.6 Chivasso

La mobilità di Chivasso appartiene ad una polarità di secondo livello, poiché il Comune, in ragione della distanza dal capoluogo, conserva una propria autonomia insediativa. Tuttavia, per la vicinanza al capoluogo, rientra nell'area urbana di Torino cui è connessa con molteplici tracciati della rete di trasporto.

Il sito scelto è in prossimità della stazione ferroviaria, tra le Vie Siccardi ed Umberto I, ed è parte del complesso dell'attuale stazione, che è posta a nord-ovest del centro della città. Attualmente è destinato ad operazioni di movimentazione delle merci.



L'area ha una superficie complessiva di 16171 mq. Il nodo di interscambio è stato progettato in modo da tenere separate le aree destinate alla sosta e al transito da quelle pedonali. Sono previste due fasi attuative, una di carattere pubblico ed una a carattere privato:

- la realizzazione di stazione autolinee extraurbane, costituita da 6 posti autobus e relativi spazi di manovra per complessivi 2198 mq. Il terminal sarà dotato anche di un nucleo di servizi (sala d'aspetto, biglietteria, servizi) di circa 100 mq.
- un parcheggio d'interscambio a raso per circa 240 posti auto.

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopra descritti sono finanziati con il presente Accordo.

Il progetto dell'amministrazione prevede inoltre il successivo recupero e la sopraelevazione di un edificio FS, oggi destinato a deposito, da finanziare da parte di soggetti privati e destinare a terziario commerciale.

#### 6.6 *Cirie'*

La stazione ferroviaria ha conservato la propria centralità in relazione alla forma urbana ed alla rete portante di relazione fra le isole ambientali, con uno spazio antistante abbastanza ampio e fruibile in vari modi: questo facilita enormemente l'interscambio modale per tutte quelle connessioni che coinvolgono le città attraversate dalla ferrovia Torino-Ceres.

L'area di intervento è localizzata lungo Via Mazzini, fino alla P.zza della Stazione.

Si prevede di realizzare:

- a ridosso dell'esistente fabbricato viaggiatori, il terminal per lo stallo di 5 autobus extraurbani, servito da banchine di accesso per il carico-scarico passeggeri;
- in prossimità del terminal, un parcheggio a raso per 200 posti, sufficiente per soddisfare l'utenza al nodo.
- percorsi pedonali coperti di collegamento alla zona del terminal, che giungono fino al parcheggio d'interscambio.

Gli interventi sopradescritti, a carattere totalmente pubblico, sono finanziati con il presente Accordo.

L'assetto finale del nodo, che l'amministrazione comunale ipotizza di attuare con il coinvolgimento di risorse private, prevede il successivo ampliamento del parcheggio e lo sviluppo di aree commerciali.

#### 7.6 *Ivrea*

Le aree scelte per la realizzazione dell'intervento sono ubicate a ridosso della ferrovia, tra la strada provinciale Ivrea - Torino, lungo la quale sorge l'attuale stazione, e la Via Ravaschietto, per la maggior parte sul lato est ma con interessamento di ampie superfici anche sul lato ovest. Complessivamente viene interessata dalla riqualificazione una superficie di 61.500 mq.

L'intervento è costituito da:

- una nuova struttura di collegamento pedonale che darà accesso ai treni sul lato ovest e agli autobus sul lato est. E' prevista in struttura leggera e dotata di sistemi meccanizzati per la salita, da realizzarsi sopra i binari; dovrà avere caratteristiche di



asse distributore con dimensioni, livello di servizio e qualità architettoniche ed edilizie adeguate a divenire il fulcro del MOVicentro;

- 7 stalli per autobus extraurbani, 1 banchina per le linee urbane e per i taxi, 14 stalli per navette. La copertura di queste strutture avviene mediante una pensilina che funge anche da collegamento con il fabbricato viaggiatori.
- un parcheggio pubblico a raso, per un totale di circa 308 posti.
- un nuovo fabbricato viaggiatori, di circa 3.000 mq., funzionale ai servizi integrati per il trasporto pubblico ( autobus e ferrovia).

I sopraindicati interventi, a carattere totalmente pubblico, sono finanziati con il presente Accordo.

Per completare la riqualificazione del nodo, il Comune prevede inoltre di realizzare:

- la risistemazione dell'attuale stazione a destinazione commerciale con l'attivazione di risorse private
- la risistemazione dell'assetto viario delle zone verdi e pedonali su aree comunali: razionalizzazione del tratto di Via Torino e Via Nigra, compreso tra l'innesto con la Via Di Vittorio e la Via Jervis, sistemazione aree verdi e pedonali intorno alla stazione.

#### 8.6 Lanzo

L'area d'intervento è localizzata in corrispondenza dell'accesso al paese dalla strada provinciale Via delle Valli, in prossimità della stazione della ferrovia Torino – Ceres. La localizzazione del territorio lanzese, ai piedi delle vallate montane, rappresenta un importante polo di servizi ed il ruolo del mezzo di trasporto risulta fondamentale quale elemento di unione con il centro di maggiore rilevanza.

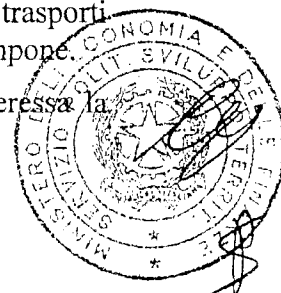
Si prevede di realizzare:

- un parcheggio di interscambio per circa 30 posti a raso, in prossimità del terminal bus;
- un terminal bus extraurbani per le linee che confluiscono sul nodo, costituito da 3 stalli;
- uno spazio per la sosta dei bus turistici, che potranno convergere sul nodo anche a seguito del progetto di riqualificazione culturale ambientale finanziato dal DOCUP, costituito da 3 posti autobus;
- la ristrutturazione dell'esistente fabbricato viaggiatori della ferrovia per destinarlo a servizi unificati all'utenza;
- l'organizzazione di un percorso pedonale coperto di collegamento tra il terminal bus e la stazione ferroviaria.

#### 9.6 Novi Ligure

Gli elementi principali della proposta progettuale rispondono alla complessità del problema di una migliore accessibilità pubblica per una mobilità sostenibile e sono mirati a cogliere le opportunità derivanti dall'integrazione del sistema dei trasporti locali ed urbani e a superare le limitazioni che l'organizzazione urbana locale impone.

L'area di intervento necessaria per la realizzazione dell'opera principale interessa la piazza antistante l'attuale stazione, lungo C.so Marengo e la Via Saffi.



L'intervento prevede:

- la riorganizzazione della piazza della stazione, attrezzando la fermata delle autolinee con 2 banchine per gli autobus, coperte da pensiline;
- la realizzazione di percorsi pedonali, costituiti da 5 attraversamenti sopraelevati e 3 percorsi coperti fino alla stazione;
- un'area sosta per 5 taxi ed un parcheggio biciclette.

#### 10.6 Pinerolo

Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un centro di interscambio gomma/rotaia per il trasporto pubblico, integrato con l'attuale stazione di Pinerolo, utilizzando parte delle aree dismesse o sottoutilizzate all'interno del recinto dell'attuale scalo ferroviario.

L'area principale è costituita da un ampio piazzale destinato in origine a scalo merci, da tempo in disuso. Sul lato nord è ubicato un fabbricato, che risale a metà ottocento, di cui si prevede il recupero.

Il progetto prevede:

- la costruzione di una nuova autostazione per il trasporto pubblico collettivo, caratterizzata da:
  - 3 stalli per gli autobus e connesso sistema di pensiline e percorsi pedonali protetti fino al fabbricato viaggiatori della ferrovia;
  - hall di attesa e servizi ricavata nel fabbricato ex scalo merci, per complessivi 200 mq; la sosta degli autobus è prevista all'esterno di tale fabbricato, lungo il fronte sud;
- la realizzazione di un parcheggio di interscambio per circa 140 posti, posto di fronte agli stalli degli autobus e con pavimentazione in autobloccanti.

#### 11.6 Torino

Il nodo di Stura, nella zona a nord-est della città, in prossimità della stazione ferroviaria, ha le prerogative per diventare un nodo intermodale di livello metropolitano: si tratta dell'ingresso nord della città, ove l'autostrada Torino - Milano si innesta sulla rete viaria urbana, che in quella zona ha i propri assi portanti in c.so Giulio Cesare e c.so Vercelli.

Alcuni elementi funzionali sono attualmente in corso di realizzazione, sulla base di finanziamenti pubblici già concessi:

- parcheggio multipiano di 3 piani fuori terra, in grado di contenere 618 posti auto, realizzato in cemento armato prefabbricato
- stazione della linea metropolitana leggera n. 4 di P.zza Stura.

A seguito della realizzazione di questi interventi, con questo accordo verrà finanziato quanto segue:

- realizzazione di una piazza pedonale a fulcro, che funga da collegamento tra le stazioni (FS e metropolitana) ed il parcheggio, sviluppata in gran parte sotto il viadotto autostradale. La restante parte, comprendente il collegamento al terminal bus, è strutturata con una copertura piramidale su base triangolare, in pannelli di vetro che illuminano due grandi aiuole con piante a medio fusto, favorendo punti d'incontro e di svago. I 5000 mq sono inoltre occupati dai



servizi per gli utenti del nodo (biglietterie, informazioni ed assistenza, aree espositive). Sono previsti ascensori di collegamento con i piani superiori.

- realizzazione di un terminal autobus urbani ed extraurbani, costituito da 4 banchine di fermata, parcheggio autobus e servizi pertinenti.

Le opere sopradescritte sono finanziate con il presente Accordo .

### 12.6 Tortona

L'area d'intervento è collocata strategicamente al centro di altre tre distinte e significative aree: Piazza Fiume (di fronte alla stazione), Piazza Milano e parcheggio di Via Dellepiane.

Il progetto prevede:

- la riqualificazione strategica, in funzione urbana, di una parte della zona cargo FS ad essa adiacente, da sistemare come nuovo piazzale di sosta degli autobus. Verranno realizzati:
  - 12 stalli a pettine per il transito degli autobus, collocati in modo da facilitare le immissioni, e 2 per la sosta, coperti da una leggera pensilina, modulare, in ferro zincato e vetro; questo schema consente la separazione totale tra i flussi pedonali, rialzati su banchine protette, e quelli veicolari;
  - i punti di arrivo del sottopasso verranno indicati con elementi architettonici emergenti dove verranno collocati ascensori e scale, realizzati con particolare attenzione ai problemi di sicurezza;
  - aiuole e cortine verdi di separazione dalla zona della viabilità ordinaria
- prolungamento per circa 50 m. del sottopasso esistente, dal fabbricato viaggiatori a P.zza Milano,;
- realizzazione, in un'area intorno alla fontana, di spazi per la sosta di 5 taxi,

Le opere sopraindicate sono finanziate mediante il presente accordo.

Per completare la riqualificazione del nodo il Comune prevede inoltre di realizzare in accordo con RFI la ristrutturazione del fabbricato viaggiatori al fine di adibirlo a sede dei servizi per MOVICentro (biglietteria, bar, sala d'aspetto, servizi igienici, agenzie viaggi, edicola..).

### 13.6 Trofarello

La stazione di Trofarello costituisce un nodo importante nella rete ferroviaria metropolitana perché in essa confluiscono le linee da e per Torino, sulle direttrici Cuneo -Savona, Alessandria - Genova, e verso Chieri.

L'area d'intervento interessa la piazza della stazione, al fondo della Via Roma, e si sviluppa parallelamente ai binari a nord e a sud della stazione, in prossimità dell'area industriale, fungendo da cerniera tra questa ed il centro storico.

Il progetto prevede:

- la realizzazione, sull'area antistante la stazione e limitrofa alla piazza, della fermata per autolinee suburbane e extraurbane, con tre banchine, organizzate per la sosta o transito dei bus e pensate per lo scarico e carico utenti in sicurezza.





- la realizzazione, a sud della stazione ferroviaria, di un parcheggio a raso per circa 250 posti auto
- il prolungamento, per circa 50 m., ed adeguamento del sottopassaggio esistente per accedere dalla stazione al parcheggio; per la realizzazione di questo prolungamento il Comune si fa carico degli interventi di risanamento idraulico necessari;
- la realizzazione di una nuova banchina per la fermata del bus-navetta a servizio dell'area industriale, da realizzare nei pressi dell'area parcheggio;

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopraindicati sono finanziati con il presente Accordo.

Nei piani di riqualificazione del nodo è previsto che RFI provveda:

- a realizzare un nuovo fabbricato viaggiatori nel quale troveranno collocazione i servizi all'utenza (sala d'aspetto, biglietteria, bar, parcheggio bici e moto, servizi igienici...) al piano terra ed alcuni uffici FS al piano superiore. Il nuovo fabbricato verrà realizzato secondo le modalità tecniche indicate dal progetto del Comune;
- al riordino delle banchine ferroviarie.

#### 14.6 Venaria

Il nodo di interscambio di V.le Roma è la porta principale d'ingresso ad uno dei luoghi più emblematici della storia d'Europa, per gli utenti provenienti da Torino ma anche direttamente dall'aeroporto di Caselle.

Gli obiettivi del progetto sono di potenziare l'accessibilità a Venaria mediante il trasporto pubblico, sia per la futura utenza della Reggia, sia per il futuro sviluppo del ruolo metropolitano che il centro di interscambio assume, al fine di diminuire il peso del traffico veicolare che gravita sull'area Torinese.

L'intervento, a carattere pubblico, si propone di riqualificare e potenziare il nodo dell'attuale stazione ferroviaria e prevede:

- la realizzazione di una nuova struttura, sita al livello dell'attuale sedime ferroviario, costituita da una pensilina a grande luce, di collegamento con il terminal autolinee e per la riorganizzazione dei servizi unificati (autobus - treno) all'utenza
- la realizzazione del terminal autolinee urbane ed extraurbane e per le navette che conducono alla Reggia ed al Parco della Mandria, per un totale di 4 stalli.

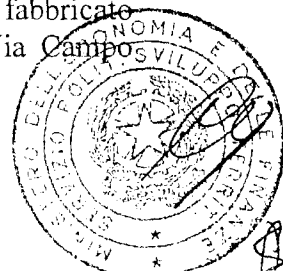
Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopra descritti sono finanziati con il presente Accordo.

Nel progetto di riqualificazione del nodo è inoltre previsto la successiva costruzione ed allestimento di un viale pedonale, che, attraverso il centro, conduca alla Reggia ed offra l'opportunità di un servizio pubblico di navetta.

#### **Interventi da realizzarsi senza contributo CIPE (ricompresi in area ob2/ph.out) :**

#### 15.6 Chieri

Il progetto si sviluppa su due aree tra loro collegate ed incernierate sul fabbricato viaggiatori: la zona lungo via Roma per circa 2600 mq., quella lungo Via Campo Archero per 4.800 mq.



Si prevede la riqualificazione dell'area di contorno alla stazione ferroviaria e del sedime che si protrae sin lungo la Via Campo Archero.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di un terminal autobus, su Via Campo Archero, di 9 stalli, coperti da una pensilina a struttura reticolare, che si protende anche lungo i percorsi pedonali di collegamento con la stazione ferroviaria
- la realizzazione di due distinte zone a parcheggio: lungo la via Roma per circa 50 posti, sulla via Campo Archero per 30 posti
- la ristrutturazione di un edificio esistente, adiacente alla stazione, dove troveranno collocazione i servizi, unificati ferro gomma, all'utenza (sala d'aspetto, servizi igienici, informazioni).

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopradescritti sono finanziati con il presente Accordo.

Nel fabbricato viaggiatori, liberato dai servizi, RFI prevede di collocare piccole attività commerciali

#### 16.6 Collegno

Il progetto prevede interventi che vanno ad interessare la viabilità di zona ed in particolare il superamento della barriera costituita dalla linea ferroviaria Torino - Modane. L'intervento è scindibile in tre componenti: la riqualificazione di Via De Amicis, con annesso terminal autobus; l'attraversamento della linea ferroviaria; i parcheggi di interscambio.

Nel progetto d'intervento pubblico si prevede:

- la realizzazione di un terminal per autobus in Via S.F. d'Assisi, di fronte alla stazione, dove si prevede di posizionare il capolinea del trasporto urbano e extraurbano: verrà realizzata una banchina coperta per la fermata di 4 autobus.
- la realizzazione di parcheggi d'interscambio: sono previste altre tre aree da riqualificare a punti di sosta a raso :
  - la P.zza Torello per circa 200 posti,
  - l'area adiacente alla via S. F. d'Assisi in prossimità della stazione ferroviaria per circa 45 posti ,
  - l'area a sud della ferrovia, compresa tra i binari e Via XX Settembre per 89 posti auto.

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopraindicati sono finanziati con il presente Accordo.

#### 17.6 Domodossola

Il nodo di interscambio è caratterizzato dalla presenza della stazione ferroviaria internazionale, dalla stazione ferroviaria privata Centovalli, dalla stazione autolinee e da parcheggi pubblici e si configura già come un centro di interscambio, attualmente in stato di disordine e degrado urbanistico. La riqualificazione funzionale ed urbana è la fase cruciale dell'intervento progettuale.

Il progetto prevede :



- la realizzazione di un terminal bus in Via Bonomelli, dotato di 6 stalli e relative banchine, con accesso da Via Prampolini. Le banchine verranno realizzate in blocchetti di serizzo, una pensilina (in acciaio e policarbonato) proteggerà gli stalli fino a coprire la scala del parcheggio sottostante e la sala d'aspetto.
- la realizzazione di un parcheggio interrato per complessivi 49 posti auto.
- la ristrutturazione della P.zza Matteotti, di fronte alla stazione, liberata dalla sosta degli autobus, consistente in:
  - la modifica della viabilità e dei percorsi pedonali, con l'ampliamento della superficie pedonabile della piazza e la creazione di attraversamenti sopraelevati per rallentare la velocità dei veicoli in transito;
  - un'area sosta per 6 taxi e parcheggio bici coperto da pensilina.

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopraindicati sono finanziati con il presente Accordo.

#### *18.6 Moncalieri*

Il centro di interscambio è previsto sull'area di fronte alla stazione. Il progetto prevede:

- la riorganizzazione del terminal delle autolinee realizzando:
  - 3 capilinea su piazza Caduti per la Libertà, per l'attestamento delle linee extraurbane, attrezzati con doppia banchina e doppia pensilina;
  - due fermate - una sul V.le della Stazione, in posizione centrale, ed una su V.le Martiri della Libertà - dotate di banchine coperte ;
- la riorganizzazione dei parcheggi d'interscambio:
  - un parcheggio a raso per circa 70 posti, sull'area FS in adiacenza al fabbricato viaggiatori;
  - un parcheggio a raso per circa 30 posti, presso il terminal di P.zza Caduti per la libertà;
- la realizzazione di un percorso ciclopedonale attrezzato, con attraversamento protetto del v.le Martiri della Libertà e prolungato fino alla stazione.

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopradescritti sono finanziati con il presente Accordo.

#### **Interventi da realizzarsi senza contributo CIPE (resto del territorio regionale):**

#### *19.6 Alba*

L'intervento interessa la piazza Trento e Trieste di fronte alla stazione ferroviaria, per svilupparsi poi lungo c.so Matteotti ed ha lo scopo di migliorare i percorsi pedonali di collegamento tra le varie modalità di trasporto pubblico, organizzando un percorso attrezzato lungo il quale si collocano le attuali funzioni di trasporto pubblico ferroviario e su gomma.

Il progetto prevede la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, mediante la creazione di un nuovo viale, di circa 800 m., di collegamento tra i diversi sistemi di trasporto, lungo il quale vengono collocati spazi di sosta coperti, servizio di informazione, piccolo ristoro.



Con il presente Accordo è finanziato l'intervento sopradescritto.

#### 20.6 *Alessandria*

Il progetto, interamente a carattere pubblico, si pone l'obiettivo di sistemare l'area di Via Tiziano, limitrofa alla stazione, destinandola a parcheggio pubblico e ricomprendendo opere di adeguamento della relativa accessibilità.

L'area, di circa 13.500 mq, concessa da FS al Comune, è stata suddivisa in due zone: una posta in prossimità della stazione da destinarsi a parcheggio autobus ed la rimanente da utilizzare per la sosta dei veicoli privati.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di un autostazione, costituita da 19 stalli lungo la banchina e 8 parcheggi sulla corsia di stazionamento, in modo da permettere la sosta dei mezzi in partenza per destinazioni extraurbane anche durante l'attesa dei passeggeri provenienti dalla stazione. E' stata studiata una distribuzione a pettine, attestata su una banchina, realizzata in autobloccanti colorati, che verrà coperta con una pensilina metallica;
- la realizzazione di un parcheggio autoveicoli ubicato parallelamente a V.le Tiziano, adiacente al parcheggio autobus, di 330 posti auto a raso; verrà dotato di aiuole piantumate con alberi di medio fusto e con molteplici zone a verde.

#### 21.6 *Asti*

La città di Asti si trova al centro del territorio provinciale di cui è capoluogo, nel punto di convergenza di un sistema stradale a raggiera che consente il raggiungimento diretto dei principali centri provinciali e del sud Piemonte.

Il progetto nasce dall'analisi delle possibili connessioni trasportistiche potenziali, attualmente non valorizzate.

L'ambito urbano interessato dall'intervento risulta ubicato immediatamente a sud del centro storico della città, circa 700 metri dalla piazza Alfieri ed all'estremità della via Cavour, ingresso privilegiato alla città per chi arriva dalla stazione ferroviaria. Il sedime interessato, che già oggi ospita il terminal autolinee, ormai in degrado e sottodimensionato, si trova strategicamente collocato fra la stazione ferroviaria, l'accesso al centro urbano e la piazza del Palio, principale parcheggio d'interscambio a servizio della città.

Si prevede di realizzare:

- un nuovo fabbricato da adibire ad autostazione dotato di 8 stalli per la sosta degli autobus extraurbani;
- due banchine coperte per la fermata degli autobus urbani;
- un nuovo edificio nel quale verranno collocati i servizi propri del terminal organizzato su due piani (circa 300 mq ciascuno), dotato di sale d'attesa, uffici a disposizione dei gestori del servizio, locali per il personale viaggiante, servizi igienici, deposito bagagli, spazi d'informazione e acquisto documenti di viaggio;
- interventi di miglioramento dei collegamenti pedonali tra l'autostazione e la stazione ferroviaria (nuove pavimentazioni e attraversamenti sopraelevati).

Gli interventi, a carattere totalmente pubblico, sopradescritti sono finanziati con il presente Accordo.



## 22.6 Biella

La città di Biella è caratterizzata da una forte delocalizzazione della stazione ferroviaria rispetto al centro cittadino (anche se funzionalmente legato alla rete stradale cittadina attraverso due importanti arterie urbane).

Il progetto interessa l'intera area impegnata dalla stazione, il cui fronte sorge su P.zza S.Paolo ed interessa le zone ad essa adiacenti lungo le vie Carso e Trossi e lungo la nuova strada di gronda esterna, e prevede la creazione di un insieme integrato di strutture e servizi.

Il progetto prevede:

- la realizzazione di un terminal bus sulla piazza S.Paolo, di fronte alla Stazione, costituito da 11 stalli collocati a pettine per il trasporto pubblico extraurbano su gomma ;
- la sistemazione della piazza S. Paolo, con la costruzione delle fermate necessarie al trasporto pubblico urbano, e di un parcheggio taxi e biciclette;
- la riorganizzazione funzionale della stazione ferroviaria al fine di offrire servizi unificati (ferro-gomma) all'utenza (biglietteria, igienici, bar, edicola, deposito bagagli....).

Le sopraindicate opere sono finanziate con il presente Accordo.

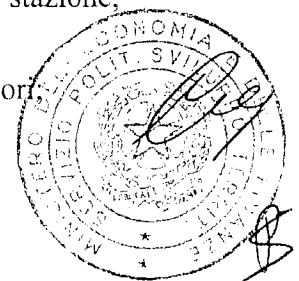
La riqualificazione del nodo prevede, inoltre, la futura costruzione, a carico dell'amministrazione comunale, di una passerella ciclopedonale, sopra il sedime ferroviario, che funge da collegamento tra la città, la circonvallazione e l'area parco attrezzata che sorge al di là della ferrovia.

## 23.6 Bra

Il sito scelto per l'intervento (10500 mq.) sorge su Via Trento e Trieste, di fronte a Piazza Roma ed è parte del complesso dell'attuale stazione ferroviaria, a sud-ovest del centro della città, favorito da una serie di strade di penetrazione che lo rendono accessibile al centro cittadino.

Le opere previste sono:

- la realizzazione di un terminal autobus: il percorso autobus corre perimetralmente al piazzale adibito al parcheggio autovetture, con ingresso ed uscita indipendenti ed area di fermata di fronte al fabbricato viaggiatori. Gli spazi di manovra degli autobus sono posti di fronte all'edificio porticato;
- alcuni interventi di ristrutturazione ed adeguamento dell'attuale porticato, destinato al carico-scarico delle merci, per destinarlo a servizi : un corpo nuovo lo collegherà fino all'edificio della stazione. Verrà mantenuta la struttura esistente, tamponando le arcate con serramenti luminosi e leggeri, sostituendo la copertura fatiscente con analoga tipologia di legno e tegole. Il corpo nuovo verrà realizzato in metallo e vetro, con tetto a capanna. Una passerella collegherà i due edifici. Qui troverà collocazione un'area di attesa degli autobus e treni, con biglietterie automatiche, tabelloni orari e altre informazioni all'utenza;
- la realizzazione di due parcheggi: uno principale, al centro dell'area della stazione, per 80 posti auto; uno secondario, all'esterno dell'area, per 30 posti auto;
- la realizzazione di aree per la sosta di 3 taxi di fronte al fabbricato viaggiatori.



- la creazione di una piazza, antistante la stazione, dotata di spazi coperti per la sosta dei pedoni e degli utenti in attesa e per il parcheggio delle biciclette;
- la realizzazione di attraversamenti sopraelevati per la sicurezza dei pedoni, in blocchetti di porfido o autobloccanti.

#### 24.6 Cossato

L'area dell'intervento, lungo la Via Paletta, che sarà destinata al nodo di interscambio, di proprietà delle FS, ricopre una superficie di circa 12.000 mq ed il nodo, in posizione pressoché centrale all'abitato, è posizionato in corrispondenza della stazione ferroviaria.

Si prevede la realizzazione di:

- un terminal bus per linee extraurbane e urbane, costituito da:
  - 4 stalli autobus;
  - banchine coperte per agevolare la salita e discesa degli utenti e attrezzate per l'attesa;
  - percorso pedonale coperto di collegamento alla stazione.
- un nuovo edificio unificato per i servizi treno gomma : un edificio di nuova costruzione con al proprio interno servizi di informazione al trasporto, biglietterie, sale d'attesa ed accesso coperto ai binari, per una superficie complessiva di circa 200 mq.
- aree a parcheggio pubblico per ulteriori 100 posti auto (rispetto all'esistente), prevedendo una quota di sosta a tempo indeterminato, una quota per soste brevi, una zona destinata ai disabili ed un parcheggio bici coperto. Il fabbisogno di servizio al nodo è stimato in complessivi 190 posti.

Con l'Accordo sono finanziate le opere sopradescritte.

La riqualificazione del nodo prevede inoltre:

- a carico di risorse private, il futuro ampliamento del nuovo edificio stazione per la collocazione di attività polivalenti, anche ricettive.
- opere di completamento come aree pedonali coperte, aiuole e zone a verde, stazione taxi, collegamento con pista ciclabile; area ecologica di raccolta differenziata

#### 25.6 Cuneo

L'area dell'intervento è antistante l'Ospedale S. Croce e corre parallelamente a Corso Monviso, sulla destra di questo per chi proviene dal Piazzale della Libertà, ovvero dalla stazione. L'obiettivo trasportistico di agevolare l'interscambio treno-autobus-auto viene integrato con le attività che si collocano al contorno, in modo che in ogni fase dell'interscambio l'utente possa usufruire di servizi e percorrenze non solo funzionali ma anche in sicurezza,

Il progetto prevede:

- la realizzazione di un'autostazione interrata (dotata di 18 capolinea (4m.\*12m.) con banchine da 2,8 m. e 25 spazi di sosta per autobus – inclinati a 45°): dotata di rampa di accesso e rampa di uscita separate; la soletta di copertura, elemento di valorizzazione dell'area, è arredata a verde e collegata con percorso alberato al parcheggio ed alla stazione;



- la realizzazione di un fabbricato centrale di accesso (1000 mq.) : in un ambiente luminoso ed aperto vengono ubicate, scale, ascensori, sale di attesa, biglietteria, ristorazione, vendita giornali e tabacchi ed informazioni all'utenza.

Nell'Accordo sono finanziati le sopraindicate opere.

La riqualificazione del nodo prevede inoltre un parcheggio d'interscambio su tre piani per complessivi 330 posti auto: il parcheggio è aperto ed areato su due piani che si affacciano a balconata sull'autostazione; dal parcheggio è previsto un collegamento pedonale attraverso galleria di terziario commerciale, che verrà realizzata attivando risorse private,

#### 26.6 Fossano

L'area interessata dal progetto si sviluppa lungo Via Verdi, P.zza Kennedy e Via Fiume

Si prevede di realizzare un nuovo terminal autobus extraurbani : realizzato su un'area adiacente alla stazione ferroviaria – p.zza Kennedy, avente funzione di terminal per rapido scambio del trasporto passeggeri tra gomma e rotaia. E' costituito da due piani connessi alla stazione esistente mediante un collegamento tra l'atrio e la nuova sala d'attesa, per una superficie di circa 300 mq. per piano. Al piano terreno saranno ubicati sala d'attesa e locali commerciali complementari e di servizio; al piano superiore verranno localizzati locali tecnici e di servizio agli utenti del nodo. L'area antistante sarà occupata da una banchina, coperta da una pensilina, per il transito bus integrata da 5 stalli per i mezzi che fanno capolinea.

Nell'Accordo sono finanziati gli interventi pubblici sopradescritti.

#### 27.6 Mondovì

Il progetto rappresenta una grande occasione per restituire alla città sistemi di trasporto alternativi all'auto: affronta, in termini di progetto integrato, la soluzione dei nodi di interscambio e le connessioni delle diverse modalità di trasporto con i sistemi di mobilità pubblica e privata presenti e di prossima realizzazione.

Con il recupero della funicolare, tra i centri storici di Breo e Piazza, si pongono le condizioni per una mobilità alternativa all'auto privata negli spostamenti in ambito urbano ed extraurbano: le tre "porte" di accesso al sistema urbano di Mondovì vengono attrezzate e connesse in modo da rappresentare i nodi di una rete di pubblico trasporto che metta a "sistema" la ferrovia con il TPL urbano ed extraurbano, la funicolare con il sistema dei parcheggi e la rete pedonale e ciclabile con i principali attrattori cittadini.

Si prevede di realizzare:

- Su Piazzale Ellero:
  - un parcheggio d'interscambio per circa 40 posti auto;
  - 2 fermate per il trasporto pubblico, con rientro dalla carreggiata;
  - adeguate banchine per la salita e discesa e pensiline per la copertura degli spazi di attesa.
- Su P.zza della Repubblica:
  - un parcheggio d'interscambio per circa 80 posti auto complessi
  - la connessione su Piazza S. Pietro e Via della Funicolare (rapporti tra Altipiano e Breo) mediante un ascensore inclinato tra l'ex stazione e Piazza Monregale e un collegamento pedonale tra il parco urbano e Piazzale Ellero,



- Sulla Piazza d'Armi:
  - un parcheggio per circa 120 posti auto;
  - un terminal bus con 5 stalli coperti da pensilina e attrezzati con banchine di sicurezza;
  - la stazione di arrivo, coperta, degli ascensori verticali di collegamento con le aree storiche di Mondovì Piazza .
- Presso la Stazione - Corso Italia - via Diaz:
  - riorganizzazione della sosta degli autobus extraurbani ed eventuali navette mediante la realizzazione di 5 stalli, connessi al servizio ferroviario.
- Su Via Fossano:
  - un piccolo parcheggio di interscambio (50 posti auto)
  - il prolungamento del sottopasso pedonale, per circa 70 m., di collegamento tra la Via Fossano e la stazione ferroviaria.

### 28.6 Verbania

Il progetto ha condotto al concepimento di un nuovo assetto dell'intero ambito della stazione di Verbania attraverso l'articolazione di nuovi flussi di traffico, di un'accessibilità preferenziale, da parte delle autovetture dal lato est della stazione, di un miglioramento della circolazione e dello stazionamento dei mezzi pubblici. La funzionalità del sistema permette un'integrazione dei percorsi, con riduzione delle distanze fra le diverse tipologie di trasporto.

Il complesso dell'intervento costituisce un'unica fase pubblica, sulla quale convergono finanziamenti di Comune, Provincia, Regione e Rete Ferroviaria Italiana, e prevede la realizzazione di:

- un nuovo fabbricato viaggiatori, immediatamente a ridosso della vecchia stazione ferroviaria, su un'area di proprietà comunale nelle immediate vicinanze della S.S. 34 del Lago Maggiore. Il fabbricato si affaccia sulla banchina ferroviaria, direzione Milano da un lato, e sul piazzale di sosta autobus dall'altro. Vengono ospitati i servizi primari per i viaggiatori (biglietterie, sale d'attesa, atrio, bar edicola, deposito bagagli, servizi igienici, ricovero biciclette.), articolati su tre piani, di circa 650 mq per piano. E' previsto un accesso diretto pedonale che collega i diversi sistemi di trasporto, in particolare con il vecchio edificio stazione e le esistenti banchine ferroviarie;
- un nuovo edificio multipiano, che ospita al secondo piano lo stazionamento degli autobus, dimensionato in due banchine per il transito e due stalli per la sosta, a cui si aggiungono 6 piazzole per la sosta dei taxi; il parcheggio autovetture occupa il piano terra ed il primo, per una capienza complessiva di circa 270 auto; l'edificio avrà una superficie di circa 2500 mq per piano

L'intervento sopra descritto ed inserito nell'Accordo è finanziato con risorse della Regione e della Provincia di Verbania.

### 7. Copertura finanziaria degli interventi

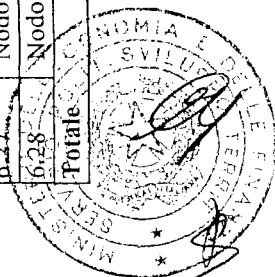
La copertura finanziaria degli interventi sopradescritti è riassunta nella tabella 3 che segue e che sinteticamente la copertura finanziaria dei singoli interventi finanziati dal presente accordo.





**Tabella 3 – Copertura finanziaria dei singoli interventi previsti dall 'Accordo di programma quadro – Progetto Movicentro**

Codice	Intervento	Comune	Provinciale	Regionale	Statale	Totale com
6.01	Nodo di interscambio passeggeri di Acqui Terme	830.000,00			1.550.000,00	2.380.000,00
6.02	Nodo di interscambio passeggeri di Alpiignano	2.406.000,00		1.549.000,00	1.550.000,00	5.505.000,00
6.03	Nodo di interscambio passeggeri di Avigliana	1.892.000,00		1.033.000,00	1.033.000,00	3.958.000,00
6.04	Nodo di interscambio passeggeri di Caselle Torinese	542.000,00			1.807.000,00	2.349.000,00
6.05	Nodo di interscambio passeggeri di Chivasso	527.090,00		1.032.910,00	1.550.000,00	3.110.000,00
6.06	Nodo di interscambio passeggeri di Cirie	621.000,00			2.065.000,00	2.686.000,00
6.07	Nodo di interscambio passeggeri di Ivrea	523.400,00		1.807.600,00	3.100.000,00	5.431.000,00
6.08	Nodo di interscambio passeggeri di Lanzo	78.000,00			260.000,00	338.000,00
6.09	Nodo di interscambio passeggeri di Novi Ligure	1.123.000,00		1.033.000,00	1.085.000,00	3.241.000,00
6.10	Nodo di interscambio passeggeri di Pinerolo	100.000,00		1.033.000,00	210.000,00	1.343.000,00
6.11	Nodo di interscambio passeggeri di Torino	2.324.150,00		7.746.850,00	3.100.000,00	13.171.000,00
6.12	Nodo di interscambio passeggeri di Tortona	1.479.630,00		1.549.370,00	520.000,00	3.549.000,00
6.13	Nodo di interscambio passeggeri di Trofarello	1.548.630,00		1.549.370,00	1.550.000,00	4.648.000,00
6.14	Nodo di interscambio passeggeri di Venaria	1.473.000,00			4.910.000,00	6.383.000,00
6.15	Nodo di interscambio passeggeri di Chieri	395.860,00		1.291.140,00		1.687.000,00
6.16	Nodo di interscambio passeggeri di Collegno	2.256.090,00		1.032.910,00		3.289.000,00
6.17	Nodo di interscambio passeggeri di Domodossola	1.573.970,00		1.162.030,00		2.736.000,00
6.18	Nodo di interscambio passeggeri di Moncalieri	232.000,00		775.000,00		1.007.000,00
6.19	Nodo di interscambio passeggeri di Alba	139.189,00		464.811,00		604.000,00
6.20	Nodo di interscambio passeggeri di Alessandria	516.543,00		516.457,00		1.033.000,00
6.21	Nodo di interscambio passeggeri di Asti	516.454,00		2.065.830,00		2.582.284,00
6.22	Nodo di interscambio passeggeri di Biella	217.945,00		505.094,00		723.039,00
6.23	Nodo di interscambio passeggeri di Bra	532.620,00		1.549.380,00		2.082.000,00
6.24	Nodo di interscambio passeggeri di Cossato	232.315,00		774.685,00		1.007.000,00
6.25	Nodo di interscambio passeggeri di Cuneo	1.904.364,00		2.582.280,00		4.486.644,00
6.26	Nodo di interscambio passeggeri di Fossano	1.874.410,00		2.060.000,00		3.934.410,00
6.27	Nodo di interscambio passeggeri di Mondovì	1.290.160,00		2.065.840,00		3.356.000,00
6.28	Nodo di interscambio passeggeri di Verbania		825.180,00	2.065.820,00		2.891.000,00
<b>Totale</b>		<b>27.149.820,00</b>	<b>825.180,00</b>	<b>37.245.377,00</b>	<b>24.290.000,00</b>	<b>89.510.377,00</b>



**Tabella 3 - Copertura finanziaria dei singoli interventi previsti dall'Accordo di programma quadro - Progetto Movicentro**

Codice	Intervento	Comune	Provinciale	Regionale	Statale	Totale com
6.01	Nodo di interscambio passeggeri di Acqui Terme	830.000,00			1.550.000,00	2.380.000,00
6.02	Nodo di interscambio passeggeri di Alghero	2.406.000,00		1.549.000,00	1.550.000,00	5.505.000,00
6.03	Nodo di interscambio passeggeri di Avigliana	1.892.000,00		1.033.000,00	1.033.000,00	3.958.000,00
6.04	Nodo di interscambio passeggeri di Caselle Torinese	542.000,00			1.807.000,00	2.349.000,00
6.05	Nodo di interscambio passeggeri di Chivasso	527.090,00		1.032.910,00	1.550.000,00	3.110.000,00
6.06	Nodo di interscambio passeggeri di Cirie	621.000,00			2.065.000,00	2.686.000,00
6.07	Nodo di interscambio passeggeri di Ivrea	523.400,00		1.807.600,00	3.100.000,00	5.431.000,00
6.08	Nodo di interscambio passeggeri di Lanzo	78.000,00			260.000,00	338.000,00
6.09	Nodo di interscambio passeggeri di Novi Ligure	1.123.000,00		1.033.000,00	1.085.000,00	3.241.000,00
6.10	Nodo di interscambio passeggeri di Pinerolo	100.000,00		1.033.000,00	210.000,00	1.343.000,00
6.11	Nodo di interscambio passeggeri di Torino	2.324.150,00		7.746.850,00	3.100.000,00	13.171.000,00
6.12	Nodo di interscambio passeggeri di Tortona	1.479.630,00		1.549.370,00	520.000,00	3.549.000,00
6.13	Nodo di interscambio passeggeri di Trofarello	1.548.630,00		1.549.370,00	1.550.000,00	4.648.000,00
6.14	Nodo di interscambio passeggeri di Venaria	1.473.000,00			4.910.000,00	6.383.000,00
6.15	Nodo di interscambio passeggeri di Chieri	395.860,00		1.291.140,00		1.687.000,00
6.16	Nodo di interscambio passeggeri di Collegno	2.256.090,00		1.032.910,00		3.289.000,00
6.17	Nodo di interscambio passeggeri di Domodossola	1.573.970,00		1.162.030,00		2.736.000,00
6.18	Nodo di interscambio passeggeri di Moncalieri	232.000,00		775.000,00		1.007.000,00
6.19	Nodo di interscambio passeggeri di Alba	139.189,00		464.811,00		604.000,00
6.20	Nodo di interscambio passeggeri di Alessandria	516.543,00		516.457,00		1.033.000,00
6.21	Nodo di interscambio passeggeri di Asti	516.454,00		2.065.830,00		2.582.284,00
6.22	Nodo di interscambio passeggeri di Biella	217.945,00		505.094,00		723.039,00
6.23	Nodo di interscambio passeggeri di Bra	532.620,00		1.549.380,00		2.082.000,00
6.24	Nodo di interscambio passeggeri di Cossato	232.315,00		774.685,00		1.007.000,00
6.25	Nodo di interscambio passeggeri di Cuneo	1.904.364,00		2.582.280,00		4.486.644,00
6.26	Nodo di interscambio passeggeri di Fossano	1.874.410,00		2.060.000,00		3.934.410,00
6.27	Nodo di interscambio passeggeri di Mondovì	1.290.160,00		2.065.840,00		3.356.000,00
6.28	Nodo di interscambio passeggeri di Verbania		825.180,00	2.065.820,00		2.891.000,00
<b>Totale</b>		<b>27.149.820,00</b>	<b>825.180,00</b>	<b>37.245.377,00</b>	<b>24.290.000,00</b>	<b>89.510.377,00</b>

