

## PROTOCOLLO DI INTESA

tra

- La **REGIONE PIEMONTE – DIREZIONE TRASPORTI**, che ai fini del presente atto agirà tramite la sua Agenzia competente in materia di gestione della propria rete stradale **ARES PIEMONTE** con sede in Torino, Via Belfiore, 23, in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*;
- la **PROVINCIA DI TORINO** con sede in Torino, via Maria Vittoria,12, in persona del suo legale rappresentante *pro tempore*;
- l'**AGENZIA PER LO SVOLGIMENTO DEI GIOCHI OLIMPICI**, con sede in Torino, Galleria San Federico 16 in persona del suo Direttore Generale, Ing. Domenico Arcidiacono, legale rappresentante *pro tempore*;
- **IL CSST** con sede in Torino, Corso Re Umberto 30, in persona del suo *legale rappresentante pro tempore*;
- il **COMITATO PER L'ORGANIZZAZIONE DEI XX GIOCHI OLIMPICI INVERNALI TORINO 2006**, con sede in Torino, Piazza Palazzo di Città 1, in persona del suo Direttore Generale, Ing. Paolo Rota, legale rappresentante *pro tempore*;

tutti di seguito collettivamente indicati le «Parti»

premesso:

- (i) che il Comitato per l'organizzazione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006 (di seguito "TOROC") è stato costituito con

lo scopo di curare l'organizzazione e lo svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali del 2006 e dei Giochi Paralimpici (di seguito "Giochi "), secondo le prescrizioni impartite dal C.I.O.;

- (ii) che la legge 9 ottobre 2000 n. 285 (di seguito "legge n. 285/2000") detta disposizioni per la realizzazione degli impianti sportivi e delle infrastrutture olimpiche e viarie necessari allo svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006 ed ha istituito l'Agenzia per lo svolgimento dei Giochi Olimpici ("Agenzia"), con il compito di svolgere le funzioni di stazione appaltante per la realizzazione degli impianti e delle infrastrutture;
- (iii) che, al fine di consentire al TOROC una costante verifica degli impegni da esso assunti nei confronti del C.I.O., il TOROC e l'Agenzia hanno stipulato in data 23 aprile 2001 una convenzione di disciplina delle fasi e delle modalità di coordinamento delle attività di reciproca competenza, che si intende integralmente richiamata nel presente Protocollo di Intesa per farne parte integrante e sostanziale;
- (iv) che, allo scopo di predisporre un completo Piano di Mobilità Sostenibile (PMS), così come meglio descritto nell'Allegato A, il TOROC necessita della collaborazione da parte dell'Agenzia, della Provincia di Torino e della Regione Piemonte .
- (v) che alla luce dei recenti colloqui ed incontri avvenuti con tutti i soggetti interessati e gli Enti Istituzionali coinvolti: Agenzia Torino 2006, Assessorato Regionale ai Trasporti e Assessorato alla Viabilità della Provincia di Torino, è emersa la necessità di

riformulare l'impostazione con cui è stato condotto il progetto relativo al PMS fino ad oggi, considerando essenziale principalmente l'offerta della rete stradale durante l'esecuzione dei lavori.

- (vi) che tale considerazione ha provocato un incremento dei costi che dovranno essere sostenuti dalla Provincia, dalla Regione e dal Toroc per la redazione del Piano, per quanto di reciproca competenza. Il preventivo per la redazione dell'analisi che verrà elaborata dal CSST è pari ad un ammontare complessivo netto di euro 90.000,00 (novantamila/00) + IVA;
- (vii) che l'analisi relativa all'impatto dei cantieri sulla viabilità dovrà essere predisposta prima dell'apertura dei cantieri stessi per valutare le possibili criticità in termini di dislocazione temporale e spaziale dei medesimi e le possibili contromisure, al fine di garantire un sufficiente livello di servizio e le necessarie informazioni all'utenza,;
- (viii) che il modello che verrà realizzato rappresenterà un utile strumento per la gestione della mobilità, anche come eredità dei Giochi per il periodo post-olimpico in quanto tale strumento potrà essere utilizzato per analisi future dagli Enti Pubblici (Provincia di Torino, Regione Piemonte e ARES Piemonte) firmatari del presente Protocollo di Intesa;
- (ix) per la suddetta ragione da parte della Regione Piemonte è stata data la disponibilità a corrispondere per il progetto l'ammontare di

30.000,00 euro (trentamila/00) + IVA; TOROC, per quanto di sua competenza, quale fondazione di diritto privato avente come scopo la migliore realizzazione dei Giochi dispone di fondi per 30.000,00 euro (trentamila/00) + IVA; la Provincia corrisponde a TOROC 30.000,00 euro (trentamila/00) + IVA al fine di realizzare il suddetto studio.

TOROC dichiara di subappaltare tale studio a CSST.

I fondi della Provincia saranno messi a disposizione del TOROC a seguito di apposita variazione di bilancio da parte della Provincia stessa;

- (x) che la Provincia dispone già di un modello di simulazione che dovrà essere integrato con i dati relativi ai lavori per i Giochi;
- (xi) che i competenti organi di ciascuna delle Parti hanno approvato per quanto di ragione il testo del presente documento e dei suoi Allegati;

tutto ciò premesso, le Parti

convengono e stipulano

#### ARTICOLO 1 – VALORE DELLE PREMESSE E DEGLI ALLEGATI

1. Le Premesse e gli Allegati sono parte integrante e sostanziale delle pattuizioni che seguono.

#### ARTICOLO 2 – OGGETTO DEL PROTOCOLLO DI INTESA

1. L'Agenzia, nella sua qualità di stazione appaltante ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge n. 285/2000, la Regione Piemonte, la Provincia di Torino con il presente Protocollo di Intesa, ognuna per

quanto di rispettiva competenza, si impegnano nei confronti del TOROC, a collaborare con quest'ultimo per la realizzazione del PMS, in quanto quest'ultimo verrà utilizzato anche per il periodo post/olimpico.

2. Per le suddette ragioni, la realizzazione del PMS avverrà in collaborazione tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, TOROC ed Agenzia. Il TOROC, al momento della sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa, avvierà operativamente la fase relativa alla realizzazione del PMS avvalendosi della collaborazione del CSST S.p.A.

#### ARTICOLO 3 - COORDINAMENTO

1. Le Parti si impegnano, per quanto di rispettiva competenza, ad operare in piena collaborazione e coordinamento al fine di favorire la realizzazione del PMS nel rispetto dei termini previsti e con le modalità del presente Protocollo di Intesa.
2. Per favorire la collaborazione ed il coordinamento di cui al precedente comma 1, le Parti, ferme comunque le competenze stabilite dalla vigente normativa e dai rispettivi atti organizzativi, nominano entro sette giorni dalla sottoscrizione del presente Protocollo di Intesa i rispettivi responsabili.

#### ARTICOLO 4 – MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DELLA COLLABORAZIONE

1. L'Agenzia si impegna a fornire il necessario supporto tecnico al TOROC, affinché quest'ultimo predisponga in modo completo, il progetto relativo al PMS da esso gestito; tale supporto consisterà

nella raccolta di elementi tecnico-progettuali utili all'implementazione del monitoraggio sul suddetto programma di lavoro, nella raccolta di informazioni utili sulla scorta dei riscontri progettuali a disposizione;

2. La Provincia di Torino si impegna a fornire il proprio strumento di simulazione e il proprio supporto a Toroc per l'aggiornamento dello stesso, oltre ai dati relativi alle strade ed ai cantieri di propria competenza;
3. L'ARES Piemonte si impegna a fornire il proprio supporto e i dati relativi alle strade di propria competenza;
4. Il TOROC si impegna a coordinare il lavoro al fine di mettere gli Enti Istituzionali coinvolti in grado di usufruire dell'analisi completata. L'Agenzia si impegna a comunicare al Toroc le informazioni relative a:
  - 1) progressive chilometriche interessate dagli interventi;
  - 2) tipologia degli interventi (realizzazione corsia di emergenza, realizzazione seconda corsia, ecc...);
  - 3) misure di cantiere previste e conseguenti ricadute sulla viabilità (restringimento della carreggiata, istituzione del senso unico alternato, ecc...).
5. Il CSST provvederà a realizzare l'analisi aggiornando il modello Provinciale come dettagliato nell'allegato A.

## ARTICOLO 5 – MODIFICHE

1. Le Parti si impegnano, nel caso di sopravvenute modifiche che riguardino direttamente od indirettamente il contenuto del presente Protocollo di Intesa, ad introdurre di comune accordo le conseguenti variazioni al Protocollo di Intesa medesimo se del caso anche con la sottoscrizione di un atto aggiuntivo.

#### ARTICOLO 6 - SPESE

1. Il presente Protocollo di Intesa sarà registrato solo in caso d'uso e tutte le spese di stipulazione e registrazione saranno a carico di quella delle Parti che vorrà procedervi, con possibilità di avvalersi di tutte le esenzioni previste dalla legge.

#### ARTICOLO 7 – DOMICILIO E COMUNICAZIONI

1. Ai fini del presente Protocollo di Intesa l'Agenzia elegge domicilio in Galleria San Federico 16, 10122 in Torino, l'ARES Piemonte in \_\_\_\_\_, la Provincia di Torino in via Maria Vittoria 12 Torino, il TOROC in Corso Novara 96, 10152 Torino.
2. Qualsiasi comunicazione inerente il presente Protocollo di Intesa dovrà essere effettuata mediante lettera raccomandata A.R. anticipata via fax ai recapiti indicati nell'epigrafe della medesima.
3. Ciascuna parte potrà modificare i recapiti indicati al precedente comma 1, dandone comunicazione scritta alle altre parti mediante lettera raccomandata A.R. anticipata via fax.
4. E' in facoltà delle parti concordare la trasmissione di comunicazioni mediante lettera, fax o posta elettronica; in tal caso resta sin d'ora inteso che le comunicazioni relative all'interpretazione e alle proposte di

modificazione del Protocollo di Intesa, nonché quelle riguardanti la contestazione di ritardi od inadempimenti dovranno in ogni caso svolgersi con le modalità di cui al comma 2.

#### ARTICOLO 8 – ALLEGATI

1. Sono allegati al presente Protocollo di Intesa ai fini di cui al precedente articolo 1: Allegato A - Piano della Mobilità Sostenibile, Obiettivi, Struttura e Contenuti e Programma di lavoro comune.

#### ARTICOLO 9 - CONTROVERSIE

1. Qualsiasi controversia concernente il presente Protocollo di Intesa sarà rimessa alla decisione esclusiva ed irrevocabile del Foro di Torino.

#### ARTICOLO 10 – PAGAMENTI

ARES Piemonte corrisponderà la quota di 30.000,00 (trentamila/00) + IVA a CSST, TOROC corrisponderà 30.000,00 (trentamila/00) + IVA per la parte di propria competenza ed incaricherà CSST come da premessa (ix) a realizzare lo studio del PMS con le modalità di cui alla stessa premessa.

Torino, \_\_\_\_\_

(Regione Piemonte)

(ARES Piemonte)

(Provincia di Torino)

(Agenzia per lo Svolgimento dei Giochi Olimpici)

(Comitato per l'Organizzazione dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006)

(CSST)

## ALLEGATO A

Il Piano della Mobilità Sostenibile rappresenta uno strumento di pianificazione fondamentale per l'individuazione e, quindi, la gestione delle problematiche di mobilità derivanti dalla realizzazione delle opere connesse ai Giochi Olimpici di Torino 2006.

Con la prima stesura del Dicembre 2002 e il successivo aggiornamento del Giugno 2003 il Piano ha, quindi, permesso di analizzare, dal punto di vista trasportistico, l'impatto specifico dei cantieri previsti tra nelle zone di alta-media valle dell'area Olimpica, secondo quanto riportato nel Piano degli Inerti.

Per le valutazioni in oggetto è stato utilizzato un modello di traffico denominato T.ROAD. Tale modello è stato applicato a livello provinciale (provincia di Torino) sulla base di un grafo stradale che comprende la viabilità principale del comune di Torino e dei suoi comuni limitrofi, tutte le autostrade, tutte le strade statali e la maggior parte delle strade provinciali.

Risultando l'area Olimpica di Torino 2006 decisamente disomogenea dal punto di vista dei volumi di traffico, sono stati analizzati due differenti finestre temporali. Con riferimento all'inquadramento generale e all'area metropolitana torinese la fascia oraria di analisi ha coinciso con l'intervallo 8.00-9.00 di un giorno medio ferialo, quale periodo rappresentativo della punta mattutina dell'area provinciale. Per l'area montana, le simulazioni sono state riferite all'ora di punta di una Domenica invernale, individuata nel momento di picco dei rientri a casa dalle località di montagna (17.00-18.00).

L'analisi è sempre stata rivolta ai soli periodi di massima criticità, rappresentati dai momenti interessati dall'apertura contemporanea di più cantieri e, quindi, dall'estensione rilevante delle misure di cantiere previste sulla viabilità (chiusura di strade, istituzione di sensi unici alternati, restringimento della carreggiata, ...) e dall'incremento dei flussi veicolari quale effetto degli spostamenti dei mezzi di cantiere, tuttavia, alla luce dei recenti colloqui con l'Agenzia per lo Svolgimento dei XX Giochi Olimpici Invernali Torino 2006 è emersa la necessità di rivedere l'impostazione generale che ha caratterizzato i contenuti dei PMS fin qui redatti, con l'obiettivo specifico di consentire un monitoraggio degli interventi più frequente e su intervalli temporali più brevi (nello specifico: fasce trimestrali da Marzo 2004 a Novembre 2005).

Se da una parte tale nuova impostazione di lavoro permetterà un'analisi sicuramente più accurata e, soprattutto, mirata alle esigenze specifiche dei differenti attori (TOROC, Agenzia, Regione, Provincia e Comuni), dall'altra richiederà la conoscenza puntuale di alcuni elementi di dettaglio in relazione alle attività di cantiere, alle strade direttamente o indirettamente coinvolte, ai nodi di traffico di particolare sensibilità.

Per prima cosa sarà imprescindibile la realizzazione di un censimento completo ed esaustivo, da aggiornare 60 giorni prima dell'inizio di ogni trimestre, di tutti i cantieri che andranno a interessare l'area provinciale torinese, (cantieri provinciali, cantieri privati - se di rilevanza - e, naturalmente, cantieri olimpici), con particolare riferimento alla dislocazione dei medesimi, all'evoluzione temporale e spaziale dei lavori, alle misure e agli interventi di restrizione viaria previsti durante le attività, al numero dei mezzi pesanti stimati per la movimentazione dei materiali e alla descrizione delle origini e delle destinazioni dei relativi spostamenti (localizzazione di eventuali cave di prestito o di deposito, la localizzazione dei punti di rifornimento, ...).

Un tale livello di dettaglio potrebbe, inoltre, richiedere la necessità di effettuare una serie di sopralluoghi con l'obiettivo di integrare nei nodi più critici, il grafo provinciale, fino ad ora utilizzato e, quindi, di procedere alla ricalibrazione del modello di traffico, attività che

si renderà comunque necessaria in funzione della scelta del *giorno-tipo* di riferimento per singolo trimestre e dei relativi approfondimenti in termini di indagini di traffico (per il trimestre luglio-settembre, ad esempio, non potrà essere utilizzata né la matrice della domenica invernale né quella del giorno medio feriale, perché i volumi di traffico più ridotti che caratterizzano il periodo potrebbero favorire l'apertura di cantieri più impattanti).

Lo studio, naturalmente, non potrà prescindere dalle precedenti edizioni del PMS dalle quali sono emersi con chiarezza gli elementi più critici per la fluidità del traffico, unitamente ai nodi su cui focalizzare le maggiori attenzioni.

Come per i PMS già redatti, sono previsti alcuni approfondimenti specifici in merito alle strozzature più evidenti o agli interventi più complessi, con l'obiettivo di stimare le code in accumulo e i relativi tempi di attesa. Per le microsimulazioni in oggetto verranno utilizzati alcuni metodi classici derivati dall'Highway Capacity Manual, qualora l'analisi riguardi semplici interventi isolati (ad esempio, sensi unici alternati) o il modello di microsimulazione Hi-Sum per valutazioni di interventi più complessi (rotatorie, semaforizzazioni complesse, deviazioni provvisorie, ....).

Gli scenari analizzati deriveranno dalla combinazione di differenti ipotesi di domanda e di offerta, al livello di dettaglio fornito dall'Agenzia, il cui contributo alle differenti fasi del lavoro risulterà fondamentale, così come per le prime due fasi del PMS.

Complessivamente verranno simulati 7 scenari, (3 trimestri del 2004 e i 4 trimestri del 2005) prescindendo da ogni ulteriore modificazione che possa essere introdotta da eventuali slittamenti temporali o variazioni di interventi. Con riferimento alle microsimulazioni, al modello Hi-Sum verranno sottoposti non più 4 interventi, nel caso di semplice intervento isolato non è previsto alcun limite di analisi.

Il nuovo PMS, così come definito, permetterà di:

- valutare con maggior frequenza e precisione gli effetti derivanti dall'apertura dei vari cantieri su intervalli temporali più brevi (trimestri);
- applicare a ogni trimestre il corretto volume di traffico di pertinenza, sia per il giorno feriale medio, sia per quello festivo;
- conoscere l'effettiva fluidità dei nodi critici nelle diverse fasi di evoluzione dei cantieri, sia in termini di code in accumulo, sia in termini di tempi di attesa;
- recepire le osservazioni emerse e, successivamente, vagliare con anticipo i possibili interventi correttivi e le possibili soluzioni organizzative di cantiere (variazioni fasi di lavoro o di temporizzazione degli interventi) in grado di mitigare in modo adeguato gli impatti negativi rilevati.

Le parti si danno atto che lo studio verrà realizzato con le seguenti tempistiche:

- entro 40 giorni dalla firma del Protocollo di Intesa: consegna elaborati relativi al secondo trimestre del 2004;
- entro i successivi 30 giorni: consegna elaborati relativi al terzo trimestre del 2004;
- 15 settembre 2004: consegna elaborati relativi al quarto trimestre del 2004;
- 30 novembre 2004: consegna elaborati relativi al primo trimestre 2005;
- 30 febbraio 2005: consegna elaborati relativi al secondo trimestre 2005;
- 30 maggio 2005: consegna elaborati relativi al terzo trimestre 2005;
- 15 settembre 2005: consegna elaborati relativi al quarto trimestre 2005.

La dilazione proposta permetterà di definire con maggiore precisione gli scenari in esame, configurando i medesimi alla luce delle possibili nuove definizioni spazio-temporali cui

potrebbero andare incontro i cantieri nel corso del tempo, con particolare riferimento agli ultimi trimestri del 2004 e ai trimestri del 2005.