



Agenda 21 Locale del Comune di Grugliasco

Mobilità da e per l'Università: progetti e iniziative

Avventura Urbana, 15 novembre 2007

Indagine ascolto.....	4
<i>Chi abbiamo intervistato</i>	4
<i>Problemi</i>	5
<i>Esigenze/bisogni</i>	6
<i>Eventuali proposte</i>	6
<i>Indicazioni utili</i>	7
<i>Conclusioni</i>	8
Condivisione dei risultati dell'indagine.....	8
Verso un'Agenda 21 di Ateneo.....	10
Indagine sulla mobilità.....	11
<i>Il questionario</i>	11
<i>I risultati dell'indagine</i>	12
<i>Commenti</i>	17
Protocollo di intesa.....	18
Progetto bike sharing.....	22
Trasporto pubblico.....	23
Allegati	31

Premessa

Il presente documento nasce dalla volontà, manifestata dai partecipanti al tavolo di lavoro sul tema "La mobilità da e per l'Università di Grugliasco" (16 ottobre 2007) promosso dal Comune di Grugliasco all'interno del progetto di Agenda 21, di condividere le informazioni sulle progettualità e le iniziative promosse e/o previste connesse al tema della mobilità da e per il polo universitario di Grugliasco.

Di seguito si propone pertanto una sintesi dei diversi progetti elaborata sulla base delle informazioni fornite dai diversi attori.

Agenda 21 di Grugliasco: indagine sul tema "Mobilità & Università"

Il Comune di Grugliasco nel 2006 ha deciso di riattivare il processo partecipato di Agenda 21, interrottosi alcuni anni fa, attraverso il coinvolgimento degli attori locali e ripartendo, in particolare, dal tema della **qualità dell'aria**.

Al fine di individuare delle strategie concrete per migliorare la qualità dell'aria della città, e più in generale la qualità della vita, si è deciso di organizzare tre momenti paralleli di lavoro strutturati in tavoli tematici:

- > Tavolo tematico sui percorsi sicuri casa scuola;
- > Tavolo tematico sulle ZTL (Zone a Traffico Limitato);
- > Tavolo tematico sulla mobilità sostenibile.

Durante la discussione all'interno del tavolo tematico sulla mobilità sostenibile è emersa come prioritaria la necessità di individuare soluzioni efficaci, e in tempi relativamente brevi, rispetto al problema della mobilità da e per il polo universitario di Grugliasco.

Si è ritenuto pertanto fondamentale, prima di procedere all'individuazione di soluzioni e strategie, realizzare una fase di indagine funzionale a comprendere in maniera maggiormente articolata ed approfondita il problema.

Indagine ascolto

L'obiettivo principale dell'attività di indagine ascolto consiste nell'ottenere delle informazioni puntuali da parte di coloro che quotidianamente si recano all'università per motivi di studio o di lavoro, al fine di delineare un quadro qualitativamente esemplificativo del tipo di **problematiche** esistenti nel sistema della mobilità da e per l'università, di comprendere la tipologia di **esigenze** e di bisogni e raccogliere, da essi, **suggerimenti** e proposte sul tema, anche in funzione del prossimo ampliamento del polo universitario.

Per raggiungere tali obiettivi sono state realizzate, tra il 4 e il 16 aprile 2007, delle interviste, singole e a gruppi, e una rilevazione fotografica dei principali elementi di criticità emersi durante l'indagine ascolto (allegato 1).

Chi abbiamo intervistato

L'attività di indagine ascolto è stata realizzata con una serie di interviste a coloro che studiano e lavorano presso l'università di Grugliasco. In particolare, sono stati intervistati il Preside della facoltà di Veterinaria, un borsista della Commissione di Sostenibilità Ambientale dell'Università, i referenti dell'AUSF (Associazione Universitaria Studenti Agraria) e dell'ASA (Associazione studenti Agraria), una trentina di studenti della facoltà di Agraria, circa venti della facoltà di Veterinaria, un gruppo di ricercatori di entrambe le facoltà, alcuni studenti residenti presso la residenza universitaria di Villa Claretta e alcune persone impiegate presso la biblioteca, la segreteria delle due facoltà e la reception di Villa Claretta (in totale 75 persone).

La **traccia di intervista** utilizzata:

- > Età
- > Ruolo:
 - studente
 - ricercatore
 - professore
 - altro _____
- > Facoltà _____
- > Come raggiunge l'università
 - Treno
 - Metropolitana
 - Autobus. Quale? _____
 - Mezzo privato

- A piedi
- Altro _____

- > Difficoltà nel raggiungere l'università da parte della persona intervistata
- > Difficoltà nel raggiungere l'università da parte di altre persone (amici, conoscenti, ecc.)
- > Possibili soluzioni/proposte
- > Altri problemi (ad esempio carenza di informazione, costo abbonamenti, ecc.)

Problemi

A seguire riportiamo, in forma sintetica, la tipologia di problemi che gli intervistati riscontrano nel sistema della mobilità verso le due facoltà universitarie di Grugliasco. Si tratta, come precedentemente accennato, di una carrellata qualitativamente esemplificativa delle problematiche possibili e non già di una indagine quantitativamente significativa, visto che il numero di fruitori dell'università è decisamente più elevato rispetto al numero di interviste fatte.

All'esposizione delle problematiche individuate con le interviste, occorre premettere che il **bacino di provenienza** degli intervistati è abbastanza ampio, comprendendo oltre che Torino città ed i comuni dell'area metropolitana, la provincia di Asti, i comuni della zona sud di Torino (la Loggia, Trofarello, Carignano, Moncalieri, ecc.), le zone delle valli (Valle di Lanzo, Val della Torre e Val di Susa) e il pinerolese, di conseguenza anche il genere di criticità riscontrate varia rispetto al luogo di provenienza. Ad esempio, per coloro che giungono dai paesi delle valli e dal pinerolese (6 degli studenti intervistati), l'utilizzo del trasporto pubblico appare molto difficoltoso a causa dei tragitti troppo lunghi e della necessità di far coincidere gli orari tra diversi mezzi di trasporto.

Problemi analoghi sono stati segnalati dagli intervistati provenienti dalla provincia di Asti e dai comuni della zona sud di Torino i quali, arrivando a Porta Nuova col treno, dovrebbero poi avvalersi delle linee 64 oppure recarsi a Porta Susa per prendere la metropolitana sino alla stazione Fermi. In questo caso, per poter raggiungere l'università, dovrebbero percorrere a piedi un tratto di strada definito non sicuro di circa 15 minuti o prendere l'autobus 37.

Il dover prendere **più mezzi di trasporto** e combinare diverse coincidenze rende il viaggio eccessivamente lungo e disagiata e questi elementi costituiscono un fattore di dissuasione rispetto all'utilizzo del servizio pubblico: la gran parte delle persone ascoltate usa, di conseguenza, la propria auto per recarsi all'università.

In generale, le problematiche evidenziate dagli intervistati riguardano l'**inefficienza del trasporto pubblico**, la **carenza dei parcheggi** e l'**insicurezza** del percorso dalla stazione Fermi della metropolitana all'Università.

A seguire riportiamo nel dettaglio i singoli problemi, raggruppandoli per oggetto.

Trasporto pubblico

In merito al trasporto pubblico le problematiche evidenziate, in generale, fanno riferimento alla **limitata frequenza** delle linee che arrivano in prossimità dell'università, all'**affollamento** degli autobus negli orari di punta ed all'**assenza** di autobus dedicati che colleghino l'università con alcuni punti strategici della città di Torino (ad esempio con la stazione di Porta Nuova).

Rispetto alle corse dei diversi autobus, le criticità riscontrate sono:

- > **linea 64**: una parte degli intervistati prende questo autobus e ne segnala la frequenza ridotta negli orari di punta, la capienza limitata a causa dell'eccessivo affollamento e il mancato rispetto dell'orario prestabilito. Un ulteriore elemento di debolezza deriva dalla durata del tragitto di questa linea che, arrivando dal centro di Torino, dura, mediamente, 40 minuti.
- > **linea 37**: servizio attivato nel gennaio del 2007 per collegare la stazione Fermi della metropolitana (in via De Amicis a Collegno) all'università. Le criticità riscontrate riguardano:
 - la frequenza limitata, 30 minuti nelle ore di punta e 45 minuti negli altri orari;
 - la scarsa puntualità rispetto all'orario prestabilito (segnalazione fatta da alcuni intervistati per i quali tale disservizio rende la linea inaffidabile soprattutto per i pendolari che hanno coincidenze con altri mezzi pubblici);

- l'applicazione della tariffa extraurbana su questa linea rende più oneroso il costo del biglietto;
 - l'autobus arriva da Pianezza e negli orari di punta è affollato in quanto è utilizzato anche dagli studenti dell'Istituto di Agraria sito, proprio, a Pianezza.
- > **linea 36:** passa in corso Francia, ma la fermata più prossima all'università si trova a un quarto d'ora di cammino.
- > **linea 44:** tragitto da Grugliasco a Torino, nel pomeriggio, ha una frequenza limitata. Si tratta di una segnalazione giunta da un solo intervistato che, comunque, appare opportuno rilevare.

Parcheggio

Rispetto al problema del parcheggio, gli intervistati si sono espressi in maniera non uniforme. Per la maggior parte delle persone ascoltate, infatti, il parcheggio non costituisce un problema in quanto vi è una buona disponibilità di posti sia nel piazzale interno dell'università, sia nelle strade limitrofe. Una percentuale ridotta di studenti afferma, invece, che i parcheggi interni a loro disposizione sono carenti e che per assicurarsi un posto debbono arrivare al mattino presto. Segnalano, inoltre, che spesso debbono occupare i posti riservati ai clienti della clinica veterinaria per carenza di posti auto (il parcheggio interno è destinato oltre che al personale docente ed amministrativo, ai clienti e agli studenti).

Percorso a piedi dalla fermata Fermi

Un ulteriore elemento di criticità riscontrato con le interviste riguarda l'**insicurezza** del percorso da e per la stazione Fermi della metropolitana all'università. Tra le persone ascoltate, una percentuale molto limitata preferisce percorrere il tragitto a piedi (circa 15 minuti) piuttosto che prendere l'autobus 37, la cui frequenza viene considerata troppo ridotta e il tragitto troppo lungo in termini di tempo.

Secondo l'opinione di una parte degli intervistati, i fattori di criticità che portano a prediligere il mezzo pubblico sono:

- il tempo di percorrenza quantificabile in almeno 15 minuti di camminata spedita;
- insicurezza del percorso lungo corso Francia, in particolare del tratto del cavalcavia.

La stessa percentuale di intervistati percepisce come insicuro tale tragitto anche se percorso in bicicletta.

Esigenze/bisogni

Dalle interviste è emerso come gli studenti sentano il bisogno di **maggiori informazioni** rispetto alle problematiche connesse alla mobilità ed alle progettualità in corso rispetto al tema, ad esempio sul progetto della nuova fermata ferroviaria presso la borgata Paradiso di Grugliasco o rispetto l'apertura della fermata della metropolitana presso la stazione di Porta Nuova che consentirà di ridurre i tempi di spostamento da Torino (in particolare dalla parte sud della città) a Grugliasco.

Eventuali proposte

Dinanzi alle problematiche sopraesposte gli intervistati hanno avanzato una serie di proposte relative alla necessità di:

- > **migliorare il servizio del trasporto pubblico**, in particolare aumentando la frequenza dell'autobus 37, soprattutto nelle ore di punta e assicurando la puntualità della linea. A detta di circa un quarto degli intervistati, tale soluzione incentiverebbe una parte di coloro che attualmente prendono la macchina ad avvalersi della metropolitana.
- > Attivare un **autobus dedicato che colleghi la stazione di Porta Nuova all'università**. Tale proposta è stata formulata da circa il 10% degli intervistati, i quali ritengono che l'attivazione di un simile servizio risulterebbe vantaggiosa per coloro che provengono dall'area sud di Torino e dalla provincia di Asti.
- > Attivare un **autobus dedicato tra la fermata Fermi della Metropolitana e l'Università**, autobus che dovrebbe essere a basso impatto ambientale e potrebbe usare il parcheggio

davanti all'università come capolinea. Questa navetta consentirebbe di ridurre i tempi di spostamento non solo degli studenti che si recano a Grugliasco per studiare ma anche di quelli che risiedendo a Villa Claretta devono recarsi alle sedi universitarie site a Torino.

- > Creare una **fermata ad hoc** per Grugliasco lungo la linea ferroviaria Torino – Modane, in tal modo migliorerebbe il sistema della mobilità da e per Grugliasco, visto che quest'ultimo avrebbe una connessione ferroviaria diretta con la stazione Lingotto e con quella di Porta Nuova, ciò a beneficio di un bacino di utenza molto elevato. Si tratta di una proposta minoritaria, formulata da un dipendente dell'università, secondo il quale un ulteriore provvedimento che potrebbe avere delle ricadute positive sulla mobilità sarebbe quello di accrescere l'offerta di **alloggi** in Grugliasco, incentivando gli studenti fuori sede a risiedervi e non già a viaggiare ogni giorno da Torino come succede adesso. È interessante notare che nessuno degli studenti ascoltati ha espresso idee analoghe.
- > Incentivare la diffusione del **car pooling**. Dalle interviste è emerso come già esista una certa consuetudine alla condivisione dell'auto tra persone provenienti da zone limitrofe. Circa un terzo degli intervistati ha, infatti, dichiarato di condividere la macchina con altri colleghi. Dall'ascolto è emerso che l'organizzazione informale del car pooling risulta più semplice da organizzare nei primi anni di corso, quando le lezioni da seguire sono più numerose e gli orari più standardizzati, mentre gli studenti in procinto di concludere gli studi hanno maggiore difficoltà ad organizzarsi in tale modo in quanto le esigenze dei singoli diventano più specifiche. Dinanzi alla proposta che sia l'università, ad esempio attraverso l'ufficio Univercittà, a predisporre un servizio formalizzato di car pooling, sono emerse opinioni contrastanti; circa la metà degli intervistati si dimostra favorevole ad una simile possibilità giudicando concretizzabile l'attivazione del servizio, soprattutto se organizzato in maniera distinta per le due facoltà, i cui corsi hanno orari diversi. L'altra metà degli intervistati ritiene, invece, che la formalizzazione del car pooling non sia fattibile a causa della provenienza molto diversificata degli studenti e delle differenze negli orari di lezione, sia tra i vari anni di corso all'interno di una stessa facoltà, sia tra i corsi di Veterinaria e Agraria.

Rispetto alle proposte presentate occorre evidenziare come non sia stata menzionata dagli intervistati l'idea di attivare un servizio di affitto biciclette dalla stazione della metropolitana Fermi all'università. Circa il 20% delle persone ascoltate ritiene che tale servizio sarebbe inutile, soprattutto in inverno, ed inoltre giudicano il percorso poco sicuro per essere fatto in bicicletta.

Indicazioni utili

Personale universitario

Dall'ascolto del personale amministrativo è emersa una indicazione utile, inerente al fatto che all'epoca in cui le due facoltà di Veterinaria e di Agraria furono spostate a Grugliasco, ai dipendenti dell'università fu data la possibilità di scegliere se trasferirsi. In tal modo molti dei residenti in Grugliasco o nelle aree limitrofe decisero di andare a lavorare presso la nuova sede evitando così di doversi muovere quotidianamente verso Torino e, di conseguenza riducendo la mobilità anche di coloro che, invece, da Torino avrebbero dovuto recarsi a Grugliasco.

Commissione di sostenibilità Ambientale d'Ateneo

Si veda il capitolo "Università degli Studi di Torino: verso un'Agenda 21 di Ateneo"

Sportello Univercittà

Lo sportello Univercittà, come ha spiegato la responsabile dell'Informagiovani Alessandra Bertasi, è un punto informativo attivo all'interno della biblioteca di Agraria e Veterinaria dal Gennaio del 2004.

Referente dello sportello è Debora Pagano che lavora presso l'Informagiovani, servizio da cui dipende Univercittà. L'informagiovani, a sua volta, fa capo al settore Politiche Sociali del Comune.

Lo sportello Univercittà è gestito dai volontari del Servizio Civile; è aperto 2 giorni a settimana per 6 ore (il martedì dalle 10 alle 13 ed il mercoledì dalle 13 alle 16) e il personale dell'Informagiovani si occupa della formazione dei volontari e mantiene un contatto continuo con loro.

Nel corso di questi tre anni, per un periodo di 6 mesi, nonostante l'assenza di volontari del Servizio Civile, il personale dell'Informagiovani ha garantito l'apertura del servizio impiegando risorse interne (ciò è stato fatto per non interrompere l'attività del servizio che era stato attivato da poco, anche se, dal punto di vista delle risorse da impiegare, per l'Informagiovani ha comportato uno sforzo notevole).

Univercittà è soprattutto, un punto informativo, dove gli studenti si recano per richiedere informazioni specifiche in particolare su:

- **ricerca di lavoro**, sia qualificato (post-laurea), sia generico o part time, finalizzato ad assicurarsi delle entrate economiche per sostenersi agli studi;
- **formazione**, in particolare sui master inerenti le professioni collegate alle facoltà di Agraria e Veterinaria;
- **studio e lavoro all'estero** (lavoro stagionale o temporaneo);
- **servizi offerti dalla città.**

Inoltre, lo sportello offre, anche nei giorni di chiusura, la possibilità di consultare in maniera autonoma il materiale disponibile in sede relativo alle opportunità per il tempo libero, appuntamenti in città, mezzi di trasporto, ecc.

Raramente gli studenti si rivolgono all'Ufficio Univercittà per presentare lamentele o segnalare disservizi; l'intervistata Alessandra Bertasi ritiene che tali compiti non rientrano nelle finalità del servizio che, come detto, svolge funzioni informative. In caso di richieste particolari, che attengono a situazioni specifiche, l'Univercittà indirizza gli utenti all'ufficio di competenza.

L'Univercittà non ha predisposto un sistema di rendicontazione sul tipo di informazioni richieste dagli utenti (il servizio quindi non è formalizzato), tuttavia i volontari dello sportello lavorano sotto la supervisione continua dell'ufficio Informagiovani con cui si relazionano costantemente.

Conclusioni

Gli esiti del lavoro di indagine ascolto hanno messo in evidenza il fatto che la tematica della mobilità da e per l'università emersa all'interno del tavolo tematico della mobilità sostenibile è una tematica che riveste un ruolo importante rispetto alle dinamiche di sviluppo del territorio. Le interviste, infatti, hanno consentito di avere un panorama più ampio e dettagliato rispetto alle esigenze in termini di mobilità di una porzione significativa di territorio e i problemi connessi alla mobilità che incidono non solo sulla qualità dei spostamenti, e quindi dei servizi, ma anche sulla qualità dell'aria del territorio nel suo complesso.

L'importanza di questo tema e la necessità di affrontarlo in maniera articolata e sinergica con i diversi attori del territorio viene inoltre confermata dal progetto "Verso un'Agenda 21 di Ateneo" e dall'attenzione che la Commissione di Sostenibilità Ambientale sta rivolgendo sul tema della mobilità a partire dal questionario che è in corso di somministrazione.

Il fatto che due soggetti significativi del territorio stiano portando avanti politiche simili e affini costituisce, infatti, una risorsa che, attraverso un lavoro sinergico e concertato, può trasformarsi in una concreta opportunità per il territorio sia in termini di gestione e offerta dei servizi, sia dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

Condivisione dei risultati dell'indagine

I risultati della fase di indagine ascolto sono stati presentati e condivisi in data 22 maggio 2007 durante l'incontro, presso la facoltà di Veterinaria, al quale hanno partecipato, per il Comune, la Dott.ssa La Torre e il Dott. Bottone e, per l'Università, il Preside di Veterinaria Biolatti, il Preside di Agraria Giàu, la ricercatrice Rambozzi e il referente per il progetto "Verso un'Agenda 21 di Ateneo" Probo.

L'incontro si è posto un duplice obiettivo: da un lato, consentire ai due attori, Pubblica Amministrazione e Università, di presentare i rispettivi progetti, finalità e aspettative e, dall'altro, avviare una riflessione comune sul tema della mobilità da e per l'Università.

Le principali tematiche emerse sono:

- **Parcheggi.** E' emersa la necessità di ampliare la disponibilità di parcheggi valutando l'ipotesi di utilizzare quello su corso Torino realizzando un cancello di accesso dall'area del canile e l'importanza di individuare una soluzione per il parcheggio sterrato che dovrebbe poter essere utilizzato anche dall'Asl e non solo dall'Università.
- **Razionalizzazione dei percorsi.** Il problema dell'accessibilità, efficienza e d efficacia del trasporto pubblico è emerso come centrale dall'indagine ascolto e anche durante l'incontro si è sottolineata la necessità di realizzare un collegamento diretto tra Università e metropolitana ad esempio con una navetta elettrica, eventualmente privata (del Comune o del Patto territoriale), che preveda nel suo tragitto anche una fermata nei pressi di villa Claretta e, eventualmente, anche nel centro storico. Caratteristiche fondamentali del servizio di navetta, condivise da tutti i partecipanti all'incontro sono: dimensioni ridotte per poter passare anche per le vie con ampiezze limitate; ecologica e un servizio continuo in determinate fasce orarie. Inoltre, è stata sottolineata la necessità di un collegamento veloce tra Università e Lingotto per rispondere alle esigenze di coloro che arrivano dal cuneese. Nella valutazione dei percorsi e servizi di collegamento da e per l'Università, è stata sottolineata l'importanza di comprendere quali sono le modalità di spostamento degli studenti dell'ITIS Majorana: da dove vengono? Hanno le stesse esigenze di mobilità degli universitari?
- **Sicurezza percorsi.** Come emerso dalla rilevazione fotografica e dalle interviste, il sottopassaggio e il cavalcavia di Corso Francia sono due punti particolarmente pericolosi che non possono essere considerati, di conseguenza, come parte integrante del tragitto dalla fermata Fermi della metropolitana all'Università e viceversa. Questi due punti sono, però, sul territorio del Comune di Collegno, pertanto risulta importante un confronto all'allargato con l'amministrazione collegnese per individuare una soluzione.
- **Informazione e comunicazione.** Uno dei principali problemi per l'organizzazione di un sistema di trasporto efficace e l'avvio di una riflessione su alternative e possibilità in un'ottica di mobilità sostenibile riguarda la disponibilità di informazioni. In particolare, l'Università a chiesto di poter avere maggiori informazioni rispetto al progetto della passerella ferroviaria e della fermata ferroviaria prevista vicino all'Università

Verso un'Agenda 21 di Ateneo

Il progetto "Verso un'Agenda 21 di Ateneo" nasce dall'iniziativa della Commissione di Sostenibilità Ambientale di Ateneo del Senato degli Studenti, costituitasi nel 2005, che è composta da studenti, docenti e sentori degli studenti e il cui obiettivo è di analizzare le attività, le strutture e i processi relativi all'Ateneo al fine di elaborare proposte che ne migliorino la sostenibilità ambientale.

Ad una fase iniziale di ricerca bibliografica, che ha condotto all'analisi dei problemi riguardanti la mobilità, i fabbisogni energetici ed idrici, la produzione di rifiuti, gli acquisti effettuati, ecc., ha fatto seguito la scelta di formulare **proposte di gestione** indirizzate ad una **maggiore sostenibilità ambientale delle azioni e dei processi** che quotidianamente si svolgono nelle strutture universitarie.

L'ampiezza delle tematiche riscontrate ha però costretto la Commissione a circoscrivere e finalizzare il ventaglio di proposte elaborate ad **una sola delle circa 120 sedi** di cui attualmente l'Università degli Studi di Torino dispone, sede che deve essere intesa come struttura di sperimentazione di un **modello di ecosostenibilità** auspicabilmente **riproducibile** in futuro nelle altre sedi universitarie.

La scelta verso cui ci si è indirizzati è stata quella del **Campus Universitario di Grugliasco** dove risiedono le **Facoltà di Agraria e di Medicina Veterinaria**. Questo è avvenuto per diverse ragioni, le più importanti sono:

- il Campus diverrà nei prossimi anni la sede del **Polo scientifico** e, quindi, uno dei 6 poli principali di tutta l'Università degli Studi di Torino, con un'utenza complessiva stimata attorno alle **10.000 – 12.000 persone**;
- la struttura stessa di Campus che presenta peculiarità e offre opportunità quasi esclusive nel panorama delle sedi universitarie torinesi;
- la sensibilità verso l'argomento trattato e la disponibilità alla collaborazione dimostrate fin da subito da parte dell'amministrazione interna;
- la sua stessa essenza che prevede Corsi di Laurea con competenze e discipline specifiche inerenti lo studio e la preservazione della Natura.

Tutto il lavoro previsto e realizzato, nonché l'intera struttura del progetto "Verso un'Agenda 21 d'Ateneo", è concepito in un'ottica di **partecipazione** complessiva delle più numerose tipologie di soggetti interessati possibili. Di conseguenza la collaborazione nella formulazione degli ambiti di azione e delle proposte, nell'attuazione dei processi, delle fasi di monitoraggio, nell'istallazione delle migliorie, nel controllo e nell'elaborazione dei dati, ecc. con diversi esperti, docenti, ricercatori, personale e studenti di diverse Facoltà, non solo dell'Ateneo ma anche del Politecnico di Torino, diviene un elemento fondamentale, al fine di coinvolgere l'intera popolazione universitaria ed integrare le professionalità presenti sul territorio.

Gli assi in cui si articola il progetto sono:

- > Didattica
- > Ricerca
- > Organizzazione interna
- > Università intesa quale attore territoriale

In particolare, gli ambiti tematici presi in esame sono: il fabbisogno energetico, l'efficienza idrica, i rifiuti, la mobilità, gli acquisti e, con una prospettiva temporale di lungo periodo, le certificazioni ambientali.

Con particolare riferimento al tema della mobilità da e per l'università, la Commissione di Sostenibilità Ambientale ha condotto un'indagine sulla mobilità nelle facoltà di Agraria e Medicina Veterinaria che ha fornito informazioni utili per arricchire il lavoro di indagine ascolto e approfondimento della tematica della mobilità da e per l'università di Grugliasco portato avanti dal Comune di Grugliasco all'interno del progetto di Agenda 21.

Indagine sulla mobilità

Nella settimana dal 7 al 12 maggio 2007 sono stati stampati e distribuiti nel Campus **1000** questionari riguardanti la mobilità ad un campione rappresentativo e misto di docenti, studenti, ricercatori, assegnisti, borsisti e personale tecnico-amministrativo. Di questi ne sono stati ritirati **600**, ottenendo quindi un campione e una matrice di dati da elaborare statisticamente validi (si ricorda che l'utenza attuale del campus è di circa **3500** persone, quindi si è effettuata l'indagine su un campione comprendente più di un sesto della popolazione universitaria).

Lo scopo del questionario era quello ottenere una **panoramica generale** riguardante la **mobilità dell'utenza** per raggiungere il Campus, individuare le **problematiche** ad essa connesse e formulare **proposte di miglioramento** da condividere anche con l'Agenda 21 del Comune di Grugliasco che ha posto l'attenzione sul tema del miglioramento della qualità dell'aria.

Il questionario

Questionario sulla mobilità delle Facoltà di Agraria e di Medicina veterinaria

L'Università degli Studi di Torino, su iniziativa della Commissione di Sostenibilità Ambientale del Senato degli Studenti, sta intraprendendo il progetto "Verso un'Agenda 21 d'Ateneo", volto ad individuare e formulare proposte per migliorare la sostenibilità ambientale dell'intero Ateneo.

Per quanto riguarda il Campus universitario di Grugliasco, si sta effettuando una prima indagine conoscitiva ai fini di:

- ottenere una panoramica generale riguardante la mobilità dell'utenza per raggiungere il Campus;
- individuare le problematiche ad essa connesse e formulare richieste (es.: miglioramento del servizio di navetta tra la stazione della metropolitana Fermi e l'Università).

I dati del seguente questionario verranno raccolti in forma raggruppata e senza alcuna indicazione che possa non garantire la totale forma dell'anonimato.

Nelle domande a risposta multipla si richiede di barrare la risposta (o le risposte) che si intendono dare.

1) Professione

- Studente Docente Ricercatore Personale tecnico-amministrativo

2) Affitto: hai risolto il problema della mobilità affittando un appartamento nei dintorni dell'Università?

- Sì NO

- Se sì, quanti soldi in media spendi mensilmente per l'affitto della casa + spese (questa e la successiva domanda servono a titolo informativo per un'indagine conoscitiva del Senato degli Studenti sulla condizione studentesca)?

.....
Quanti ne spendi in media mensilmente per cibo, acquisto materiale didattico ed extra?
.....

3) Provenienza: indicare il Comune e la Provincia della località da cui si parte per raggiungere la Facoltà

.....

4) Mezzi di trasporto più frequentemente utilizzati

- Treno Metropolitana Bus/Tram Auto Moto Bici Nessun mezzo

5) **Tempo impiegato:** indicare il tempo di viaggio che mediamente si impiega (solo andata) per raggiungere l'Università

.....
6) Quanto influisce l'**aspetto economico** sulla scelta del mezzo di trasporto?

- non influisce / non mi interessa influisce ma non ho alternative influisce ed è determinante

7) **Frequenza di utilizzo** mensile dei mezzi di trasporto nei mesi di lezione (numero di giorni, in media)

- 0 – 5 5 – 10 10 – 15 15 – 20 20 – 25 25 – 30

8) **Frequenza di utilizzo** mensile dei mezzi di trasporto nei mesi in cui **non** ci sono le lezioni (numero di giorni, mediamente)

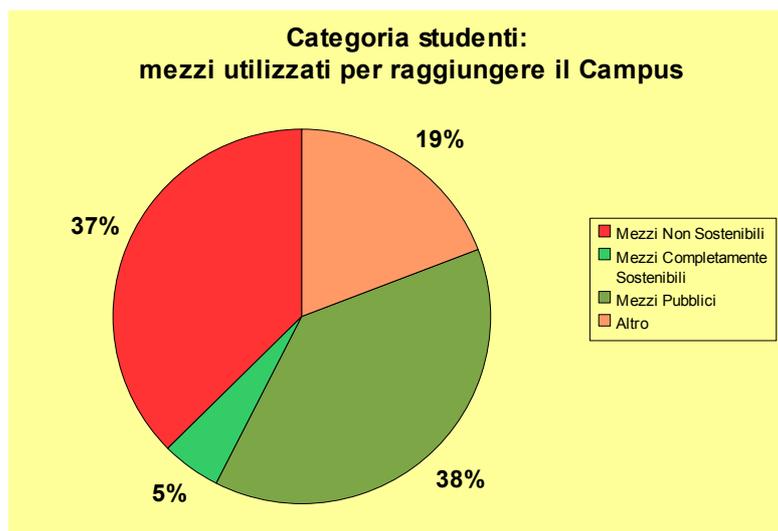


Grafico 1: Studenti: mezzi utilizzati per raggiungere il Campus. Dati espressi in percentuale.

◆ **Categoria docenti**

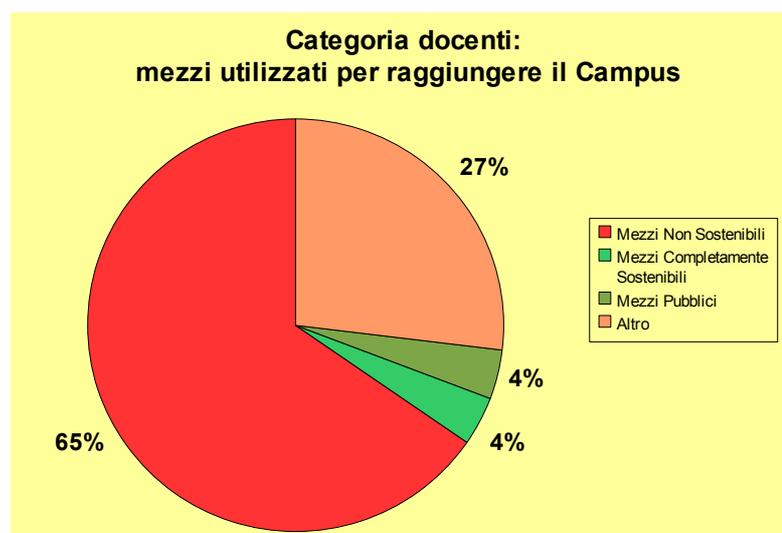


Grafico 2: Docenti: mezzi utilizzati per raggiungere il Campus. Dati espressi in percentuale.

◆ **Categoria ricercatori**

Grafico 3: Ricercatori: mezzi utilizzati per raggiungere il Campus. Dati espressi in percentuale.

◆ **Categoria Personale Tecnico**

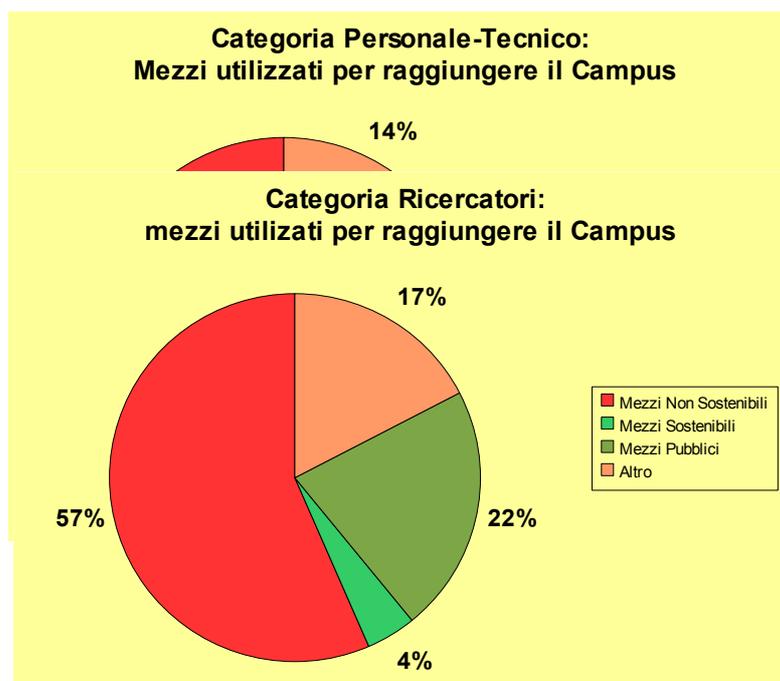
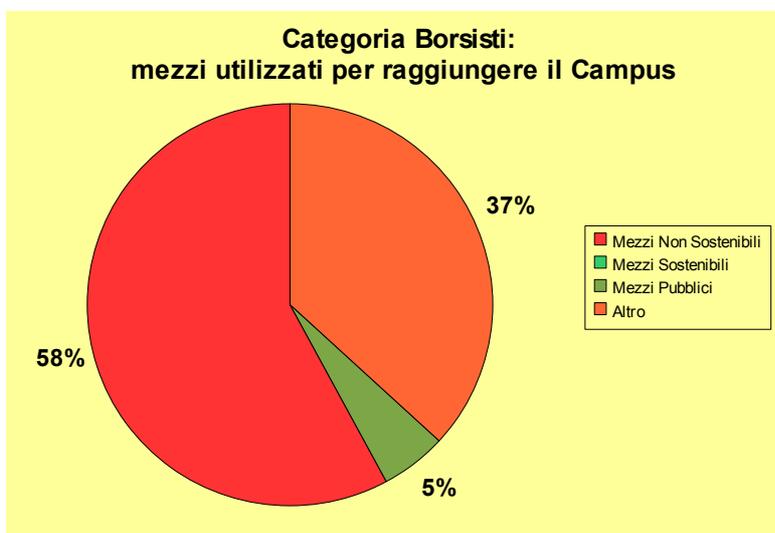


Grafico 4: Personale tecnico-amministrativo: mezzi utilizzati per raggiungere il Campus. Dati espressi in percentuale.

◆ **Categoria borsisti**

Grafico 5: Borsisti: mezzi utilizzati per raggiungere il Campus. Dati espressi in percentuale.

Tra i compilatori del questionario, 7 borsisti, inseriti nell'omonima categoria, hanno voluto specificare la propria condizione, diversa dalle altre 4 opzioni elencate.



◆ **Rappresentazione totale**

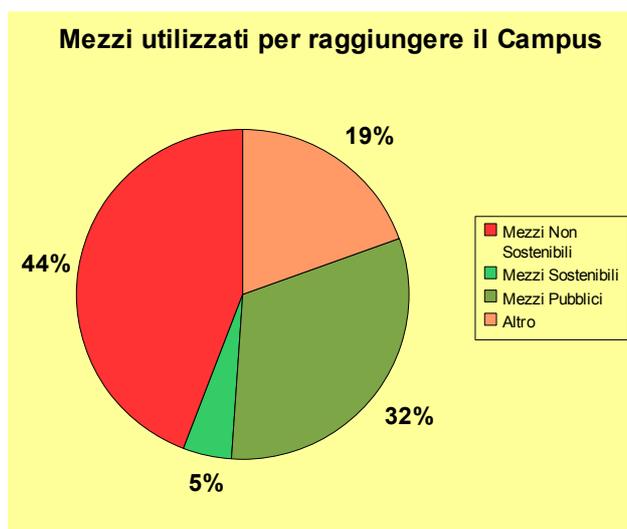


Grafico 6: Mezzi utilizzati per raggiungere il Campus: rappresentazione totale delle categorie

Elaborazione n°2: possibili collegamenti con il Campus

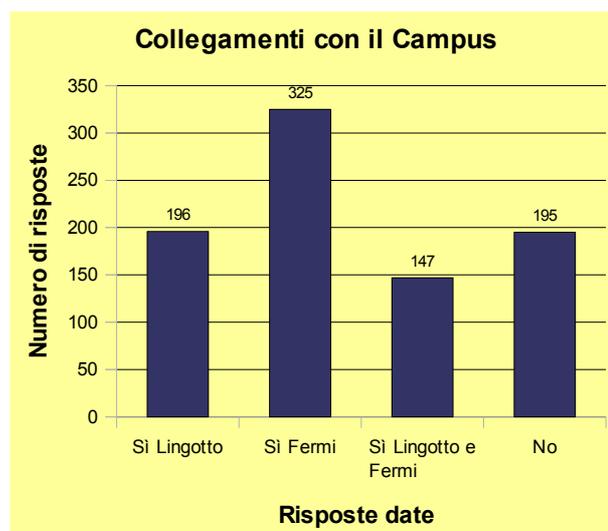


Tabella 1: Domande 10 e 11: collegamenti con stazione Fermi e Lingotto

Dei 325 che hanno risposto “sì” alla domanda “collegamento con stazione Fermi”, 91 già utilizzano la metropolitana come mezzo di trasporto.

Dei 196 che vorrebbero un collegamento con la stazione Lingotto, 69 utilizzano il treno come mezzo di trasporto.

Commenti

I grafici sulla mobilità non sono ancora del tutto completi, ma in fase di ultimazione, tuttavia i dati grezzi sono già stati tutti raccolti e questo ha consentito di poter rinvenire i principali ambiti di intervento (criticità presenti ed assi su cui intervenire) . In particolare:

- Le Facoltà, site in una zona decentrata, hanno da sempre un endemico problema riguardante la mobilità in ingresso e quella in uscita. **L'elevata percentuale** di coloro che attualmente utilizzano la **macchina** per raggiungere l'Università crea problemi di traffico e di inquinamento. Questo fatto è stato anche oggetto di rilievo e di preoccupazione da parte dell'Agenda 21 del Comune di Grugliasco, quest'anno incentrata proprio sul tema del miglioramento della qualità dell'aria nel Comune.
- I **servizi di trasporto pubblico** potrebbero migliorare la situazione, se fossero gestiti ed organizzati in maniera più efficiente di quanto non lo siano adesso. In particolare, l'apertura ad inizio 2006 della **Metropolitana** nella zona Ovest di Torino, ha migliorato sensibilmente la situazione del trasporto pubblico (in termini di tempo necessario per raggiungere l'Università) per quella parte di utenza che proviene dalla stazione di Porta Susa o dalla Zona di Corso Francia. Tuttavia, la **manca di un collegamento adeguato di servizio pubblico tra la stazione capolinea della Metropolitana di Fermi (Collegno) e le Facoltà** rende ancora lunghi i tempi di percorrenza per giungere in Università (tratto di strada di circa 20 minuti a piedi, 15' di bus) e, quindi, sovente pregiudica la scelta, in molti casi, del servizio pubblico, a vantaggio del mezzo di trasporto privato. L'attuale collegamento (**linea 37**), introdotto in via sperimentale lo scorso anno, si è rivelato un fallimento per l'amministrazione comunale: i tempi di passaggio troppo dilatati (45 minuti in media), non intensificati nelle fasce di maggior afflusso e deflusso (tra le 8 e le 9 e tra le 16 e le 18 – dati ricavati dall'elaborazione dei questionari, non ancora presenti nei grafici riportati -) e l'ampio percorso effettuato (per percorrere un tratto decisamente breve in linea d'aria, a causa della scelta di un mezzo sovradimensionato ed inadeguato alle necessità: un bus troppo grosso che non riesce a girare in alcune vie) hanno fatto sì che il servizio sia attualmente poco utilizzato.

La problematicità della situazione sarà enormemente incrementata a partire dal prossimo anno accademico, allorquando l'**utenza** interessata a questo collegamento strategico passerà **dall'attuale 16% al 55%** dell'utenza del Campus (dato dai questionari: il dato è dovuto al futuro collegamento della Metropolitana con la stazione di Torino Porta Nuova, previsto per settembre 2007).

Un altro grosso problema emerso è quello della mancanza di un collegamento di servizio di trasporto pubblico con la stazione di **Torino Lingotto**, che interesserebbe il 33% dell'utenza. La totale assenza, in questo caso, di bus che giungano in Università, rende ancor maggiormente necessaria per gran parte dell'utenza la scelta della macchina quale mezzo di trasporto utilizzato.

Protocollo di intesa

Protocollo d'Intesa tra la Città di Collegno, la Città di Grugliasco, la Città di Rivoli, la Città di Venaria, il Comune di Alpignano, il Comune di Druento per la presentazione d'istanza di contributo a valere sul "Programma di cofinanziamento che promuove la realizzazione di interventi strutturali per la realizzazione della mobilità in ambiente urbano diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano" del Ministero dell'Ambiente.

PREMESSO che:

- Il 17 aprile 1996, i nove Comuni della cosiddetta area ovest di Torino (Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, Venaria e Villarbasse), con la Provincia di Torino, iniziarono un confronto volto all'avvio di una collaborazione permanente orientata a promuovere lo sviluppo in una logica di area vasta.
- La Giunta Comunale (del Comune di Collegno), con proprio atto n. 284 del 23 luglio 1996, esec. ai sensi di legge approvò un primo "Protocollo d'intesa per lo sviluppo economico dell'area Ovest di Torino" con le predette Amministrazioni che individuava i settori prioritari del lavoro comune: urbanistica e semplificazione del contesto amministrativo; politiche attive del lavoro ed iniziative a sostegno delle imprese; tutela e salvaguardia dell'ambiente; promozione turistica del territorio ed attività di marketing territoriale.
- Con atto della Giunta Comunale n. 131 del 14 aprile del 1998, esec. ai sensi di legge, il Comune di Collegno aderiva, al progetto di promozione di un "Patto Territoriale della zona ovest di Torino", avviando la procedura prevista dall'art. 2, comma 203 della legge 662/96 e dalla delibera C.I.P.E. 21 marzo 1997 ed individuando nel comune di Alpignano il comune capofila per tale fase.
- La proposta risultante dalla ricerca venne approvata dai Comuni come "Protocollo di intesa del Patto Territoriale della zona ovest di Torino", e sottoscritta il 16 gennaio 1999 in Alpignano dai Sindaci dei Comuni aderenti, dall'Amministrazione Provinciale di Torino, da sedici rappresentanti di forze sociali.
- L'Assemblea dei Promotori del Patto (il "Tavolo della Concertazione") nel corso della riunione del 24 marzo 1999 approvò l'individuazione del Comune di Collegno come soggetto rappresentante dei promotori.
- Con atto n. 64 del 27 aprile 1999 esec. ai sensi di legge, una convenzione tra i Comuni di Alpignano, Collegno, Druento, Grugliasco, Pianezza, Rivoli, Rosta, Venaria e Villarbasse per l'attuazione della seconda fase del Patto Territoriale, prevedendo, tra l'altro, che il Comune di Collegno svolgesse funzioni di capofila, rappresentando verso i terzi gli enti convenzionati e provvedendo a quanto necessario per realizzare le finalità esposte nella convenzione stessa.
- Venivano ammessi al Patto anche i Comuni di Buttigliera Alta e San Gillio, con successiva convenzione con il Comune di Collegno, approvata dal Consiglio Comunale con atto n. 142 del 1° dicembre 1999.
- Con decreto n. 2478, 12 aprile 2001, emanato dal Ministero del Tesoro, del Bilancio, e della Programmazione Economica, dipartimento di sviluppo e di coesione, servizio per la programmazione negoziata, si approvava il Patto Territoriale specializzato per l'agricoltura della Zona Ovest di Torino.
- Con decreto n. 2496, 23 aprile 2001, emanato dal Ministero del Tesoro, del Bilancio, e della Programmazione Economica, dipartimento di sviluppo e di coesione, servizio per la programmazione negoziata, si approvava il Patto Territoriale Zona Ovest di Torino.
- Il 4 giugno del 2001, con atto n. 10640, Repertorio / N° 6062, si provvedeva a stipulare l'Atto costitutivo della società a responsabilità limitata "ZONA OVEST DI TORINO S.R.L.". Società dagli 11 Comuni della zona ovest di Torino quali: Alpignano, Buttigliera Alta, Collegno, Druento, Grugliasco, sensi Pianezza, Rivoli, Rosta, San Gillio, Venaria e Villarbasse.
- Ai sensi della deliberazione C.I.P.E. 21 marzo 1997 – punto 2.10.2, il 9 giugno del 2001, in Collegno, si sottoscriveva il "Contratto di Patto". Il Comune di Collegno, conclude il mandato ricevuto come soggetto delegato dai sottoscrittori del Protocollo d'intesa del patto Territoriale

della Zona Ovest per tutti gli atti necessari al procedimento per la presentazione del Patto all'istruttoria bancaria ed alla sua sottoscrizione definitiva. **Zona Ovest di Torino s.r.l.** accetta il mandato ad operare come Soggetto Responsabile del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino.

- In seguito all'atto n. 284 del 23 luglio 1996, che approvava il "Protocollo d'intesa per lo sviluppo economico dell'area Ovest di Torino" e individuava i quattro assi prioritari, il terzo si configurava come: Ambiente e Agricoltura.

La massiccia (e concentrata) presenza di attività produttive nell'area pone numerosi problemi di natura ambientale (inquinamento del suolo, delle acque e dell'aria). Pertanto, l'Asse persegue il peculiare obiettivo di favorire investimenti in impianti e tecnologici -volti ad abbassare significativamente le emissioni solide, liquide ed atmosferiche.

- In relazione al perseguimento degli intenti espressi nell'asse sopraccitato, in data 15 dicembre 1999, il Tavolo della Concertazione, sopra ricordato, provvedeva ad approvare l'elenco dei progetti di investimento produttivo ed interventi infrastrutturali ed i diversi protocolli d'intesa siglati a sostegno dello sviluppo produttivo dell'area. Tra i cinque protocolli figura al numero 3 il "**Protocollo d'intesa per la qualità ambientale**", che impegna i soggetti firmatari del protocollo a favorire "percorsi guidati" volti al miglioramento dell'impatto ambientale e ad affidare un ruolo fondamentale ai processi conoscitivi di prevenzione, sollecitando il comportamento responsabile e volontario di tutti gli operatori del settore e dei cittadini.
- con D.G.R. n. 54-4768 del 10/12/01, la Giunta Regionale ha deliberato di stanziare la somma di Euro 12.859.824,32 per la realizzazione di interventi ambientali da parte della Provincia di Torino
- con D.G.P n. 14 del 26/03/2002, la Giunta Provinciale ha approvato il Programma Provinciale di Interventi Ambientali 2002
- in data 22/04/2003, la Società Zona Ovest di Torino s.r.l., ha presentato, nell'ambito del Programma Provinciale di Interventi Ambientali 2002 di cui sopra, i progetti nn. 23 "Recupero e salvaguardia del sistema idrico minore delle aree del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino" - 24 "Piano Integrato della ciclabilità. Individuazione interventi strutturali, identificazione della green way e dei percorsi ciclabili urbani", 25 "Piano di sviluppo dell'agricoltura in territorio periurbano"
- con D.G.P. n. 20 dell'11/05/2004 prot. 663-128037/2004, la Giunta Provinciale ha approvato complessivamente, per i Progetti di cui sopra, la concessione di un contributo di Euro 780.000, i cui Euro 350.000 per lo svolgimento del progetto n. 24: "Piano Integrato della Ciclabilità. Individuazione interventi strutturali, identificazione della green way e dei percorsi ciclabili urbani nei Comuni del Patto Territoriale della zona ovest di Torino"
il progetto n. 24 è finalizzato a integrare la rete ciclabile territoriale, promuovere un turismo di prossimità, creare un sistema di collegamento ciclabile (la green-way) tra i centri di interesse dal punto di vista storico-architettonico-ambientale e paesaggistico. Il progetto intende altresì incentivare la mobilità sostenibile, promuovere la pianificazione d'area e favorire una visione d'insieme del territorio attraverso la redazione di un "Piano Integrato della Ciclabilità" nel quale compaiano le piste ciclabili già realizzate e quelle in progetto. Piano che ha visto la realizzazione di uno studio complessivo per concretizzare una rete continua di piste ciclabili urbane, la messa in opera di alcuni tratti strategici per l'intermodalità dei mezzi, un sistema di segnaletica omogeneo e l'acquisto di 200 biciclette per incentivare l'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto presso i residenti e i dipendenti degli Enti locali.
- Nel maggio 2006, si è dato avvio al progetto "**Il miglioramento della qualità dell'area: analisi economica e territoriale con applicazioni al territorio della Zona Ovest di Torino**", in collaborazione con la Fondazione Tobaldo Fenoglio, a cui è stato affidato l'incarico da parte della Provincia di Torino di creare uno strumento il più possibile dinamico e aggiornabile, che si configuri come un'analisi capace di individuare azioni concrete in relazione al cambiamento dei fenomeni di inquinamento atmosferico e alle esternalità provenienti dagli stessi.
- Nel dicembre 2006 è stato approvato, con delibera n. 1465-32051 del 5/12/2006 della Giunta Provinciale, l'assegnazione di un contributo di 310.00 euro per la realizzazione del

progetto “**So.s.-M.Bi.O. “Sostenibilità per gli spostamenti: mobility management e Bike sharing in Ovest”**”.

Il progetto ha l’obiettivo generale e di area di migliorare il livello della qualità dell’aria, attraverso un’efficiente ed un’efficace gestione del sistema degli spostamenti pubblico-privati della Zona Ovest di Torino.

Sono stati coinvolti in tale progetto i Comuni, del Patto Territoriale Zona Ovest di Torino, che rientrano, secondo la classificazione del Territorio Provinciale ai fini della gestione della qualità dell’aria, facenti parte della Zona 1 e della Zona 2.

- **Le attività previste nel progetto intendono dare una risposta innovativa alle problematiche connesse all’inquinamento atmosferico di una dei territori più critici della provincia, prevedendo, da un lato, un approccio di governance finalizzato a concertare soluzioni riguardanti un’area nel suo complesso, dall’altro, ipotizzando strutture, incentivi e strumenti per i cittadini affinché utilizzino mezzi di trasporto pubblico, o mezzi eco-compatibili (esempio bicicletta), per gli spostamenti quotidiani. Il progetto si propone, ancora, di proseguire ed integrare le attività già avviate nell’ambito del progetto 24 “Piano Integrato della ciclabilità: identificazione della green-way e dei percorsi ciclabili urbani nei Comuni del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino”.**
- La Provincia di Torino – Assessorato Risorse idriche, Qualità dell’Aria e Inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico, ha manifestato l’interesse a partecipare all’iniziativa per la quale i Comuni intendono chiedere istanza di contributo a valere sul Programma in oggetto, in qualità di Ente coordinatore del progetto rispetto alle politiche sulla mobilità sostenibile del territorio provinciale, nonché in qualità di interlocutore rispetto al sistema Regionale.
- Zona Ovest di Torino srl – Società di Patti Territoriali dei Comuni della Zona Ovest di Torino - Società in house dei Comuni stessi, ha manifestato l’interesse a partecipare all’iniziativa per la quale i Comuni intendono chiedere istanza di contributo a valere sul Programma in oggetto, in qualità di soggetto direttamente interessato delle politiche di sviluppo territoriale economico, sociale, ambientale, nonché Ente già promotore, attuatore e gestore di progetti d’area, connessi all’ambiente, alla mobilità sostenibile, all’inquinamento atmosferico, alle piste ciclabili, alla riqualificazione territoriale e, in generale, allo sviluppo economico e sostenibile della zona.

CONSIDERATO che:

I Comuni del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino hanno avviato una politica ambientale volta ad avviare un confronto politico e a realizzare azioni in conformità alla politica ambientale europea, nazionale e regionale in materia di inquinamento atmosferico, in particolare:

- alla Direttiva 96/62/CE: In materia di valutazione e di gestione della qualità dell’aria e dell’ambiente.
- alla Direttiva 21/09/2005 CE: relativa alla qualità dell’aria ambiente e per un’aria più pulita in Europa
- al D.lg. 351/1999: Qualità dell’aria verso standard europei: nuovi valori per misurare l’inquinamento.
- al D.M. 60/2002: recepimento della direttiva 1999/30/CE e della direttiva 2000/69/CE.
- Al Decreto del Ministero dell’Ambiente del 27/03/1998 relativo alla Mobilità sostenibile nelle aree urbane.
- al D.lg. 183/2004: Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa l’ozono nell’aria.
- alla L.R. 43/2000: Disposizioni per la tutela dell’ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Prima attuazione del piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell’aria.

Tutto ciò premesso e considerato tra:

la Città di Collegno, rappresentata dal
la Città di Grugliasco, rappresentata dal
la Città di Rivoli, rappresentata dal
la Città di Venaria, rappresentata dal
il Comune di Alpignano, rappresentato dal
il Comune di Druento, rappresentato da

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1: PREMESSA

La premessa costituisce parte integrante e sostanziale del presente Protocollo d'Intesa.

Art. 2: OGGETTO DELL'ATTO

Il presente atto disciplina le attività relative alla partecipazione al bando ministeriale di cui in premessa, nonché alla gestione congiunta di tutte le fasi relative alla progettazione, realizzazione e rendicontazione degli interventi finanziati.

Art 3: ONERI ED OBBLIGHI A CARICO DELLE PARTI

1) COMUNE CAPOFILA

Il Comune capofila, individuato nella Città di Collegno, presenterà istanza di finanziamento al Ministero, in nome e per conto anche degli altri Comuni.

Inoltre, il Comune Capofila:

- coordinerà gli altri enti in fase di definizione del progetto, e del relativo quadro economico complessivo di spesa, relativo agli interventi da realizzare;
- sulla base dei contributi dei singoli enti provvederà a definire un progetto unico, comprendente gli interventi localizzati sui diversi territori, attraverso la coerenza delle infrastrutturazioni previste con il costo complessivo del progetto stesso, per il quale si richiede il finanziamento;
- curerà le fasi successive al finanziamento attraverso la ricerca dei soggetti che realizzeranno gli interventi e la conseguente gestione delle attività attraverso specifici accordi con gli enti interessati, volta per volta, dagli interventi stessi;
- curerà la fase di raccolta dei giustificativi di spesa dai diversi soggetti coinvolti, provvedendo alla rendicontazione finale al Ministero stesso;
- svolgerà ogni attività di impulso, coordinamento, consultazione dei diversi enti coinvolti utile al proficuo svolgimento di ogni singola fase e/o attività;
- assumerà gli atti con valenza esterna e rilievo verso terzi in nome e per conto anche degli altri soggetti coinvolti, ogni qual volta si rendesse necessario.

2) ALTRI COMUNI

Gli altri enti assicureranno la massima disponibilità e collaborazione al Capofila, nonché:

- procederanno alla realizzazione della progettazione per gli interventi di propria competenza;
- collaboreranno con gli altri enti, nonché con il Capofila, per la definizione di un unico progetto relativo agli interventi complessivi per i quali si richiede il finanziamento;
- individueranno un responsabile del procedimento che, unitamente al Capofila, curerà ogni attività utile in rappresentanza dell'ente di appartenenza;
- procederanno alla realizzazione degli interventi finanziati sul proprio territorio secondo le indicazioni e nelle forme che saranno definite d'intesa con il Capofila;
- forniranno ogni utile documentazione ai fini della rendicontazione delle attività al Ministero.

Art. 4: RAPPORTI FINANZIARI

Le Parti si impegnano a sostenere, ciascuna per quanto di propria competenza, tutti gli oneri finanziari derivanti dal presente accordo.

In particolare, considerato che il finanziamento previsto dal bando ministeriale è pari al 50% della spesa complessiva ammissibile, le parti si impegnano a sostenere congiuntamente la rimanente parte, ciascuna in rapporto alla natura, quantità e valore degli interventi che saranno realizzati sul proprio territorio, secondo le indicazioni e le risultanze che deriveranno dalla progettazione.

Nella individuazione della quota di cofinanziamento si terrà conto, in ogni caso, di ulteriori finanziamenti pubblici, considerando che, complessivamente, la quota di risorse pubbliche (Ministero ed altri enti pubblici) non potrà superare il 75% del costo ammissibile del progetto.

In particolare, le parti si riservano di utilizzare le risorse stanziare dalla Provincia di Torino, relativamente al progetto SOS – M – BIO ed attualmente erogate a favore della società Zona Ovest di Torino per interventi sul territorio dei Comuni interessati dal presente atto.

Art. 5: STRUMENTI OPERATIVI

Per la gestione di alcune e/o di tutte le fasi di cui all'art. 3, n.1) il Comune Capofila potrà avvalersi della Società Zona Ovest di Torino a r.l., soggetto strumentale dei Comuni, tramite l'affidamento diretto delle attività, che saranno regolate con apposito atto, all'interno del quale saranno definiti gli obblighi reciproci delle parti.

Art. 6: DISPOSIZIONI FINALI

Eventuali variazioni agli impegni assunti con il presente protocollo d'intesa dovranno essere concordate tra le parti, condivise ed approvate.

Progetto bike sharing

Sono previste in Grugliasco tre postazioni:

- una in Corso Torino, nel controviale di fianco all'università;
- una in centro;
- una all'altezza della nuova fermata ferroviaria.

In Collegno sono previste postazioni presso la stazione Fermi della metropolitana.

Cofinanziamento diretto dei comuni sul progetto						
COMUNI	Valore cofinanziamento Bike sharing a carico dei comuni	Valore dell'azione	% valore azione su tot	Comunicazione sul valore dell'azione	Comunicazione a carico comuni	Totale da impegnare
Grugliasco	18.250	73.000	19%	11.052	2.763	21.013
Collegno	20.375	81.500	22%	12.339	3.085	23.460
Venaria	50.000	130.000	35%	19.681	4.920	54.920
Rivoli	19.250	57.000	15%	8.629	2.157	21.407
Alpignano	5.625	22.500	6%	3.406	852	6.477
Druento	3.125	12.500	3%	1.892	473	3.598
	116.625	376.500	100%	57.000	14.250	130.875

Comune di Grugliasco: car sharing

Entro dicembre sarà attivata una postazione di car sharing nella piazza del Comune. Si sta lavorando per estendere il servizio ad altre realtà quali, ad esempio, l'università.

Comune di Grugliasco: fermata ferroviaria

La realizzazione della nuova fermata ferroviaria in Grugliasco lungo la linea Torino-Modane è in corso di realizzazione. Il completamento dei lavori è previsto per fine 2008 e l'attivazione sarà oggetto di apposite trattative che dovranno essere concluse nei medesimi tempi.

Il nuovo servizio verrà definito in maniera tale da potersi integrare con il servizio ferroviario regionale/metropolitano.

Agenzia per la Mobilità Metropolitana

Trasporto pubblico

Di seguito viene presentato un estratto del documento ufficiale "Programma triennale 2007-9 dei servizi di trasporto pubblico locale dell'area metropolitana di Torino" (la versione integrale del Programma è disponibile sul sito www.mtm.torino.it alla pagina Mobilità, Piani, Progetti) che presenta sinteticamente gli interventi che interessano il Comune di Grugliasco e il polo universitario:

- potenziamento Linea 37 (con intensificazione dell'intervallo in ora di punta fino a 10 minuti);
- sistema ferroviario metropolitano e istituzione della fermata di Grugliasco nella fase "intermedia" di realizzazione dello stesso.

Gli interventi descritti sono indirizzi dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e sono oggetto di successivo confronto con i Comuni interessati.

In particolare è in corso un tavolo con i Comuni della Zona Ovest per delineare l'assetto definitivo di tutte le linee di adduzione alla Metropolitana presso la fermata Fermi, compresa la linea 37 per la quale si sta valutando l'ipotesi presentata nel documento.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

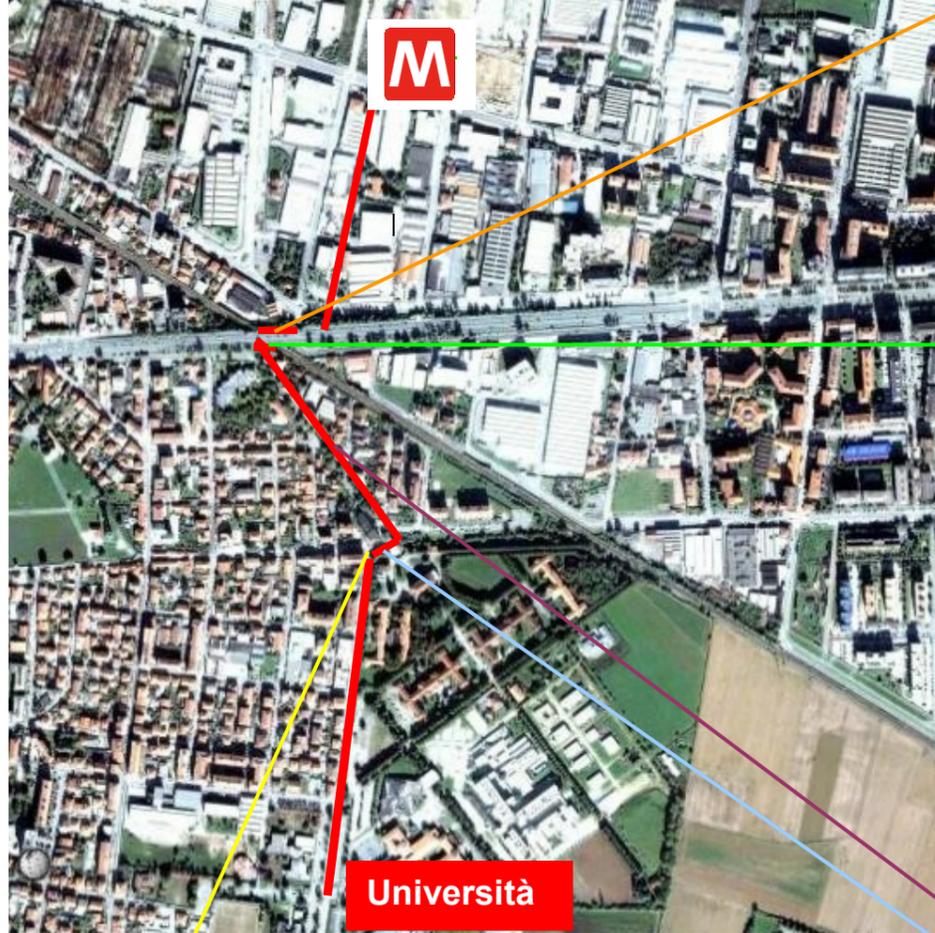
QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

QuickTime™ e un
decompressore TIFF (LZW)
sono necessari per visualizzare quest'immagine.

Allegati

Allegato 1 - Rilevazione fotografica

tragitto a piedi Università-fermata Fermi della metropolitana (15-20 minuti)



Cavalcavia di Corso Francia e scala di accesso



Sottopassaggio di Corso Francia



Via Sabaudia – ingresso Arpa: l'ingresso dell'Arpa potrebbe essere un'ottima scorciatoia per raggiungere l'Università secondo alcune persone intervistate



Angolo via Leonardo Da Vinci – Via Sabaudia: assenza di marciapiedi e attraversamenti pedonali....



Strada sconnessa, piena di buche che si trasformano in laghi quando piove



... e girato l'angolo.



