



Il Progetto Movicentro

MOVICENTRO DI MONDOVÌ: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 4 ottobre e 26 novembre 2018

CARATTERISTICHE PREMINENTI DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DI MONDOVÌ

Il sistema della mobilità e dell'accessibilità dell'area urbana di Mondovì è fortemente condizionata dalla struttura orografica del territorio, dalla contestuale presenza di due centri storici Breo e Piazza all'interno di uno stesso capoluogo comunale, nonché dalla presenza del torrente Ellero che evidenzia e fascia tutta l'area storica.

Il progetto MOVicentro ha rappresentato l'occasione per restituire alla città sistemi di trasporto alternativi all'auto. Il progetto affronta, infatti, in termini di proposta integrata 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 nuova realizzazione.

Mondovì ha una struttura orografica talmente particolare da coinvolgere in modo totale la sua struttura urbana. Il nucleo originario di Piazza (a quota 559), il nucleo storico sottostante di Breo (a quota 390) ed il quartiere di Altipiano (a quota 416), sviluppatosi principalmente nella seconda metà del Novecento, rappresentano tre entità autonome, con strutture di mobilità pedonale indipendenti.

Le tre "porte", sopra elencate, di accesso al sistema urbano di Mondovì con la realizzazione del Movicentro dovrebbero risultare 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.

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

Mondovì per un preciso periodo storico presenta diverse alternative per gli spostamenti pubblici rappresentate dalla presenza di due stazioni ferroviarie (la Mondovì Altipiano e la Mondovì Breo chiusa nel 1986) e di tre diverse linee ferroviarie: la Savona-Mondovì-Torino, la Cuneo-Mondovì (linea regionale che collegava Mondovì e Cuneo, lunga 33 km, priva di traffico dal 2012 in quanto

sospesa dall'esercizio), la Fossano-Mondovì-Savona dismessa nel 1986, linee all'epoca integrate dalla tramvia Mondovì-Vicoforte e dalla funicolare Breo-Piazza hanno per decenni fornito una alternativa all'utilizzo del mezzo privato.

La stazione di Mondovì Altipiano è posta sulla linea Torino-Savona attualmente a servizio dell'omonima città.

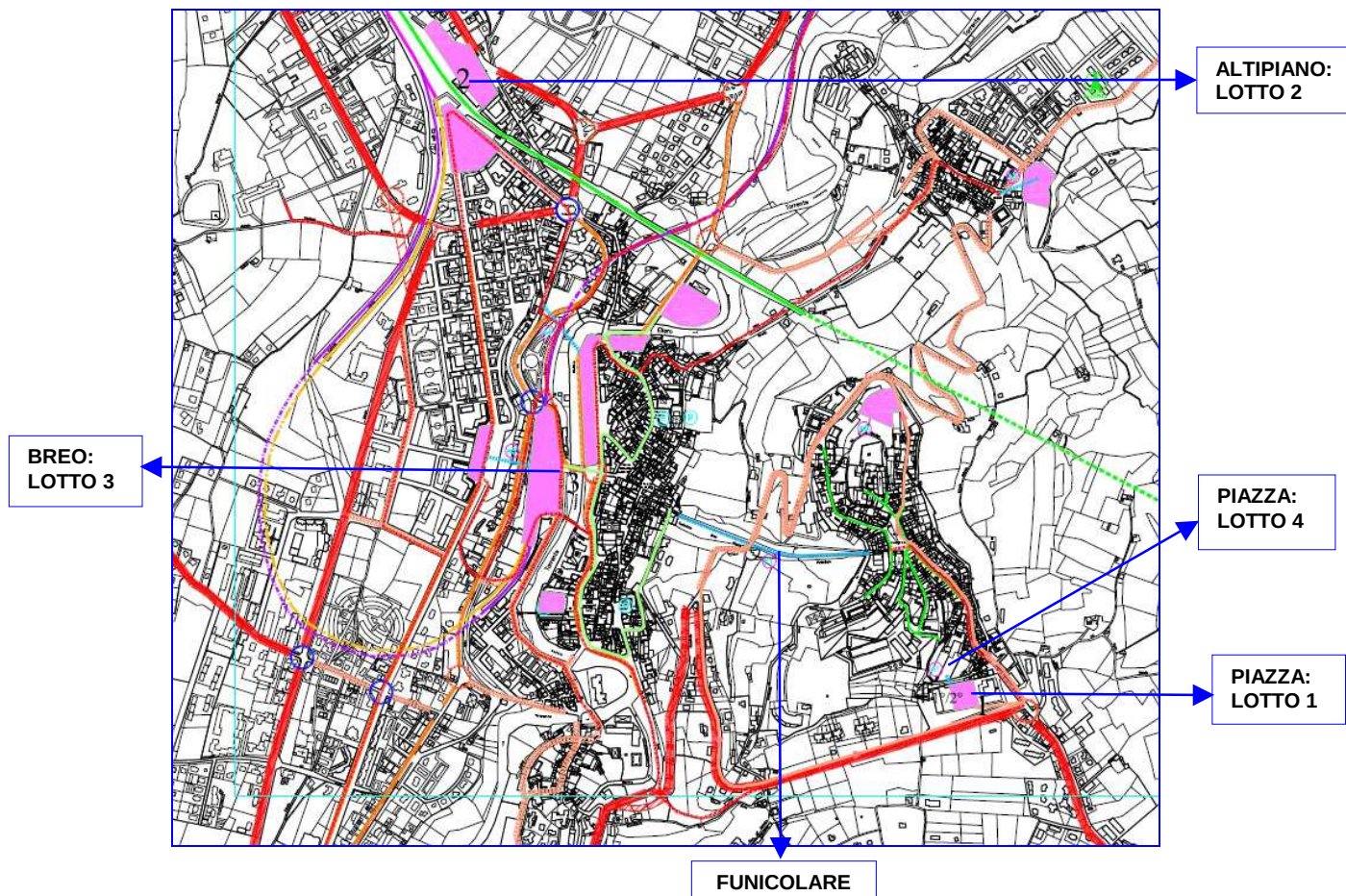
A fronte di un primo sopralluogo effettuato, in data 4 ottobre 2018, si è riscontrato che è in corso un intervento per la riqualificazione del fabbricato viaggiatori di Mondovì, del sottopasso, delle pensiline e dell'innalzamento di H 55 dei marciapiedi (vedi foto sotto riportate) dell'importo di circa 4 milioni di euro per conto di RFI.





ELEMENTI PROGETTUALI/FINANZIARI DEL S.I. OIMP E DELL'ARCHIVIO REGIONALE

PROGETTO ESECUTIVO: 4 LOTTI D'INTERVENTO



Rispetto agli elementi progettuali/finanziari con cui il Movicentro di Mondovì è identificato nel S.I. OIMP e nell'archivio regionale, il sopralluogo rileva quanto di seguito riportato.

LOTTO 1 PIAZZA D'ARMI: parcheggio d'interscambio, terminal bus, stazione di arrivo del collegamento meccanizzato

Il grande piazzale che si allarga ai bordi del centro storico alto, sul versante sud, individuato come una delle porte di accesso alla città, offre l'opportunità di organizzare uno dei tre nodi di interscambio attinenti al Movicentro che collega le modalità di trasporto, pubblico e privato, ad un sistema ettometrico di collegamento con il tessuto storico di Piazza. La realizzazione del nodo di interscambio è l'occasione per la riqualificazione dell'area oltre che utile a riordinare le sue funzioni. Il progetto prevede la modifica degli accessi e dei flussi circolatori.

L'accesso principale alla piazza d'Armi (vedi immagine sotto riportata) avviene sul alto sud; l'inserimento di una rotatoria tra via Vico e la via di Piazza ha permesso la creazione di un nuovo braccio stradale di accesso trasformando la parte nord della piazza a diretto contatto con il centro storico, in area pedonale. Il piazzale, che ha una superficie di circa 4500 mq, è investito da una circolazione veicolare perimetrale a senso unico, con accesso da sud-est.

La porzione centrale è dedicata a un parcheggio di superficie per auto private, con un totale di 51 stalli.



Sulla piazza si affaccia il moderno Polo Scolastico di Mondovì, moderno edificio scolastico realizzato tra il 2013 e il 2016, sede di un micronido, una scuola elementare e una scuola media e una ampia palestra. Lungo il perimetro si attestano gli stalli di sosta per i bus dedicati al trasporto scolastico e turistico. Sul lato ovest la sosta dei bus è organizzata in un terminal (sette stalli) con marciapiede e banchine. La parte carrabile del piazzale è circondata da marciapiedi e piazzole, che creano un'area pedonale continua.

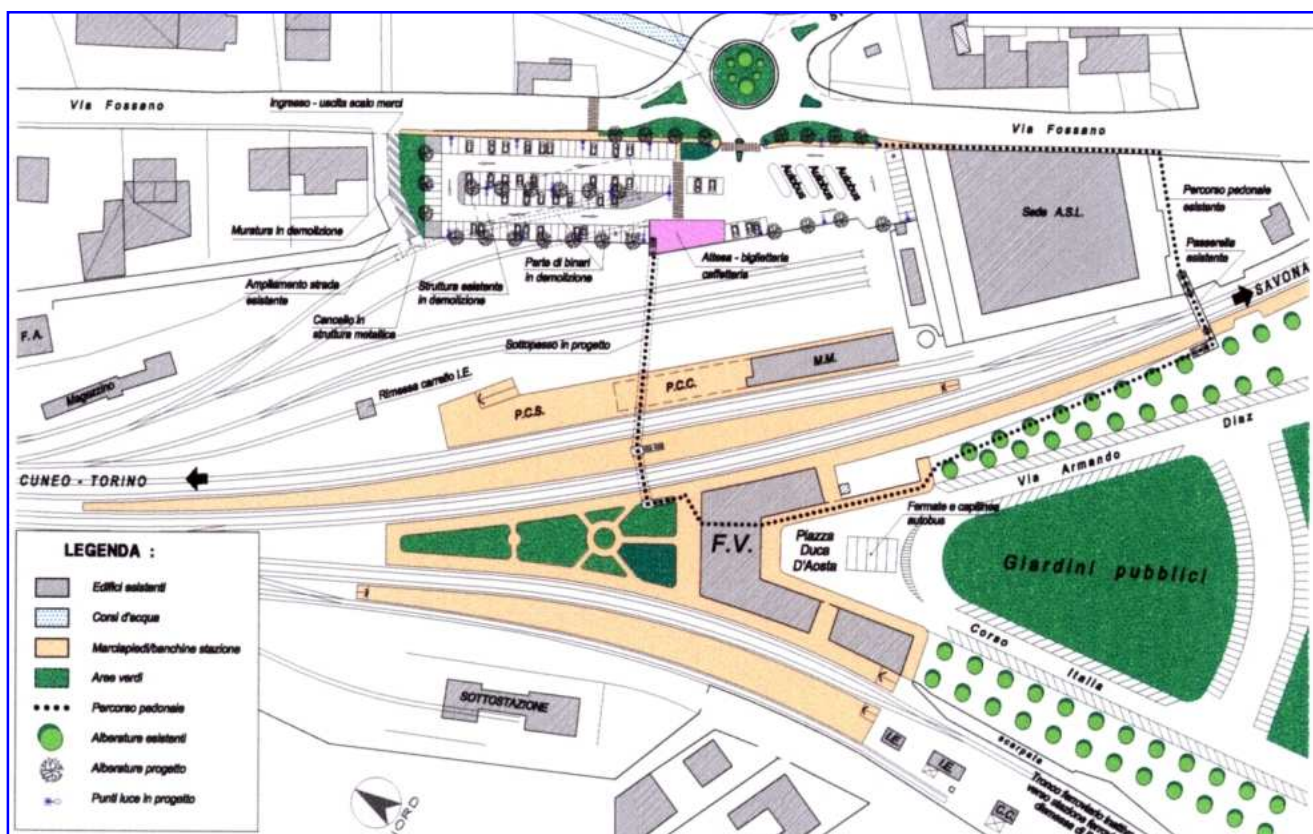


LOTTO 2 ALTIPIANO: piazzale stazione - corso Italia - viale Diaz: riorganizzazione della sosta bus, parcheggio d'interscambio, prolungamento sottopasso pedonale esistente via Fossano - stazione FS

Rispetto al progetto preliminare che prevedeva la realizzazione del nodo di interscambio ferroviario in due diverse fasi, subordinato all'effettivo funzionamento dello scalo merci una volta entrato a regime, conseguentemente al progressivo abbandono di quest'ultimo, stante un diverso indirizzo intrapreso nel frattempo da parte di RFI che non ha dismesso lo scalo per sopraggiunte necessità, si è proceduto con una nuova disposizione planimetrica del piazzale che potesse sin da subito permettere una migliore coabitazione delle due diverse esigenze.

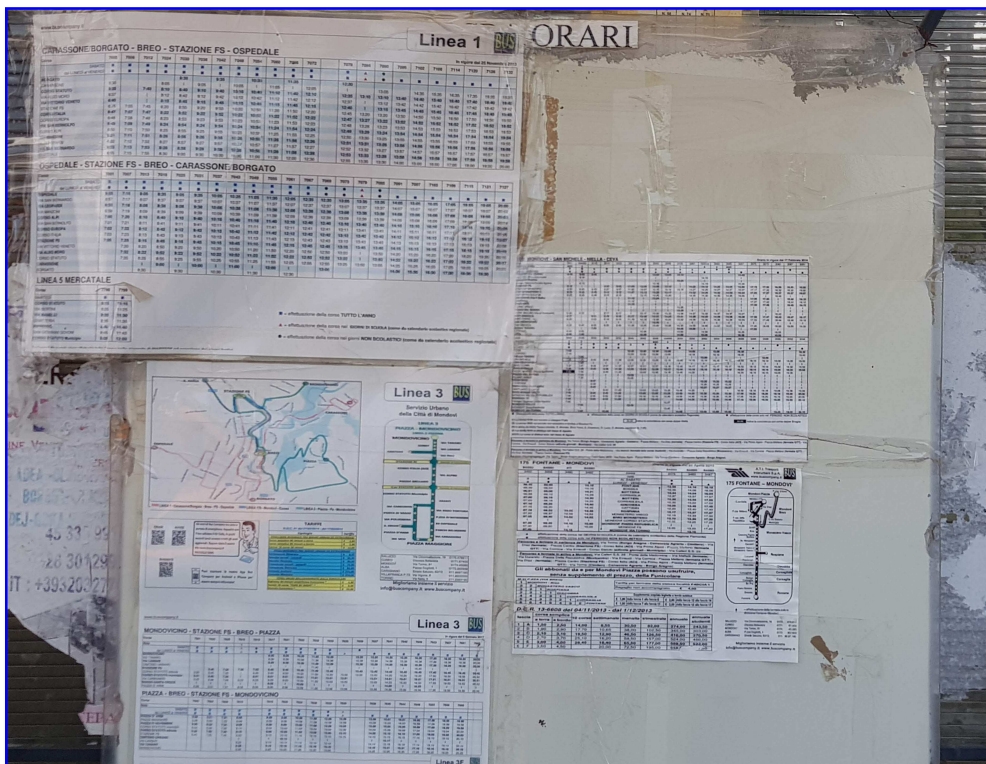
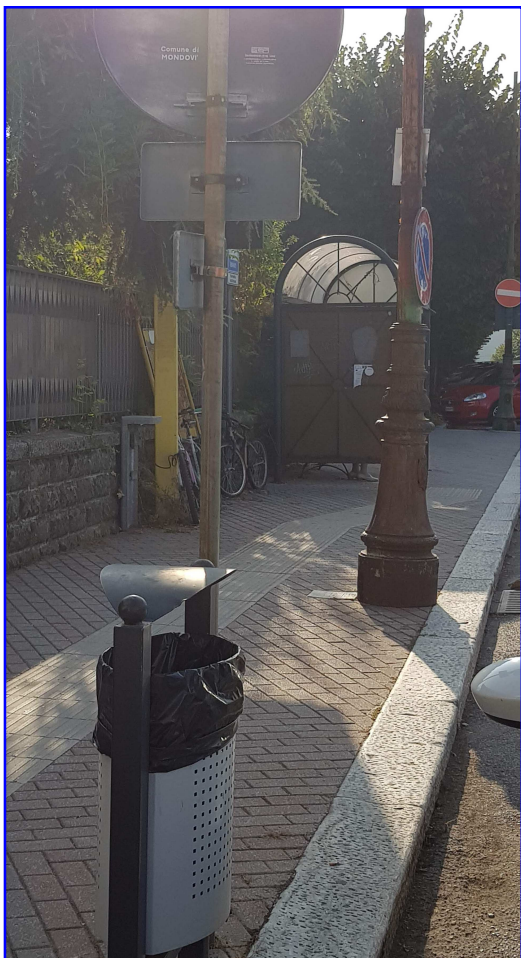
In particolare, la soluzione realizzata ha consentito sia il mantenimento di una buona funzionalità dell'area merci e sia l'accorciamento del sottopasso di collegamento con conseguente riduzione dei costi di costruzione. Nell'area, un tempo occupata dallo scalo merci della stazione sono realizzati una banchina di fermata per il mezzo pubblico e un parcheggio di interscambio, circa 2.600 mq per 78 posti auto di cui 4 per diversamente abili collegati direttamente con la stazione ferroviaria, al momento interessata da lavori di ristrutturazione per conto di RFI, previo prolungamento del sottopasso di accesso ai binari.

In 1° fase è stato previsto di decentrare le fermate delle linee di trasporto pubblico extraurbano provenienti da Nord e Nord-Est nel nuovo nodo di interscambio, mantenendo nel piazzale urbano esclusivamente le fermate delle linee urbane e quelle extraurbane provenienti da Sud.



In dettaglio sono state realizzate le seguenti opere:

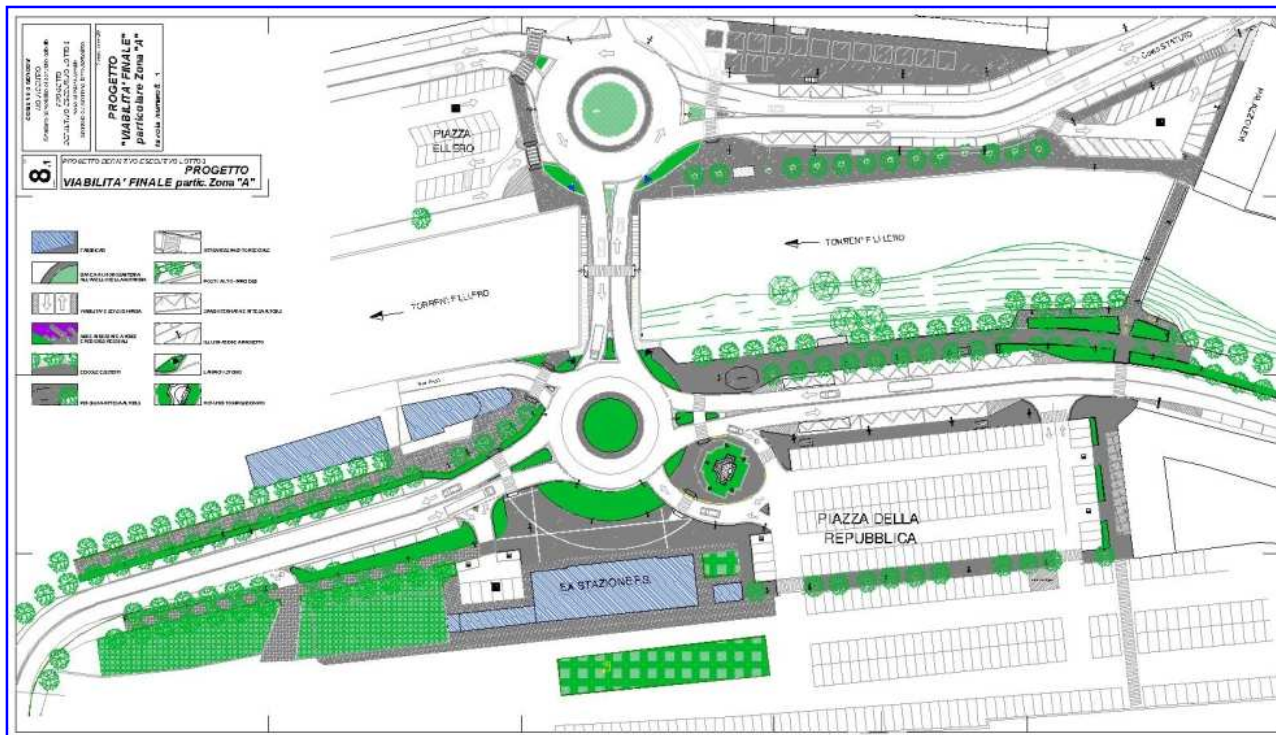
- ripristino e completamento della pavimentazione del piazzale-parcheggio;
- formazione di recinzione in struttura metallica con pannelli in grigliato metallico;
- cancello a battente per ingresso allo scalo merci della ferrovia e cancello carraio per accesso alla zona cabina elettrica e banchina ferroviaria;
- realizzazione banchina e pensilina coperta per attesa bus;
- prolungamento del sottopasso;
- formazione di rampa pedonale per l'accesso al sottopasso dal lato parcheggio.



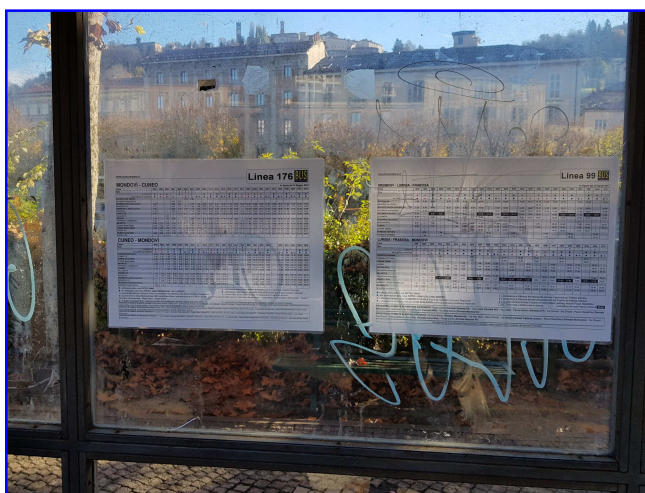
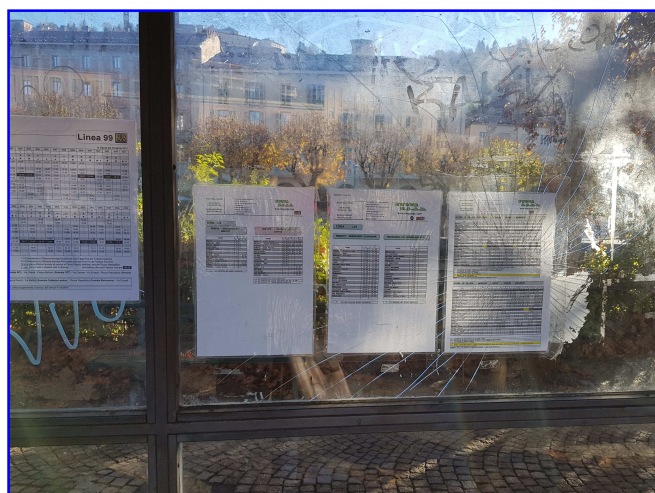
LOTTO 3: Mondovì Breo - piazzale Ellero - piazza della Repubblica

[Parcheggio d'interscambio Ellero, fermate del trasporto pubblico e spazi d'attesa, parcheggio d'interscambio Repubblica, collegamento pedonale tra piazza Ellero ed il parco urbano]

In dettaglio sono realizzate le seguenti opere:



- la realizzazione del terminal per gli autobus extra-urbani sulla sponda ovest del fiume Ellero lungo la piazza della Repubblica;
- la riorganizzazione dell'area (viabilità, parcheggi, verde pubblico, percorsi pedonali, ricollocazione del monumento ai caduti, illuminazione pubblica, sottoservizi, ecc...);
- l'individuazione nel tragitto delle vie Durando, Baretti e ponte della Madonnina, su cui dirottare tutto il transito degli autobus extra urbani;
- la costruzione (previo spostamento e ricollocazione del monumento ai caduti) di una rotatoria tra piazza della Repubblica, via Einaudi, via Durando ed il ponte Nazionale;
- la realizzazione di idonei stalli per la sosta degli autobus, di un gazebo sala d'attesa e di idonee pensiline;
- la riorganizzazione ed il potenziamento dei passaggi pedonali esistenti, con l'individuazione di nuovi camminamenti e di una nuova scala di collegamento tra l'attuale passerella di piazzetta Levi a piazza della Repubblica;
- l'organizzazione funzionale dei trasporti e della viabilità del centro cittadino, con una netta distinzione tra le fermate dei bus della tratta urbana (sponde est del fiume) e quelle della tratta extra urbana (sponda ovest), dei parcheggi e delle aree di sosta, identificando di fatto il baricentro di tutto il progetto denominato MOVlcentro.





LOTTO 4: 1°tralcio + 2°stralcio + completamento piazza D'ARMI

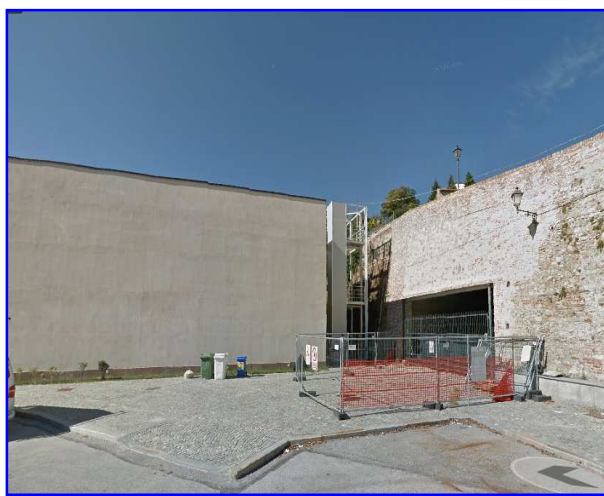
Rispetto a quanto previsto dal progetto preliminare, si è proceduto con un intervento decisamente più impegnativo, ma con un minor impatto estetico sui bastioni storici della città.

In particolare è stato realizzato un tunnel di collegamento tra piazza D'Armi, nodo di interscambio del lotto 1, con il soprastante complesso mussale delle Ex Orfane, attuale sede del museo della stampa, per il quale è in corso la progettazione esecutiva per la sua trasformazione in centro rete del sistema bibliotecario del Monregalese.



Il tunnel di collegamento (indicato nell'immagine con la linea rossa tratteggiata) permette la costruzione al suo interno di un'ampia scalinata pedonale, oltre alla possibilità di installazione di un ascensore inclinato. I due stralci hanno realizzato sostanzialmente la parte strutturale dell'opera, con palificazioni perimetrali e muri andatori, mentre sono in corso i lavori per il suo completamento, con la realizzazione dei

rivestimenti interni, l'impianto di illuminazione e la realizzazione della piattaforma di sbarco vetrata.



La piena funzionalità dell'opera, è giocoforza collegata al completamento dei lavori di ristrutturazione del complesso delle Ex Orfane, attuale sede del museo della stampa, per il quale è in corso la progettazione esecutiva per la sua trasformazione in centro rete del sistema bibliotecario del Monregalese, ultimazione prevista per l'anno 2020. Al termine dei lavori, l'opera prevista per questo lotto, sarà di ampia ricaduta visto l'ambizioso intervento di riqualificazione e le potenzialità del complesso. Sulla stessa piazza, come suddetto, si affaccia il moderno Polo Scolastico di Mondovì.

Inizialmente il progetto di realizzazione del Movicentro prevedeva anche il Lotto 5 che successivamente è stato accorpato al Lotto 4, con la modifica di quest'ultimo in lotto 1° tralcio + 2° stralcio + completamento di piazza D'Armi.

Di seguito il prospetto del Piano finanziario per la realizzazione del Movicentro.

Fonte di finanziamento	Contributo previsto
Comunitaria	
Statale	
Regionale	2.065.840
Comunale 1	1.104.160
Comunale 2	
Altro pubblico	
Totale	3.170.000

ESITI DEL CONTROLLO

In data 4 ottobre 2018 e 26 novembre 2018, in attuazione dell'ordine di servizio prot. n. 43581/A1810A del 28 settembre 2018, i funzionari regionali Dolores Marino e Enzo Lucarno hanno effettuato il sopralluogo presso il comune di Mondovì, al fine di effettuare il controllo "ex post" relativamente al progetto finanziato e in via di ultimazione attraverso quattro differenti lotti, coordinati tra loro e finalizzati a migliorare il sistema di scambio intermodale denominato Movicentro, come da programma adottato per il 2018 con D.D. n. 303 del 31.01.2018 dal direttore arch. Luigi Robino.

Sicuramente il movicentro di Mondovì è uno dei più complessi tra quelli piemontesi. Il progetto, ancora in via di ultimazione per quanto concerne gli stralci I e II del lotto 4, si sviluppa con quattro differenti lotti, siti in tre diversi punti della città con quote altimetriche differenti, infatti il sistema della mobilità e dell'accessibilità dell'area urbana di Mondovì è stata sempre fortemente condizionata dalla struttura orografica del territorio. Nello specifico le tre "porte" di accesso al sistema urbano di Mondovì, identificate in Altipiano (a quota 416) dove si trova la stazione ferroviaria, Breo (a quota 390 distante circa venti minuti a piedi dalla stazione ferroviaria) e Piazza (a quota 559 distante circa un'ora a piedi dalla stazione ferroviaria) rappresentano tre entità autonome, con strutture di mobilità pedonale indipendenti, dovrebbero risultare, con la realizzazione del Movicentro, attrezzate e connesse in modo da rappresentare i nodi di una rete di trasporto pubblico per mettere a "sistema" la ferrovia con il TPL urbano ed extraurbano, la funicolare con il sistema dei parcheggi e la rete pedonale con i principali attrattori cittadini, obiettivo del progetto Movicentro.

A fronte di un primo sopralluogo effettuato in data 4 ottobre 2018, si sono rilevati i lavori dell'intervento nell'ambito della stazione ferroviaria per la riqualificazione del fabbricato viaggiatori di Mondovì, del sottopasso, delle pensiline e dell'innalzamento dei marciapiedi per conto di RFI. Nessun riscontro informativo si è avuto relativamente all'esistenza del Movicentro, né all'interno dei locali ferroviari e né sul piazzale della stazione il cui il nodo, Altipiano appunto, è uno dei tre individuati, né tanto meno si ha nessun rilievo informativo sulla presenza degli altri due nodi, Breo

e Piazza, che dovrebbero costituire unitamente a quello di Altipiano appunto il Movicentro di Mondovì.

Lo scopo della multimodalità, infatti, è quello di garantire il compiersi di una relazione con i mezzi più idonei ed efficienti, disponibili e conosciuti, utilizzando, all'interno di uno stesso spostamento, i mezzi più opportuni (per costi ed efficienza) in relazione alle caratteristiche degli spazi da utilizzare, inducendo gli utenti verso l'utilizzo del sistema trasporto pubblico locale (TPL) in un ambito dotato di servizi di alta qualità, oltre allo scopo di favorire l'uso del mezzo di trasporto pubblico collettivo per gli spostamenti di medio lungo raggio attraverso la presenza di un significativo incrocio ferroviario che assicuri gli spostamenti interregionali unitamente alla presenza di servizi automobilistici di trasporto pubblico, parcheggi auto/moto/bici, servizi di car /bike sharing. L'aspetto più delicato da gestire è quello definito "rottura di carico", che può verificarsi in un nodo di interscambio multimodale e che costituisce un disagio ed una perdita di tempo, elementi che di fatto inducono l'utente del TPL verso scelte diverse. Risulta pertanto rilevante disporre di un servizio informativo il più completo e tempestivo possibile che contrasti detta "rottura di carico" favorendo l'uso del sistema di mobilità pubblico rispetto a quello privato.

Come noto per le specifiche caratteristiche il movicentro deve necessariamente sorgere a ridosso di una stazione ferroviaria e, pertanto, esso rappresenta sicuramente anche un'occasione per la riqualificazione o la riorganizzazione di aree urbane solitamente collocate in posizione centrale e spesso di scarsa appetibilità destinate a dismissione o ridimensionamento; difatti i Movicentro si pongono oltre all'obiettivo prioritario dell'intermodalità anche quelli di carattere urbanistico, mirati alla riqualificazione per esempio dei fulcri urbani delle vecchie stazioni, trasformandoli in nuovi attrattori di attività e luoghi del rilancio dell'immagine urbana.

Di fatto si è rilevata la completa assenza di qualsiasi tipo di sistema informativo e/o mappa e/o segnaletica verticale che indichi come il nodo Altipiano sia collegato agli altri due e con quali modalità di trasporto è possibile raggiungerli. Nonostante la realizzazione della banchina e dell'unica pensilina coperta per l'attesa dei bus, l'informativa è risultata scarsa; anche se sono affissi all'interno della pensilina alcuni orari sia di linee urbane che extraurbane, è difficoltoso comprendere, visto anche lo stato delle medesime, quale potrebbe essere quella di interesse. Neppure chiedendo informazioni ad alcuni passanti, così come ai conducenti dei taxi, si sono reperite informazioni relative a quale linea potesse portare verso gli altri due nodi, Breo e Piazza del Movicentro, termine quest'ultimo di cui nessuno di quelli interpellati conosceva il significato.

Quanto sopra detto ha palesemente evidenziato come il Movicentro in ultimazione, pur risultando in possesso di alcuni degli elementi di un nodo intermodale di trasporto, non garantisce, la presenza del sistema informativo sopradetto. La segnaletica dovrebbe fornire all'utenza informazioni tramite simboli ed illustrazioni, chiaramente decifrabili da chiunque e, specie, dai gruppi speciali di persone (disabili, anziani, genitori con bambini piccoli, ciclisti, le minoranze etniche, i turisti, chi viaggia per affari) ed inoltre le informazioni sull'intero sistema di trasporto devono essere pertinenti ed integrate: a riguardo risultano necessarie mappe dei tre diversi nodi che compongono il Movicentro di Mondovì e attraverso quali servizi di trasporto sono collegati e connessi, facilmente comprensibili per tutti con l'indicazione dei percorsi e di tutti i servizi disponibili nei nodi. L'obiettivo dell'intermodalità è raggiunto se tutti gli specifici accorgimenti strutturali, impiantistici, organizzativi e soprattutto informativi migliorano e facilitano tutte le attività tipiche come il trasbordo da un mezzo all'altro di trasporto, senza disagio perdita di tempo, perseguendo in tal modo l'obiettivo principale che è quello dell'incentivazione dei servizi di trasporto pubblico locale rispetto al trasporto privato.

Vista la presenza dei lavori in corso, non si è riusciti a verificare quali servizi sono presenti e disponibili all'utenza della stazione ferroviaria. Ad ogni modo oltre all'area parcheggio taxi ed all'unica pensilina per la fermata bus, non si è rilevata la presenza di nessun stallo bici, così come nessun altro servizio all'utenza dei servizi di trasporto su gomma, quale potrebbe essere per esempio la biglietteria e/o un distributore automatico per i servizi di trasporto pubblico su gomma.

Si auspica che una volta terminati i lavori di RFI si possano riscontrare, oltre ai servizi propri della stazione ferroviaria, anche e specialmente la presenza di un efficiente sistema informativo che metta i viaggiatori in condizione di recepire immediatamente tutte le informazioni necessarie alla prosecuzione del proprio viaggio, al facile reperimento dei titoli di viaggio e che consenta la

necessaria connessione ed integrazione agli altri due nodi, individuati dal progetto movicentro, localizzati nei due centri storici di Breo e Piazza.

Dopo aver contattato il comune di Mondovì, in data 26 novembre 2018, è stato effettuato un secondo sopralluogo.

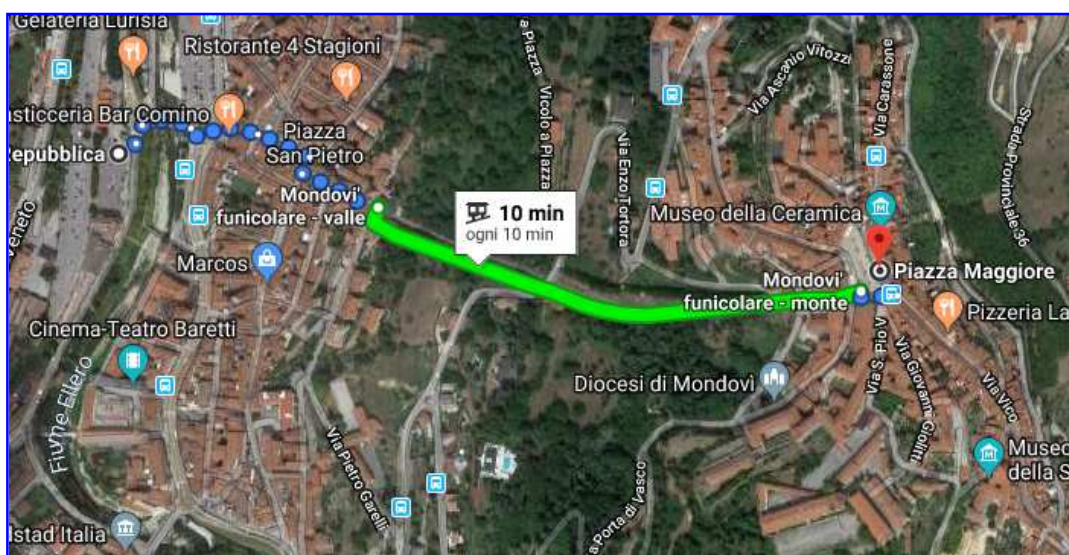
Viste le difficoltà nel sopralluogo precedente di raggiungere facilmente le sedi degli altri due nodi per la completa carenza di informazioni e concludere in tal modo l'attività di controllo, il comune ha gentilmente messo a disposizione due tecnici, Marco Martorano e Simona Peirano, come guida per il proseguimento dell'attività di controllo relativamente ai due nodi, Breo e Piazza, del Movicentro di Mondovì. La visita è risultata piacevole ed interessante dal punto di vista culturale, architettonico/paesaggistico, specie per tutte le informazioni che l'arch. Martorano ha fornito nel corso della verifica.

I tre nodi Altipiano, Breo e Piazza, dal punto di vista dell'offerta modale e dei servizi all'utenza potrebbero fornire quanto un nodo intermodale prevede ma, al momento, quanto realizzato risulta più che altro un interessante intervento di riordino e riqualificazione urbana, piuttosto che la realizzazione del Movicentro di Mondovì.

Anche in questa seconda perlustrazione si è rilevata infatti la completa carenza del sistema informativo necessario e fondamentale alla connessione dei tre nodi, che fornisca appunto tutte le indicazioni del caso utili agli spostamenti degli utenti.

L'unico percorso in qualche modo segnalato, ma più che altro di interesse turistico, è quello pedonale tra Breo a Piazza attraverso la funivia, una sorta di fil rouge, tramite l'illuminazione inserita nella pavimentazione urbana che guida i passi del visitatore per trovare la stazione della funicolare, percorrendo da Breo, Corso Statuto ang. Via Marconi, Piazza Cesare Battisti, Vicolo del Moro, Piazza San Pietro, Via Sant'Agostino, Via della Funicolare ed il servizio funicolare fino a Piazza Maggiore, del quartiere Piazza.

Si evidenzia comunque che con il recupero della funicolare che collega dal 2006 i due centri storici si sono poste le condizioni per una mobilità alternativa all'auto privata negli spostamenti in ambito urbano, con la realizzazione di un collegamento che se fatto a piedi impegnerebbe circa quarantacinque minuti, mentre la funicolare lo realizza in dieci minuti.



CONCLUSIONI

In generale il progetto Movicentro, realizza il potenziamento del sistema regionale dei nodi di interscambio tra le modalità del trasporto pubblico e privato, costituendo un fondamentale tassello per la sostenibilità della mobilità ed, altresì, rappresenta per i Comuni un'importante occasione per riqualificare le porzioni di città interessate dal progetto, ricostituendone la centralità di funzione.

In particolare per Mondovì ha, altresì, l'importante funzione di connettere i due antichi centri storici Breo e Piazza ed il quartiere di Altipiano, sede della stazione ferroviaria, sviluppatosi principalmente nella seconda metà del Novecento, che originariamente rappresentavano tre entità autonome nella stessa città con strutture di mobilità pedonale indipendenti.

Attraverso la realizzazione del progetto Movicentro le suddette tre "porte" di accesso al sistema urbano di Mondovì, a lavori ultimati, dovrebbero risultare attrezzate e connesse in modo da rappresentare i nodi di una rete di trasporto pubblico 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.

Considerato nondimeno che i "Movicentro" sono stati realizzati per potenziare il sistema regionale dei nodi di interscambio tra le modalità del trasporto pubblico e privato è indubbiamente rilevante disporre di un servizio informativo il più completo e tempestivo possibile che contrasti la cosiddetta "rottura di carico" che si verifica nei nodi di interscambio e, sovente, costituisce un disagio ed una perdita di tempo tali da indurre gli utenti viaggiatori a scelte diverse rispetto al TPL.

Nel caso in oggetto si può affermare che l'intervento infrastrutturale in via di ultimazione, anche se presenta una offerta di interscambio nei punti strategici del comune individuati, Altipiano, Breo e Piazza, si evidenzia la totale assenza di un sistema esaustivo di informazioni che identifichi in primis la presenza del Movicentro e che consenta, altresì, l'adeguata connessione tra i tre nodi che lo costituiscono e, di conseguenza, permetta agli utenti di essere indirizzati in modo ottimale nell'utilizzo dei vari servizi disponibili nel nodo.

Nella fattispecie risulta necessario dotare i locali e tutti i luoghi di transito viaggiatori della stazione ferroviaria di opportuna segnaletica tramite la quale si dovrebbero fornire tutte quelle informazioni utili agli utenti che devono continuare il loro viaggio con un cambio di modalità di trasporto, mediante simboli ed illustrazioni chiaramente decifrabili da chiunque anche attraverso servizi informativi.

Analogamente tali informazioni dovrebbero essere fornite, così come all'interno, anche al di fuori del nodo, agevolando l'utenza nei tempi e nella scelta ottimale dei propri spostamenti; in particolare dovrebbero essere installati supporti integrati contenenti per esempio mappe di ogni nodi di interscambio, nonché gli orari dei vari servizi di trasporto disponibili, il tutto corredato da informazioni facilmente comprensibili, soprattutto dalle categorie speciali di persone come disabili, anziani, minoranze etniche, turisti, ciclisti, ecc..

Si evidenzia come la realizzazione di un adeguato livello di servizi informativi e di segnaletica, in termini di chiarezza, quantità, tipologia e localizzazione è uno degli obiettivi prioritari dei nodi di interscambio.

In via prioritaria va semplificato ed agevolato l'utente nel reperimento delle informazioni, e vanno fornite informazioni "in tempo reale" per permettere all'utente di gestire, nei suoi spostamenti, l'imprevisto legato a fatti o eventi accaduti a viaggio iniziato o di cui non del titolo è a conoscenza prima di partire, va inoltre reso sempre più semplice e possibile per il cliente l'acquisto di viaggio in modo da scoraggiare eventuali "alibi psicologici" all'evasione della tariffa e pertanto va assicurata l'assoluta assenza di barriere architettoniche.

In conclusione è lecito chiedere all'Amministrazione comunale come mai, considerando l'investimento regionale di 2.065.840 euro unitamente a quello comunale di 1.104.160 euro, in nessuno dei tre nodi si riscontra innanzitutto il riferimento al Movicentro e non si rileva la dovuta connessione dei medesimi attraverso un adeguato sistema informativo necessario per acquisire conoscere rispetto a tutti i servizi disponibili all'utenza.

Considerando che la realizzazione del Movicentro è ancora in via di ultimazione per quanto concerne gli stralci I e II del lotto 4, si chiede all'amministrazione di informare a tempo debito l'ufficio scrivente dell'avvenuta ultimazione dei lavori per effettuare un'ulteriore attività di controllo necessaria al riscontro di quanto segnalato nella presente nota e di cui si fornisce di seguito un breve riepilogo.

Il Movicentro deve perseguire nella misura massima possibile l'efficienza nella funzione che gli è propria, cioè il luogo che realizza una connessione tra due o più modi di trasporto o tra mezzi di uno stesso modo, dove specifici accorgimenti organizzativi, strutturali, impiantistici ed informativi facilitano il trasbordo dei viaggiatori, per lo più a piedi, da un mezzo all'altro. Vi è, inoltre, un requisito di efficienza che non dipende dall'organizzazione interna del centro ma dalla rete dei

collegamenti che deve assicurarne l'accessibilità da parte del potenziale bacino di utenza. Occorre, pertanto, che siano realizzati gli elementi di seguito elencati:

- la rete della viabilità urbana consenta un'efficiente accessibilità al nodo da parte di: autobus intercomunali; autobus urbani, taxi, veicoli privati. Non va trascurata l'accessibilità pedonale e ciclabile, ed la segnalazione a livello informativo di ogni servizio presente nel nodo;
- il sistema delle fermate (degli autobus intercomunali e urbani, dei taxi) e dei parcheggi (delle auto, delle moto, dei ciclomotori e delle biciclette) deve risultare adeguatamente dimensionato, di efficiente accessibilità, sicuro, confortevole ed adeguatamente segnalato a livello informativo;
- il sistema dei percorsi pedonali di interscambio deve assicurare il massimo livello di comfort e di sicurezza; per centri di piccolo medio rango la lunghezza del percorso dovrebbe essere contenuta nel raggio dei 50 m, sempre al coperto (meglio se al chiuso) e in condizioni di buona illuminazione, di sicurezza, di gradevolezza e in assoluta assenza di barriere architettoniche e comunque è consigliabile che la lunghezza massima del percorso pedonale che si effettua dal parcheggio del mezzo privato al punto dove l'utente si reca per utilizzare una differente altra modalità di trasporto non dovrebbe superare i 300 metri;
- la realizzazione di un adeguato livello di servizi informativi e di segnaletica, in termini di chiarezza, quantità, tipologia e localizzazione è uno degli obiettivi prioritari dei nodi di interscambio. In via prioritaria va semplificato ed agevolato l'utente nel reperimento delle informazioni, e vanno fornite informazioni "in tempo reale" per permettere all'utente di gestire, nei suoi spostamenti, l'imprevisto legato a fatti o eventi accaduti a viaggio iniziato o di cui non è a conoscenza prima di partire, va inoltre reso sempre più semplice e possibile per l'utente l'acquisto del titolo di viaggio.

Venendo meno i suddetti requisiti, un MOVlcentro non può essere considerato adeguato allo scopo proprio dei centri di interscambio modale.

In conclusione è opportuno evidenziare come il sopralluogo effettuato risponda unicamente alle richieste finalizzate a verificare la funzionalità dell'opera nell'ambito del trasporto pubblico, quale valutazione ex post dell'intervento infrastrutturale, pertanto rimane sottointeso che l'attività di controllo effettuata non contempla verifiche e/o controlli sulla corretta esecuzione delle opere previste dal progetto realizzato.

Il funzionario
Dolores MARINO
Enzo LUCARNO