



Il Progetto Movicentro

MOVICENTRO DI ASTI: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 03/08/2020

RELAZIONE DI SINTESI

Asti, con una popolazione di 75.528 abitanti, è capoluogo dell'omonima provincia ed importante nodo della mobilità piemontese.

Si trova al crocevia dei principali collegamenti stradali tra la Liguria e il Nord Europa, che comprendono:

- l'Autostrada A21 Torino-Piacenza, che la collega al capoluogo di regione, all'Emilia e alla Lombardia;
- l'Autostrada A33 Asti-Cuneo, che favorisce i collegamenti con le maggiori località cuneesi;
- la ex Strada Statale 10 Padana Inferiore, che permette i collegamenti con Alessandria, Chieri, Torino e Villanova d'Asti;

Asti rappresenta uno storico nodo ferroviario posto lungo la linea Torino-Genova, dalla quale in corrispondenza della stazione di Asti si dirama la linea per Acqui Terme e Genova.

Fino al 2012 erano altresì attive le linee Asti-Chivasso e Castagnole-Asti-Casale-Mortara, da allora sospese al traffico.

La città è servita da una rete di autolinee urbane e suburbane gestita dalla multiutility Asti Servizi Pubblici S.p.A. (ASP).

Il Movicentro di Asti è capolinea e punto di intercambio per la maggior parte delle autolinee extraurbane della provincia, gestite prevalentemente da COAS (Consorzio Astigiano TPL), composto dalle aziende ASP, GTT, Autostradale (ex ARFEA), Geloso, Giachino, Vigo e Autolinee f.lli Mortara.

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

Gli elementi descrittivi riportati nel S.I. OIMP risultano i seguenti.

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

Partendo da questo presupposto la progettazione dell'intervento è partita dall'analisi delle possibili connessioni trasportistiche potenziali, che al tempo non erano valorizzate.

Dal punto di vista architettonico ha assunto primaria importanza il rapporto del nuovo costruito con piazza Campo del Palio e di conseguenza con la città, ma l'intero percorso progettuale è stato influenzato dallo studio dei flussi di mobilità: l'obiettivo è stato quello di

creare un vero raccordo fra ferrovia e città, connettendo gli altri trasporti pubblici disponibili e confrontandosi con l'ingombrante traffico urbano allora esistente.



Di fatto è stata determinata una semplice scissione: al livello inferiore gli attraversamenti veicolari, sia pubblici che privati, organizzati e separati, al livello superiore i flussi pedonali, disimpegnati e liberi. Il costruito insiste sul sedime precedentemente occupato dalle vecchie pensiline del terminal, ormai vetuste ed inutili, e risulta suddiviso in due porzioni distinte:

- l'area destinata al movimento e transito delle autocorriere (circa 2.500 mq), dove sull'ampia copertura trovano collocazione parcheggi ed attività commerciali
- il nucleo destinato ai servizi propri del terminal autolinee, organizzato su due piani (circa 300 mq ciascuno).

Il progetto è stato sviluppato in tre fasi successive:

- Realizzazione del nucleo centrale, autostazione e servizi collegati, percorsi pedonali di interscambio preferenziali e protetti.
- Inserimento di attività commerciali al piano superiore, garantendo vitalità propria alla struttura, potenziamento dei collegamenti verticali e completamento dei servizi interni all'autostazione.
- Recupero funzionale ed architettonico dell'edificio del Dazio, antistante la nuova stazione, e collegamento organico con i percorsi del MOVlcentro

ELEMENTI DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il servizio del trasporto pubblico extraurbano, al momento della redazione del progetto, si articolava in diciassette linee extraurbane con un numero di utenti giornaliero pari alle 11.000 unità; il servizio ferroviario, gestito da Trenitalia, era caratterizzato dalla linea nazionale Torino - Alessandria - Genova e da quattro linee di collegamento locale (ad oggi due), con più di 140 convogli in partenza al giorno; il servizio di trasporto pubblico urbano, svolto interamente, allora come oggi, dall'Azienda A.S.P. s.p.a., si divideva in linee operaie, frazionali e scolastiche con un utenza media giornaliera pari a 12.000 passeggeri.

Il progetto ha riguardato nello specifico la realizzazione di una nuova Autostazione per il trasporto pubblico extraurbano che dal punto di vista architettonico doveva assumere primaria importanza in merito al rapporto del nuovo costruito con la piazza del Campo del Palio e di conseguenza con la città. Si è voluto creare un punto di riferimento urbano evitando un ulteriore esempio di edilizia riempitiva creando, di fatto, un nuovo bastione, non di difesa ma di accoglienza, verso la città con esplicite funzioni di valorizzazione dell'edificio del dazio, eloquente tassello di storia urbana, non tanto per le valenze architettoniche intrinseche ma per il ruolo "visivo" assunto in scala urbana.

Il costruito insiste sul sedime occupato dalle vecchie pensiline della autostazione (circa 6.000 mq) e risulta suddiviso in due porzioni dall'asse viabile di via Artom: a sud di quest'area vi è uno spazio destinato al transito ed alla sosta dei bus.

A nord di via Artom ed a ridosso del corso Einaudi è localizzata l'Autostazione di circa 2.600 mq, protetta da sbarre radiocomandate, dotata di dodici stalli obliqui, con funzione di terminal, e quattro stalli in linea, lungo la direttrice della via stessa, con funzione di snellimento del transito nelle ore di maggior affollamento. Lungo questi ultimi stalli è prevista, per favorire l'accessibilità e la sosta degli utenti, una banchina, coperta da pensiline con idonea illuminazione.

All'interno della palazzina già sede del "dazio" ed in seguito dell'ufficio tributi, viene collocato, a seguito di una radicale ristrutturazione, il nucleo destinato ai servizi propri del terminal: sale d'attesa, uffici per i gestori dell'Autostazione (attualmente utilizzati da ASP S.p.A), servizi igienici e magazzini, spazi per l'informazione e biglietterie.

Nel punto di congiunzione tra la suddetta palazzina ed il terminal, trova la sua collocazione l'atrio d'accesso, che rappresenta il punto nevralgico della autostazione: l'accesso alla biglietteria, ai punti informativi, alle sale d'attesa ed alle banchine delle partenze. In questa struttura sono stati anche previsti alcuni spazi commerciali.

Soggetto attuatore: ASP - Asti

Approvazione progetto preliminare: 01/09/2002

Approvazione progetto definitivo :15/01/2004

Approvazione progetto esecutivo: 20/12/2004

Appalto lavori: 08/11/2005

Fine Lavori: 30/10/2008

Collaudo: 21/12/2009

Entrata in funzione 21/12/2009

QUADRO FINANZIARIO

Fonte di finanziamento	Contributo previsto
Comunitaria	---
Statale (FAS)	---
Regionale	€ 2.543.473,00
Comunale	€ 676.964,00
Privati	€ 972.350,00
Totale	€ 4.192.787,00

ESITI DELL'ATTIVITA' DI CONTROLLO

In relazione a quanto previsto dal programma di controllo ordinario sulle infrastrutture di trasporto piemontesi, adottato con D.D. n. 122 del 2/02/2020 a firma del Direttore della Direzione regionale A18000 ed in ottemperanza al conseguente ordine di servizio prot. 35849/1810B del 21 luglio 2020, i funzionari regionali Gianluigi BERRONE e Alessandro MARZIANI, in data 3 agosto 2020, hanno svolto un apposito sopralluogo presso il sistema di scambio intermodale di Asti denominato: MOVicentro, al fine di effettuare la prevista attività di controllo ex post.

Per completezza si ritiene necessario sottolineare che il sopralluogo effettuato risponde unicamente alle richieste, di cui alla scheda di controllo allegata, finalizzate a verificare la funzionalità dell'opera nell'ambito del trasporto pubblico, in particolare per quanto riguarda gli aspetti dell'intermodalità e della accessibilità ai servizi per le persone con disabilità. L'attività effettuata non contempla, pertanto, verifiche e/o controlli sulla corretta esecuzione delle opere previste dal progetto a suo tempo autorizzato e realizzato.



Il Movicentro di Asti, il cui finanziamento ha comportato uno stanziamento di risorse pubbliche pari ad € 3.220.447 (vedere il precedente quadro finanziario riportato) risulta complessivamente coerente con le finalità di base che ne hanno legittimato la progettazione e la realizzazione, anche se sono state rilevate alcune criticità in merito alla intermodalità complessiva del nodo di interscambio e sulla fruizione dello stesso da parte delle persone con disabilità.

Il livello di accessibilità pedonale alla stazione ferroviaria, provenendo da Piazza del Palio, non è propriamente ottimale. Guardando la stazione, dal lato destro è presente una serie

di attraversamenti pedonali in un nodo della viabilità cittadina molto trafficato, in parte bypassabili grazie ad un sottopassaggio pedonale (non accessibile alle persone con disabilità), mentre dal lato sinistro l'accessibilità avviene attraverso il passaggio rialzato di corso Luigi Einaudi realizzato con il progetto Movicentro, mediante scale, scale mobili o ascensore.



**Accesso alla passerella
lato piazza del Palio**



**Accesso alla passerella
lato via Artom**

In ogni caso, per raggiungere la stazione ferroviaria dalla autostazione, occorre attraversare su passaggio pedonale via Artom, per cui il percorso per i pedoni è solo parzialmente in sede protetta e comunque non coperto in caso di pioggia.



**Attraversamento pedonale in
corrispondenza dell'uscita dalla
autostazione**



**Attraversamento pedonale in
corrispondenza dalla rotonda**

Non sono presenti chiare indicazioni sui percorsi da seguire né dalla città verso il nodo di interscambio, né viceversa, anche se all'interno dell'autostazione vi sono piccoli cartelli indicatori di dimensione A4. Sono presenti delle mappe della città nel piazzale della stazione (totem + cartellone). In ogni caso, per un utente che esca dalla stazione, non ci sono chiare indicazioni dei percorsi da seguire per raggiungere l'autostazione extraurbana, le fermate dei bus urbani o il centro città.



Esempio di segnaletica all'interno dell'autostazione



Il percorso tattile si interrompe all'uscita della autostazione

La stazione ferroviaria, recentemente ristrutturata, risulta dotata di tutti i servizi al viaggiatore necessari, di un'ampia zona di attesa con numerose sedute. Non è presente una chiara indicazione per l'accesso al sottopassaggio che porta ai binari, peraltro tutti serviti da ascensore. Il piazzale antistante alla stazione è adibito a salita/discesa taxi. Sui lati sono presenti spazi per sosta a pagamento, per sosta veicoli per persone disabili e stalli per motociclette e biciclette. Di questi ultimi, alcuni sono coperti. Sempre nel piazzale antistante sono presenti tre pensiline in corrispondenza delle fermate del trasporto pubblico urbano.



La biglietteria della stazione ferroviaria

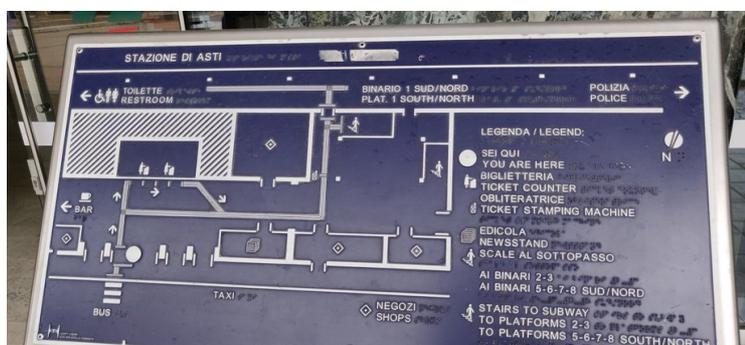
Le fermate dei servizi di trasporto urbano in piazza Marconi



In generale, i percorsi tattili presenti sia nella stazione che nell'autostazione si interrompono appena al di fuori di queste strutture, troncando la continuità tra la città, la stazione e l'autostazione per le persone con disabilità visiva. Non è stata rilevata una mappa tattile complessiva di tutto il Movicentro, ma solo della stazione ferroviaria.

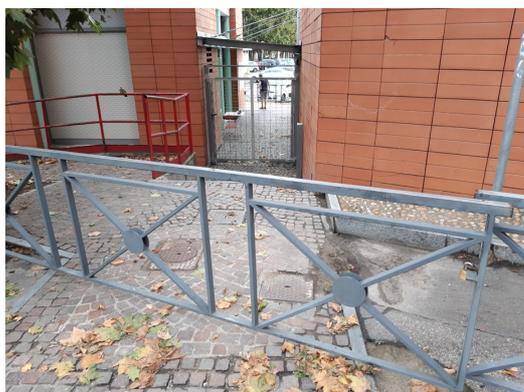


**Il percorso tattile si interrompe
all'uscita della stazione**



**La mappa tattile della stazione
ferroviaria**

Per quanto riguarda l'accessibilità alla stazione e all'autostazione per le persone con disabilità è stata rilevata la chiusura, mediante cancellata e transenne, di una rampa che portava all'attraversamento pedonale di corso Luigi Einaudi. Le persone in carrozzella debbono, quindi, utilizzare gli ascensori per poter raggiungere via Artom e, dopo averla attraversata in un passaggio pedonale non ben segnalato e con un leggero scalino, raggiungere la stazione. Non è chiaro e non è segnalato cosa debbano fare per raggiungere la stazione nel caso in cui uno degli ascensori fosse fuori servizio.



**La rampa sbarrata in corrispondenza
dell'attraversamento di corso Einaudi**



**Attraversamento di corso Einaudi chiuso
da transenna lucchettata**

Anche l'accessibilità per le persone disabili agli stalli 18-24 di piazza Medaglie D'Oro non è ottimale. Pur essendo le banchine dotate di percorsi tattili loges, l'attraversamento pedonale per raggiungerli, oltre a presentare un leggero scalino, non è segnalato.



L'attraversamento pedonale per raggiungere gli stalli 18-24



I percorsi tattili in corrispondenza degli stalli di piazza Medaglie d'Oro

E' stata rilevata l'assenza di manutenzione della scale e della rampa per le persone disabili che dal sovrappasso di Corso Savona portano al parcheggio pubblico antistante lo scalo merci (Parcheggio Babilano). La vegetazione ha invaso la rampa e la ringhiera in legno è a terra in alcuni punti. Anche alcuni gradini, realizzati con vecchie traversine, sono rovinati.



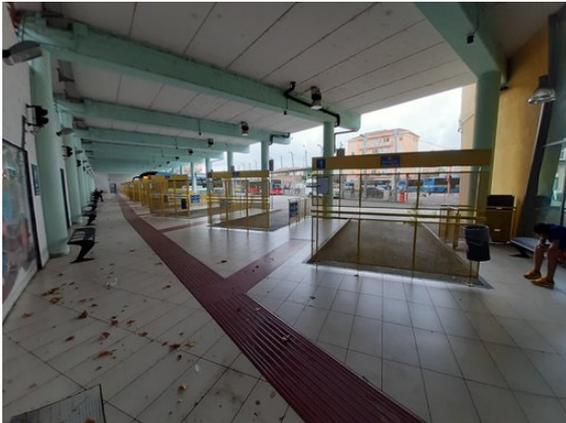
Rampa di accesso al parcheggio Babilano da corso Savona



Stato del mancorrente della scalinata

Nell'edificio dell'autostazione non sono stati rilevati locali adibiti a biglietteria, come previsto dal progetto, né di uffici informazione. E' però possibile accedere agli uffici di

ASP, al piano superiore delle palazzina ex-dazio, al momento del sopralluogo non accessibili a causa COVID. Anche il ristorante self-service che occupa il piano superiore, è risultato chiuso causa COVID. Il totem 5T per il rinnovo delle tessere di libera circolazione è risultato spento. Nella zona degli stalli coperti non sono stati rilevati impianti per la diffusione sonora di informazioni. Non è stato possibile chiarire la funzione dei semafori verde/rosso presenti in testa ad ogni stallo, peraltro spenti.



Gli stalli coperti dell'autostazione



Il totem di ricarica delle tessere di libera circolazione

Il gestore del bar adiacente alla sala di aspetto della autostazione (con cui comunica attraverso una porta interna) ha fatto presente che la chiusura è stata disposta dal Comune a causa del COVID, per evitare assembramenti non controllati. Il solo bagno (attrezzato disabili) può essere utilizzato richiedendo la chiave. Non è chiaro se funga anche da servizio per il bar. Sono presenti altri bagni, ma risultano chiusi. Lo stato di manutenzione complessivo della sala di aspetto non è apparso dei migliori. Alcuni locali delle attività commerciali al piano terra della palazzina ex-dazio sono risultati vuoti.



La sala di aspetto della autostazione



I servizi della autostazione

Sono stati rilevate alcune carenze di manutenzione all'estradosso della passerella metallica che collega il piano superiore dell'autostazione a corso Savona e alla pensilina che circonda la palazzina ex-dazio.



L'attacco della passerella per corso Savona



La pensilina della palazzina "ex dazio"

Nell'autostazione non è stata rilevata la presenza dei monitor arrivi/partenze multimodali previsti dal progetto regionale Movibyte, sebbene non previsti dalla Convezione attuativa. Le informazioni sugli orari dei bus extraurbani sin partenza ed in arrivo ai vari stalli sono presenti nelle bacheche della Provincia di Asti, poste in quattro punti diversi del nodo (atrio autostazione, sala d'attesa bus, piazzale Medaglie D'Oro e uscita stazione ferroviaria). Non essendoci indicazione della validità sui prospetti cartacei, non è stato possibile stabilire se fossero aggiornati.



Bacheca orari autobus all'interno dell'autostazione



Bacheca orari autobus in piazza Medaglie d'Oro

Per quanto riguarda gli aspetti legati all'accessibilità ciclabile, la segnaletica orizzontale della pista in sede parzialmente protetta che arriva alla stazione da est risulta in parte cancellata dall'usura.



La pista ciclabile nei pressi della stazione



La pista ciclabile in piazza Medaglie d'Oro

Sono presenti rastrelliere ai lati della stazione ferroviaria, mentre per quanto riguarda l'autostazione l'unica rastrelliera rilevata è in corrispondenza dell'accesso alla passerella pedonale. E' stata inoltre rilevata la presenza, nell'area esterna adiacente la sala di aspetto dell'autostazione, di un "recinto" in muratura, con cancelletto chiuso da un lucchetto, contenente una ulteriore rastrelliera per biciclette, struttura di cui non è chiara la funzione.



La rastrelliera all'ingresso della passerella padenale



La rastrelliera all'interno dell'area delimitata da un muretto

Solo dopo il sopralluogo è stata rilevata, mediante foto aeree, una ulteriore area di sosta autobus con banchine alla estremità est del parcheggio Babilano (vicolo Goito, via Galileo Galilei). Non è chiaro se si tratti di un'ulteriore area di salita/discesa passeggeri del trasporto pubblico o di un'area di stazionamento di servizio.

I FUNZIONARI ISPETTORI

Gianluigi BERRONE

Alessandro MARZIANI