

Il Progetto Movicentro

MOVicentro di Pinerolo: relazione di sintesi

Sopralluogo del 26 ottobre 2021

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

La stazione di Pinerolo entrò in funzione nel 1854 al completamento della linea Ferrovia Torino-Pinerolo.

Attualmente il fabbricato viaggiatori, posizionato perpendicolarmente ai binari, ha due piani fuori terra: il primo adibito a servizi per i viaggiatori e il secondo ad alloggi. Gli uffici del personale ferroviario sono invece ubicati in un edificio a fronte binari. Fino al 2006 la sala d'aspetto e la biglietteria erano ubicate nel fabbricato viaggiatori ed oggi invece sono all'interno della vecchia rimessa delle locomotive. Esisteva, inoltre, uno scalo merci sostituito da un parcheggio di interscambio nel 2006. La stazione era dotata di 5 binari fino al 2018 quando, contestualmente all'installazione del nuovo ACC [(Apparato Centrale Computerizzato) rappresenta l'evoluzione tecnologica degli apparati centrali utilizzati per regolare la circolazione ferroviaria in un impianto], fu eseguito un riordino del piazzale, rimuovendo il binario 2 che era solo di servizio in quanto privo di banchina per l'imbarco dei passeggeri passeggeri.

La stazione dispone di: 4 binari: i primi 3 binari si trovano presso l'edificio storico della stazione, mentre il quarto binario è stato ricavato, nel 2006, lungo la linea per Torre Pellice che corre infatti esternamente al fabbricato della stazione, mentre questo è stato costruito di testa, affacciato sul centro storico: non vi era quindi spazio sufficiente per far entrare in stazione i binari da Torre Pellice ricorrendo a una curva ad "U"; così si è ideata la soluzione di inserire la linea per Torre Pellice, antepoendo al fascio binari della stazione.

Ai primi tre binari si attestano i treni della linea SFM 2 verso Chivasso; il binario 4 era riservato all'attestamento dei treni da e per Torre Pellice, il cui servizio risulta sospeso dal 17 giugno 2012.

Per completezza si menziona anche la stazione di Pinerolo Olimpica, una stazione ferroviaria posta sulla ferrovia Torino-Pinerolo, che serve i quartieri orientali della città di Pinerolo e il polo scolastico delle scuole superiori; è stata costruita in occasione dei XX Giochi olimpici invernali, dai quali prende il nome, e venne attivata il 31 gennaio 2006, semplicemente costruendola a fianco della esistente linea. La fermata è caratterizzata da una struttura piuttosto semplice, costituita da una banchina costruita accanto alla linea preesistente, banchina parzialmente coperta da una pensilina in metallo e vetro. Al di sotto di quest'ultima sono presenti alcuni servizi all'utenza: due panchine, due cestini e una bacheca presso la quale sono ospitati i quadri orario in versione cartacea. L'ingresso alla stazione è costituito da una scalinata affiancata ad una rampa per i disabili che funge da sottopasso e da collegamento con il parcheggio di interscambio sottostante oltre che con i vicini istituti superiori di Pinerolo. La stazione è servita quotidianamente da tutte le 22 coppie di treni della linea 2 del servizio ferroviario metropolitano di Torino, Pinerolo-Chivasso, gestiti da Trenitalia in base al contratto di servizio stipulato con Regione Piemonte.

La stazione di Pinerolo dispone dei seguenti servizi:

- Bar
- Biglietteria a sportello
- Biglietteria automatica
- Sala d'attesa
- Servizi igienici.

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

L'obiettivo progettuale del MOVlcentro di Pinerolo è stato finalizzato alla realizzazione di un centro di interscambio gomma/rotaia per il trasporto pubblico locale, integrato tramite parte delle aree dimesse o sottoutilizzate all'interno dell'area dello scalo ferroviario, con la stazione di Pinerolo.

Dal punto di vista funzionale, il progetto prevedeva una nuova autostazione per il trasporto pubblico collettivo, dotata di hall di attesa e servizi da ricavare nell'ex fabbricato scalo merci, che attraverso un sistema di pensiline sarebbe stata integrata al fabbricato viaggiatori della ferrovia; era previsto, altresì, la realizzazione di un terminal autobus nell'area prospiciente il fabbricato viaggiatori, lungo il fronte sud.



Le prime ipotesi progettuali del nodo di interscambio di Pinerolo nascono per porre rimedio alle carenze registrate in tutti gli ambiti di analisi pre-intervento effettuati (scarsa dotazione di servizi per l'utenza, ridotta disponibilità di parcheggi auto/bici, assenza del terminal bus e collegamenti al nodo poco agevoli), elaborate nel 1999 in coincidenza con l'erogazione dei contributi regionali volti a finanziare i progetti preliminari degli enti coinvolti nel programma MOVlcentro. A conclusione degli iter procedurali previsti dalla norma, relativamente all'acquisizione di tutti i pareri e le autorizzazioni, si approda al progetto esecutivo nel luglio 2004 con gara d'appalto nel dicembre successivo. Nel febbraio 2007 il MOVlcentro di Pinerolo entra formalmente in funzione con una nuova autostazione per il trasporto pubblico collettivo, dotata di una hall di attesa e servizi all'utenza ricavati nell'ex fabbricato scalo merci, integrata tramite il sistema di pensiline già esistenti con il fabbricato viaggiatori della stazione FS. Ad integrazione delle opere previste per il progetto MOVlcentro, il comune di Pinerolo ha altresì avviato, con risorse del proprio bilancio, una serie di interventi destinati sia alla sistemazione dell'area antistante la stazione, piazza Garibaldi, e sia alla razionalizzazione dei sensi di marcia della viabilità automobilistica competente all'area. Nello specifico l'intervento ha riguardato il tratto di viabilità stradale in prosecuzione di viale Cavalieri D'Italia, tra Via Martiri e Viale Giolitti, distanziato maggiormente dal fronte del fabbricato

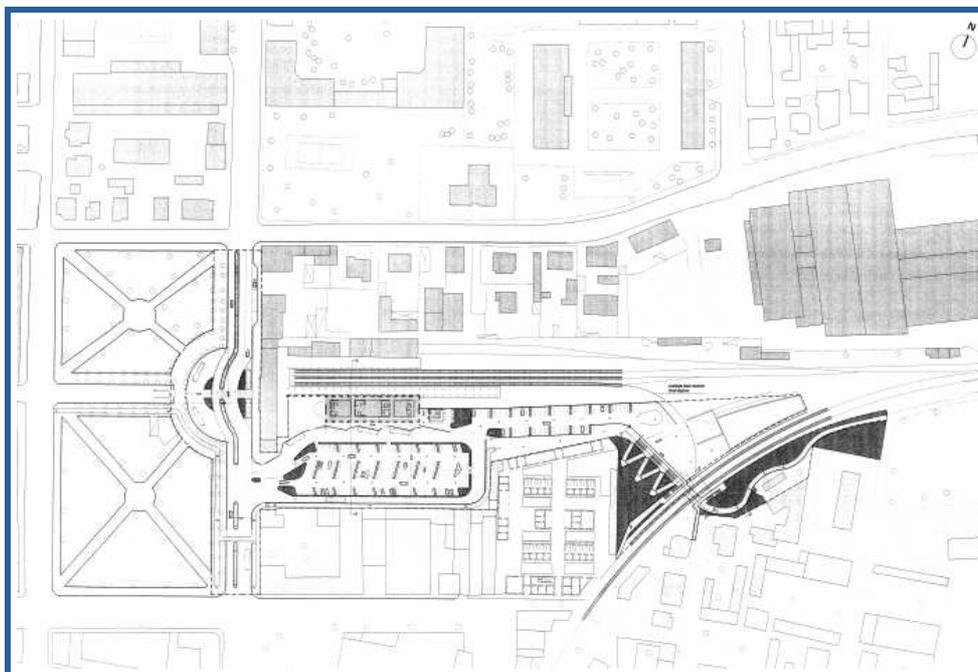
viaggiatori, sia per agevolare l'entrata e l'uscita dal MOVlcentro e sia per rendere più ampia e di conseguenza più sicura, la fascia pedonale per accedere alla stazione.

Oltre alla riorganizzazione nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico è stato realizzato anche un nuovo collegamento pedonale, interrato, con il comprensorio scolastico in grado di agevolare l'accesso alle strutture degli studenti pendolari e tutti gli utenti che avessero necessità di oltrepassare lo sbarramento della linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice.

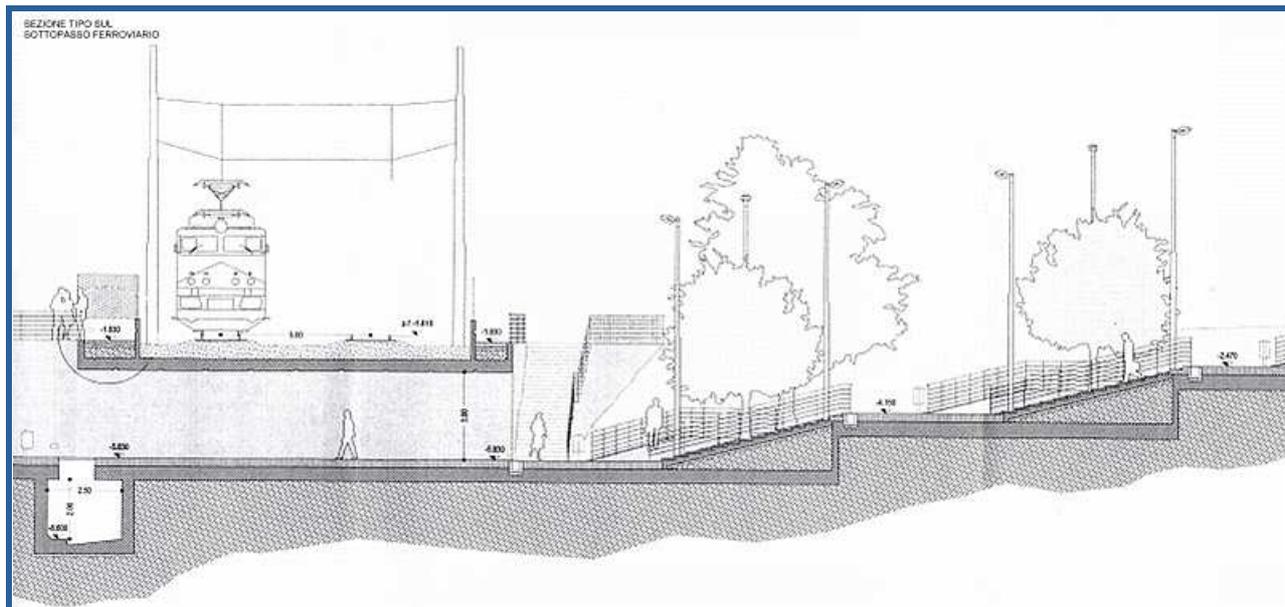
Contemporaneamente, in preparazione dei Giochi Olimpici invernali 2006, si è provveduto a realizzare una nuova fermata ferroviaria "Pinerolo Olimpica", in prossimità del MOVlcentro, a circa un chilometro dalla stazione ferroviaria di Pinerolo.

Riepilogando il progetto pertanto prevedeva:

- la separazione del traffico in quattro corsie: due verso nord e due verso sud, riservando uno spazio di fermata per autobus, taxi, mezzi privati e pista ciclabile (parallelo alle corsie), con i percorsi pedonali e riservati (bus, taxi, ncc) differenziati da quelli carrabili attraverso una pavimentazione in porfido;
- che gli spazi riservati alle fermate fossero realizzati in sicurezza e ben distinti dalle sedi stradali;
- nell'ex fabbricato scalo merci si ospitassero tre padiglioni destinati a servizi igienici, di attesa, di ristoro/commerciali per i viaggiatori;
- per l'ex fabbricato per l'esercizio della linea ferroviaria una destinazione, in fase successiva, connessa alla moderna ristorazione oppure ad esercizi pubblici;
- un parcheggio competente alla stazione ferroviaria ed un più piccolo competente al MOVlcentro (totale 115 posti) per l'interscambio mezzo privato - trasporto pubblico (non è previsto un sistema di controllo degli accessi né di tariffazione);
- un'area di sosta ad est (52 posti) riservata agli addetti dello scalo ferroviario;
- un sottopasso ciclo-pedonale per consentire agli utenti di superare lo sbarramento della linea Pinerolo-Torre Pellice.



Planimetria del progetto MOVlcentro



**Sezione del sottopasso ciclo-pedonale che
passa sotto la linea ferroviaria Pinerolo-Torre**

QUADRO FINANZIARIO

Fonte di finanziamento	Contributo previsto
Comunitaria	
Statale	210.000
Regionale	1.032.914
Comunale 1	1.360.472
Comunale 2	
Altro pubblico	
Totale	2.603.386

ESITI DEL CONTROLLO

In data 26 ottobre 2021, in attuazione dell'ordine di servizio prot. n. 24872/A1810B del 26 maggio 2021, i funzionari Marino Dolores e Molino Cristina hanno effettuato l'attività di controllo ordinario ex post sull'infrastruttura a supporto dei servizi di trasporto pubblico locale, presso il MOVICentro di Pinerolo, realizzato quale sistema di scambio intermodale, come da programma 2021, adottato con D.D. n. 386 del 11 febbraio 2021 dal direttore arch. Salvatore Femia.

Rispetto agli elementi progettuali citati precedentemente, attraverso cui il MOVICentro di Pinerolo è identificato nel Sistema Informativo OIMP e nell'archivio regionale dei progetti MOVICentro, senza entrare nel merito, se quanto realizzato rispetti pienamente quanto previsto dal progetto, il sopralluogo rileva quanto di seguito riportato.

Il progetto realizzato, come si desume dalla mappa inserita ad inizio paragrafo, ha previsto la riqualificazione dell'area sita nei pressi della stazione ferroviaria che si protrae da via dei Martiri del XXI, Viale Cavalieri D'Italia, la strada che costeggia il parcheggio del fabbricato viaggiatori ed il tratto di ferrovia della linea Pinerolo-Torre Pellice con il Giardino della Bossola.

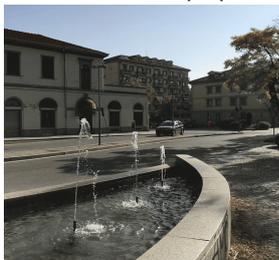
La riqualificazione dell'area antistante la stazione ferroviaria con la realizzazione del MOVICentro hanno indubbiamente creato l'opportunità di disporre di nuovi spazi, meglio organizzati, che integrano differenti funzioni per diverse tipologie di utenza.

Piazza Garibaldi (Foto1), antistante al fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria di Pinerolo, offre uno spazio riqualificato in termini di arredo urbano, ma dal punto di vista della viabilità veicolare appare poco funzionale, in quanto sottostimata rispetto all'incremento dei flussi misti, veicoli privati ed autolinee che transitano nell'area, specie negli orari di punta.

Si rileva la completa assenza di indicazioni (segnaletica verticale/mappe ecc.) che informi l'utenza della presenza del terminal bus del MOVICentro, fatta eccezione per la bacheca, posta presso la fermata di linea su piazza Garibaldi, lato opposto rispetto all'ingresso della stazione ferroviaria del fabbricato viaggiatori (accanto al Parco della Stazione), dalla quale si reperiscono informazioni riguardo ai servizi extraurbani eserciti dall'azienda Arriva e, dove è segnalata la presenza del MOVICentro tramite la dicitura "la fermata Pinerolo MOVICentro è situata nell'area interna della stazione ferroviaria FS (vicino alla biglietteria Trenitalia)" (Foto 2).



[Foto 1] Fabbricato viaggiatori FS su piazza Garibaldi



[Foto 1] piazza Garibaldi



[Foto 1] Fabbricato viaggiatori - vista di profilo



Fermate lato Fabbricato viaggiatori FS [Foto 6]



[Foto 2] Unica menzione al Movicentro



[Foto 3] Differenziazione pavimentazione



Fermate lato Parco della Stazione [Foto 7]



[Foto 4]



[Foto 5] Segnaletica verticale

I percorsi pedonali e quelli riservati (bus/taxi) (Foto 3) sono differenziati da quelli dei veicoli privati, da una diversa pavimentazione in porfido, che mostra in alcuni tratti, quale l'attraversamento pedonale, una cattiva manutenzione (Foto 4) rischiosa per l'incolumità dei pedoni.

La presenza della pista ciclabile, altresì, è indicata solo da segnaletica verticale, probabilmente come conseguenza di lavori manutentivi succedutesi nel tempo, a cui non è seguito il ripristino della segnaletica orizzontale, pertanto la mancata delineazione del percorso ciclabile potrebbe risultare anch'esso pericoloso per l'incolumità dei ciclisti ed, inoltre, la segnaletica verticale (Foto 5) consente l'accesso solo agli autobus ed ai taxi nell'area antistante il marciapiede del fabbricato viaggiatori FS, di conseguenza il percorso della pista ciclabile risulta indubbio.

Nell'ambito della riqualificazione di piazza Garibaldi, si è inoltre provveduto a ricavare una fermata con uno stallo dedicato alla linea urbana ed uno quello extraurbano che non necessitano di sosta prolungata, come fermate passanti esterne a quelle del MOVlcentro. Le suddette sono posizionate rispettivamente una sul marciapiede di competenza del fabbricato viaggiatori FS (Foto 6) mentre l'altra, sul lato opposto, accanto al Parco della Stazione (Foto 7).

La prima è segnalata dalla presenza di due paline, di proprietà del comune di Pinerolo, che non presentano né il numero né il nome della fermata e con indicazione delle linee non completamente aggiornate rispetto alle locandine disponibili, poste rispettivamente ai lati delle strisce di attraversamento pedonale; non presentano percorso loges, pensilina e l'accessibilità è consentita solo alle carrozzine: non ai non vedenti e ai non udenti. Vi si attestano le linee esercite da Cavourese S.p.A, 2 e 5 urbane (evidenziate in rosso) e 214, 219, 220 e 296 extraurbane (evidenziate in blu), e da Arriva S.p.A. 273, 275, 276 e 284 extraurbane, anche se l'azienda esercente sulla palina non aggiornata, risulta ancora Sapav.

La seconda, al contrario, presenta oltre due paline di proprietà del comune di Pinerolo, pensiline comprensive di panchine e locandina oraria in bacheca dedicata. In questo caso le linee segnalate sulle paline non corrispondono integralmente all'orario aggiornato delle locandine disponibili; non presenta percorso loges e l'accessibilità è consentita solo alle carrozzine: non ai non vedenti e ai non udenti. Vi si attestano le linee esercite da Cavourese S.p.A., urbane 2 e 5 e extraurbane 214, 219, 220, 296 e 709 "mercato di Pinerolo" (linea gratuita), e le linee esercite da Arriva S.p.A. extraurbane 273E, 275N, 283 e 284 anche se la palina, al contrario della locandina posizionata a lato della stessa, indica come azienda esercente la SAPAV che lo eserciva precedentemente; inoltre la locandina segnala più linee di quelle presenti nella palina. L'area della fermata presenta come ostacoli alberi di alto fusto, la cui fronda non permette la lettura della palina. Si rileva altresì la presenza di stalli per NCC auto (noleggio con conducente) nei pressi della suddetta fermata.



Fermate lato Parco della Stazione [Foto 7]



Fermate lato Parco della Stazione [Foto 7]

Si è rilevato, inoltre, che la pista ciclabile che costeggia il parcheggio della stazione e piazza Garibaldi, presenta dei tratti non indicati da segnaletica orizzontale/verticale, ne consegue che in tali zone la viabilità ciclabile non chiaramente delineata, risulta rischiosa per l'incolumità dei ciclisti, considerando specialmente la promiscuità di traffico veicolare presente nell'area suddetta.

Per quanto riguarda il fabbricato viaggiatori FS, prospiciente su piazza Garibaldi, posto perpendicolarmente rispetto ai binari, offre uno degli ingressi per giungere da piazza Garibaldi sia ai binari che al MOVlcentro. Entrando, sulla sinistra, si riscontra la presenza di un tabaccaio e un'edicola (Foto 8), presso i quali è possibile reperire sia biglietti per i servizi di linea e sia quelli ferroviari; mentre sulla destra è posto uno dei tre accessi al bar (Buffet della Stazione) (Foto 9), degli altri due, uno dà sul portico fronte binari ed edificio MOVlcentro (Foto 10), mentre l'altro è quello su piazza Garibaldi (Foto 11); anche per la tabaccheria sono disponibili tre accessi come per il bar. Nell'edificio è presente il sistema dei percorsi loges, mappe tattili (non aggiornate), di video sorveglianza (di cui non si ha riscontro certo sulla funzionalità) ed i monitor con gli orari partenze/arrivi dei treni, quest'ultimi presenti anche in forma cartacea in bacheche dedicate. Anche nei locali del fabbricato viaggiatori non vi è nessun tipo di informazione rispetto alla presenza del Terminal Bus e quindi del MOVlcentro. L'edificio, ormai dal 2007, non ospita più la sala d'attesa viaggiatori e la biglietteria Trenitalia, in quanto sono stati spostati, unitamente ai servizi igienici, nell'ex edificio scalo merci, dove è localizzato il MOVlcentro, in gestione all'amministrazione comunale che ne cura pulizia e decoro (Foto 12).



[Foto 8] Tabaccheria ed edicola



Tabaccheria ingresso lato portico



[Foto 9] Bar



[Foto 10] Bar



[Foto 10] Bar

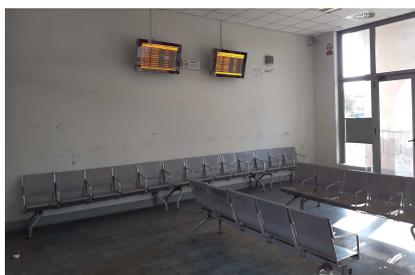


[Foto 11] Bar ingresso piazza Garibaldi

Il terminal autolinee, situato all'esterno della hall di attesa e dello sportello biglietteria Trenitalia del fabbricato viaggiatori, risulta prospiciente al porticato che si sviluppa lungo il parcheggio della stazione; presenta quattro stalli bus (Foto 18), non chiaramente visibili, di cui uno con percorso loges, e palina di proprietà del Comune di Pinerolo con segnalata la linea urbana 1 di Cavourese S.p.A., mentre la presenza delle linee extraurbane (275, 278, 279, 281, 282, 283, 284, 285, 701, 702 e 901), esercite da Arriva S.p.A., sono reperibili dalle locandine poste sulla parete del porticato nei pressi della palina: anche in questo caso si riscontra poca attenzione riguardo all'informazione delle linee presenti e del corrispondente stallone di arrivo/partenza.

Nel corso dell'attività di controllo la sala d'attesa, utilizzata dall'utenza dei servizi ferroviari e di linea, anche se luminosa per la presenza delle ampie vetrate prospicienti al porticato, risulta poco

confortevole per la scarsa manutenzione del locale e, soprattutto, per la carenza di pulizia (Foto 12); offre 28 sedute, due monitor RFI per i servizi ferroviari in arrivo/partenza e la biglietteria Trenitalia (Foto 13), sportello attivo dalle ore 6:55 alle 14:00, oltre a due emettitrici automatiche poste una all'interno della hall ed una all'esterno, sotto il porticato lato binari (Foto 14); sono presenti il sistema di percorsi loges, le mappe tattili (non aggiornate), il sistema di video sorveglianza (Foto 15), i monitor con gli orari partenze/arrivi dei treni, quest'ultimi presenti anche in forma cartacea in bacheche dedicate ed una mappa tattile di RFI posta sulla vetrata esterna che risulta non aggiornata rispetto alla localizzazione di binari (Foto 16). I servizi igienici risultano agibili, separati per tipologia di utenti (donna/uomo/disabile) (Foto 17) specificata anche dalla presenza di mappa tattile su ognuno dei tre ingressi, accessibili dalle 6:30 alle 20:30.



[Foto 12] Sala d'aspetto



[Foto 13] Biglietteria Trenitalia



[Foto 14] Emittitrici automatiche



[Foto 15] Sistema di video sorveglianza



[Foto 16] Mappa tattile



[Foto 17] Servizi igienici disabili



[Foto 17] Servizi igienici uomo



[Foto 17] Servizi igienici donna



Vista porticato

Si evidenzia una buona fruibilità da parte dell'utenza dei servizi disponibili nel nodo, dovuta alla presenza di un porticato che permette un percorso "binari/terminal/servizi" continuo al coperto e di un sistema di video sorveglianza (di cui non si ha riscontro certo sulla funzionalità). Il suddetto

porticato offre, altresì, alcune zone adibite al ricovero bici/monopattini, attraverso la presenza di una rastrelliera per sei posti bici ed una serie di quarantadue ganci posati a pavimento per le due ruote: in generale l'area di competenza del porticato mostra una manutenzione abbastanza trascurata e poco accogliente.

I parcheggi per le autovetture, sia quello della stazione FS (Foto 19) e sia quello del MOVlcentro (Foto 20), sono gratuiti; nel corso del sopralluogo si è rilevato che entrambi hanno una disponibilità di posti auto sottostimata, tant'è che 24 autovetture rispettivamente nei due parcheggi suddetti, su 154 posti auto disponibili (di cui 4 per disabili ed 1 per carico/scarico) erano in divieto di sosta.



[Foto 18] Fermate MOVlcentro



[Foto 18] Fermate MOVlcentro



[Foto 18] Fermate MOVlcentro



[Foto 19] Parcheggio stazione FS



[Foto 19] Parcheggio stazione FS



[Foto 19] Parcheggio stazione FS



[Foto 20] Parcheggio MOVlcentro



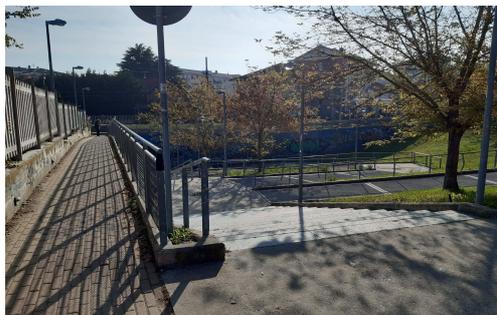
[Foto 20] Parcheggio MOVlcentro

Come riferito nel primo paragrafo, in occasione dei XX Giochi Olimpici invernali nel 2006, è stata realizzata la fermata ferroviaria "Pinerolo Olimpica", distante circa 1 km dalla stazione ferroviaria di Pinerolo, anch'essa dotata di parcheggio auto ma con disponibilità decisamente maggiore di posti; di conseguenza gli utenti del servizio ferroviario "che ne sono informati", possono scegliere di utilizzare la fermata "Pinerolo Olimpica", zona meno centrale rispetto alla stazione di Pinerolo, per poter usufruire di un parcheggio più certo: anche in questo caso si rileva che la criticità principale è

la completa carenza di informazioni all'utenza riguardo alla presenza dei servizi disponibili sia nel MOVicentro e sia nelle aree che orbitano nei suoi pressi.

Attraversando il parcheggio MOVicentro sino all'estremità più a sud, si giunge al sottopasso ciclo pedonale (Foto 21), che consente agli utenti (in particolare agli studenti) di superare lo sbarramento della linea Pinerolo-Torre Pellice per dirigersi verso il Centro Studi: si segnala l'urgente ripristino delle recinzioni dei binari della Pinerolo-Torre Pellice, abbattute presumibilmente da vandali, per impedirne l'attraversamento pedonale, pericoloso ed instabile, per costringere gli utenti all'utilizzo del sottopasso medesimo; nel corso del sopralluogo infatti si è assistito alla scena in cui un passante con ambo le mani impegnate, ha rischiato di cadere proprio per l'impraticabilità del percorso suddetto.

Nello specifico, la suddetta linea Pinerolo-Torre Pellice, linea secondaria e con percorso differenziato rispetto alla Torino - Pinerolo, nel 2012 è stata sospesa e pochi mesi dopo sono state rimosse anche le barriere dei due passaggi a livello di Pinerolo più importanti, in corso Torino e via Vigone, ma non è stato attuato lo stesso per la fermata ferroviaria, (Foto 22) che, come si può appurare dalla foto, versa in pessime condizioni di degrado, ma nonostante ciò gli utenti preferiscono percorrere comunque il percorso più breve, anche se dissestato che consente di attraversare i binari, piuttosto di utilizzare il sottopasso realizzato con il MOVicentro (Foto 23).



[Foto 21] Sottopasso ciclo pedonale



[Foto 21] Sottopasso ciclo pedonale



[Foto 22] Fermata ferroviaria Pinerolo Torre Pellice



[Foto 22] Fermata ferroviaria Pinerolo Torre Pellice



[Foto 23] Attraversamento binari



[Foto 23] Attraversamento binari dettaglio

CONCLUSIONI

Il MOVlcentro deve perseguire nella misura massima possibile l'efficienza della funzione che gli è propria, cioè il luogo che realizza una connessione tra due o più modi di trasporto o tra mezzi di una stessa modalità, dove specifici accorgimenti organizzativi, strutturali, impiantistici ed informativi facilitano il trasbordo dei viaggiatori, per lo più a piedi, da un mezzo ad un altro. Vi è inoltre un requisito di efficienza che non dipende dall'organizzazione interna del nodo ma della rete di 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 extraurbani/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 extraurbani/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 per cui i nodi di interscambio modale sono stati realizzati.

I Progetti "MOVlcentro" della Regione Piemonte sono stati realizzati, nei primi anni 2000, per potenziare il sistema regionale dei nodi di interscambio tra le modalità del trasporto pubblico-privato e, pertanto, costituiscono un tassello fondamentale per la mobilità sostenibile, rappresentando, altresì, per i Comuni in cui sono stati realizzati, un'importante occasione per riqualificare parti di città, ricostituendone la centralità. Indubbiamente è rilevante a tal fine disporre di un servizio informativo il più completo e tempestivo possibile, che contrasti la cosiddetta "rottura di carico" che si verifica nel nodo di interscambio e, sovente, costituisce un disagio ed una perdita di tempo tali da indurre gli utenti viaggiatori a scelte diverse rispetto al servizio pubblico di trasporto.

L'attività di controllo ex post sulle infrastrutture a supporto dei servizi di trasporto pubblico, denominate "MOVlcentro" e realizzate con la compartecipazione di contributo regionale, è effettuata al fine di verificare se esse attendono all'obiettivo di buona accessibilità ed attuazione del concetto di "Mobilità sostenibile: perseguire la multi modalità per la mobilità individuale" recepito dall'Unione Europea tramite uno specifico APQ del 2003.

Nel caso di Pinerolo si può affermare che l'intervento infrastrutturale realizzato, anche se presenta un'offerta consona di interscambio, non presenta un sistema esaustivo di informazione che identifichi in primis l'esistenza del MOVlcentro e che consenta agli utenti di essere indirizzati/guidati in maniera consona verso l'utilizzo dei servizi disponibili nel nodo medesimo.

Nella fattispecie risulta necessario dotare i locali e tutte le zone di transito del fabbricato viaggiatori, unitamente a quello del MOVlcentro di Pinerolo di opportuna segnaletica, tramite la quale riuscire a fornire tutte le informazioni utili ai viaggiatori che devono proseguire il loro viaggio

con un cambio di modalità di trasporto, mediante simboli/illustrazioni/mappe chiaramente decifrabili da chiunque, soprattutto dalle categorie di utenza quali i disabili, anziani, minoranze etniche, turisti, ciclisti, ecc. anche attraverso l'ausilio di servizi informativi dedicati. Analogamente le informazioni dovrebbero essere fornite, così come all'interno, anche al di fuori del nodo per agevolare l'utenza nei tempi e nella scelta ottimale dei propri spostamenti.

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, che vanno fornite in tempo reale per consentire all'utente di gestire nei propri spostamenti, l'imprevisto che sopravviene a viaggio già iniziato ed, inoltre, va reso sempre più semplice per il viaggiatore l'acquisto del titolo di viaggio oltre all'assoluta assenza di barriere architettoniche.

Si rileva che in tutte le aree che orbitano nei pressi dei binari, di piazza Garibaldi, del fabbricato viaggiatori e del fabbricato MOVlcentro, nessun tipo di segnaletica/mappa indirizza verso il terminal autobus e di conseguenza verso il MOVlcentro; in compenso sono presenti sia monitor che orari cartacei, posti in bacheche dedicate nei pressi dei locali del fabbricato viaggiatori, che informano sugli arrivi/partenze del servizio ferroviario ed, inoltre i fabbricati viaggiatori e MOVlcentro, sono corredati di mappe tattili RFI che indicano ai non vedenti la collocazione dei servizi igienici e dei binari, quest'ultimi non aggiornati alle modifiche infrastrutturali avvenute negli anni: difatti i binari sono tre e non più quattro come indicato nelle medesime.

L'unico riferimento della presenza del MOVlcentro è riscontrabile in una piccola nota posta in al fondo delle informazioni presenti nella bacheca accanto alla fermata di linea di piazza Garibaldi, sul lato opposto rispetto all'ingresso del fabbricato viaggiatori, dalla quale si reperiscono informazioni sia dei servizi extraurbani eserciti dall'azienda Arriva che della presenza del MOVlcentro, tramite la dicitura "la fermata Pinerolo MOVlcentro è situata nell'area interna della stazione ferroviaria FS (vicino alla biglietteria Trenitalia)".

Considerando la scarsità di informazione all'utenza specialmente rispetto ai servizi di TPL si evidenzia altresì che le paline delle fermate site su piazza Garibaldi e quella del MOVlcentro non presentano un'informazione che corrisponda integralmente alle linee menzionate nelle locandine orario poste nelle bacheche che corredano le paline, così come anche quelle delle fermate MOVlcentro, ne consegue che l'utente non abituale si vede costretto a reperire le informazioni con difficoltà riguardo alle linee passanti per le fermate suddette.

Nell'area identificata con piazza Garibaldi, su cui si affaccia il fabbricato viaggiatori FS, si è constatata una viabilità poco funzionale, appare sottostimata rispetto all'incremento dei flussi misti di veicoli privati ed autobus di linea che transitano nell'area nelle ore di punta, considerando anche la presenza dell'attraversamento pedonale oltre a quello delle bici, la cui presenza si deduce dalla segnaletica verticale anche se manca quella orizzontale, probabilmente come conseguenza di lavori manutentivi succedutesi nel tempo, a cui non è seguito il ripristino della suddetta, pertanto, la mancata delineazione del percorso ciclabile potrebbe risultare pericoloso per l'incolumità dei ciclisti e di conseguenza degli utenti della piazza. Si è rilevata, altresì, un'incongruenza relativamente alla segnaletica verticale che, sempre nella piazza, consente l'accesso solo agli autobus ed ai taxi e di conseguenza il percorso della pista ciclabile risulta indubbio; i percorsi pedonali e quelli riservati (bus/taxi) sono differenziati da quelli dei veicoli privati, da una diversa pavimentazione in porfido, che mostra in alcuni tratti, quale l'attraversamento pedonale, una cattiva manutenzione, rischiosa per l'incolumità dei pedoni e delle due ruote. Facendo riferimento anche al tracciato della pista ciclabile che costeggia il parcheggio della stazione, presenta alcuni tratti non chiaramente delineati in quanto non è presente né segnaletica orizzontale e né quella verticale: ne consegue che anche in tali zone la viabilità ciclabile, risulta rischiosa per l'incolumità dei ciclisti, specie per la promiscuità di traffico veicolare presente nell'area.

I parcheggi, quello della stazione ferroviaria FS e quello del MOVlcentro, presentano una disponibilità di posti sottostimata, nel corso del sopralluogo si è appurato che circa il 16% delle autovetture era in divieto di sosta. A tal proposito si potrebbe realizzare un servizio informativo per dare all'utenza l'informazione circa la disponibilità dei tre parcheggi e, rispettivamente, i due situati nei pressi della stazione ferroviaria di Pinerolo e quello di competenza della "fermata Olimpica", situata a circa un chilometro dai precedenti, per offrire l'opportunità di un parcheggio certo e proseguire il proprio viaggio attraverso il servizio ferroviario/automobilistico.

Altra criticità da rilevare è quella della linea Pinerolo Torre Pellice, che gran parte degli utenti attraversano anziché utilizzare il sottopasso realizzato con il MOVlcentro, se pur dissestato e pericoloso è preferito al suddetto in quanto, oltre ad essere un percorso più lungo, risulta poco confortevole per la scarsa manutenzione, piuttosto buio ed al contempo, vista l'assenza di un sistema di video sorveglianza, poco affidabile per invogliare al suo transito.

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 sotto inteso che l'attività di controllo effettuata non contempla verifiche e/o controlli sulla corretta esecuzione delle opere previste dal progetto realizzato.

I funzionari

Marino Dolores

Molino Cristina