

MOVICENTRO DI COLLEGNO: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 09 settembre 2021

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

La stazione di Collegno (49.539 abitanti¹), è ubicata sulla linea Torino-Modane.

La gestione degli impianti è affidata a Rete Ferroviaria Italiana. La stazione, essendo impresenziata, è telecomandata a distanza mediante il sistema CTC, facente capo al Dirigente Centrale Operativo ubicato presso la stazione di Torino Lingotto.

La stazione è servita da tutti i treni in servizio sulla linea 3 del Servizio ferroviario metropolitano di Torino, operati da Trenitalia nell'ambito del contratto di servizio stipulato con la Agenzia della Mobilità Metropolitana.

La linea sfm3 è composta da due servizi, Torino-Susa e Torino-Bardonecchia. Nei giorni feriali entrambi i servizi sono cadenzati con treni ogni ora. L'insieme dei due servizi offre un cadenzamento ogni 30 minuti nelle stazioni di Bussoleno e dell'area metropolitana.

Nei giorni feriali sono previsti:

- 19 treni giorno Torino Porta Nuova-Susa (*)
- 19 treni giorno Susa-Torino Porta Nuova (*)
- 18 treni giorno Torino Porta Nuova-Bardonecchia
- 18 treni giorno Bardonecchia-Torino Porta Nuova

La stazione è dotata di 3 binari passanti. I primi due sono i binari di corsa della linea, a tracciato corretto:

il binario 1: per i treni in direzione Torino Porta Nuova;

il binario 2: per i treni in direzione Susa/Bardonecchia;

il binario 3: a tracciato deviato, è usato solo in caso di eventuali incroci o precedenza in entrambe le direzioni.

Dalla rilevazione frequentazioni di Trenitalia del novembre 2019 risultano giornalmente, in media, 914 passeggeri in salita e 885 in discesa.

RFI fornisce servizi di assistenza alle persone con disabilità e ridotta mobilità limitatamente ai viaggiatori che non necessitano di carrello elevatore. I servizi da effettuare possono essere richiesti di persona presso le Sale Blu RFI o telefonicamente fino a 12 ore prima dell'orario di partenza/arrivo del treno nella fascia oraria di apertura delle Sale Blu.

Il piazzale vede una parziale riorganizzazione con lo smantellamento di diversi binari tronchi ormai in disuso (lavori in corso in occasione del sopralluogo) e la realizzazione di barriere antirumore. E' previsto il collegamento pedonale di circa 300 metri delle banchine con la nuova stazione della Metropolitana "Certosa", parzialmente interrata, in fase di realizzazione.

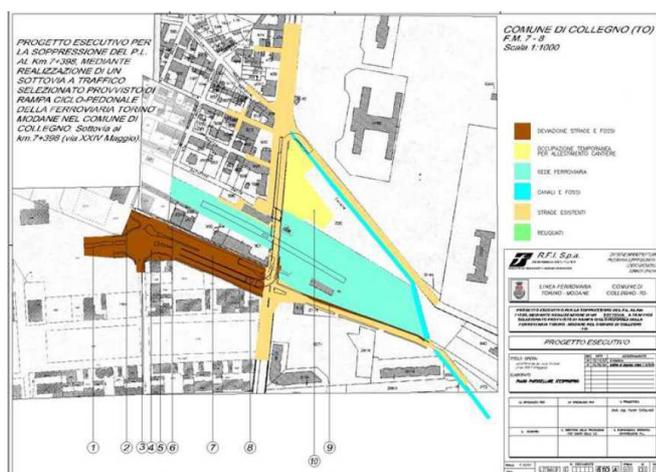
¹ 1 dati istat al 31 dicembre 2019 elaborazione TUTTITALIA.IT

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DEL PROGETTO

Il progetto prevedeva interventi che vanno ad interessare la viabilità della zona della stazione ferroviaria ed in particolare il superamento della barriera costituita dalla linea ferroviaria Torino – Modane.

L'intervento rientrava nell'ambito di quelli previsti da R.F.I. e dal piano di riassetto della mobilità urbana di Torino ed interland denominato MOVlcentro; infatti, in adiacenza è stato previsto il nuovo capolinea degli autobus e della linea della nuova metropolitana di Torino e precisamente:

- Realizzazione sottovia a traffico selezionato;
- Parcheggio d'interscambio per auto in via S.F. D'Assisi;
- Parcheggio d'interscambio per autobus presso la stazione;
- Collegamento mediante pista ciclabile alla linea metropolitana (stazione metro Fermi).²



| Fonte di finanziamento | Contributo previsto |
|------------------------|-----------------------|
| Comunitaria | |
| Statale | € 850.000,00 |
| Regionale | € 1.032.910,00 |
| Comunale | € 1.955.735,00 |
| Altro pubblico | € 2.981.355,00 |
| Totale | € 6.820.000,00 |

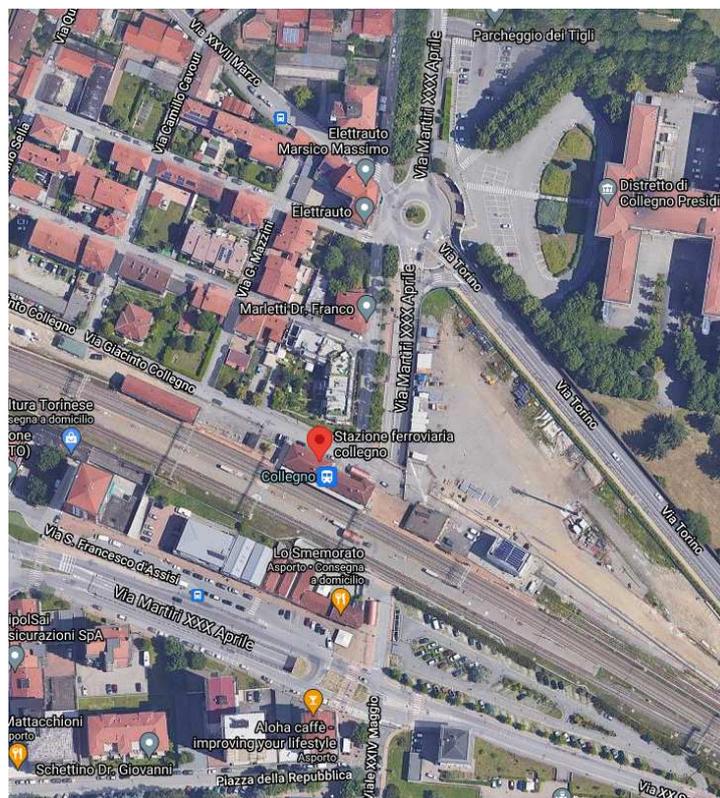
ESITI DEL CONTROLLO

In relazione a quanto previsto dal programma di controllo ordinario sulle infrastrutture di trasporto piemontesi, adottato con DD n. 386 del 11/02/2021 a firma del Direttore della Direzione regionale A1800A ed in ottemperanza al conseguente ordine di servizio prot. 24872/1810B del 26 maggio 2021, i funzionari regionali Gianluigi BERRONE e Milena Caruso, in data 09 settembre 2021, hanno svolto un apposito sopralluogo presso il sistema di scambio intermodale di Collegno denominato MOVlcentro, 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 Collegno, il cui finanziamento ha comportato uno stanziamento di risorse pubbliche pari a 6.820.000,00 (vedere il precedente quadro finanziario riportato), rientra nell'ambito di quelli previsti da R.F.I. e dal piano di riassetto della mobilità urbana di Torino, risulta complessivamente coerente con le finalità di base che ne hanno legittimato la progettazione e la realizzazione, anche se sono state rilevate alcune criticità funzionali intrinseche al MOVicentro che non essendo state risolte necessitano di essere affrontate.



La stazione dispone di un fabbricato viaggiatori di medie dimensioni, a pianta rettangolare e sviluppato su due piani.



1. STAZIONE COLLEGNO CON INGRESSO AL SOTTOPASSO (SENZA NESSUNA INDICAZIONE)

Il fabbricato viaggiatori è risultato inaccessibile al pubblico, compresa la zona adibita a sala d'attesa, a biglietteria ed i locali che ospitano i servizi igienici tutti chiusi.



2. VECCHIO INGRESSO CHIUSO



3. SALA D'ASPETTO CHIUSA



4. BIGLIETTERIA CHIUSA



5. WC CHIUSO

L'accesso ai binario 1 avviene da Via Giacinto Collegho n.1 tramite un cancello pedonale posto a lato dell'edificio accanto al quale sono stati collocati due ulteriori pannelli informativi con i quadri arrivi e partenze protetti da una piccola tettoia (1 elemento mancante).



6. STAZIONE COLLEGNO CON INGRESSO AL BINARIO 1
(EX INGRESSO NOTTURNO)



7. PANNELLI INFORMATIVI

Su Via Giacinto Collegno sono presenti 6 parcheggi liberi e 2 stalli di sosta per persone con disabilità:

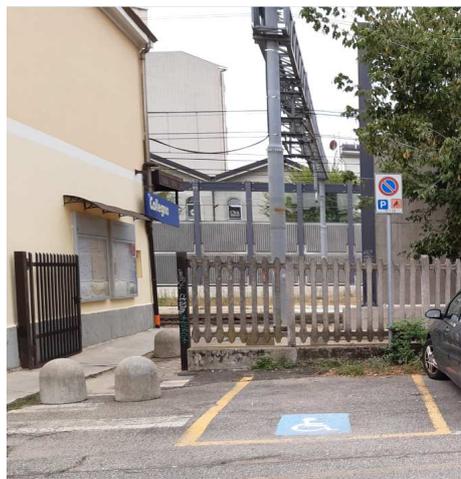
- uno vicino al vecchio ingresso dove è presente un cancello chiuso con catenaccio (per arrivare all'ingresso la persona disabile deve camminare sulle grate o sulla strada).^(Foto 1- e 8)
- Il secondo vicino all'attuale ingresso.

In entrambi i casi i panettoni in cemento ed il marciapiede in pessime condizioni rendono difficoltoso l'accesso al binario 1 da questi due stalli.^(foto 9)

Il cancelletto pedonale risulta l'unica via di fuga dalla banchina del binario 1.



8. CANCELLO CHIUSO CON CATENACCIO



9. SECONDO STALLO SOSTA E INGRESSO STAZIONE

A servizio dei binari vi sono due banchine:

- la prima, a servizio del binario 1, è vicina al Fabbricato Viaggiatori;^(Foto 10)

La parete lato binari della banchina 1 è parzialmente coperta da una pensilina in ferro per l'attesa che funge anche da protezione per alcuni servizi ai viaggiatori quali (due obliterate, un orologio a muro, alcune panchine in cemento per l'attesa, biglietteria automatica, inoltre tre monitor per l'informazione sui treni in partenza)



10. BANCHINA A SERVIZIO BINARIO 1

- la seconda, a servizio ai binari 2 e 3 avviene o tramite il sottopasso, lato strada, lo stesso è anche accessibile ai diversamente abili grazie alla presenza di due ascensori. (Foto 12)

Presso la banchina ad isola sono presenti due ulteriori pensiline per l'attesa in vetro e metallo oltre che altre panchine in cemento, non riparate. (Foto 11)



11. BANCHINA A SERVIZIO BINARI 2 E 3



12. ASCENSORE



13. INGRESSO SOTTOPASSO DA BANCHINA BINARI 2-3

Le scale del sottopasso sono tutte accessoriate con canaline per accedere ai binari/strada con la bicicletta. Lato via S.Francesco è presente uno scivolo pedonale per l'accessibilità al sottopasso con biciclette o carrozzine.

L'unico cartello con le indicazioni delle direzioni del sottopasso (via Martiri XXX Aprile / Viale XXIV Maggio) è situato in cima alle scale dell'ingresso del sottopasso dalla banchina dei binari 2 e 3. (Foto 13)

Su Viale Martiri sono presenti circa 6 parcheggi disco orario (1 ora) ^(Foto 14) e stalli bici e una rastrelliera (adiacente la stazione). ^(Foto 15)



14. PARCHEGGI DISCO ORARIO



15. STALLI BICI - RASTRELLIERA PER BICI ADIACENTE LA STAZIONE



Su via XXVII Marzo è presente la fermata “Martiri XXX” n. 830 della rete urbana GTT per le linee 33, 44 (feriale e festivo) + linee servizi speciali 89 e 98. ^(Foto 16)

E' presente una pensilina ma sono assenti informazioni sugli orari di passaggio. Da detta fermata è presente un passaggio pedonale di circa 180 metri che porta direttamente alla Stazione Ferroviaria ma non è presente nessuna indicazione da ambo i lati del passaggio. ^(Foto 17)



16. FERMATA 830



17. PASSAGGIO PER LA STAZIONE

Arrivando da Via Martiri XXX Aprile è stata realizzata una rotatoria stradale all'intersezione con la via Torino. Adiacente al muro di cinta è presente una palina dei servizi extraurbani della azienda Guerra, che non risponde ad alcun criterio di sicurezza per la salita e discesa dei passeggeri.



18. ROTATORIA STRADALE

E' presente un percorso Loges che parte dal Distretto sanitario posto in Via Martiri XXX Aprile ma si interrompe al semaforo all'altezza del sottopasso pedonale. Al fine di eliminare il passaggio a livello presente all'interno della Stazione di Collegno, è stato costruito un sottopasso stradale ed uno ciclopeditone che attraversa la linea ferroviaria Torino-Modane.



19 - PERCORSO LOGES

Su Via XX Settembre (uscita opposta del sottopasso ciclopeditonale) non sono state rilevate indicazioni che indirizzino l'utenza verso la stazione ferroviaria, l'ingresso ai binari o indicazioni della ubicazione delle fermate degli autobus.



20 CICLOPEDONALE



21 USCITA SOTTOPASSO VIA XX SETTEMBRE

Su Via XX Settembre, a destra del sottopasso, è presente un'area parcheggio libero per circa ottantacinque autovetture e quattro stalli riservati alle perone disabili, oltre a tre posti per motocicli.



23 PARCHEGGIO LIBERO DI VIA XX SETTEMBRE

In adiacenza a via S. F.sco D'Assisi sono presenti circa 40 parcheggi liberi.



24 PARCHEGGIO LIBERO VIA S. F.SCO D'ASSISI

Adiacente all'uscita del sottopasso pedonale è presente sono presenti 13 colonnine per bike sharing, alcune delle quali vandalizzate. Dal portale ToBIKE la stazione 07 risulta "non operativa". Sono stati rilevati 26 stalli per monopattini.



25. COLONNINE BIKE SHARING



26. STALLI MONOPATTINI

Non sono stati rilevati stalli riservati a taxi nelle vicinanze della stazione. La stazione taxi più vicina risulta a circa 1 km dal MOVlcentro. Non sono stati rilevate postazioni per Car sharing o di ricarica per auto elettriche.

Poco più avanti sono presenti vari stalli di sosta per bicicletta di cui uno coperto.



27 stalli di sosta bici scoperti e al coperto

Fatta salva la pista ciclabile di via Torino che collega il sottopasso ferroviario alla costruenda stazione della metropolitana Certosa, non è stata rilevata la presenza di percorsi ciclabili protetti nell'intorno del MOVlcentro.

Su Via S. Francesco è presente il capolinea della linea urbana 33, distante circa 170 metri dalla stazione. Non è presente nessun cartello che indichi come raggiungere la stazione ferroviaria, né tantomeno percorsi tattili.



28 capolinea 33

Sono stati rilevati due bar/pizzerie all'uscita del sottopasso, ma non è stato possibile riscontrare se offrano anche un servizio di rivendita di titoli di viaggio.

CONCLUSIONI

I Progetti "MOVlcentro" della Regione Piemonte sono stati promossi, nei primi anni 2000, per potenziare il sistema regionale dei nodi di interscambio tra le modalità del trasporto pubblico e privato e, pertanto, costituiscono un tassello fondamentale per la sostenibilità della mobilità.

Rappresentavano, 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.

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, pubblico o privato. 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 nel MOVICentro siano realizzati gli elementi di seguito elencati:

- la rete della viabilità urbana deve consentire un'efficiente accessibilità al nodo da parte di: autobus extraurbani/urbani, taxi, veicoli privati. Deve essere favorita l'accessibilità pedonale e ciclabile, e 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, delle biciclette e dei servizi in sharing) 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 MOVICentro non può essere considerato adeguato allo scopo proprio per cui i nodi di interscambio modale sono stati realizzati

Nel caso di Collegno si può affermare che l'intervento infrastrutturale realizzato, anche se offre un livello appena sufficiente di interscambio, essendo la distanza delle due fermate bus urbane dal fabbricato viaggiatori superiore ai 150 metri ed il percorso per raggiungerle non sia coperto, è carente di un sistema esaustivo di informazione che identifichi in primis l'esistenza del MOVICentro stesso e che consenta a tutti gli utenti di essere indirizzati/guidati in maniera consona verso l'utilizzo dei servizi disponibili nel nodo medesimo.

La fermata extraurbana dell'Azienda Gherra, contrassegnata solo da una palina senza altre informazioni, situata praticamente all'interno della rotonda tra via Torino e via Martiri XXX Aprile, ha evidenti problemi di sicurezza per la salita e discesa dei passeggeri.

L'accessibilità ai servizi del nodo per le persone con disabilità, sia motoria che visiva, è carente in termini di percorsi dedicati e protetti. In particolare l'accessibilità alla banchina del binario 1 è limitata da alcune barriere architettoniche evidenti.

L'accessibilità a livello ciclabile è discreta a nord e a sud della ferrovia, anche se l'uso promiscuo ciclopedonale del sottopasso può creare qualche problema nei momenti di affollamento se i ciclisti non lo percorrono a passo d'uomo come prescritto nei cartelli al suo ingresso. In ogni caso la carente segnaletica orizzontale non aiuta l'utenza nell'identificare chiaramente i percorsi ciclabili dedicati.

La chiusura della biglietteria, della sala d'aspetto e dei servizi igienici nel fabbricato viaggiatori unitamente all'assenza di copertura dei percorsi pedonali di intercambio ferro-gomma priva il MOVICentro di alcuni elementi fondamentali per il confort degli utilizzatori del nodo.

La mancanza di stalli permanenti per il servizio di taxi nelle immediate vicinanze del MOVICentro, infine, non contribuisce a favorire l'intermodalità del nodo di interscambio.

In conclusione, pur essendo presenti gli elementi fondamentali di un MOVICentro, essi risultano molto slegati e indipendenti tra di loro, soprattutto a livello informativo, vanificando in parte gli obiettivi di promozione dell'intermodalità tra modi di trasporto sostenibili che era alla base del programma regionale originario.

Il sopralluogo ha comunque rilevato la presenza di numerosi cantieri aperti nell'area, si auspica che la prossima apertura della nuova stazione della Metropolitana e del relativo collegamento pedonale alla stazione possano essere anche l'occasione per rivedere criticamente l'impostazione attuale del nodo di interscambio nel suo complesso, a favore di tutte le categorie di utenza, in particolare delle persone con disabilità, con un'attenzione particolare alla segnaletica e all'informazione multimodale e ai percorsi di collegamento ferro-gomma, al fine recuperare lo spirito originario e gli obiettivi per cui il programma regionale è stato varato.

Si evidenzia, comunque, 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
Berrone Gianluigi
Caruso Milena