



Il Progetto Movicentro

MOVICENTRO DI TROFARELLO: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 20/09/2021

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

Il borgo di Trofarello è stato raggiunto dalla prima ferrovia del Piemonte nel 1848. La linea Torino-Trofarello costituiva il primo tratto della linea Torino-Genova. Trofarello è stata per alcuni mesi il capolinea dell'unico treno nel Regno di Sardegna, fino al prolungamento fino ad Asti avvenuto l'anno seguente. Il completamento dell'intera linea fino a Genova è avvenuto nel 1853.

Nel 1878 Trofarello è diventato snodo per la linea Trofarello-Chieri, per mezzo della quale i Chieresi si recano tuttora a Torino. La linea a vapore passante per Trofarello è stata precocemente elettrificata tra il 1921 e il 1922 con corrente alternata trifase.

I trafori genovesi erano stati già elettrificati tra il 1911 e il 1914 per risolvere il drammatico problema dei fumi tossici in galleria, provocati dalle locomotive alimentate a carbone. Con l'elettrificazione di tutta la linea si poteva percorrere l'intera tratta con locomotive elettriche, evitando di cambiarle nello snodo di Ronco Scrivia, prima di entrare nelle gallerie di valico verso Genova.

L'attuale elettrificazione a 3000 V in corrente continua è stata installata nel 1961, quando l'intero snodo di Torino è stato ammodernato.

Ancora oggi la stazione ferroviaria di Trofarello costituisce il punto da cui si diramano tutte le linee ferroviarie che servono le province di Cuneo, Asti e Alessandria proseguendo poi verso la Liguria in direzione di Genova, di Savona e di Ventimiglia.

La stazione è anche nodo importante del traffico locale in quanto punto di collegamento fra la direttrice Torino-Asti e il collegamento ferroviario con la città di Chieri.

Fermano, oltre alle linee locali delle tratte regionali, anche le linee del servizio ferroviario metropolitano sfm1, sfm4, sfm 6, sfm 7, che con un intervallo di transito di circa 20 minuti ed un tempo di percorrenza per il centro di Torino di circa 15 minuti, ne fanno un punto di interscambio modale strategico per il trasporto privato, quello pubblico su gomma e quello ferroviario per l'utenza destinata verso il centro di Torino.

La stazione di Trofarello è dotata di 7 binari serviti da 3 banchine, oltre che dalla banchina in fronte stazione, e da ulteriori sette binari per transito manovra e stazionamento dei mezzi.

Quanto sopra premesso si comprende come la finalità principale dell'intervento sia stata quella di spostare dall'auto al treno una quota importante dei flussi pendolari diretti verso Torino dal territorio a sud di Torino.

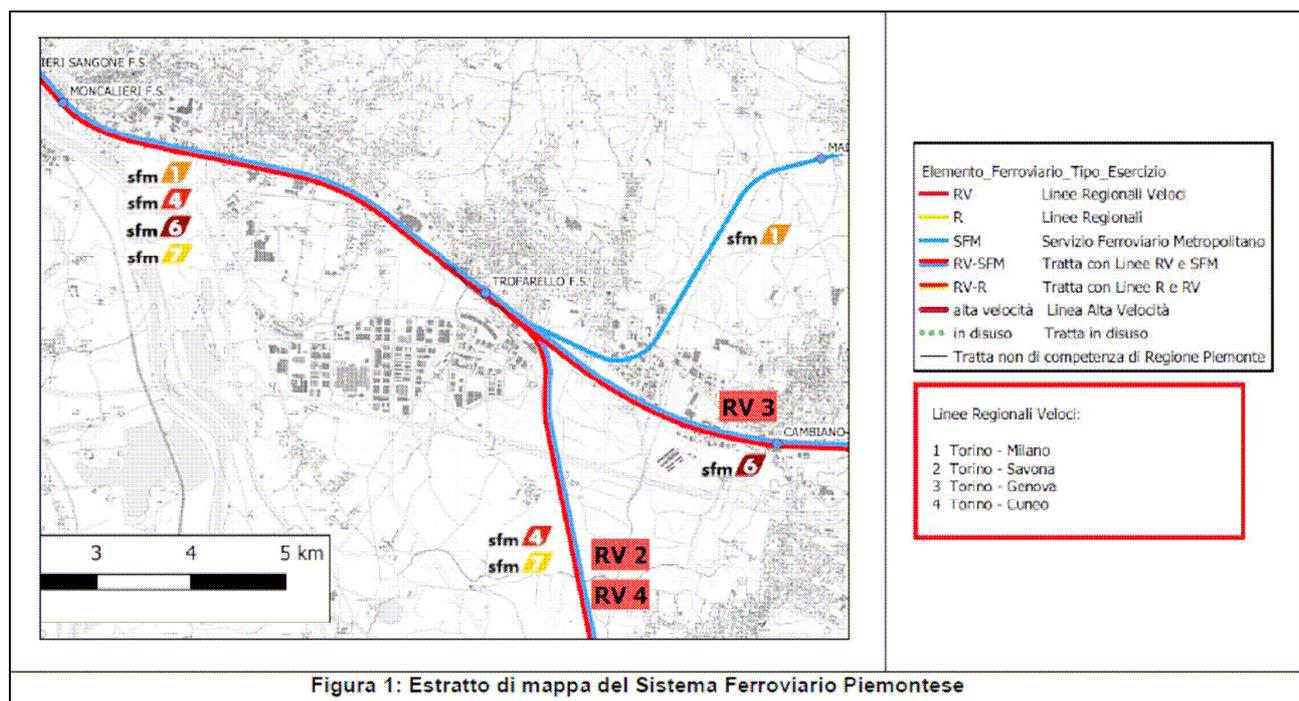


Figura 1: Estratto di mappa del Sistema Ferroviario Piemontese

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

Il progetto del Movicentro, previsto sull'area della stazione di Trofarello era compreso nel Piano Insediamenti Produttivi Area Movicentro – in attuazione delle previsioni di P.R.G.C. di Trofarello e adottato con D.C.C. n. 62 del 29.09.2004 – e ha assunto un ruolo strategico per Trofarello: la riqualificazione della stazione e dell'area adiacente, l'integrazione delle funzioni produttive con le funzioni urbane, la permeabilità pedonale dei sedimi ferroviari erano tra gli obiettivi urbani del progetto volto anche alla riqualificazione urbana e funzionale delle aree sottoutilizzate.

Il Movicentro e le opere correlate sono state pensate come un tassello importante del progetto PIP, nello specifico per gli elementi sotto riportati:

- l'importante dotazione di parcheggi è stata studiata al fine di eliminare gli spazi di sosta nei piazzali fronteggianti la stazione, azione fondamentale per mettere in atto i programmi di riqualificazione urbana che hanno interessato l'area antistante la stazione;
- la localizzazione dei servizi rivolti alle imprese, agli addetti, agli utenti del movicentro è stata realizzata per integrare le funzioni e per spostare il baricentro dell'area industriale verso la città;
- nel progetto si fa riferimento alla necessità di realizzare alcune opere infrastrutturali a corredo del Movicentro per migliorarne l'accessibilità: quelle a completamento come la variante della SS 29 (circonvallazione di Trofarello) ed il rifacimento del cavalcavia di Via Battisti.

Gli elementi componenti il progetto sono:

- nuovo parcheggio a raso a sud della ferrovia;
- prolungamento del sottopassaggio ferroviario pedonale per collegare il nuovo parcheggio e l'area di sosta autobus con la stazione e con l'area urbana a Nord della ferrovia;
- ristrutturazione della porzione di sottopassaggio ferroviario preesistente;
- realizzazione di un locale interrato per biglietteria e servizi ai viaggiatori;
- allargamento di una banchina e realizzazione di una nuova banchina;
- demolizione del preesistente accesso alla stazione e della contigua tettoia delle FS e realizzazione di un nuovo accesso;
- realizzazione di una fermata autolinee e di fermata navetta a servizio dell'area industriale.

Prevista, in una seconda fase, la realizzazione di un'area a parcheggio supplementare in ampliamento a quella realizzata nella prima fase, a sud della ferrovia.

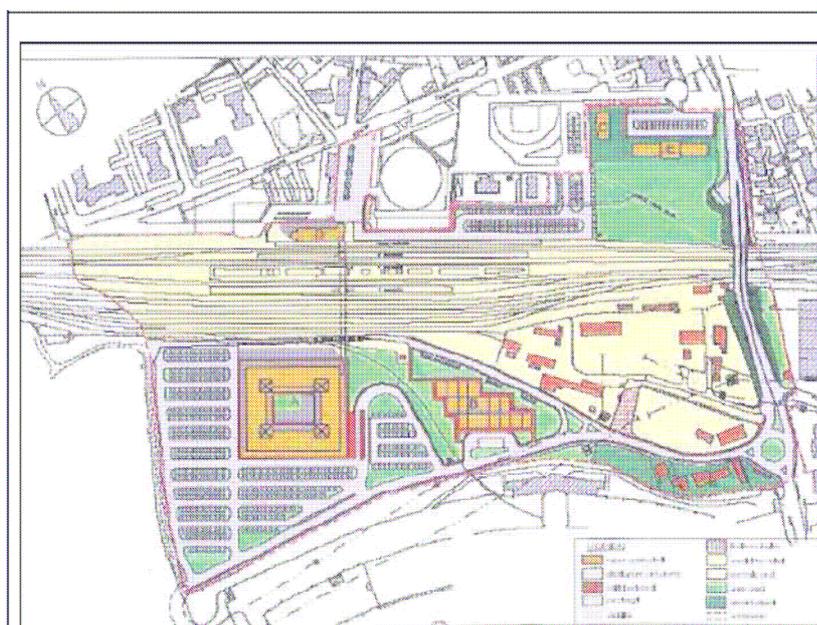


Figura 2: Estratto della mappa del progetto.

Caratteristica del nodo	Valore	Stato informativo (1)
Trasporto		
ferrovia n° banchine	7	E
autostazione n° stadi	4	N
parcheggi realizzati nel nodo n° posti	201	N
parcheggi disponibili in prossimità n° posti	nd	N
taxi n° park	7	N
fermate urbane	2	N
parcheggio bici	2	N
Presenza di terziario/spazi espositivi		
presso la stazione ferroviaria	SI	
presso il terminal autolinee	NO	
in prossimità del nodo	SI	
Servizi all'utente (1)		
presso la stazione ferroviaria	SI	
presso il terminal autolinee	NO	
bike sharing	NO	

(1) biglietteria, sale d'attesa, wc, deposito bagagli

Legenda tipo
R ristrutturazione
N nuova costruzione
E esistente

Figura 3: tabella riassuntiva delle caratteristiche del nodo

Caratteristiche economiche	
fonte	costi finanziamento
comunitaria	
statale (FAS)	1.550.000
regionale	1.549.370
provinciale	
comunale	1.567.228
altro pubblico	
privati	
totale	4.666.598

Figura 4: Prospetto piano finanziario dell'intervento.

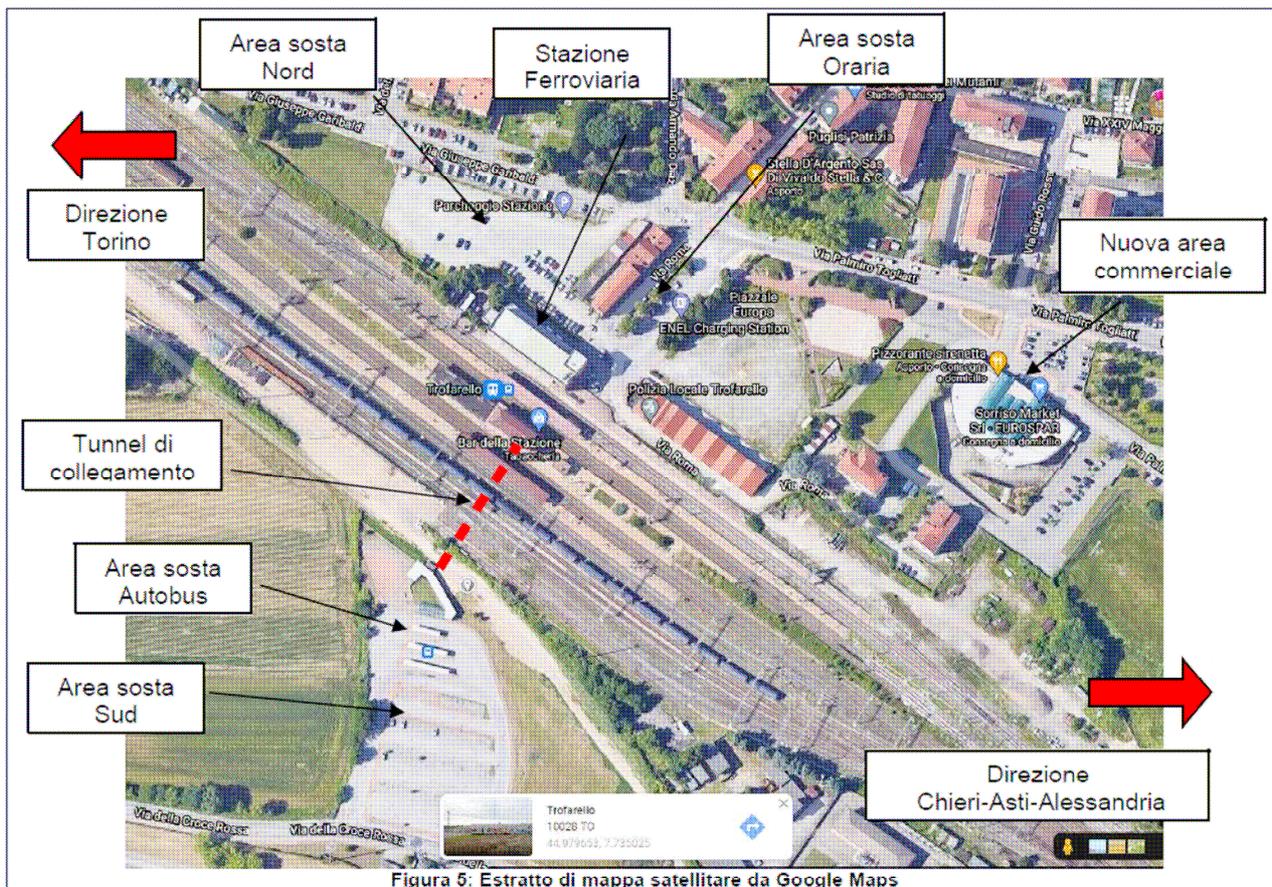


Figura 5: Estratto di mappa satellitare da Google Maps

ESITI DEL CONTROLLO

In data 20 settembre 2021, in attuazione dell'ordine di servizio Prot. 24872/1800A del 26 maggio 2021, i funzionari regionali CAMPADELLO Paolo e MARINO Dolores, hanno svolto il sopralluogo presso il MOVicentro di Trofarello, al fine di effettuare l'attività di controllo ordinario ex post sull'infrastruttura realizzata quale sistema di scambio intermodale denominata Movicentro, come da programma adottato per l'annualità 2021 con DD n. 386 /A1800A/2021 del 11/02/2021 dal direttore arch. Salvatore Martino Femia.

Rispetto agli elementi progettuali/finanziari con cui il MOVicentro di Trofarello è identificato nel Sistema Informativo regionale, il sopralluogo rileva quanto di seguito riportato.

Il Nodo ferroviario appare costituito da una stazione ferroviaria in buone condizioni manutentive e dotata di servizi per i viaggiatori adeguati alle necessità.



Figura 1: vista della Stazione Ferroviaria di Trofarello

Dei due sportelli biglietteria/informazioni, solo uno è attivo con orario 7:10-14:15. L'orario di apertura, seppur ridotto, è compatibile con la fascia oraria di maggior utilizzo da parte dell'utenza ed è supportato dal servizio biglietteria effettuato dal bar interno alla stazione e da 4 emettitori automatici di biglietti dei quali tre collocati all'interno dell'atrio ed uno all'esterno della stazione. Quest'ultimo è pertanto utilizzabile anche al di fuori dagli orari di apertura della stazione ferroviaria. La sala d'aspetto aperta dalle ore 7:00 alle ore 18:00 è confortevole, pulita e dotata di monitor informativi e bacheche, con orari dei treni e mappa della rete del servizio ferroviario metropolitano.



Figura 2: Sala Attesa Stazione Ferroviaria

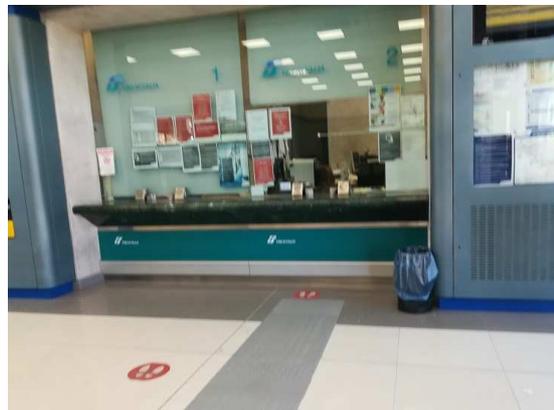


Figura 3: Biglietteria Stazione Ferroviaria

Area accoglienza clienti della Stazione Ferroviaria

All'interno della stazione si è rilevata la presenza di percorsi loges e di mappe tattili per ipovedenti e non vedenti. Si evidenzia che la mappa tattile della stazione è collocata in un'area non di immediata individuazione. I percorsi loges sono presenti anche nel tunnel interrato di collegamento con l'area Movicentro a Sud e sulla banchina del primo binario.



I servizi igienici sono puliti, accessibili e dotati di mappa tattile. Si rileva che sia **gli ascensori** di collegamento ai binari e sia quelli che dalla stazione ferroviaria danno accesso al tunnel interrato, **sono fuori servizio rendendo inaccessibile lo scalo agli utenti che necessitano di carrozzine per la deambulazione**, limitando l'accessibilità completa al solo primo binario.



Il Tunnel di collegamento necessita di una più attenta manutenzione: le pareti presentano infatti parti di rivestimento distaccate e parti di intonaco deteriorate che andrebbero ripristinate.

Si è rilevata la presenza di un sistema di video sorveglianza che dalla stazione è esteso alle banchine ferroviarie, al tunnel interrato ed all'uscita del tunnel a sud, ma non è stato possibile verificare se l'impianto sia attivo.

La dotazione di aree sosta, anche se compatibile con la potenziale capacità del nodo di interscambio, risulta essere sovradimensionata rispetto all'attuale utilizzo.

La dotazione di stalli per la sosta, in prossimità della stazione ferroviaria, è articolata come di seguito riportato:

- a sud della ferrovia (area Movicentro) 120 posti auto a sosta libera, 4 per disabili, 4 per la ricarica di veicoli elettrici, 7 per motocicli e 9 per velocipedi;
- a nord della ferrovia (area Stazione Ferroviaria) circa 200 posti auto per la sosta libera, su area sterrata, 22 posti auto con sosta oraria, limitata ad 1 ora, 3 posti auto per disabili, 2 posti per la ricarica di veicoli elettrici, e circa 12 stalli per bici.

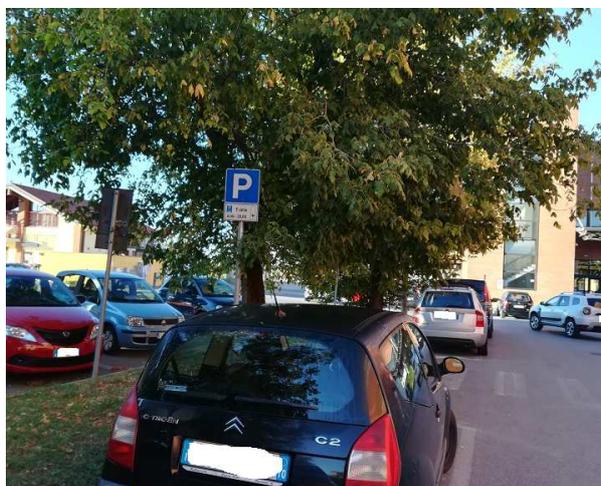


Figura 12: Area a Sosta Oraria in prossimità della stazione ferroviaria a Nord della ferrovia



Figura 13: Area Movicentro, terminal Bus e parcheggio a Sud della ferrovia

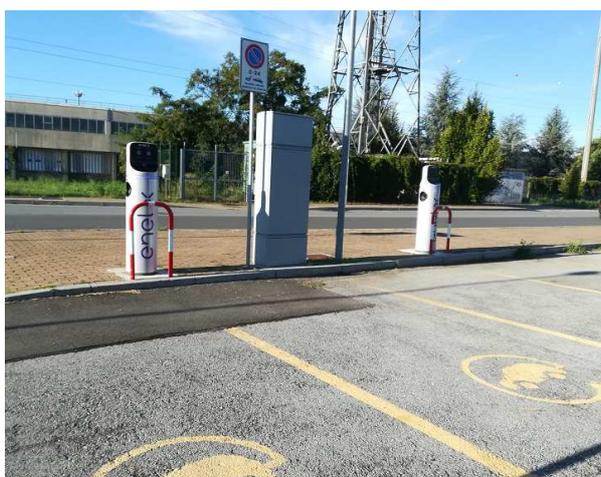


Figura 14: Stazioni di ricarica presso il Movicentro



Figura 15: Tettoia di ingresso al tunnel interrato dal Movicentro a sud della ferrovia.

Arete sosta autoveicoli in prossimità del Movicentro

Si segnala che le aree di ricovero per i velocipedi sono poco utilizzate, in quanto viene preferito il deposito "improprio" a ridosso dell'ingresso del tunnel interrato, probabilmente perché protetto da tettoia e nell'area sotto il controllo dell'impianto di video sorveglianza. Si è rilevato che a sud, presso il terminal autolinee, sono presenti 4 stalli per gli autobus dotati di banchina e che una sola delle banchine è dotata di palina con informazioni all'utenza.

È presente anche una fermata extraurbana su Via Roma, a nord della stazione ferroviaria.

Si segnala altresì che, in prossimità del Movicentro, il piazzale sterrato a nord della stazione e la piazzola all'incrocio fra Via della Croce Rossa e Via Molino della Spula, sono utilizzati per la sosta autobus.



Figura 16: banchina con palina ed indicazione linea

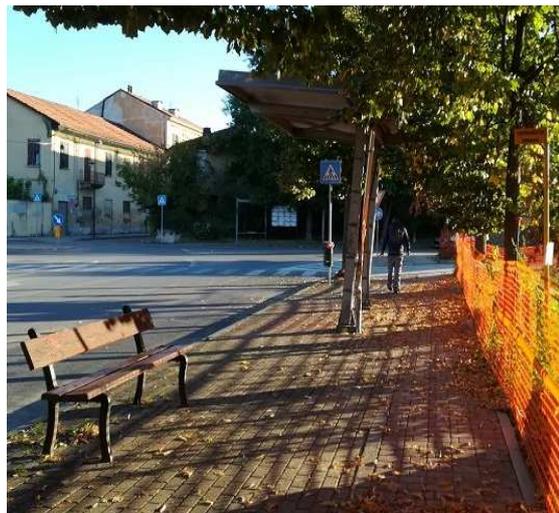


Figura 17: Fermata autobus di linea su via Roma in prossimità della stazione



Figura 18: autobus in sosta nell'area a Nord della stazione ferroviaria.



Figura 19: autobus in sosta nella piazzola in prossimità dell'incrocio fra Via della Croce Rossa e Via Molino della Spula.

Area stazionamento e fermata autobus in prossimità del Movicentro

Si è in fine rilevato che lungo la viabilità cittadina, in prossimità del polo di interscambio modale, è presente la segnaletica verticale, con le indicazioni utili per raggiungere il Movicentro.



Figura 20: segnaletica stradale collocata sulla rotonda all'incrocio fra via Croce Rossa e Via Molino della Spula.



Figura 21: Pannello segnaletico in prossimità del sovrappasso della ferrovia di Via Cesare Battisti

Segnaletica stradale in prossimità dell'area Stazione Ferroviaria-Movicentro.

CONCLUSIONI

Il MOVicentro deve perseguire, nella misura massima possibile, l'efficienza della funzione che gli è propria. Deve essere il luogo che realizza una connessione tra due o più modi di trasporto o tra mezzi di una stessa modalità, deve esserci la presenza di specifici accorgimenti organizzativi, strutturali, impiantistici ed informativi al fine di garantire la facilità di 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 esterni che deve assicurarne l'accessibilità da parte del potenziale bacino di utenza.

Occorre pertanto che siano realizzati gli elementi di seguito elencati:

- la rete di viabilità urbana deve consentire un'efficiente accessibilità al nodo da parte di: autobus extraurbani/urbani, taxi, veicoli privati senza trascurare l'accessibilità pedonale e ciclabile, e la presenza di segnaletica che dia informazioni su 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 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 superi 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 che vanno fornite "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 possibile e sempre più semplice l'acquisto del titolo di viaggio da parte dei clienti.

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.

L'attività di controllo ex post sulle infrastrutture a supporto dei servizi di trasporto pubblico, denominate "MOVlcentro", realizzate con la compartecipazione del contributo regionale, è effettuata al fine di verificare se esse attendono all'obiettivo di buona accessibilità concretizzando il 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 Trofarello, si evidenzia che l'intervento di riqualificazione urbana realizzato risulta complessivamente coerente con le finalità che ne hanno legittimato la realizzazione come l'offerta di interscambio che risulta consona, anche se si osservano alcune criticità funzionali che necessitano di essere risolte.

L'accessibilità al nodo risulta funzionale agli autobus del servizio di TPL, ai taxi (di cui si segnala l'assenza di stalli dedicati) così come ai veicoli privati.

Non si può asserire lo stesso per l'accessibilità pedonale a cause delle criticità che incontrano i disabili, di cui si specifica che:

- per i disabili su carrozzina l'accessibilità è limitata solamente all'area della Stazione Ferroviaria ed al primo binario, l'accesso agli altri binari ed al "Movicentro" è possibile solo mediante il ripristino del funzionamento dell'ascensore di accesso al tunnel di collegamento, unitamente ad una più attenta manutenzione e pulizia degli ascensori di accesso ai binari;
- l'accessibilità agli ipovedenti e ai non vedenti è limitata all'area della stazione, al primo binario ed al tunnel di collegamento con il "Movicentro". Non risultano al momento accessibili le tre banchine dei binari da 2 a 7 in quanto privi di percorsi loges e di mappe tattili.

Si è rilevato, altresì, che il tunnel di collegamento tra la stazione ferroviaria ed i parcheggi del movicentro, necessita di una più attenta manutenzione e pulizia, specie riguardo alle pareti che presentano parti di intonaco deteriorate. Per quanto riguarda la sicurezza del nodo si è constatata la presenza di un sistema di video sorveglianza che dalla stazione si estende per tutto il tunnel interrato fino all'uscita sud "area Movicentro". Non essendo stato possibile verificare la funzionalità dell'impianto si suggerisce di provvedere ad indicarne l'attività funzionale tramite segnaletica dedicata come informativa all'utenza del nodo.

I funzionari

Campadello Paolo

Marino Dolores