



Il Progetto Movicentro

MOVICENTRO DI BIELLA: RELAZIONE DI SINTESI

Sopralluogo del 7 maggio 2019

CARATTERISTICHE DEL NODO FERROVIARIO

La stazione di Biella San Paolo è la principale stazione ferroviaria di Biella, capolinea delle linee per Novara e Santhià, è dotata di quattro binari passanti, utilizzati come punto di sosta o scambio delle linee Santhià-Biella e Biella-Novara, serviti dai marciapiedi provvisti di pensiline e collegati tramite sottopasso pedonale, dotato di ascensori per disabili. Sono presenti anche dei binari tronchi per lo scalo e manovre.

La stazione ferroviaria di Biella è servita da treni regionali di Trenitalia nell'ambito del contratto di servizio stipulato con la Regione Piemonte.

In passato la stazione risultava capolinea di alcune relazioni dirette:

- fino al 1° giugno 1986, Biella era collegata quotidianamente con Genova con una relazione Espresso, soppressa per l'esiguità del numero di passeggeri trasportato.
- il 12 giugno 2011, il collegamento diretto con la stazione di Torino Porta Nuova venne soppresso in conseguenza del divieto di ingresso di treni alimentati a gasolio nella stazione di Torino Porta Susa.
- dal 15 dicembre 2013, infine, furono soppressi i collegamenti diretti con le stazioni di Milano Porta Garibaldi, Pavia e Albenga.



Immagine 1

Il fabbricato viaggiatori, in stile razionalista, ha 2 piani, di cui il primo a terra accessibile al pubblico, ospita il Dirigente Movimento ed i servizi ai viaggiatori sotto riportati:

- Biglietteria per i servizi ferroviari (Trenitalia) a sportello
- Biglietteria per i servizi ferroviari (Trenitalia) automatica
- Biglietteria per i servizi automobilistici (ATAP) a sportello
- Sala d'attesa
- Servizi igienici
- Bar
- Ufficio postale
- Ristorante

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

L'idea della realizzazione di una struttura di interscambio modale a Biella è stata certamente favorita dalla forte delocalizzazione della stazione ferroviaria rispetto al centro cittadino e dalla sua posizione rispetto alla viabilità urbana ed extraurbana, nonché dall'acquisizione da parte di ATAP (Azienda Trasporti Pubblici di Biella e Vercelli) dell'area ex scalo merci delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione della nuova sede ([immagine 1](#)).

Il progetto Movicentro ha pertanto interessato l'intera area impegnata dalla stazione e le zone ad essa adiacenti, con la creazione di un insieme integrato di strutture e servizi, quali la realizzazione, nella piazza San Paolo attigua alla stazione ferroviaria, di una struttura pedonale coperta a cui sono collegati sei stalli, per gli autobus del trasporto pubblico extraurbano, anch'essi coperti da pensilina e collegati alla stazione con marciapiedi, che ha consentito l'integrazione con i servizi ferroviari, oltre alla riduzione del percorso di interscambio.

Il progetto realizzato ha previsto, oltre agli stalli succitati, la sistemazione di piazza San Paolo, con la collocazione delle piazzole dei taxi, per la sosta veloce di autovetture, agevolando il traffico pedonale e ciclabile, compresa anche la riorganizzazione della stazione ferroviaria: interventi identificati come Lotto 1 e Lotto 2.

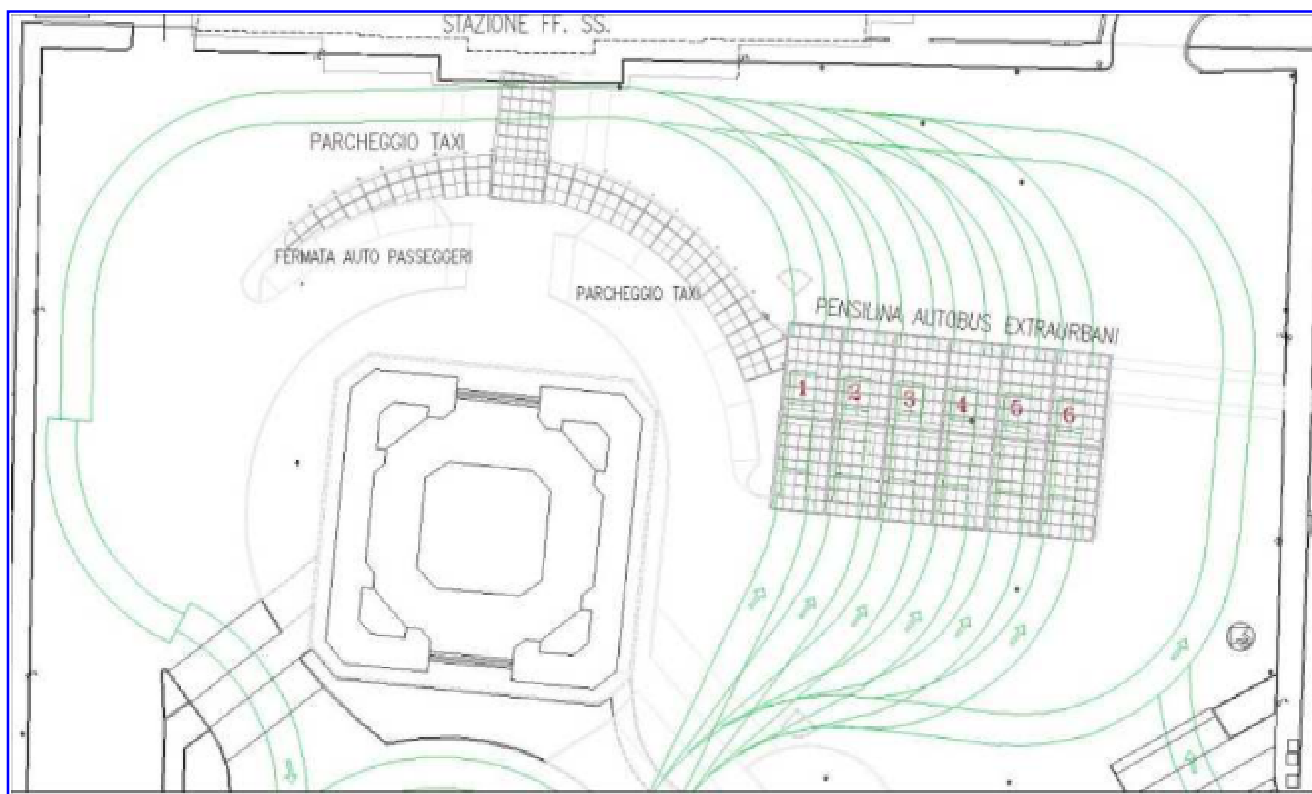


Immagine 2

Di seguito il prospetto del Piano finanziario che ha consentito la realizzazione del Movicentro.

Fonte di finanziamento	Contributo previsto
Comunitaria	
Statale	
Regionale	505.094,00 €
Comunale 1	223.035,00 €
Comunale 2	
Altro pubblico	
Totale	728.129,00 €

ESITI DEL SOPRALLUOGO

In data 7 maggio 2019, in attuazione dell'ordine di servizio prot. n. 15919/A1810A del 1 Aprile c.a., i funzionari regionali Graziano DELFINO e Dolores MARINO hanno provveduto ad effettuare un sopralluogo presso il Movicentro di Biella al fine di svolgere l'attività di controllo "ex post" sulla infrastruttura realizzata quale sistema di interscambio modale denominato Movicentro, come da programma delle attività di controllo ordinario per l'anno 2019, adottato con D.D. n. 124 del 16.01.2019 dal direttore arch. Luigi Robino.

Rispetto agli elementi progettuali residenti nel Sistema Informativo OIMP e nell'archivio regionale, il sopralluogo I Movicentro di Biella ha rilevato quanto di seguito riportato.

La stazione ferroviaria è predisposta su tre banchine con quattro binari per il transito dei treni.

All'interno dell'edificio della stazione ferroviaria si riscontra la presenza di:

- uno spazio adibito all'attesa dei passeggeri (foto 1);
- una biglietteria/informazioni a sportello Trenitalia (foto 2), mentre da informazioni acquisite il servizio di deposito bagagli non è più disponibile;
- due biglietterie automatiche Trenitalia, di cui una interna (foto 3) ed una sulla banchina del 1° binario;
- una biglietteria a sportello/informazioni dell'azienda ATAP che svolge i servizi di TPL nella provincia Biella e Vercelli (foto 4);
- un locale adibito ad edicola al momento dell'attività di controllo non in esercizio (foto 5);
- servizi igienici;
- un locale ristoro caffetteria (foto 6), oltre che i distributori automatici self bar (foto 7);
- un ufficio postale (foto 8).

La stazione ferroviaria risulta a norma rispetto alle barriere architettoniche, grazie sia alla presenza degli ascensori che garantiscono l'accesso alle banchine dei quattro binari, sia alla presenza dei percorsi loges ed alle mappe tattili (foto 9) presenti sulla banchina del primo binario e sul marciapiede sito all'uscita della stazione, verso piazza San Paolo.



Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6

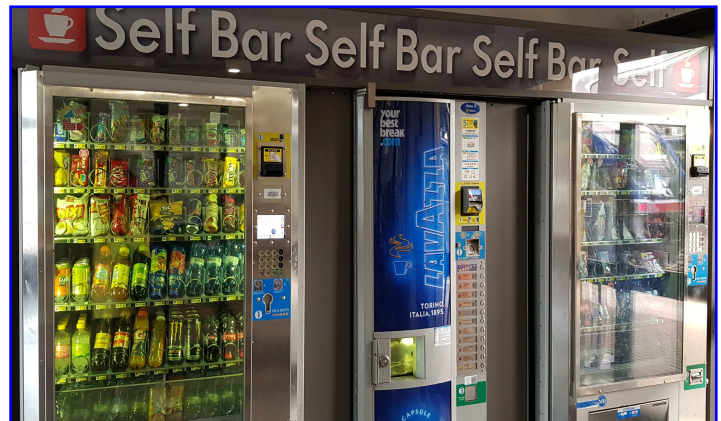


Foto 7

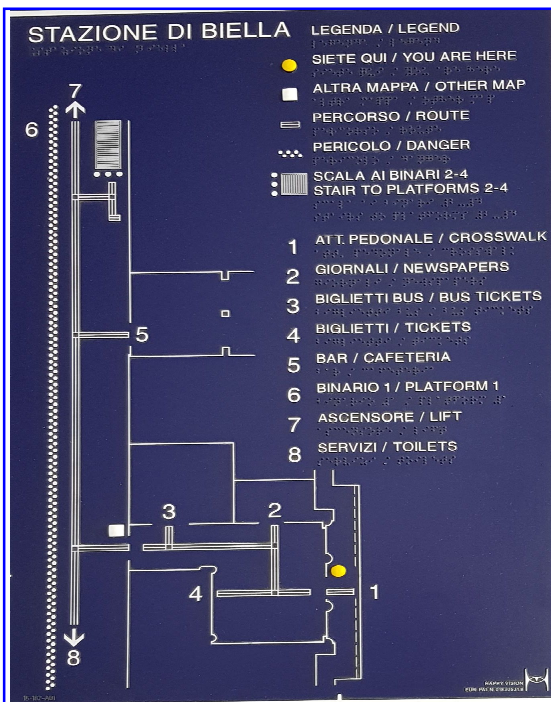


Foto 9



Foto 8

Gli elementi che caratterizzano il progetto del Movicentro sono riportati di seguito.

- Il terminal autobus composto da sei stalli con copertura in plexiglas (foto 9), collegati alla stazione ferroviaria tramite percorso pedonale su marciapiede e, protetto anch'esso, da pensilina per agevolare il tragitto pedonale. Le pensiline alte e basse, relative rispettivamente agli stalli autobus ed ai percorsi pedonali, risultano gli unici elementi architettonici verticali realizzati.
- La sistemazione di piazza San Paolo con la collocazione di:
 - una fontana, posta centralmente, con aiuole verdi e panchine (foto 10),
 - piazzole taxi e bus,
 - circa 50 posti auto per la sosta breve (a disco orario di 30 minuti),
 - 1 posto per il carico/scarico,
 - 4 posti riservati al personale dell'ufficio postale,
 - 4 posti auto per disabili (foto 11),
 - 1 posto riservato al personale ferroviario,
 - 12 stalli protetti da pensilina per la sosta dei motoveicoli,
 - 1 rastrelliera protetta da pensilina con 48 posti per il ricovero delle bici (foto 12),
 - 2 postazioni di bike sharing coperte da pensiline, di 6 posti ognuna, per il servizio "bici in città" (foto 13).



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12



Foto 13

Per quanto concerne l'accessibilità carraia all'area sono presenti due accessi: uno a sud ovest, già esistente prima dell'intervento progettuale del Movicentro e l'altro, per chi proviene sia da sud-ovest che da nord-ovest, realizzato con l'ausilio di una rotonda (vedi [immagine 1](#) e [3](#)).

Durante l'attività di controllo si è rilevato, altresì, che il Movicentro può contare, nell'adiacente piazza Sandro Pertini, di un ampio parcheggio gratuito con una capienza che si aggira attorno ai 400 posti auto con un dislivello, rispetto al livello di strada del Movicentro, di circa 1.5 metri ([foto 14](#)).

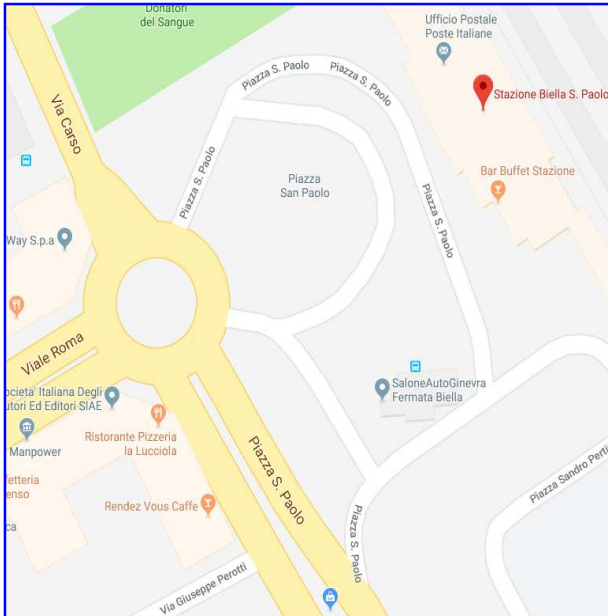


Immagine 3



Foto 14

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il progetto Movicentro realizza in generale il potenziamento del sistema regionale dei nodi di interscambio tra le diverse 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.

Il nodo di interscambio intende semplificare il modo di viaggiare ed è posto di norma in corrispondenza di incroci significativi tra linee ferroviarie, automobilistiche, parcheggi e servizi car/bike sharing consentendo all'utenza di iniziare, proseguire, terminare uno spostamento scegliendo il mezzo di trasporto più rapido ed adatto alle personali esigenze in un ambito dotato di servizi di elevata qualità.

Per quanto riguarda Biella si può affermare che l'intervento infrastrutturale realizzato anche se ha consentito la riqualificazione dell'area pertinente al Movicentro ed adempie alla funzione di intermodalità attraverso la presenza del servizio ferroviario, automobilistico di TPL, taxi, bike sharing e fornendo, altresì, parcheggio per auto, motocicli e bici, il servizio informativo non risulta affatto adeguato.

È noto come sia rilevante, in un nodo intermodale, disporre di un servizio informativo il più completo e tempestivo possibile che contrasti la cosiddetta "rottura di carico" e che costituisce sovente un disagio ed una perdita di tempo da indurre l'utente a scelte differenti rispetto al servizio pubblico.

A fronte del sopralluogo effettuato si è rilevato che, il servizio informativo, all'interno dell'area di competenza della stazione ferroviaria, è completo unicamente alle informazioni dei servizi ferroviari, tramite la presenza di monitor e segnaletica verticale posta sia lungo il tragitto seminterrato che conduce alle banchine dei quattro binari ferroviari e, sia all'interno dei locali della stazione, oltre alla presenza di orari cartacei (partenze ed arrivi) collocati nei pressi dell'area adibita a sala d'aspetto; viceversa sempre all'interno dell'area di competenza della stazione ferroviaria non si rileva alcuna informazione rispetto alla presenza del Movicentro e dei servizi automobilistici extraurbani presenti, il cui riscontro per l'utenza avviene una volta superato il varco

dell'uscita dell'edificio ferroviario posto sulla piazza San Paolo, a meno che, prima di uscire, non si sia avvalsa, per indicazioni, della biglietteria a sportello ATAP sita in uno dei locali dell'edificio ferroviario.

Le informazioni sulle coincidenze in arrivo ed in partenza delle linee automobilistiche del trasporto pubblico, presenti nel Movicentro, di cui l'utente ha necessità per iniziare/proseguire il proprio viaggio, non sono immediatamente reperibili e pertanto potrebbe risultare una barriera per i viaggiatori, specie quelli non abituali, dovuta all'inesistenza di indicazioni integrate rispetto allo stallo di pertinenza ed ai percorsi/fermate delle linee disponibili, specie quando l'ufficio ATAP non è in servizio. Nello specifico per l'utente l'individuazione della linea competente al proprio spostamento risulta laboriosa, in quanto mancando un'indicazione d'insieme (per esempio punto informativo interattivo/mappa, ecc.) che possa indirizzare immediatamente verso la fermata di propria pertinenza, il viaggiatore è costretto a leggersi le indicazioni delle linee/percorsi presenti su tutti e sei le paline degli stalli (foto 15) ed, una volta individuata la linea di interesse deve, altresì, visualizzare l'orario (foto 16) posto dietro la palina, per avere informazione circa la presenza o meno della fermata di proprio interesse o, comunque sia, una funzionale al proprio spostamento.



Foto 15

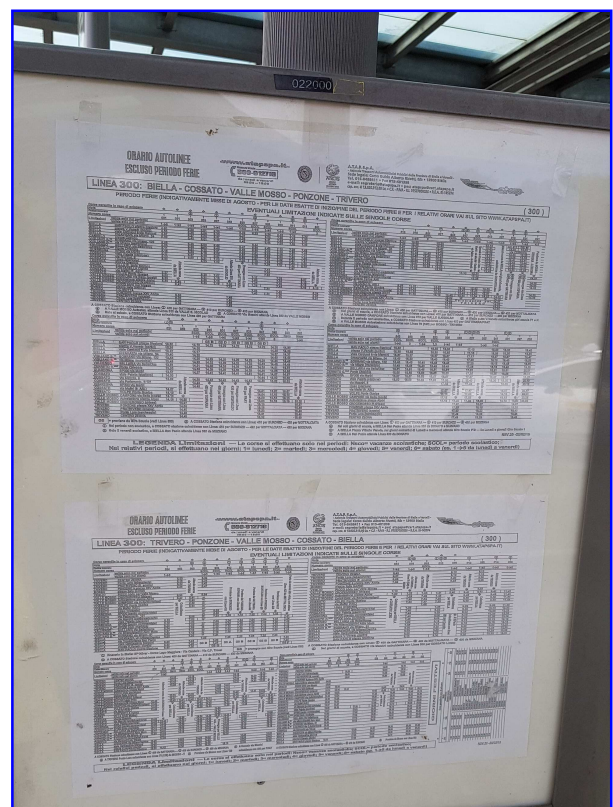


Foto 16

Tra l'altro, già da diversi anni, il comune di Biella ha accorpato nello stesso contratto di servizio di TPL per carenze finanziarie, il servizio urbano all'extraurbano, per cui le linee extraurbane, nel loro percorso, effettuano anche fermate urbane: tali informazioni non sono immediate per l'utenza.

Bisogna tener presente che all'interno di un nodo intermodale le informazioni necessarie ai diversi gruppi di utenti sono differenti: utenti non abituali ed irregolari necessitano maggiormente di informazioni di tutti i modi di trasporto disponibili inerenti orari e percorsi, mentre gli utenti sistematici necessitano maggiormente di informazioni su ritardi e cambi orari. Ciò che è certo è che gli utenti potenziali sono frenati in generale dalla scarsa o incompleta informazione: molti viaggiatori necessitano di informazioni personalizzate prima di compiere uno spostamento, informazioni che dovrebbero ricevere anche al di fuori del nodo di interscambio e, nel caso di Biella, non è presente nessuna indicazione (segnaletica verticale) che informi, chi percorre le strade adiacenti, come via Carlo felice Trossi, via Giuseppe Perotti o via Roma, sulla presenza del Movicentro che appunto è sito nella Piazza San Paolo su cui si affaccia la stazione ferroviaria. Particolare attenzione dovrebbe essere posta alla segnaletica attraverso cui si dovrebbero fornire

informazioni integrate e chiaramente decifrabili da chiunque, anche attraverso all'ausilio di simboli, illustrazioni, mappe ed orari, facilmente comprensibili, relativi a tutti i modi trasporto, ai percorsi ed ai servizi all'utenza presenti nel nodo.

Per quanto riguarda l'accessibilità carraia al nodo si rileva che quella delle autovetture, che transitano in piazza San Paolo solo per la sosta breve (*immagine 4* - riquadri verdi) così come i taxi (*immagine 4* - evidenza in giallo), non interferisce, per quanto possibile, con quella degli autobus (*immagine 4* - riquadro blu), visto che non sono stati realizzati percorsi dedicati, tramite segnaletica orizzontale, per differenziarli.



Immagine 4

Ai pedoni sono garantiti percorsi su marciapiedi posti sul medesimo livello stradale, protetti da pensilina che collegano in continuità la stazione ferroviaria sia agli stalli delle linee bus, anch'essi muniti di copertura (*foto 9*) e sia alle postazioni taxi. Non si rileva nessun percorso ciclabile dedicato, nonostante siano presenti sia una rastrelliera protetta da pensilina con 48 posti per il ricovero delle bici (*foto 12*) e sia due postazioni di bike sharing coperte da pensiline, di 6 posti ognuna, per il servizio "bici in città" (*foto 13*).

Considerando quanto sopra, si pone in evidenza come nel progetto per la realizzazione del Movicentro non si sia posta particolare attenzione all'accessibilità carraia/pedonale/ciclabile dell'area, dove il percorso pedonale risulta l'unico delimitato ed in sicurezza.

Si ritiene opportuno, altresì, segnalare come non sia posta attenzione adeguata alla manutenzione ordinaria degli unici elementi architettonici verticali del Movicentro, rappresentati dalle pensiline alte e basse, che distribuiscono i percorsi pedonali dalla stazione ferroviaria agli stalli bus: come mostrano le *foto 17* e *18*, sotto riportate, si osserva la vetustà della verniciatura degli elementi metallici infrastrutturali della pensilina continua, nonché la scarsa pulizia del plexiglas, materiale utilizzato per la copertura medesima.



foto 17



foto 18

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

I funzionari
Graziano DELFINO
Dolores MARINO