



Schema locale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Biciplan

Fase I - Processo partecipativo

Maggio 2019



Seconda di copertina

Cliente	Comune di Pinerolo
Riferimento contratto	Determinazione n. 1233/2017 divenuta efficace in data 17 gennaio 2017
Nome progetto	Schema locale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e Biciplan del Comune di Pinerolo
Nome file	R.17224.0_Citec_Simurg_PUMS Pinerolo_Processo partecipativo_DEF
Versione	Definitiva
Data	Maggio 2019
Autori	Antonio Ruiu, Daniele Mirani
Revisione finale	Daniele Mirani
Diffusione	Cliente

Il lavoro si inquadra nell'ambito del progetto M.U.S.I.C. Mobilità Urbana Sicura, Intelligente e Consapevole, di cui il Comune di Pinerolo è capofila con la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance. Il progetto è finanziato dal Programma InterregVA Italia-Francia 2014/20

Contatti:

Citec Italia srl

C.so Vittorio Emanuele II, 111

I-10128 Torino

■ Tél +39 011 580 53 05

■ Fax +41 (0)22 809 60 01

■ e-mail: citec@citec.ch

■ www.citec.ch

Simurg Ricerche

Via A. Pieroni 27

I – 57123 Livorno

Tel 0586-210460

Fax 0586-210460

e-mail: simurg@simurgricerche.it

www.simurgricerche.it

Indice

1. Introduzione	3
1.1. Contesto e obiettivi	3
1.2. Che cos'è un PUMS?	4
1.3. Approccio metodologico: fasi e attività per lo sviluppo del PUMS	5
2. Processo partecipativo	6
2.1. Attività propedeutica iniziale: individuazione degli attori chiave, comunicazione e coinvolgimento	6
2.2. Attività di comunicazione a supporto del percorso partecipativo	7
2.3. Primo incontro di apertura del processo partecipativo	7
2.4. Il questionario online	7
2.5. I laboratori per definire la visione condivisa del PUMS e del Biciplan	8
2.6. I Focus Group sui principali attrattori di traffico	21
2.7. Laboratori sperimentali nelle scuole	31
Allegato 1. Interviste video	35
Allegato 2. Resoconto questionario on-line sulla mobilità	36
Modifiche e integrazioni alla versione 1 del 17 maggio 2018	37

1. Introduzione

1.1. Contesto e obiettivi

Il Comune di Pinerolo è capofila del **progetto M.U.S.I.C.** Mobilità Urbana Sicura, Intelligente e Consapevole con la Communauté d'Agglomération Gap-Tallard-Durance finanziato dal **Programma InterregVA Italia-Francia 2014/20**.

L'elaborazione del PUMS si integra quale misura di attuazione delle strategie definite dal progetto M.U.S.I.C. in completa coerenza con il programma Alcotra di cui fa parte, e in particolare con le finalità generali e specifiche dell'asse 3 "Attrattività del territorio", obiettivo specifico "Mobilità sostenibile".

Coerentemente con gli obiettivi e finalità previste da M.U.S.I.C., il PUMS si prefigge di **proporre azioni mirate a supportare, favorire e promuovere una mobilità attiva e rispettosa dell'ambiente e della salute, mettendo al centro dell'attenzione le esigenze dei cittadini.**

Tra le principali azioni previste dal progetto M.U.S.I.C. vi è la realizzazione del PUMS e del Biciplan per la città di Pinerolo.

Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** è uno strumento di pianificazione della mobilità urbana definito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (legge 340 del 24 novembre 2000, Linee Guida introdotte con il D.M. 4 agosto 2017) previsto al fine di pianificare e governare il sistema della mobilità, nel rispetto delle emergenze ambientali, per ottenere:

- condizioni eque di accesso alla mobilità per tutti i cittadini,
- una corretta gestione del traffico,
- un trasporto pubblico urbano efficace e sicuro,
- una città bella e pulita.

Con determina n.1233/2017 divenuta efficace in data 17 gennaio 2017, l'Amministrazione comunale ha affidato a Citec Italia srl, in raggruppamento temporaneo con la società Simurg Ricerche snc, la redazione del PUMS e del Biciplan.

Il presente documento, unitamente agli elaborati grafici inseriti del testo e in allegato, costituisce il **resoconto delle Fasi I e II del processo previsto dal PUMS**, comprensive di:

- attività propedeutiche e processo partecipativo,
- valutazione dello scenario attuale,
- definizione degli obiettivi specifici.

1.2. Che cos'è un PUMS?

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è un **piano strategico** con orizzonte temporale di **medio-lungo periodo** (10 anni) che si propone di considerare in maniera equilibrata e integrata la variegata domanda di mobilità, secondo tutti i modi di trasporto, nelle aree urbane e peri-urbane. Tale piano promuove un modello di pianificazione finalizzato al **miglioramento della qualità della vita e delle abitudini di mobilità** nelle città, perseguendo principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

Gli obiettivi generali del PUMS sono:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi necessari
- migliorare le condizioni di sicurezza
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
- migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci
- contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano, a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

La sostanziale innovazione dei PUMS rispetto agli strumenti pianificatori tradizionali riguarda l'attenzione nei confronti delle persone, con l'attivazione di un **processo partecipativo** che mette al centro delle analisi le esigenze e le aspettative dei cittadini, i quali vengono coinvolti in maniera attiva e costruttiva fin dall'inizio del processo di definizione.

Ulteriori elementi di discontinuità rispetto all'approccio pianificatorio tradizionale sono riportati nella seguente Figura 1.



Figura 1 – Una "S" innovativa

1.3. Approccio metodologico: fasi e attività per lo sviluppo del PUMS

La redazione del PUMS si sviluppa secondo le **4 fasi** di seguito riportate e schematizzate nella Figura 2; tali fasi corrispondono alla sequenza logica e metodologica delle attività e delle analisi che concorrono alla definizione del Piano:

- **Fase I - attività propedeutiche e processo partecipativo (“scenario zero”)**: attivazione del processo di partecipazione della cittadinanza e dei gruppi portatori di interesse, predisposizione del cronoprogramma operativo, **ricostruzione del quadro conoscitivo** del sistema della mobilità attuale (offerta e domanda) in tutte le sue componenti, nonché degli aspetti legati all’inquinamento ambientale e all’incidentalità, acquisizione delle informazioni quantitative e qualitative necessarie alla creazione e alla calibrazione del modello di mobilità, definizione degli indicatori di monitoraggio.
- **Fase II - Valutazione dello scenario attuale e definizione degli obiettivi specifici (“scenario di riferimento”)**: tale fase ha l’obiettivo di evidenziare le criticità del sistema della mobilità in atto, individuando, a breve, medio e lungo termine, gli **obiettivi specifici**, coerentemente con le linee guida europee, gli indirizzi programmatici dell’Amministrazione e gli strumenti pianificatori comunali.
- **Fase III - Elaborazione dei piani e quantificazione delle risorse (“scenario di progetto”)**: in questa fase si definiscono gli **scenari di progetto**, individuando le azioni e gli interventi organizzativi, gestionali, infrastrutturali e tecnologici per raggiungere gli obiettivi proposti nelle precedenti fasi, indicando altresì le implicazioni economico-gestionali.
- **Fase IV – Adozione, approvazione, implementazione e monitoraggio dei Piani**: a seguito dell’adozione del Piano, seguiranno le fasi di consultazione, di approvazione e di **pubblicazione**, con la produzione degli elaborati tecnici e grafici definitivi. Saranno infine individuati gli strumenti necessari alla verifica della qualità e dell’efficacia delle misure, con un **piano di monitoraggio** avente tempistiche cadenzate e indicatori precedentemente definiti.



Figura 2 – Fasi e attività per lo sviluppo del PUMS e del Biciplan di Pinerolo

2. Processo partecipativo

Il processo partecipativo è iniziato il 2 febbraio 2018, giorno dell'incontro di "apertura" del progetto, e accompagnerà la stesura del PUMS e del Biciplan in tutte le fasi di lavoro. I momenti e gli appuntamenti fondamentali del processo partecipativo possono essere riassunti nei seguenti punti:

- Attività propedeutica iniziale: individuazione degli attori chiave comunicazione e coinvolgimento
- Incontro istituzionale di apertura del percorso partecipativo
- I laboratori per definire la visione condivisa del PUMS e Biciplan
- I Focus Group sui principali attrattori di traffico
- I laboratori sperimentali nelle scuole
- Il questionario online
- Incontro di chiusura del processo

Uno schema di sintesi delle fasi del processo partecipativo è riportato nella seguente Figura 3.

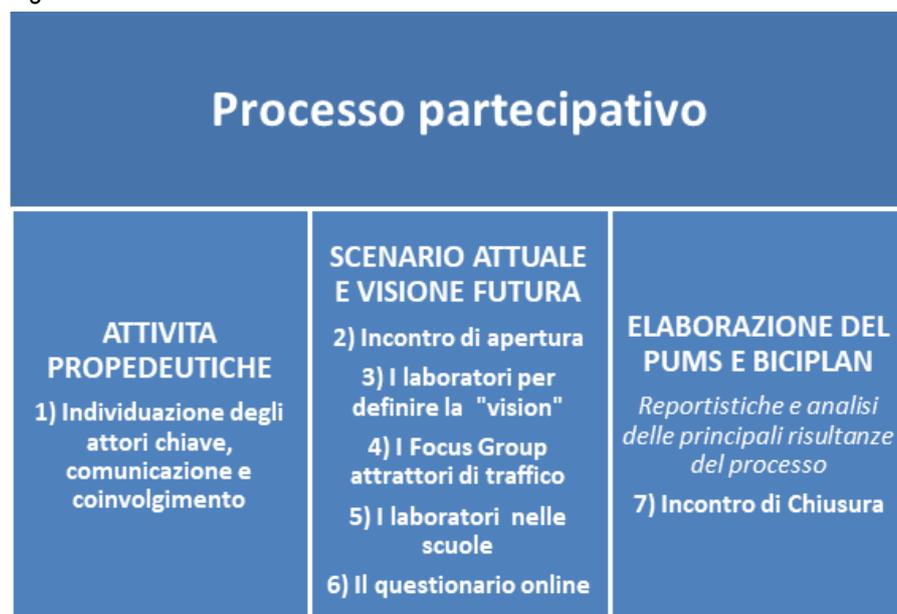


Figura 3 – Schema del processo partecipativo

2.1. Attività propedeutica iniziale: individuazione degli attori chiave, comunicazione e coinvolgimento

L'approccio utilizzato per impostare il processo di partecipazione si è ispirato al DM 4 agosto 2017 e alle linee guida ELTIS; tali documenti indicano chiaramente che il PUMS, rispetto ai piani tradizionali, deve porre al centro della "vision" e degli obiettivi della pianificazione le esigenze di mobilità delle persone, di ogni età e condizione. Le persone con le loro necessità e volontà di spostamento, e non solo i mezzi di trasporto, devono essere studiati approfonditamente sia con apposite indagini sugli spostamenti, che attraverso i vari momenti mirati di partecipazione.

Ciò premesso, la strategia di fondo del percorso partecipativo posto in essere è basata sul coinvolgimento di cittadini comuni e operatori e portatori di interesse in tutte le fasi che portano alla definizione del PUMS e del Biciplan.

Le categorie di soggetti che sono stati coinvolti sono riconducibili a due macro gruppi:

- 1) semplici cittadini
- 2) attori chiave o stakeholders

A questi ultimi sono riconducibili tre sottogruppi di soggetti:

- a. enti pubblici, istituzioni e mondo della scuola
- b. organizzazioni di categoria: commercianti, operatori turistici, mondo dell'impresa, ecc.
- c. associazioni no profit, consorzi di strada, ecc.

2.2. Attività di comunicazione a supporto del percorso partecipativo

L'inizio del percorso è stato preceduto da una serie di **attività di comunicazione** predisposte dall'Amministrazione Comunale con l'obiettivo generale di informare e coinvolgere tutti gli attori interessati alla definizione del PUMS e Biciplan.

Nello specifico, attraverso la rete civica comunale, la stampa locale e i principali canali "social" utilizzati dall'Amministrazione, i cittadini sono stati "costantemente" informati sul processo partecipativo in corso, al fine di aumentare il coinvolgimento e per creare un'ampia condivisione delle strategie definendo una "Vision" comune degli obiettivi e azioni del PUMS e Biciplan. Tale approccio permetterà, anche nella fase futura di monitoraggio del piano, di fare incontrare i fabbisogni e le proposte dei cittadini e degli attori chiave, da un lato, e le soluzioni progettuali e gestionali dall'altro.

2.3. Primo incontro di apertura del processo partecipativo

Il 2 febbraio 2018, alle 21:30, presso la sala Rappresentanza del Comune di Pinerolo, è stato organizzato un incontro istituzionale a carattere assembleare, finalizzato a informare i cittadini e i mass media locali sulle modalità di svolgimento del processo partecipativo, le forme di coinvolgimento, la tempistica del progetto e gli obiettivi da perseguire.

In particolare, già nel primo pomeriggio è stato dedicato un meeting specifico di presentazione ai referenti delle Scuole del territorio pinerolese, le quali hanno rappresentato uno degli attori chiave o stakeholders del processo partecipativo.

2.4. Il questionario online

Il questionario permette di identificare le criticità correlate ai vari aspetti della mobilità cittadina al fine di predisporre gli orientamenti iniziali del PUMS e Biciplan. In particolare, rispetto a studi realizzati per contesti e scopi omologhi, in cui si è optato per l'adozione di un questionario *tailormade*, è stato concordato **con la Città Metropolitana di Torino** di utilizzare il questionario già approntato per le analoghe raccolte di dati per l'area vasta di competenza, tenendo conto delle peculiarità del contesto della mobilità urbana ed extraurbana (o/d) pinerolese. Questo aspetto ha determinato la stretta collaborazione tecnica con la CM finalizzata alla costruzione coordinata delle sezioni specifiche del questionario, soprattutto per l'identificazione delle partizioni geografiche della città e dei poli di raccolta dati preventivamente identificati per lo studio di progetto.

Il questionario è stato rivolto in maniera mirata, oltre che ai residenti e ai city users, al personale degli attrattori di traffico pubblici e privati e ai destinatari dei percorsi partecipativi, con particolare attenzione al mondo della Scuola. Nello specifico, le fasi

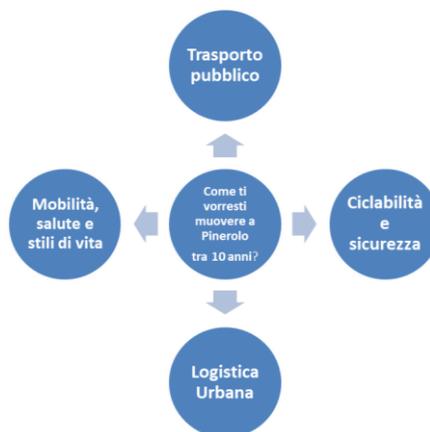
laboratoriali partecipative svolte presso gli istituti scolastici prescelti come campione destinato a tale scopo, sono state caratterizzate dalla **sottoposizione diretta dei questionari agli studenti**, preceduta da un modulo esplicativo su PUMS e Biciplan e da un momento formativo sulla funzionalità del questionario rispetto agli scopi progettuali. Attraverso questo strumento sono state raccolte le informazioni sui problemi relativi agli spostamenti delle persone e sulla propensione all'utilizzo dei mezzi pubblici e della bicicletta. In questo senso, si evidenzia che tramite il questionario sarà anche possibile determinare la ripartizione modale a vari livelli, ad esempio:

- intera città di Pinerolo
- singoli quartieri o aree urbane (centro storico, periferia, area collinare, ecc.);
- principali poli attrattori di traffico (es. Comune, Ospedale, aree industriali, aree commerciali, ecc.)

Tutte le informazioni raccolte attraverso il questionario sono riportate nell'Allegato 2 "R.17224.0_Citec_Simurg_PUMS Pinerolo_Resoconto questionario_201905".

2.5. I laboratori per definire la visione condivisa del PUMS e del Biciplan

I laboratori rappresentano il **"cuore" del processo partecipativo**, poiché sono finalizzati alla valutazione, insieme ai cittadini e agli stakeholders, dello scenario attuale della mobilità di Pinerolo, in modo da far emergere le principali criticità e successivamente sviluppare la "vision" strategica. In questa fase i cittadini e gli stakeholders sono stati chiamati a rispondere alla seguente suggestione: *Come ti vorresti muovere in città tra dieci anni?*



Sulla base della "vision" sono poi individuati gli obiettivi a medio e lungo termine dei e le misure più efficaci di intervento.

Per la determinazione della "Vision" sono stati programmati:

- 1 Focus Group con gli stakeholders privilegiati;
- 2 Focus Group presso gli attrattori i traffico individuati dal gruppo di progettazione insieme all'Amministrazione Comunale;
- 2 laboratori strategici (tematiche trasversali), "a porte aperte", destinati a cittadini (residenti e city users) e stakeholders, finalizzati a individuare le principali criticità rispetto ai diversi ambiti della mobilità e a identificare una visione strategica e condivisa della mobilità da inserire Piano.

I temi destinati alle fasi laboratoriali, sono stati raggruppati in due macro categorie:

- 1) trasporto pubblico locale, treno, bike-car sharing, car pooling, logistica urbana e mobilità innovativa;
- 2) andare a piedi, percorsi e vie ciclabili, sicurezza, limitazione della sosta e del traffico e riqualificazione urbana.

I laboratori partecipativi sono stati condotti con le tecniche del Focus Group e O.P.E.R.A., che hanno permesso ai partecipanti di discutere intorno a un tavolo, tutti

insieme o per piccoli gruppi, di diversi argomenti, in modo proficuo e in un tempo limitato, tenendo traccia di tutte le idee, le proposte e le riflessioni emerse.

Focus Group con stakeholders privilegiati (19 marzo 2018): Salvaciclisti Pinerolese, FIAB Torino Bici & Dintorni e Cavourese.

Al laboratorio hanno partecipato 8 persone, rappresentando le istanze di **associazioni ciclistiche** e **società di gestione del Trasporto Pubblico Locale**. L'incontro è stato coadiuvato da CITEC Italia, per gli aspetti tecnici, e da Simurg Consulenze e Servizi per la facilitazione partecipativa, alla presenza dei rappresentanti politici e tecnici del Comune. Alcuni momenti dell'incontro sono riportati nelle seguenti Figura 4 e Figura 5.



Figura 4 – Focus Group del 19 marzo 2018 con stakeholders privilegiati

Durante la prima fase del focus sono state ampiamente illustrate le iniziative portate avanti negli ultimi anni da parte delle associazioni ciclistiche maggiormente attive sul territorio di Pinerolo (Salvaciclisti Pinerolese e FIAB Torino Bici & Dintorni), attraverso una vasta e varia documentazione, illustrata con slides e fotografie.



Figura 5 – Focus Group del 19 marzo 2018 con stakeholders privilegiati

Ne è scaturita una **pacata e costruttiva discussione** cui è intervenuto, a completamento della rosa degli stakeholders, il referente della Società Cavourese. Tutto il FG ha beneficiato della proficua interlocuzione con le Società incaricate della redazione del Piano e con i rappresentanti del Comune.

La seconda fase del laboratorio è stata introdotta dalla presentazione e spiegazione della **scheda predisposta per il Focus Group**, secondo lo schema riportato nella seguente Figura 6.

Nome e Cognome:	Organizzazione:
Email:	Telefono:
Pinerolo è una piccola città pianeggiante, dove il trasporto pubblico, la marcia a piedi e la bicicletta dovrebbero <i>farla da padrone</i> ... Invece il centro è congestionato e tappezzato di automobili...	
Quali opportunità dovrebbe cogliere l'Amministrazione grazie allo sviluppo del PUMS e Biciplan? Quali ambiti della mobilità dovrebbero essere migliorati? Su quali settori della città è più importante concentrarsi?	
Quali interventi potrebbe prevedere il PUMS e Biciplan per la riorganizzazione e il miglioramento di: <ul style="list-style-type: none"> ▪ TRASPORTO PUBBLICO ▪ CICLABILITÀ ▪ CIRCOLAZIONE VEICOLARE 	
Quali interventi potrebbe prevedere il PUMS e Biciplan per migliorare la qualità, l'accessibilità e la sicurezza urbana, con particolare riferimento al centro storico?	

Figura 6 – Scheda per il Focus Group del 19 marzo 2018

Dopo una fase di riflessione e compilazione della scheda personale, sulla base della suggestione introduttiva (*Pinerolo è una piccola città pianeggiante, dove il trasporto pubblico, la marcia a piedi e la bicicletta dovrebbero farla da padrone... Invece il centro è congestionato e tappezzato di automobili...*) i partecipanti hanno letto e illustrato, uno per volta, i contenuti del lavoro individuale.

In tal modo, è stato possibile **esprimere proposte, domande e dubbi**, che sono stati esplicitati e analizzati dai partecipanti e condivisi immediatamente con i rappresentanti, tecnici e politici, dell'Amministrazione Comunale, attraverso un approccio dialogico, facilitato da Simurg e supportato, per tutti gli aspetti concernenti la vision e gli approcci tecnico-scientifici del PUMS e Biciplan, da Citec.

Una Tabella analitica di sintesi delle proposte emerse durante l'incontro è riportata nella seguente Figura 7.

N°	Quale opportunità dovrebbe cogliere l'amministrazione grazie allo sviluppo del PUMS e Biciplan? Quali ambiti della mobilità dovrebbero essere migliorati? Su quali settori della città è più importante concentrarsi?	Quali interventi potrebbe prevedere il PUMS e Biciplan per la riorganizzazione ed il miglioramento di: • TRASPORTO PUBBLICO • CICLABILITÀ • CIRCOLAZIONE VEICOLARE	Quali interventi potrebbe prevedere il PUMS e il Biciplan per migliorare la qualità, l'accessibilità e la sicurezza urbana, con particolare riferimento al centro storico?
1	Ridurre il traffico automobilistico.	TRASPORTO PUBBLICO: corsie preferenziali per il trasporto pubblico e limitazione del traffico delle autovetture per incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico.	Creare zone ZTL
2	Riduzione dell'inquinamento, piste ciclabili protette.	TRASPORTO PUBBLICO: decongestione del traffico nel centro verso le periferie. CICLABILITÀ: piste ciclabili protette. CIRCOLAZIONE VEICOLARE: pedaggio per centro storico.	Pagare pedaggio, limite velocità 30 km/h, pista ciclopedonali protette.
3	Zone commerciali e zona ospedale. Bicibus come pedibus. Congestione viabilità centro storico/asse centrale di corso Torino/Riva di Pinerolo. Inquinamento (polveri sottili). Educazione alla mobilità sostenibile e concentrarsi sulle risorse da ricercare nei bandi.	TRASPORTO PUBBLICO: direi... tutti a piedi! Pensiamo alle numerose esperienze già in atto in altre città. CICLABILITÀ: incentivare l'acquisto di biciclette più educazione alla bicicletta. CIRCOLAZIONE VEICOLARE: problema transito numerosissimi bus e auto.	Riprendere esperienze di eccellenza di città come Parma e Fano (PU), con zone pedonali accessibili alle bici. Importante: la segnaletica adatta, chiara nella lettura. Pista ciclabile integrata nella viabilità con il limite di velocità a 30 km/h per le auto, precedenza al ciclista, vedi modello olandese.
4	1. Rivisitazione della viabilità per una maggiore sicurezza 2. Ciclistica / pedonale / trasporto pubblico 3. Su tutto il territorio, in particolare l'ospedale, corso Torino, Via Saluzzo collegamento Porporata	TRASPORTO PUBBLICO: ridurre il passaggio dei bus vuoti, treno Pinerolo/Torino CICLABILITÀ: evitare di ghezzizzare il ciclista CIRCOLAZIONE VEICOLARE: un occhio di riguardo alla sicurezza	1. 30 km/h 2. Riduzione larghezza carreggiata 3. Sensi unici eccetto bici 4. No dossi
5	Campagna di sensibilizzazione sulla mitigazione del traffico con proposte alternative ai percorsi di maggior traffico veicolare motorizzato Corso Torino - Via Saluzzo - Via Fenestrelle e sul collegamento senza soluzione di continuità dei processi ciclabili. Parcheggi esterni: rendere effettivamente possibile tale ipotesi.	TRASPORTO PUBBLICO: garantire l'integrazione degli orari degli autobus elettrici o a metano e razionalizzare i percorsi evitando le corsie a vuoto, sostituire gli autobus urbani a utilizzo quasi zero con autobus a chiamata (con notevoli risparmi da usare a favore del miglioramento del servizio). Ripristinare la linea ferroviaria Torre Pellice e migliorare l'uso creando fermate su tutta la tratta urbana. CICLABILITÀ: percorsi diretti e manutenzione. CIRCOLAZIONE VEICOLARE: evitare l'uso di corso Torino con attraversamento della città: creare ZTL nel tratto corrispondente a Piazza Cavour/Piazza V. Veneto.	Invogliare l'uso del centro cittadino a favore della mobilità ciclopedonale con la trasformazione del tratto di corso Torino di collegamento fra il centro storico medievale con il centro storico (fuori le mura) ottocentesco.
6	Decongestionare il centro (Corso Torino) dal traffico automobilistico, rendere più sicure le vie d'accesso (via Saluzzo, Stradale Fenestrelle); favorire maggiormente la mobilità ciclistica e pedonale nelle vie principali del centro; creare il collegamento con piste ciclabili esistenti.	TRASPORTO PUBBLICO: prevedere attraversamenti più funzionali da parte degli autobus, eliminando quelli inutili. Autobus più piccoli e meno inquinanti. Collegamenti garantiti con parcheggi di interscambio. CICLABILITÀ: attraversamento sicuro delle vie centrali. Percorsi più competitivi rispetto all'uso dell'automobile. Creare delle infrastrutture anche per parcheggio e deposito. CIRCOLAZIONE VEICOLARE: limitazione massima, con creazione di parcheggi fuori dal centro città.	Creazione di una rete di infrastrutture ciclistiche e pedonali con limitazione della velocità e dell'accesso alle automobili in centro città. Introduzione di zone 30 e sensi unici eccetto bici. Ampliare aree pedonali e ZTL.
7	1. riequilibrare le varie componenti del traffico privilegiando la sostenibilità. 2. trasporto pubblico e pedoni o ciclisti. Tenere conto del treno verso Torino e Torre Pellice. 3. centro storico permeabile ai ciclisti con transito nei due sensi anche in presenza di senso unico.	TRASPORTO PUBBLICO: ripristino e intensificazione delle fermate per ferrovia Torre Pellice. CICLABILITÀ: senso unico (vedi sopra). CIRCOLAZIONE VEICOLARE: sfavorire il traffico motorizzato creando dei percorsi poco efficienti per spostarsi.	Istituzione e allargamento ZTL in superficie occupata e in tempo di validità oraria.
8	1. riduzione del traffico 2. favorire la mobilità dolce 3. corso Torino e centro storico	TRASPORTO PUBBLICO: riduzione dei bus in città. Riorganizzazione delle tratte bus ecologici e favorire bici + bus o treno + bici. CICLABILITÀ: percorsi sicuri (attenzione alle rotonde) e riduzione della velocità su strade condivise. CIRCOLAZIONE VEICOLARE: riduzione del numero di veicoli.	1. senso unico eccetto bici 2. favorire mobilità ciclabile (ciclo posteggi-zone 30 - riduzione dei conflitti).

Figura 7 – Tabella analitica di sintesi del Focus Group del 19 marzo 2018

Laboratori partecipativi 1 e 2 (20 e 27 marzo 2018) Composizione: cittadini e stakeholders.

Slogan: *Tutti i cittadini, le forze produttive e sociali di Pinerolo sono invitati a partecipare per costruire insieme al Comune la mobilità del futuro.*

Il 20 marzo 2018 è iniziato il percorso partecipativo che ha coinvolto direttamente la categoria dei cittadini nelle **future scelte della mobilità urbana** da inserire nei progetti PUMS e Biciplan.

I lavori dei laboratori, come ricordato in fase introduttiva, sono stati preceduti da un evento di presentazione sui progetti PUMS e Biciplan nel loro insieme, sia sotto gli aspetti tecnici, sia nell'ottica della **coprogettazione partecipata**, cercando di trasmettere l'importanza di tali strumenti anche ai "non addetti ai lavori".

I due workshop sono stati organizzati in **tavoli di lavoro**, gestiti da facilitatori esperti, con la finalità sia di **raccogliere e definire le principali problematiche** sulla mobilità e sui conseguenti assetti urbani, sia di **trovare le soluzioni partecipate tra amministrazione e cittadinanza**, concependo in maniera condivisa obiettivi, fasi, modalità di attuazione e tempistiche, per la composizione del mosaico delle proposte destinate a integrare la progettazione del Piano.

È stata utilizzata una delle più recenti metodologie e tecniche partecipative formalizzate, che è identificata dall'acronimo: O.P.E.R.A.

Si tratta di un metodo nato nel nord Europa e introdotto recentemente in Italia, che si basa sulla sequenza codificata di 5 fasi di lavoro:

- I. Opinion: i partecipanti riflettono autonomamente sul tema (scheda individuale).
- II. Point of View: si sviluppano le proposte in gruppi.
- III. Explaining: ogni gruppo spiega le proprie proposte agli altri.
- IV. Ranking: le proposte vengono ordinate in base ad argomenti.
- V. Arrangement: Votazione e classificazione.

Workshop 1 (20 marzo 2018): Trasporto pubblico locale, treno, bike-car sharing, car pooling, logistica urbana e servizi innovativi di mobilità.

Il laboratorio, cui hanno partecipato attivamente 9 cittadini, è stato introdotto dalla presentazione del programma di lavoro per la redazione del PUMS e dalla spiegazione della metodologia O.P.E.R.A., compresa la definizione della scansione temporale delle fasi di lavoro.



Figura 8 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Introduzione e fasi di lavoro

Ai partecipanti è stata sottoposta la seguente scheda di lavoro riportata nella seguente Figura 9.

<p>PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) E BICIPLAN Primo laboratorio partecipativo: Trasporto pubblico locale, treno, bike-car sharing, car pooling, logistica urbana e servizi innovativi di mobilità 20 Marzo 2018</p>
<p><i>Aiutaci a rendere il trasporto pubblico accessibile, sicuro, confortevole, attrattivo e suggerisci le tue soluzioni per cambiare rotta, affinché la maggior parte della popolazione scelga di non usare l'automobile per i suoi spostamenti quotidiani</i></p>
<p>BUS (SCHEDA ROSA): Pensi che la città e il territorio di Pinerolo siano ben serviti dal servizio pubblico di autobus (es. collegamento con le frazioni e con Torino)? Le fermate sono sufficienti e ben distribuite sul territorio? Dove mancano? Dove potrebbero essere migliorate o messe in sicurezza? Ci sono linee che ritieni inutili o, viceversa, che andrebbero migliorate/potenziare?</p>
<p>TRENO (SCHEDA VERDE): Per Pinerolo, quali potrebbero essere le proposte migliorative del servizio ferroviario? Quali idee potrebbero essere avanzate per l'intermodalità (treno, bus, bicicletta) e per il recupero delle tratte ferroviarie dismesse?</p>
<p>SERVIZI INNOVATIVI DI MOBILITÀ (SCHEDA BIANCA): A Pinerolo potrebbero funzionare i servizi di condivisione delle auto private (car pooling) e della messa a disposizione di auto e biciclette (bike-car sharing), in alternativa al trasporto pubblico tradizionale?</p>

Figura 9 – Scheda per il Workshop 1 del 20 marzo 2018

Alcuni momenti dell'incontro sono riportati nelle seguenti Figura 10 e Figura 11.



Figura 10 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Tavoli di lavoro



Figura 11 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Confronto creativo

Le idee e le proposte sono state infine raccolte su 3 cartelloni e sottoposte a votazione. I risultati e una Tabella analitica di sintesi sono osservabili nelle seguenti Figura 12, Figura 13, Figura14 e Figura 15.

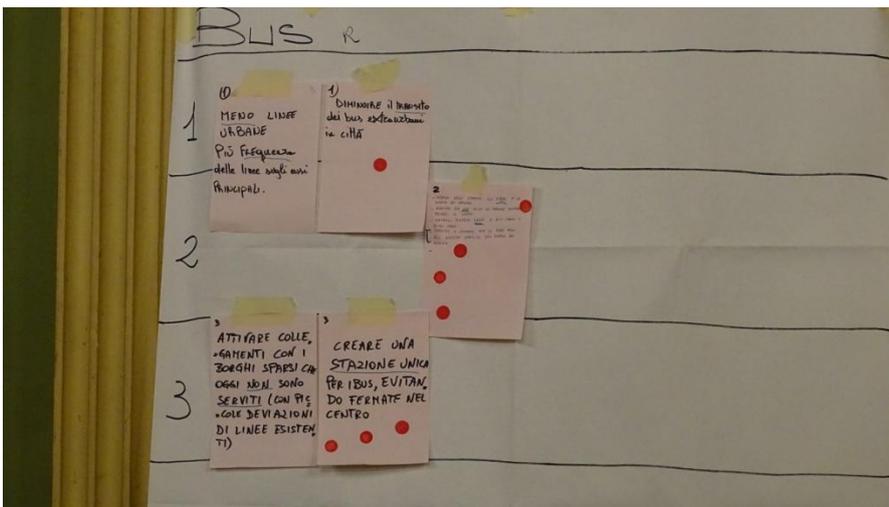


Figura 12 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Idee e proposte per TPL

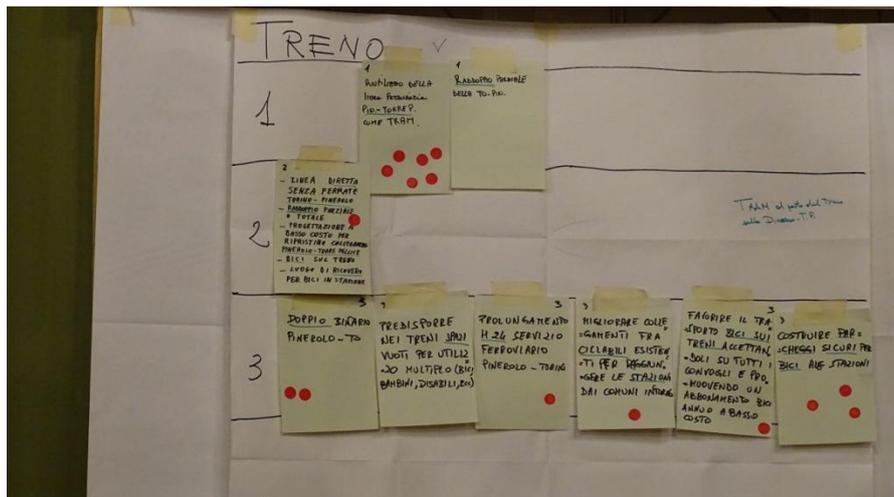


Figura 13 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Idee e proposte per trasporto ferroviario

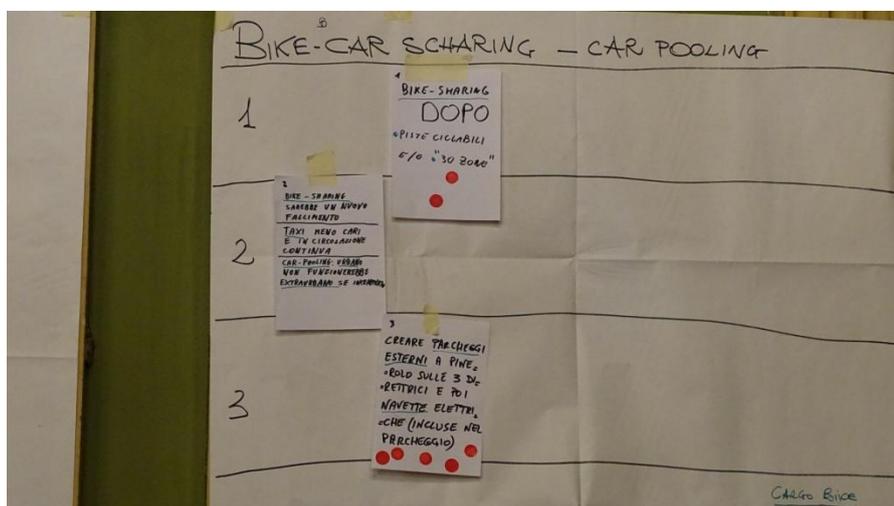


Figura 14 – Workshop 1 (20 marzo 2018) – Idee e proposte per bike-sharing e car pooling

N°	BUS: Pensi che la città e il territorio di Pinerolo siano ben serviti dal servizio pubblico di autobus (es. collegamento con le frazioni e con Torino)? Le fermate sono sufficienti e ben distribuite sul territorio? Dove mancano? Dove potrebbero essere migliorate o messe in sicurezza? Ci sono linee che ritieni inutili o, viceversa, che andrebbero migliorate/potenziare?	TRENO: Per Pinerolo, quali potrebbero essere le proposte migliorative del servizio ferroviario? Quali idee potrebbero essere avanzate per l'intermodalità (treno, bus, bicicletta) e per il recupero delle tratte ferroviarie dismesse?	SERVIZI INNOVATIVI DI MOBILITÀ: A Pinerolo potrebbero funzionare i servizi di condivisione delle auto private (car pooling) e della messa a disposizione di auto e biciclette (bike-car sharing), in alternativa al trasporto pubblico tradizionale?
1	Deviazione linea stazione-Roletto in Borgo Rivetti. 1 mattino e 1 serale su bus più piccoli	1. puntualità di arrivo a Torino 2. possibilità di trasporto bike elettriche e non 3. creare collegamento con le 2 stazioni di piste ciclabili con deposito sicuro del mezzo, soprattutto per i comuni esterni già su pista ciclabile (es: Cumiana-Frossasco-Roletto) 4. trasformare tratta dismessa da Torre in pista ciclabile	Qualora vengano ultimate le piste ciclabili sensato il bike sharing ma con deposito sicuro e scheda utilizzabile a Torino o altre città. Creare park esterni con Navetta elettrica per il centro anche per bus turistici.
2	1. il trasporto dovrebbe seguire degli HUB da dove le persone potrebbero muoversi con mezzi ecologici all'interno della città 2. si dovrebbe mettere il servizio verso i luoghi di necessità 3. bus elettrici in città (o ibridi)	Puntualità, servizio, controllo carrozze e posti dedicati a interscambio di mobilità (biciclette). Un servizio efficiente viene utilizzato.	Scoraggiare l'uso dell'auto, incentivare uso auto ecologiche. Piste ciclabili e pedonali. Controllo del territorio. Cargobike.
3	Penso che sul territorio di Pinerolo ci sia un buon servizio di bus sia privato che pubblico. Il bus pubblico che svolge il servizio cittadino dovrebbe essere potenziato nelle fermate e nei passaggi. Il servizio cittadino è nullo alla sera. Le fermate sono distribuite in modo adeguato e con la creazione della fermata vicino Piazza Roma per i bus studenti si è risolta un'importante criticità. Via Saluzzo fronte Carrefour Market: la fermata andrebbe messa in sicurezza con una pensilina ambo i lati.	Per quanto riguarda la TO-Pinerolo andrebbe pensato ad un raddoppio del binario per permettere un collegamento più veloce con Torino. Studiare un piano che ottimizza gli orari dei treni con quello degli autobus. Migliorare l'ingresso sul treno dei cittadini che usano la bicicletta per muoversi a Torino o provincia. La PINEROLO-TORRE PELLICE ANDREBBE riaperta ma ripensata completamente. Vedrei una linea più vicino ad un tram leggero con molte più fermate lungo il percorso.	Secondo me il car pooling è un'idea interessante. Purtroppo il bike sharing a Pinerolo è stato un fallimento, andrebbe rivisto e studiato meglio. Prima andrebbero realizzate piste ciclabili e zone 30
4	Sui collegamenti extraurbani non ho idee i meriti. Le tratte urbane hanno percorsi contorti e sono poco frequenti. Meglio avere poche linee frequenti che percorrono gli assi viari principali tipo riva-abbadia, ospedale-centro alla stazione olimpica.	Raddoppio parziale della Torino Pinerolo. Gestione della pinerolo-torre pellice con 2 navette operative come tram (semafori al posto delle sbarre, maggiori fermate, ovviamente a richiesta) con treni per poter caricare le bici al fine di sostituire i 45+45 bus in arrivo/partenza dal Pellice.	Sul car pooling non ho idee in merito. Sul bike sharing ritengo possa funzionare in presenza di una 30 zona gigante con parcheggi esterni per le auto in arrivo dagli assi principali (postazioni delle bici in tali parcheggi, all'ospedale, alle stazioni centrale e olimpica).
5	Mancano bus nelle ore in cui le persone dovrebbero recarsi a lavoro. Per il collegamento con Torino sarebbe meglio l'utilizzo del treno. Per le frazioni preferirei un servizio a chiamata. Le fermate sono eccessive in alcune aree.	Sarebbe utile poter disporre di un collegamento diretto con Torino per ridurre i tempi di percorrenza. Sarebbe utile poter trasportare in treno le biciclette. Si ritiene utile poter disporre di uno spazio sicuro in stazione per lasciare la bicicletta.	Il car pooling potrebbe funzionare per i lavoratori delle aziende se supportato economicamente. Il bike sharing credo che non verrebbe utilizzato in quanto la città è troppo piccola. Forse l'unica area potenzialmente idonea potrebbe essere quella della stazione.
6	Devo essere onesto: mi muovo quotidianamente per lavoro tra Pinerolo e Torino e non utilizzo mai il bus, non saprei rispondere. Quando non mi muovo in macchina, mi muovo a piedi.	Il raddoppio della linea ferroviaria Torino Pinerolo. Il ripristino del trasporto ferroviario Pinerolo - Val Pellice con l'eliminazione dei bus. Una nuova fermata del treno a servizio dell'area delTunck.	Temo che banalmente la popolazione contenuta e la distanza non così rilevante (in termini di mobilità locale) rendano difficilmente sostenibili forme innovative di mobilità.
7	Non viene usato il bus dai cittadini dotati di auto perché: 1. nelle fermate non è visibile l'itinerario 2. nelle fermate non sono segnati gli orari 3. non c'è (a quanto pare) controllo sul funzionamento delle linee. Per questi motivi chi ha la macchina la usa in anche Pinerolo.	1. Non si sono visti progetti di riuso della linea Pinerolo-Torre Pellice più semplice del mero e proprio treno, per esempio micro-vetture automatiche frequenti pendolari. 2. la linea ferroviaria Pinerolo-Torino è mal servita, lenta, non c'è il diretto, spesso treni sospesi perché rotti o in sciopero. 3. bus e treni per Torino partono da Pinerolo contemporaneamente, mentre se fossero a tempialternati farebbero un servizio più utile.	1. il bike sharing è stato sperimentato 15 anni fa dall'assessore Negro, durato forse 7 anni ma poi abbandonato forse a causa dei vandalismi. 2. i taxisti a Pinerolo (come in tutta Italia) non fanno niente tutto il giorno, sono carissimi ma prontissimi a difendere i privilegi di categoria e a osteggiare nuovi sistemi di trasporto privato (tipo bla bla car). Inoltre a Pinerolo non ci sono taxi quando non sono in funzione bus e treni.
8	Rispondo solo sulla linea Pinerolo-Torino, l'unica che conosco. Le frequenze sono scarse, ma è una linea in competizione col treno, più veloce, comodo e frequente. Unico vantaggio del bus sono le fermate in Torino, ma una navetta dalle stazioni di Torino risolverebbe il problema. In sintesi, la tratta Pinerolo-Torino mi sembra inutile mentre sono utili le tratte che portano dai paesi intorno alle stazioni di Pinerolo e Pinerolo olimpica.	1. Prolungare h24 il servizio per Torino, magari allungando a 24 l'intervallo delle partenze di notte. 2. Tornare alla possibilità di trasportare bici su tutti i treni. 3. Istituire un abbonamento a basso costo/gratuito per il trasporto bici da parte degli abbonati. 4. Provvedere parcheggi sicuri per le bici di chi arriva/parte e non vuole portarla con sé, con l'angolo per piccole manutenzioni. 5. Prevedere la possibilità di abbonamenti provinciali regionali che, con unico biglietto, consentano di viaggiare su tutti i tipi di trasporto provinciale regionale (treno, bus, car/bikesharing). 6. Tratte dismesse recuperabili come bikestreets/highways per dare la possibilità di muoversi in sicurezza e velocemente da un nucleo abitato ad un altro. Con presenza di ciclofficina, punti ristoro, parcheggi bici sicuri.	1. servizi di parcheggio a basso costo presso privati e/o esercizi commerciali per bici. Sul modello dei punti di consegna pacchi. 2. Servizi si minibus/taxi condivisi o chiamata e con percorso concordato fra gli utilizzatori.
9	Non conosco la situazione di collegamenti con bus, mi sposto prevalentemente a piedi o bici e treno.	Abbastanza bene per il treno, mancano posti bici specialmente nel weekend più festivi.	Car pooling da incentivare. Car sharing no: città troppo piccola. Bikesharing???

Figura 15 – Tabella analitica di sintesi del Workshop 1 del 20 marzo 2018

Workshop 2 (27 marzo 2018): Andare a piedi e in bicicletta in un contesto urbano riqualificato e sicuro.

Come per il primo, anche il secondo laboratorio, cui hanno partecipato attivamente 25 cittadini, dopo una iniziale introduzione del programma di lavoro e della metodologia O.P.E.R.A., si è svolto in tavoli di lavoro chiamati e confrontarsi sui temi della scheda riporta nella seguente Figura 16.

PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) E BICIAN Secondo laboratorio partecipativo: Andare a piedi e in bicicletta in un contesto urbano riqualificato e sicuro 27 Marzo 2018
Aiutaci a promuovere una mobilità sicura e funzionale per pedoni e ciclisti in un contesto urbano riqualificato
MOBILITÀ PEDONALE, MOBILITÀ CICLABILE E SICUREZZA (SCHEDA ROSA): Un pedone o una bicicletta in più sulla strada vuol dire avere un'automobile in meno nel traffico quotidiano. Quando ti muovi a piedi o in bicicletta, ti senti sicuro? Qual è la tua idea di una Pinerolo pedonale, ciclabile e sicura?
LIMITAZIONE DEL TRAFFICO, REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA, ZONE 30 E RIQUALIFICAZIONE URBANA (SCHEDA VERDE): Una piazza senza automobili significa avere un nuovo spazio per le persone. Quali sono i luoghi di Pinerolo che potrebbero essere riqualificati a questo scopo?

Figura 16 – Scheda per il Workshop 2 del 27 marzo 2018

Anche in questo incontro le idee e le proposte, suddivise per tema, sono state raccolte su 3 cartelloni e sottoposte a votazione da parte dei partecipanti. I risultati e una Tabella analitica di sintesi sono osservabili nelle seguenti immagini.

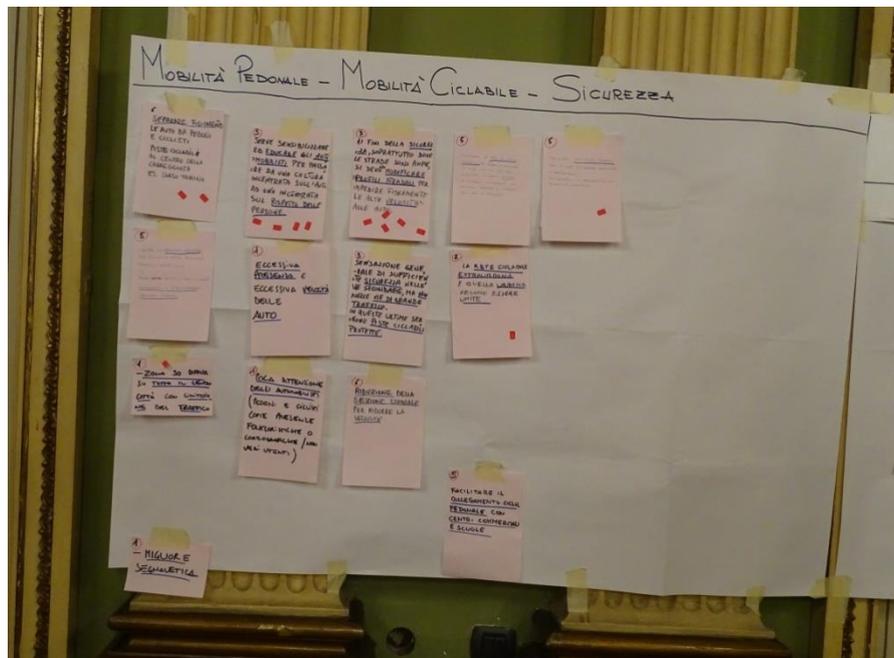


Figura 17 – Workshop 2(27 marzo 2018) – Idee e proposte per mobilità pedonale, mobilità ciclabile e sicurezza



Figura 18 – Workshop 2(27 marzo 2018) – Idee e proposte per limitazione del traffico, regolamentazione della sosta, zone 30, riqualificazione urbana

N°	MOBILITÀ PEDONALE, MOBILITÀ CICLABILE E SICUREZZA: Un pedone o una bicicletta in più sulla strada vuol dire avere un'automobile in meno nel traffico quotidiano. Quando ti muovi a piedi o in bicicletta, ti senti sicuro? Qual è la tua idea di una Pinerolo pedonale, ciclabile e sicura?	LIMITAZIONE DEL TRAFFICO, REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA, ZONE 30 E RIQUALIFICAZIONE URBANA: Una piazza senza automobili significa avere un nuovo spazio per le persone. Quali sono i luoghi di Pinerolo che potrebbero essere riqualificati a questo scopo?
1	Il rischio percepito da pedoni e ciclisti è direttamente proporzionale al numero di auto in circolazione, ma anche collegato alla velocità con cui le auto percorrono le strade, pertanto ritengo che sia necessario agire su due fronti. Diminuire la auto in circolazione e ridurre la velocità di quelle ancora in circolazione oltre ad aumentare le aree soggette alla limitazione della circolazione, garantendo maggiori spazi a pedoni e biciclette.	Via Duca degli Abruzzi - Via Silvio Pellico - Via Trento - Area antistante il municipio - zona Duomo - Piazza Cavour. Zone 30 nei quartieri solo residenziali con presenza di sezioni stradali di ridotte dimensioni, riqualificazione mediante arredi di tutta l'area del centro storico specialmente in prossimità delle attività commerciali.
2	Quando mi muovo in bicicletta in città di quando mi muovo sulle strade extra urbane in cui si è alla mercé di chi passa al tuo fianco. Per essere più sicuro però devo utilizzare i percorsi che interferiscono il meno possibile con il traffico automobilistico che è sempre pericoloso perché non considera la bicicletta come un mezzo di trasporto degno della strada, per non interferire con il traffico quindi devo spesso fare infrazioni oppure usufruisco delle poche e piccole zone pedonali, spesso entrando in conflitto con i pedoni. La città è tutta da rivedere per permettere pari dignità a tutte le modalità di spostamento, è questa la logica delle città a zone 30 e delle città in cui l'automobile è un mezzo residuale.	la piazza Cavour è il vero centro nevralgico della città, la cui pedonalizzazione e limitazione del traffico di attraversamento permetterebbe di avere una città a misura d'uomo, con un sicuro carteggio dal punto commerciale, turistico, ambientale (la zona è molto inquinata e i gas di scarico si accumulano su una delle parti comunali più affollate, i portici su corso Torino).
3	1. piste ciclabili al posto dei parcheggi 2. domeniche a piedi con street art 3. regole severe anche sul traffico pedonale e ciclabile 4. percorsi pedonali privilegiati per le scuole	Sensi unici - no parcheggio stradale ma parcheggi in punti nevralgici della città (ex caserma cavalleria - ex caserma carabinieri)
4	Le zone in pinerolo sicure per andare a piedi o in bicicletta sono poche. Per quanto riguarda la bici sarebbe importante avere piste nelle arterie principali (stradale fenestrelle, corso torino, via saluzzo, via martin) e da qui collegare i punti strategici della città: scuole, ospedale, comune, centro storico, impianti sportivi.	Blocco traffico in piazza facta e piazza cavour rendendoli totalmente pedonali. Limitazione del traffico in corso torino con restringimento della carreggiata. Quartiere borgo nuovo a zona 30 senza il parcheggio selvaggio attuale. Limitazione traffico in centro storico.
5	Quando mi muovo a piedi o in bicicletta non mi sento particolarmente sicura perché gli automobilisti non rispettano le norme del codice stradale (velocità, strisce pedonali). Il pedone ed il ciclista potrebbero circolare in sicurezza in presenza di una sensibile situazione della sezione stradale. I 30 km/h non sono sufficienti per il mancato rispetto delle regole. No ghetizzazione delle biciclette.	Corso Torino nella zona di fronte ai portici sul modello di Via roma e torino o della via centrale a Saluzzo. Centro Storico.
6	La sicurezza soprattutto in bici, non è molto alta. Probabilmente per via del fatto che le piste ciclabili sono poche e non sempre ben collegate. Spesso, fra l'altro, non sono totalmente fruibili perché occupate dalle auto in sosta. Se nelle zone centrali la situazione è un po' migliore, non si può dire lo stesso delle zone un po' più periferiche di Pinerolo, che però negli ultimi anni sono cresciute molto come popolazione e credo sia sbagliato a questo punto dargli poca importanza. La sicurezza pedonale sicuramente perde molti punti nel periodo invernale a causa di neve e ghiaccio sul marciapiede.	La zona più centrale e la zona del distretto scolastico di San Lazzaro. Ma anche in altre strade, in cui attualmente le auto vanno molto forte, si potrebbero inserire delle limitazioni di velocità, come ad esempio Via Saluzzo. San Maurizio anche potrebbe essere ZTL, magari solo in alcuni orari. In generale le zone ZTL potrebbero essere create con orari e giorni stabiliti anziché 24h/24 o 365gg/365. D'altro canto non credo si possa limitare il traffico in alcune zone centrali senza aprire nuove vie per evitare la congestione del traffico.
7	Utilizzo poco la bicicletta quotidianamente, ritengo che non è sicuro l'utilizzo in città della bici poiché la distribuzione delle piste ciclabili, soprattutto nel centro cittadino, sia fatto male. Esistono tratti di ciclabile che si interrompono bruscamente, il che rende non sicuro il passaggio. Vorrei per Pinerolo un'arteria che percorra da Abbazia Alpina fino alla fine di Corso Torino ciclabile e sicura. La diminuzione della carreggiata tra corso Torino e il centro potrebbe facilitare la ciclabile.	Secondo me la piazza che potrebbe essere destinata ad un utilizzo pubblico senza automobili è Piazza Cavour. Collegare i portici di Pinerolo con il centro storico, limitando i passaggi di veicoli per il centro cittadino; questo sarebbe una vera rivoluzione per la città. il centro storico vicino al Duomo andrebbe trasformato in ZTL eliminando quella quota di parcheggi adiacenti alla chiesa in modo tale che la cittadinanza possa riutilizzare la piazza e viverla nella sua bellezza.
8	1. Non mi sento sicuro quando sono con i miei figli 2. Separare le macchine da pedoni e ciclisti 3. Disincentivare l'uso delle automobili, limitazione 30, dossi sensi unici, piste ciclabili fisicamente separate dalle strade per le auto, riduzione dei parcheggi di prossimità.	Centro storico- introdurre la ZTL in Via Duca degli Abruzzi, via Silvio Pellico, come deciso dagli incontri tenuti dal comune nel 2017. Estendere la ZTL creando dei parcheggi al termine delle vie d'accesso a Pinerolo.
9	Io in Pinerolo mi sposto solo con la bici e ho quindi necessità di avere una pista ciclabile sicura e che non faccia troppi giri strani, ma che attraversi centralmente la città. Purtroppo però le auto sono troppe e quindi ciclabile che si rispetti, necessita di essere delimitata, facendo in modo che le auto non la invadano e non parcheggiano su di essa. alcune zone della città andrebbero chiuse al traffico o comunque limitarlo per rendere più vivibile la città, non saprei comunque dire quali. Oggi quelle poche piste ciclabili che ci sono, non sono assolutamente sicure perché mancano di delimitazione. D'inverno poi sono ricettacolo e deposito per la neve che viene tolta dalla strada.	Su questo argomento non saprei, mi viene da dire che ad esempio Via Virginio andrebbe chiusa come lo era già una volta. Piazza Roma andrebbe riqualificata oltre a tutto il centro storico in blocco. Piazza Santa Croce la chiuderei al traffico.
10	C'è maggior sicurezza nelle vie centrali e nel centro storico, mentre maggior rischio nelle strade periferiche di accesso in città. Ci sono però già dei percorsi, come l'arteria lungo l'ospedale (via Fenestrelle) che potrebbero presentare buone caratteristiche di percorrenza pedonale e ciclabile, ma dovrebbero essere salvaguardate. I nuovi palazzi tendono invece ad andare ad occupare spazi fin sulla strada, privatizzando ed edificando a dismisura. Un esempio sono i nuovi edifici lungo via Palladio, con condominio di fronte a Madonna di Fatima che arriva proprio sulla strada (amministratori zero tutela per i cittadini)	Sempre in zona per collinare c'erano parchi come di fronte al condominio Helenia che dovrebbero essere tutelati. Stessa cosa in zona di San Lazzaro presso le scuole superiori, dove si fa edificando molto su corso torino. Bisogna cercare di salvaguardare piazze e parchi in area precollinare e periferica. Si parlava di una nuova piazza di fronte alla chiesa di madonna di Fatima ma probabilmente verrà dimenticata. perché non porre dei vincoli a nuove edificabilità dove ci sono edifici storici che vengono lasciati degradare? Penso zona arrivo ad Abbazia Alpina, area ex industriale intorno allo stabilimento ex Turbo e tutta l'area di archeologia industriale dietro l'ospedale Agnelli su cui andrebbero posti i vincoli alle nuove costruzioni e rese fruibili alla cittadinanza.
11	In alcune aree periferiche è maggiore la sicurezza non in centro. Attraversare Pinerolo in bici da est a ovest è poco sicuro. A piedi la sicurezza è maggiore anche se in alcune zone gli attraversamenti pedonali non sono posizionati in modo razionale per i pedoni e gli automobilisti. Credo che se si vuole rendere il centro fruibile alle bici occorre impedire il traffico nel centro storico e procedere con almeno due piste ciclabili (est-ovest e nord-sud). Nelle zone più periferiche è sufficiente avere un traffico regolato da zone 30.	Credo che tutte le zone centrali dovrebbero essere pedonali o a mobilità leggera da piazza Cavour a Corso Bosco, centro storico compreso (quindi anche piazza fontana senza auto). Il traffico di auto dovrebbe essere più concentrato sulla tangenziale o su vie periferiche. Occorre creare de corridoi ciclabili e pedonali per il centro studi. Credo che anche alcune piazze periferiche potrebbero essere valorizzate dando vita a mercatini o manifestazioni di quartiere. Ritengo inoltre importante collegare gli spazi verdi della città con piste pedonali e ciclabili dedicate (parco olimpico - centro studi - piazza d'armi - zona serena).
12	Muovendomi a piedi sono abbastanza sicura, anche se per l'eccessiva velocità nelle vie strette, le auto possono dare problemi. Per una maggiore pedonalizzazione di Pinerolo occorrerebbe verificare meglio i percorsi protetti. Da eliminare anche alcuni ostacoli come certi dissuasori mal concepiti e moderare la velocità in tutto il centro urbano.	Vorrei ben togliere il parcheggio da piazza Cavour e modificare l'intera piazza Roma, anche con lo spostamento del mercato dei produttori agricoli in area più adatta e la creazione di uno spazio verde.
13	Non mi sento sicuro per il comportamento degli automobilisti e per come è pensata e strutturata la città (non esistono infrastrutture dedicate) e alcune zone sono molto inquinate (corso Torino). La città dovrebbe limitare la presenza e la velocità delle automobili. Si dovrebbero aumentare le zone pedonali e creare delle vere zone 30. Parcheggi confinati fuori dal centro con navetta di interscambio e bike sharing.	Piazza Veneto non dovrebbe più essere un parcheggio. Il centro storico dovrebbe essere completamente pedonale. Corso Torino dovrebbe diventare ZTL e dare priorità assoluta ai pedoni e ai ciclisti in questa zona. Da zona ospedale a San Lazzaro, da via Saluzzo alla zona Corelli rendere la città un'unica zona 30 con relativi interventi.
14	Non mi sento sicuro né a piedi né in bici per la velocità delle auto, i parcheggi selvaggi e il mancato rispetto delle norme. Per aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti è essenziale ridurre il numero delle auto.	Piazza Fontana e Piazza San Domenico e tutta la zona della stazione ferroviaria.
15	Facendo molta attenzione mi sento molto sicuro, la sensazione è comunque di non venire considerato come "parte del traffico". Tutto il centro storico aperto solo ai residenti velocità 10-20-30 km/h, fatta eccezione dei due assi di scorrimento (Corso Torino più Via Saluzzo) tutte le strade senza precedenza quindi obbligo di precedenza a destra!!	Piazza Duomo, III Alpini, fontana, Cavour, Marconi.
16	Si, abbastanza. Oggi si può percorrere in bici in modo abbastanza sicuro dal Palaghiaccio all'ospedale. No per altre vie. 1. Unire le piste ciclabili esistenti in campagna a quelle urbane completando quest'ultime. 2. Consentire ai ciclisti non solo di andare a spasso ma di fare anche le commissioni e di raggiungere scuola e lavoro. 3. Se alcune strade (tipo Via Saluzzo) non consentono, perché strette, piste ciclabili, farle in vie parallele.	1. Piazza Veneto non solo per il mercato ma anche per altre manifestazioni, con arredi mobili da custodire in magazzino 2. Non prevedere in periferia parcheggi con navette perché destinati ad essere disertati 3. Prevedere invece parcheggi sotterranei in centro sotto piazza Veneto, Piazza Cavour, Piazza Alfieri, con scale mobili e carrelli per la spesa come quelli dei supermercati con anche garage per i privati 4. Utipistico sperare che le auto spariscano dal centro non ZTL 5. Salvare le gioie in Piazza III Alpini e non spostare in Piazza d'Armi
17	Importante che sia comprensibile agli utenti la gerarchia della strada e nelle direttrici avere percorsi ciclabili distinti. Nelle zone 30 anche bici con veicoli motore ma con chiara indicazione della presenza di bici. Percorsi ciclabili rettilinei: i ciclisti, come i pedoni e le auto, cercano la via breve: i percorsi tortuosi non saranno usati. Raccordi per percorsi ciclabili urbani con extraurbani. Nuovi mezzi elettrici personali (pev?).	Le zone 30 possono diventare zone dove la bici ha precedenza: per fare ciò è necessario progettarle una per una in modo che il nuovo utilizzo degli spazi sia percepito come nuova qualità urbana. Questo potrebbe significare maggiore difficoltà per gli spostamenti brevi in auto e quindi favorire altre mobilità.

Figura 19 – Tabella analitica di sintesi del Workshop 2 del 27 marzo 2018 (prima parte)

18	<p>Non sono sicuro essendo reduce da due investimenti da parte di automobilisti e penso che qualche intervento di completamento in percorsi sia ancora possibile. Bisognerebbe spiegare dalle scuole che non sono i ciclisti e i pedoni un pericolo ma l'auto usata in un ambiente ostile a pedoni e ciclisti che non devono essere contemplati, in particolare i ciclisti in ambiente urbano.</p>	<p>Il cortile della caserma Bochard con allargamento dei depositi in via Rimembranza può essere usato come parcheggio liberando metà della piazza Veneto. Le aree ciclabili protette potrebbero essere ampliate studiando collegamenti ampi a sufficienza senza rubare parcheggi.</p>
19	<p>1. Quando mi muovo a piedi mi sento sicuro. 2. Quando mi muovo in bici vedo la situazione in modo più variegato e complesso a seconda dei luoghi in cui mi trovo. Credo che per rendere più sicuri i percorsi in bici sia necessario proteggere i percorsi con cordoli rialzati. 3. Essendo Pinerolo una città abbastanza concentrata credo si debba stimolare l'uso della bici, rendendo più sicuri alcuni tratti e aumentando i posti per le bici. 4. Per chi va a piedi e in carrozzina ci sono miglioramenti da attuare per i portatori di handicap. 5. Per chi va in bici fuori Pinerolo si devono migliorare le uscite ciclabili verso la Porporata e Roletto e verso S. Secondo di Pinerolo.</p>	<p>1. Si può progettare di vietare alle auto un mezzo piazza Vittorio veneto e renderla fruibile in particolare per i bambini, però bisogna individuare prima un parcheggio apposito esterno al centro cittadino sotterraneo o rialzato. 2. credo debbano anche essere abbelliti i giardini di piazza Garibaldi di fronte alla stazione.</p>
20	<p>Mi sento abbastanza sicura ma vorrei una Pinerolo strutturata con una ciclabilità che fosse completa in modo da potersi spostare da una parte all'altra senza dover percorrere tratti sulle strade. Per quanto riguarda Pinerolo, pedonalizzare il centro storico rappresenta il fulcro. È sicuramente necessario riqualificare l'aspetto urbanistico della città per poter garantire ai cittadini l'idonea sicurezza negli spostamenti e nelle soste. Oltre a ciò è sicuramente necessario sensibilizzare i cittadini a questa modalità di spostamento. Purtroppo non mancano solo le strade ma anche la cultura.</p>	<p>Sicuramente le piazze sono i luoghi ideali per dare la possibilità alle persone di potersi incontrare. Spesso però vengono utilizzate come parcheggi. Credo sia opportuno agire secondo due orientamenti principali: sensibilizzare le persone a spostarsi a piedi, in bici o in mezzi pubblici. Trovare altri spazi per i parcheggi delle auto qualora non sia possibile fare diversamente. In caso di eventi speciali attivare strategie per consentire alle persone di raggiungere i siti.</p>
21	<p>1. I percorsi a piedi sono relativamente sicuri in centro storico. Sulle strade di alto scorrimento (via Saluzzo, corso Torino) dove non ci sono i semafori dovrebbero essere migliorati i passaggi pedonali. Anche in prossimità delle rotonde 2. in bici è molto difficile girare. le piste ciclabili sono poche e non collegate fra loro. L'attraversamento della città è problematico. Non ci sono semafori per le bici. La maggior parte delle rotonde non prevede attraversamenti per le bici. 3. L'idea di una Pinerolo sicura prevede l'istituzione di un attraversamento di Abbazia Alpina in pista ciclabile protetta. Il completamento della pista ciclabile in via Saluzzo. la rete ciclabile in città, lungo le vie del centro deve essere regolata da passaggi protetti ed eventualmente semafori per le bici. Per quanto riguarda i pedoni si devono migliorare gli attraversamenti pedonali specialmente sulle strade molto trafficate. Inoltre monitorare meglio lo stato dei marciapiedi.</p>	<p>Penso che piazza Cavour potrebbe essere pedonalizzata. Inoltre si potrebbe incentivare le persone a passeggiare in centro utilizzando aree urbane non distanti dal centro e parcheggio per svuotare le piazze centrali. Ad esempio si potrebbe pedonalizzare metà piazza Vittorio veneto e istituire un parcheggio in zona Turk. naturalmente sarebbe bello pedonalizzare corso Torino davanti ai portici nuovi per cucire il centro storico alla parte ottocentesca della città. In questo caso si dovrebbe pensare ad una viabilità alternativa (attualmente non esistono strade che possano sopportare quel carico di traffico se non tangenziale).</p>
22	<p>Una città dove le auto non si sentono in dovere di prendersi ogni precedenza, dove la velocità di auto moto e bus sia adeguata alla dimensione delle strade e dei veicoli più lenti che le percorrono (bici e pedoni). Una città pedonale e ciclabile deve avere limiti di velocità bassi (20-30 km orari) ovunque, più elevati solo su poche vie di attraversamento. la sicurezza di chi si muove più lentamente è strettamente legata alla velocità bassa degli altri veicoli, al rispetto delle precedenza, alla possibilità per chi va in bici di potersi muovere su corsie ciclabili nelle vie più trafficate e di potersi muovere più liberamente in ogni direzione nelle vie secondarie.</p>	<p>1. Una limitazione del traffico: chiusura del centro storico ai mezzi privati. 2. spostamento ai margini della città dei grandi parcheggi di chi non abita in zona 3. zone 30, o meglio ancora zone di traffico condiviso, intorno a uffici pubblici di ogni tipo al di fuori del centro storico chiuso al traffico privato 4. creazione aree vivibili lungo le strade delle zone 20 per costringere le auto a non aumentare la velocità. 5 creazione in ogni quartiere di zone pedonali in cui si possa sviluppare la vita di quartiere, aumentando le relazioni di vicinanza. 6. Nelle zone 20 predisporre opportuna segnaletica per evidenziare precedenza dei pedoni e ciclisti 7. Creazione di opportuni parcheggi sicuri per bici nelle zone pedonali e nelle zone 20 8. incentivazione dei servizi di consegna con cargo bike degli acquisti che per vari motivi non potessero essere portati via dagli acquirenti.</p>
23	<p>Io credo che uno dei principali obiettivi da raggiungere per modificare l'uso e la comodità di Pinerolo sia disincentivare l'attraversamento con l'auto del centro lungo la direttrice est ovest per gli spostamenti intensi. Disincentivare non significa impedire ma piuttosto mettere in condizione di difficoltà chi lo vuole fare. Una proposta è di lavorare così nelle sezioni stradali lungo la direttrice corso Torino-stradale Fenestrelle a partire da Corso Bosio fino a Piazza Santa Croce. Chi proviene da fuori Pinerolo in macchina deve essere obbligato a fermarsi in Piazza Fontana: chi proviene da sud o da ovest deve essere obbligato a parcheggiare in piazza III Alpini. Questa scelta consentirebbe di liberare parte dell'attuale sede attualmente destinata alle auto per altri usi pedonali o ciclabili garantendo qualità e sicurezza. Questa scelta richiederebbe la pedonalizzazione di piazza Cavour e consentirebbe di mettere nuovamente in relazione il centro storico medievale con il centro storico ottocentesco, anche attraverso lo spostamento delle fermate degli autobus. Riqualificare l'area dell'attuale caserma dei carabinieri e la piazza Cavour come aree di attestamento del centro storico medievale.</p>	<p>lo credo che uno dei principali obiettivi da raggiungere per modificare l'uso e la comodità di Pinerolo sia disincentivare l'attraversamento con l'auto del centro lungo la direttrice est ovest per gli spostamenti intensi. Disincentivare non significa impedire ma piuttosto mettere in condizione di difficoltà chi lo vuole fare. Una proposta è di lavorare così nelle sezioni stradali lungo la direttrice corso Torino-stradale Fenestrelle a partire da Corso Bosio fino a Piazza Santa Croce. Chi proviene da fuori Pinerolo in macchina deve essere obbligato a fermarsi in Piazza Fontana: chi proviene da sud o da ovest deve essere obbligato a parcheggiare in piazza III Alpini. Questa scelta consentirebbe di liberare parte dell'attuale sede attualmente destinata alle auto per altri usi pedonali o ciclabili garantendo qualità e sicurezza. Questa scelta richiederebbe la pedonalizzazione di piazza Cavour e consentirebbe di mettere nuovamente in relazione il centro storico medievale con il centro storico ottocentesco, anche attraverso lo spostamento delle fermate degli autobus. Riqualificare l'area dell'attuale caserma dei carabinieri e la piazza Cavour come aree di attestamento del centro storico medievale.</p>
24	<p>Mi sposto quotidianamente in bicicletta per raggiungere il posto di lavoro lungo l'arteria principale da Abbazia Alpina fino in centro. Non mi sento assolutamente sicuro, devo pedalare nel traffico di auto e soprattutto pullman per il trasporto degli studenti. Per pedalare in sicurezza bisogna inventarsi percorsi non convenzionali quali i marciapiedi. Ritengo che Pinerolo non sia adatta per l'uso della bici per utenti deboli come i bambini o anziani poiché sono inesistenti percorsi realmente sicuri e protetti. Ho una chiara idea di come dovrebbe essere Pinerolo come città ciclabile: la maggior parte delle strade dovrebbe prevedere una corsia riservata alle bici. Ritengo che questo sia realizzabile riorganizzando il senso di marcia dei veicoli e dei posteggi in modo da recuperare spazio per le corsie ciclabili. Penso che non sia necessario costruire infrastrutture costose come piste ciclabili ma delimitare gli spazi riservati ai diversi clienti della strada facendo rispettare tale limitazione.</p>	<p>Piazza Fontana; il centro (Piazza Cavour/portici/Via Buniva); zone adiacenti alle scuole; piazza III Alpini</p>
25	<p>Mi sento sicuro perché non penso alla situazione di insicurezza reale, nel senso che il mio imprinting è quello. Fossi nato in Danimarca avvertirei l'insicurezza. Penso a due scenari per una Pinerolo pedonale e ciclabile: 1. per quanto riguarda il centro penso a una ciclabilità e pedonabilità diffusa, creando spazi sicuri senza necessità di piste ciclabili 2. per quanto riguarda il collegamento centro periferie immagino percorsi logicamente ben strutturati 3. presenza claustrofobica 4. poca attenzione degli automobilisti 5. inquinamento 6. diffusione zone 30/ bike sharing 7. manca la cultura dell'ambiente 8. migliore segnaletica</p>	<p>L'estetica di piazza fontana, piazza cavour, piazza III Alpini rappresenta un impianto urbanistico degli anni 60. E' necessario intervenire per consentire una mobilità diffusa. Individuare parcheggi esterni alla città è una buona idea: tuttavia penso che per un discorso di prospettiva non sia da scartare l'idea dei parcheggio sotterranei. in ogni caso è importante liberare spazio per liberare anche nuove prospettive, idee e possibilità. ZTL corso Torino. Zona 30 diffusa (ospedale, San Lazzaro).</p>

Figura 20 – Tabella analitica di sintesi del Workshop 2 del 27 marzo 2018 (seconda parte)

2.6. I Focus Group sui principali attrattori di traffico

Come accennato in premessa, sono stati organizzati 2 Focus Group con il coinvolgimento dei dipendenti dei principali “attrattori di traffico cittadino”, con particolare attenzione a quelli che risiedono fuori dal comune di Pinerolo. In questo modo sarà possibile valutare le esigenze di mobilità della popolazione fluttuante, cioè quella che gravita sulla città con frequenza abituale per lavoro e fruizione dei servizi. Gli attrattori di traffico individuati con l'Amministrazione Comunale sono stati il Comune di Pinerolo e l'ASL/Ospedale.

Focus Group con i dipendenti del Comune di Pinerolo (27 marzo 2018):

Referenti dei principali Uffici Comunali:

finanze/tributi, affari generali, lavori pubblici, istruzione/informazione/biblioteca, polizia municipale, ricerca finanziamenti, organizzazione/programmazione/controllo, urbanistica/suap, pianificazione urbanistica, segreteria/contratti.

Al focus group hanno partecipato 12 persone, in rappresentanza dei dipendenti, per l'attrattore di traffico considerato. L'incontro è stato coadiuvato da CITEC Italia, per gli aspetti tecnici, e da Simurg Consulenze e Servizi per la facilitazione partecipativa, alla presenza dei referenti dell'Amministrazione comunale per il PUMS. Durante la prima fase del focus sono state ampiamente illustrati i capisaldi di costruzione del PUMS e le tematiche di rilevanza rispetto agli attrattori di traffico come catalizzatori di mobilità.



Figura 21 – Focus Group con i dipendenti del Comune di Pinerolo (27 marzo 2018)

La seconda fase del laboratorio è stata introdotta dalla presentazione e spiegazione della scheda predisposta per il Focus Group, secondo lo schema seguente:

Nome e Cognome:	Settore/ufficio:
Email:	Telefono:
Vi chiediamo di rispondere alle seguenti domande, in qualità di portavoce rispetto alle abitudini di tutti i vostri colleghi	
Che problemi riscontrano durante il percorso casa lavoro i dipendenti del Comune di Pinerolo che utilizzano i seguenti mezzi?	
PROBLEMI	SOLUZIONI
A piedi e in bicicletta	
Con i mezzi pubblici (bus e treno)	
Auto/moto	



Figura 22 – Compilazione delle schede personali

Dopo una fase di riflessione e compilazione della scheda personale, sulla base della domanda introduttiva (*Che problemi riscontrano durante il percorso casa lavoro i dipendenti del Comune di Pinerolo che si muovono: a piedi e in bicicletta, con i mezzi pubblici - bus e treno - o in auto e moto?*) i partecipanti hanno letto e illustrato, uno per volta, i contenuti del lavoro individuale.



Figura 23 – Condivisione delle risposte

In tal modo, è stato possibile esprimere proposte, domande e dubbi, che sono stati esplicitati e analizzati dai partecipanti e condivisi immediatamente con i referenti per il PUMS, attraverso un approccio dialogico, facilitato da Simurg e supportato, per tutti gli aspetti concernenti la vision e gli aspetti tecnico-scientifici del PUMS e Biciplan, da quanto predisposto da Citec.



Figura 24 – Condivisione, dibattito

Ne è scaturita una pacata e costruttiva discussione in cui sono intervenuti tutti i partecipanti, che hanno diffusamente descritto le problematiche della mobilità casa-lavoro quotidiane, rilevandone le criticità, sia rispetto agli spostamenti come residenti (all'interno e all'esterno del centro), sia come pendolari, provenienti da altri Comuni del circondario.

N°	Che problemi riscontrano durante il percorso casa lavoro i dipendenti del Comune di Pinerolo che utilizzano i seguenti mezzi?	
	PROBLEMI	SOLUZIONI
A piedi e in bicicletta		
1	Provenendo da Cantalupa, non è possibile recarmi a lavoro in bici/piedi Problemi di sicurezza: poste ciclabili non coprono tutto il percorso	Se Pinerolo si dotasse di servizi di bici a noleggio (comunali o private, come ad es. il Comune di Torino), potrei lasciare la macchina alle porte di Pinerolo e proseguire in bici Sarebbe opportuno anche aumentare le piste ciclabili
2	Criticità di percorrere lunghi tratti perché mancano zone sicure, lontano dal traffico motorizzato	Creare fasce sicure, possibilmente anche belle, da percorrere, che facciano preferire camminare
3	Attraversamenti pedonali (segnaletica orizzontale a favore dei pedoni) Piste ciclabili scarse e mal concepite (=pericolose per il ciclista) Strade poco illuminate	Migliorare la segnaletica orizzontale per i pedoni Tutelare maggiormente il ciclista Potenziare l'illuminazione pubblica
4	A piedi: nel periodo invernale, ghiaccio e neve sui marciapiedi, con pericolo di caduta In bicicletta: mancanza di rastrelliere nei pressi del luogo di lavoro	Garantire la pulizia/rimozione di ghiaccio e neve (sollecitando i privati nelle aree di loro competenza) Posizionamento rastrelliere
5	Piste ciclabili non continuative nel percorso casa-lavoro In certi tratti carenza di marciapiedi. Dalla collina percorso in bici lungo, faticoso e pericoloso	Fare piste ciclabili più razionali, che colleghino partenza e arrivo
6	Furto di bicicletta di fronte alla sede del Municipio	Consentire l'accesso delle biciclette al cortile interno (maggiormente protetto)
7	Distanza troppo grande tra casa e lavoro da percorrere a piedi Percorso troppo lungo in salita per il ritorno a casa in bicicletta Mancanza di vie di accesso a Pinerolo in sicurezza	Bicicletta elettrica
8	Scarsità di piste ciclabili per chi arriva da fuori Pinerolo	Pista ciclabile su ferrovia Pinerolo - Torre Pellice
9	Mancano i collegamenti a livello intercomunale che per quanto riguarda la connettività di penetrazione garantiscano la sicurezza e la non interferenza tra i vari mezzi	Creare una politica territoriale u un piano che coordini gli interventi Valutazione riuso ex sedi ferroviarie
10	Dissesti della viabilità (buche, pozze d'acqua ecc.) Non rispetto della precedenza sulle strisce pedonali	Manutenzione delle strade e, per tutti e due i casi, maggior educazione e rispetto delle regole da parte degli automobilisti
11	A piedi: nessuno In bici: indisciplina auto, inquinamento, traffico (solo in orari scolastici)	---
12	Mancanza di piste ciclabili	---
Con i mezzi pubblici (bus e treno)		
1	Esiste un [solo] autobus Cantalupa - Pinerolo, ma con pochissime corse: non sempre puntuale	---
2	I bus non soddisfano bene le esigenze di orario: hanno tempi di percorrenza troppo lunghi	Migliorare i servizi di trasporto: magari con bus più piccoli e anche negli orari intermedi. Potenziare maggiormente i bus negli orari di punta

Figura 25 – Tabella analitica delle criticità e delle proposte (1/3)

3	Sono costosi	Ridurre i costi Potenziare i mezzi pubblici cittadini per invogliare gli utenti ad usarli
4	Ritardo e disservizi della linea ferroviaria (compresa la soppressione di alcune corse) Impossibilità della bicicletta al seguito sul treno	Bus sostitutivo in caso di soppressione dei treni Ripristinare la possibilità della bicicletta al seguito
5	Orari dei treni non sempre adeguati agli orari di lavoro, organizzato in turni dalle 06:45 alle 20:15. Maggiori difficoltà la domenica e nei festivi per treni e bus Pulmino 7, ma con orari non sempre adeguati	Adeguare e differenziare gli orari dei treni
6	Alcune fermate del servizio autobus sono ricavate all'interno della sede stradale (risulta assente un marciapiede su cui sostare in sicurezza) Ritardi nei servizi di trasporto (in particolare per il trasporto ferroviario)	Rivedere il posizionamento di alcune fermate
7	Mancanza di coordinamento degli orari tra varie linee di mezzi pubblici Difficoltà di coordinare gli orari di lavoro con gli orari degli impegni familiari e la disponibilità di mezzi pubblici	Utilizzo di auto e pullman
8	Orari mezzi di trasporto Fermate	Valutare la possibilità di non avere duplicazione di mezzi di trasporto: unificare in un solo mezzo di trasporto con orari fermate compatibili con gli orari del treno
9	Treni in ritardo per via della situazione attuale Mancanza di una chiara informazione sulla rete pubblica (tratte)	Potenziamento della rete ferroviaria (raddoppio Pinerolo - Torino) Razionalizzazione della rete de trasporti pubblici, eliminando pericolose interferenze con la viabilità
10	Non rispetto degli orari (soprattutto per i treni)	Trattative con le aziende di trasporto
11	Ritardi Sovraffollamento	---
12	Treno molto spesso in ritardo	---
Auto/moto		
1	Inquinamento Costo carburante	Potremmo organizzarci tra colleghi provenienti dalle stesse zone/Comuni, se ognuno non avesse già altri impegni (portare i figli a scuola, fare la spesa...)
2	Congestione nelle ore di punta Difficoltà di parcheggio	Forse si potrebbe pensare ad un parking interrato
3	Mancanza di parcheggi non a pagamento L'arteria principale che penetra la città ha più di 10 semafori (= nelle ore di punta si impiega meno tempo a piedi che in macchina)	Un'area dedicata al parcheggio in zona strategica, gratuito Modificare la viabilità, rendendola più fluida
4	Auto: mancanza di ampi parcheggi (in prossimità del luogo di lavoro), soprattutto al mercoledì, giorno di mercato	---
5	Pochi parcheggi per motocicli e ciclomotori vicino al Comune Parcheggi vicini per autoveicoli solo in zona blu o a disco orario Pochi parcheggi nei giorni di mercato vicino al Comune	---

Figura 26 – Tabella analitica delle criticità e delle proposte (2/3)

6	Difficoltà di parcheggio nei giorni di mercato (mercoledì e sabato)	---
7	Costo del parcheggio in prossimità del Comune Difficoltà di reperibilità di parcheggio in concomitanza delle giornate di mercato	---
8	Tempi di percorrenza in auto Strade invase dal traffico negli orari di ingresso e uscita dal territorio comunale Problema parcheggi	Facilitare il parcheggio dei lavoratori in zone vicine al posto di lavoro
9	In determinate ore, viabilità intasata per il traffico privato/pubblico (pendolari e studenti) Interferenze tra i vari utenti della strada	Razionalizzazione della viabilità e creazione di stalli per il trasporto pubblico non interferente tra viabilità e utenza Campagna di educazione al rispetto tra i vari utenti della viabilità
10	Difficoltà a parcheggiare nei pressi del Comune nel giorno di mercato Mancanza di volontà di organizzare trasporti collettivi	Possibilità di parcheggio per chi ha difficoltà a muoversi, anche per tempi limitati
11	Traffico (solo in orario scolastico) Parcheggio il mercoledì (giorno di mercato)	---
12	Il mercoledì (giorno di mercato), poco posto per parcheggiare	---

Figura 27 – Tabella analitica delle criticità e delle proposte (3/3)

Focus Group con i dipendenti di ASL/Ospedale (24 maggio e 14 giugno 2018):

Referenti dei principali Uffici, Servizi e Strutture:

direzione medica, presidio ospedaliero, direzione servizio igiene e sanità pubblica, s. c. tecnica, s. c. patrimoniale, direzione logistica e patrimonio.

Al focus group, sviluppato su due incontri (24 maggio e 14 giugno), hanno partecipato rispettivamente 6 e 4 persone, come referenti delle due strutture, per l'attrattore di traffico considerato. L'incontro è stato coadiuvato da CITEC Italia, per gli aspetti tecnici, e da Simurg Consulenze e Servizi per la facilitazione partecipativa, alla presenza dei referenti dell'Amministrazione comunale per il PUMS.

Nel primo incontro (24-5-2018), durante la prima fase del focus sono stati illustrati i capisaldi di costruzione del PUMS e le tematiche di rilevanza rispetto agli attrattori di traffico come catalizzatori di mobilità.

La seconda fase del laboratorio è stata introdotta dalla presentazione e spiegazione della scheda predisposta per il Focus Group, secondo lo schema seguente:

Nome e Cognome:	Settore/ufficio:
Email:	Telefono:
Vi chiediamo di rispondere alle seguenti domande, in qualità di portavoce rispetto alle abitudini di tutti i vostri colleghi	
Che problemi riscontrano durante il percorso casa lavoro i dipendenti ASL/Ospedale di Pinerolo che utilizzano i seguenti mezzi?	
PROBLEMI	SOLUZIONI
A piedi e in bicicletta	
Con i mezzi pubblici (bus e treno)	
Auto/moto	

Dopo una fase di confronto sulla domanda introduttiva (Che problemi riscontrano durante il percorso casa lavoro i dipendenti dell'ASL e dell'Ospedale di Pinerolo che si muovono: a piedi e in bicicletta, con i mezzi pubblici - bus e treno - o in auto e moto?) i partecipanti hanno intavolato un confronto e uno scambio di vedute sull'opportunità di definire ulteriori problematiche e criticità che affliggono le due aree della ASL e dell'Ospedale in maniera più ampia, non soltanto in relazione alla mobilità quotidiana, in vista della sostenibilità futura, ma che ne costituiscono un corollario imprescindibile.

In tal modo, è stato possibile esprimere domande e dubbi, che sono stati esplicitati e analizzati dai partecipanti e condivisi immediatamente con la referente del Comune di Pinerolo per il PUMS, attraverso un approccio dialogico, facilitato da Simurg e supportato, per tutti gli aspetti concernenti la vision e gli aspetti tecnico-scientifici del PUMS e Biciplan, da quanto predisposto da Citec.

Ne è scaturita una pacata e costruttiva discussione in cui sono intervenuti tutti i partecipanti, che hanno diffusamente descritto le problematiche della mobilità casa-lavoro quotidiane, rilevandone le criticità, sia rispetto agli spostamenti come residenti (all'interno e all'esterno del centro), sia come pendolari, provenienti da altri Comuni del circondario, ma soprattutto sollevando argomenti di approfondimento della situazione contingente.

Concordemente, dunque, in ragione della rilevante complessità di quanto emerso, tutti i partecipanti, sia i referenti di ASL/Ospedale, sia i tecnici e responsabili del PUMS, si è deciso di raccogliere con un margine di tempo più ampio le riflessioni individuali sulle medesime schede proposte per il FG, affinché potessero essere inviate ai facilitatori e alla referente comunale, sulla base della scheda preparata per il FG, ma anche con note aggiuntive.

Nel secondo incontro (14-6-2018), si è continuato a ragionare sulle problematiche introdotte in prima battuta, ma sulla base di quanto emerso dalle schede riconsegnate e dalla rielaborazione di quanto emerso nel primo incontro, aggiungendo alcune considerazioni sull'estrazione in tempo reale dei dati prodotti dalla compilazione del questionario formulato in collaborazione con la Città Metropolitana di Torino, inerente gli spostamenti casa - lavoro, che ha coinvolto anche i dipendenti Asl occupati presso le sedi di Pinerolo.

La sintesi è stata dunque trasposta su una carta descrittiva o "parlante", nonché su un verbale redatto per mano della referente comunale, che sono riportati di seguito.



Figura 28 – Cartografia di supporto per l'analisi della mobilità nell'intorno del polo ospedaliero

Traslazione dei riquadri descrittivi in immagine (dall'alto verso il basso):**1. PROBLEMI GENERALI:****1.1. PERCORSO DISABILI:**

Nel contesto della viabilità pedonale nelle aree limitrofe al complesso ospedaliero si auspica una particolare attenzione ai percorsi pedonali per i soggetti diversamente abili, quali marciapiedi, attraversamenti stradali.

1.2. ELI SUPERFICIE SUB AREA A E B:

Si conferma e si ribadisce la necessità di porre particolare attenzione allo sviluppo edificatorio futuro nelle aree circostanti all'eliperficie dell'ospedale E. Agnelli di Pinerolo.

1.3. IMPLEMENTAZIONE TRASPORTO PUBBLICO VERSO AREA OSPEDALE:

Un reale intervento di mobilità sostenibile sarebbe quello di potenziare il trasporto pubblico urbano in direzione ospedale, tale intervento potrebbe portare risultati favorevoli ad una riduzione delle aree di sosta nel contesto urbano dell'ospedale e a un miglioramento della viabilità circostante.

2. ACCESSO PRONTO SOCCORSO – DEA**2.1. PROBLEMA:**

A causa della presenza di numerosi parcheggi presenti su Via Brigata Cagliari nel tratto tra il ponte sul torrente Lemina di Via Agnelli e l'accesso alla rampa di ingresso al DEA, spesso le ambulanze in transito per accedere alla rampa vengono rallentate da auto in manovra in fase di parcheggio.

2.2. SOLUZIONE:

Tale problema potrebbe trovare soluzione andando a creare una corsia preferenziale tra l'intersezione del ponte di via Agnelli fino all'imbocco della rampa di accesso al DEA.

Contemporaneamente sarà necessaria una valutazione di riduzione nel medesimo tratto dei parcheggi presenti sul lato torrente Lemina.

3. PERCORSO INTERSEZIONE TRA VIA BRIGATA CAGLIARI, VIALE 17 FEBBRAIO 1848 E VIA AGNELLI (ZONA PONTE):**3.1. PROBLEMA:**

Mezzi di soccorso raggiungono con difficoltà il Pronto Soccorso per la presenza del parcheggio lungo l'asse viario.

3.2. SOLUZIONE:

Riduzione o rimozione totale dei parcheggi in particolare sul lato accesso alla sala prelievi.

4. SISTEMAZIONE ED ILLUMINAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO SU VIA BRIGATA CAGLIARI E PARCHEGGIO SU VIALE 17 FEBBRAIO 1848.**4.1. PROBLEMA:**

Il parcheggio sterrato presente su Viale 17 Febbraio 1848, per ragioni di migliore fruibilità e per ragioni di sicurezza necessita di illuminazione pubblica.

4.2. SOLUZIONE: Nel caso di interventi di realizzazione di impianti di illuminazione pubblica su pali, in tale parcheggio e lungo il Viale si pone l'attenzione sul fatto che è presente l'elisuperficie e pertanto qualsiasi intervento dovrà risultare compatibile con le condizioni di sicurezza imposte dal volo dell'elicottero. In alcune zone del viale eventuali impianti di illuminazione dovranno essere realizzati a raso per non interferire con i coni di atterraggio e decollo.

Estratto dei punti nodali riportati sul verbale del FG:

Il Comune di Pinerolo ha ricevuto, a seguito dell'incontro precedente, svoltosi in data 24 maggio 2018, due note che segnalano alcuni dei problemi connessi alla mobilità intorno al presidio sanitario di Pinerolo; per parte Asl, dunque, si riprende ed amplia l'illustrazione degli argomenti trattati, così sintetizzabili:

- necessità di verificare e migliorare l'accessibilità per disabili;
- esigenza di verificare le prescrizioni edilizie ed urbanistiche in corrispondenza dei coni generati dall'eli superficie, in quanto atterraggio e decollo degli elicotteri determinano problemi non limitati alla sola fascia di rispetto (rumore, polveri, ecc.);
- riorganizzazione ed ampliamento delle aree per la sosta di utenti e dipendenti, oltre che verifica dell'utilizzo dei parcheggi esistenti da parte della vicina Caserma Berardi;
- necessità di analizzare i problemi di accesso al Pronto Soccorso, il cui ingresso è collocato su strada con parcheggio su entrambi i lati, con scarsi spazi di manovra;
- l'area a parcheggio realizzata su via XVII Febbraio necessita di sistemazione del fondo e di adeguata illuminazione, che non configga, peraltro, con le manovre dell'elisoccorso.

Per parte del Comune di Pinerolo si precisa che il Piano Regolatore ha individuato graficamente i coni di atterraggio e decollo, oltre che indicato nelle norme di piano le aree interessate dalle limitazioni all'utilizzo urbanistico in corrispondenza delle fasce di rispetto; l'eventuale inserimento di prescrizioni, più cautelative di quanto richiesto dalla vigente normativa, deve essere affrontato in sede di una futura variante allo strumento urbanistico.

La rappresentante della società Citec richiede chiarimenti circa l'intera distribuzione e utilizzo degli spazi a parcheggio intorno all'area dei servizi Asl. Vengono illustrati, da parte delle Società Simurg e Citec alcuni dei problemi inerenti la mobilità casa - lavoro emersi nel corso della fase partecipativa in atto, sottolineando l'importanza del confronto in questa sede, nella quale emergono, di fatto, anche le problematiche legate all'utilizzazione ed al funzionamento dei servizi.

Vengono illustrate alcune azioni la cui attuazione potrebbe migliorare l'accessibilità al polo sanitario, quali:

- l'individuazione di parcheggi con disco orario, gratis per 2 ore, destinati a favorire, mediante rotazione, l'utilizzo dei servizi;
- la realizzazione di un servizio navetta che colleghi frequentemente la stazione ferroviaria con il polo sanitario e la disponibilità di informazioni chiare rispetto a orari e percorsi del trasporto pubblico locale, al fine di ridurre gli accessi in auto.

Si sottolinea, per parte Asl, l'assenza di mezzi pubblici che colleghino le diverse sedi dell'Asl To3; si rileva, inoltre, la necessità di concordare con il Comune di Pinerolo un

metodo di controllo circa l'utilizzo dei parcheggi di uso pubblico presenti all'interno della sede del Distretto Sanitario, in via Fenestrelle.

Si determina in modo congiunto di avviare, a seguito di questi primi contatti finalizzati alla stesura del P.U.M.S. e del Biciplan da parte della Città di Pinerolo, un percorso comune destinato ad analizzare nel dettaglio la mobilità e la sosta nell'area interessata dai servizi sanitari.

2.7. Laboratori sperimentali nelle scuole

Premessa

L'Amministrazione Comunale di Pinerolo, attraverso il PUMS intende sviluppare una serie di strategie rivolte alle scuole che prevede anche azioni finalizzate all'educazione stradale delle giovani generazioni. È in questo contesto che devono essere inquadrare le attività partecipative che sono state attuate all'interno della comunità scolastica cittadina.

Non potendo agire direttamente all'interno di tutte le strutture scolastiche presenti a Pinerolo, per evidenti motivi di risorse disponibili, l'approccio utilizzato è stato quello di selezionare insieme all'Amministrazione, in via sperimentale, tre scuole "superiori" sulla base della localizzazione degli edifici, l'attitudine della scuola a lavorare con l'Amministrazione Comunale, la presenza di progetti già attivi nell'ambito della mobilità, salute, sicurezza stradale, ecc.

Le scuole selezionate sono:

- Liceo Porporato
- Istituto CFIQ (Consorzio Formazione Innovazione Qualità)
- Istituto ENGIM

Metodologia

Il laboratorio presso le scuole hanno visto la partecipazione attiva degli studenti, dei docenti e del personale non docente. Non sono stati coinvolti i genitori in quanto, generalmente, gli studenti delle scuole superiori sono autonomi rispetto agli spostamenti casa scuola e più in generale negli spostamenti quotidiani.

La metodologia di lavoro proposta è riconducibile a tre fasi principali:

1. **fase formativa** e di sensibilizzazione finalizzata a illustrare le principali tematiche relative alla mobilità sostenibile, con particolare riferimento agli aspetti legati alla sicurezza, all'ambiente e agli stili di vita sani. In questa fase sono stati approfonditi anche i temi sulla mobilità scolastica attraverso la proiezioni di alcuni video particolarmente suggestivi;
2. **fase della ricerca azione**, finalizzata a raccogliere informazioni sulle abitudini di spostamento dei ragazzi, con particolare riferimento agli itinerari casa - scuola. Nello specifico gli studenti sono stati invitati alla compilazione del questionario online messo a disposizione dalla Città Metropolitana di Torino, che è stato personalizzato sulla base della realtà locale e permette di ricostruire il "modal split" delle singole scuole cittadine;
3. **fase del confronto creativo**, finalizzata a raccogliere le proposte progettuali degli studenti per migliorare l'accessibilità scolastica, riqualificare gli spazi pubblici e trovare soluzioni alternative di mobilità innovative e tecnologiche. Gli alunni sono stati coinvolti in momenti di discussione amministrati con la tecnica O.P.E.R.A., creando un'occasione allo stesso tempo divertente, dinamica e fruttuosa con la quale discutere in modo semi-approfondito alcuni temi sia legati alla mobilità sostenibile, sia di interesse

generale (spazio pubblico, sicurezza, ambiente e salute) facendo emergere e confrontare le opinioni e le idee dei ragazzi.

Alcuni momenti dei laboratori svolti nelle scuole sono di seguito riportati nelle Figura 29, Figura 30 e Figura 31.



Figura 29 – Laboratorio scolastico – fase formativa e della ricerca azione (Liceo Porporato)



Figura 30 – Laboratorio scolastico –fase di confronto creativo (Istituto CFIQ)



Figura 31 – Laboratorio scolastico – la restituzione delle idee (Istituto ENGIM)

Risultati

Una sintesi delle problematiche riscontrate e delle soluzioni proposte dai ragazzi nei tre istituti presso i quali si sono svolti i laboratori è riportata nelle seguenti Tabella 1, Tabella 2 e Tabella 3.

Tabella 1 - Laboratorio scolastico presso il Liceo Porporato– sintesi dei problemi e delle soluzioni identificate

PRINCIPALI RISULTATI		
	PROBLEMI	SOLUZIONI
ANDARE A PIEDI E BICICLETTA	<ul style="list-style-type: none"> • Mancanza di percorsi ciclabili sicuri. • Strade dissestate. • Furti molto frequenti. • Mancanza di armadietti presso la scuola. • Mancanza di parcheggio bici sicuro presso la scuola. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rete ciclabile sicura e interconnessa. • Parcheggi bici a scuola e in tutta la città. • Armadietti dove riporre libri e vestiario. • Limitare la velocità delle auto presso le scuole. • Bikesharing presso le scuole. • Bici elettriche per gli studenti. • Campagne per motivare all'uso della bici facendo leva su ambiente e salute.
BUS E TRENO	<ul style="list-style-type: none"> • Costo dei biglietti eccessivo • Corse Bus poco frequenti (entrata e uscita scuola). • Mezzi sporchi e vecchi, entra acqua quando piove. • Poche linee e corse poco frequenti. • Corse spesso in ritardo. • Treni non adeguati, fatiscenti e in ritardo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rinnovare i Bus, moderni e meno inquinanti. • Aumentare le line e la frequenza delle corse nelle ore di "punta". • Biglietti meno cari per gli studenti. • Controlli a bordo più frequenti e sanzioni più rigorose.

Tabella 2 - Laboratorio scolastico presso l'istituto CFIQ – sintesi dei problemi e delle soluzioni identificate

PRINCIPALI RISULTATI		
	PROBLEMI	SOLUZIONI
ANDARE A PIEDIE BICICLETTA	<ul style="list-style-type: none"> Le auto non danno la precedenza ai pedoni e sono troppo veloci. Marciapiedi troppo stretti e dissestati. Scarsa manutenzione delle strade. 	<ul style="list-style-type: none"> Allargare i marciapiedi anche eliminando auto in sosta lungo la strada. Dossi per rallentare le auto. Percorsi ciclabili divisi dai percorsi pedonali. Parcheggi per le bici
BUS E TRENO	<ul style="list-style-type: none"> Pochi Bus. Autisti guidano in modo spericolato. Bus si allagano quando piove e gli interni sono scivolosi. Biglietti cari. Corse limitate in orario scolastico. Poche linee per gli studenti. 	<ul style="list-style-type: none"> Aumentare la frequenza delle corse e il numero di linee. Diminuire il costo del biglietto. Rinnovare i mezzi.

Tabella 3 - Laboratorio scolastico presso l'istituto ENGIM – sintesi dei problemi e delle soluzioni identificate

PRINCIPALI RISULTATI		
	PROBLEMI	SOLUZIONI
ANDARE A PIEDIE BICICLETTA	<ul style="list-style-type: none"> Poche piste ciclabili e quelle presenti sono fatte male. Troppe auto che viaggiano troppo veloci. Lungo le strade manca la separazione tra pedoni, bici e auto. 	<ul style="list-style-type: none"> Mettere in sicurezza gli incroci stradali. Studiare percorsi ciclabili sicuri. Diminuire i veicoli a motore in circolazione. Agire contro i furti di biciclette.
BUS E TRENO	<ul style="list-style-type: none"> Bus sono scatole di latta pericolanti (Piove all'interno). Biglietto costoso. Corse poco frequenti in particolare all'uscita della scuola (ore 16.00). 	<ul style="list-style-type: none"> Bus elettrici Diminuire il costo dei biglietti, abbonamento per studenti a costi bassi. Bus puntuali e frequenti.

Allegato 1. Interviste video

Le interviste realizzate durante le attività di partecipazione sono trasmesse in formato digitale allegate al presente documento.

Allegato 2. Resoconto questionario on-line sulla mobilità

Il resoconto dei risultati emersi dal questionario on-line sulla mobilità è riportato nel documento "R.17224.0_Citec_Simurg_PUMS Pinerolo_Resoconto questionario on-line sulla mobilità_DEF.pdf" che viene trasmesso in allegato.

Modifiche e integrazioni alla versione 1 del 17 maggio 2018

- Correzione di un refuso nello schema grafico al Paragrafo 2.5, “Come ti vorresti muovere a Pinerolo tra 10 anni?”.
- Integrazione del Paragrafo 2.6, alla luce dello svolgimento del FG presso il Polo ospedaliero.