



In collaborazione con F.A.N.D. (Federazione tra le Associazioni dei Disabili) Piemonte e Ires “Lucia Morosini”



Indagine sull'accessibilità del servizio di trasporto ferroviario per gli utenti disabili e a mobilità ridotta

Settembre 2021

Introduzione

Lo sviluppo di una mobilità rapida, sicura, comoda e *inclusiva* è un obiettivo ritenuto prioritario dalle Associazioni dei consumatori e dalla FAND (Federazione tra le Associazioni Nazionali dei Disabili) al quale guarda con crescente attenzione anche l'Unione Europea, che ha proclamato il 2021 “Anno delle ferrovie”, un atto simbolico col quale si intende ribadire l'importanza degli investimenti del trasporto su rotaia come parte della strategia del Green New Deal.

Questa ricerca intende quindi monitorare il grado di esigibilità dei diritti riconosciuti ai passeggeri disabili dalla Comunità Europea, con riferimento alle stazioni e ai mezzi ferroviari del Piemonte. L'attenzione verso lo stato del servizio erogato nella nostra regione è motivata dalla presenza di un elevato numero di stazioni – 220 in totale secondo l'elenco riportato da Trenitalia sul sito web ufficiale, per una diffusione di una ogni 20mila abitanti circa, molto più capillare di quella della Lombardia, dove ve ne è una ogni 33mila –, molte delle quali situate in aree a bassa domanda, dove gli investimenti necessari all'ammodernamento sono ostacolati dalla mancanza di economie di scala.

L'indagine si pone come il naturale proseguimento, nel corso del 2020 e del 2021, del monitoraggio iniziato nel 2019 e ha l'obiettivo di studiare la qualità delle strutture ferroviarie dal punto di vista dell'accessibilità, della fruibilità e della sicurezza delle stazioni per le persone disabili.

In questa fase s'intende approfondire, con il coinvolgimento di utenti diversamente abili e di operatori di Trenitalia, i tre aspetti chiave che, sulla base dei risultati ottenuti nel 2019, sono stati individuati come determinanti per la qualità del servizio rivolto ai passeggeri disabili:

- **l'accessibilità**, con riferimento sia al grado di fruibilità delle strutture e delle vetture, sia alla presenza e alla qualità dei servizi di assistenza predisposti presso le stazioni per l'accoglienza e l'accompagnamento dei passeggeri;
- **la sicurezza**;
- **i servizi di comunicazione e informazione**, sia a distanza sia presso la stazione, tenendo conto delle modalità comunicative richieste da diverse forme di disabilità (motorie, sensoriali, ...).

Questa ricerca è stata articolata in tre fasi. La prima, condotta mediante un'analisi desk, era finalizzata a ricercare e documentare le buone pratiche realizzate a livello nazionale ed europeo, prendendo in considerazione gli interventi che, anche in chiave di innovazione sociale (superando il mero adempimento degli obblighi normativi) hanno migliorato l'accessibilità, l'assistenza e la comunicazione verso le persone disabili. Questo studio preliminare ha consentito anche di realizzare con più efficacia i passi successivi dell'indagine.

La seconda fase è consistita nella somministrazione di un'intervista semi-strutturata ad un campione significativo di utenti disabili del trasporto ferroviario, selezionati con una procedura “ragionata”, in modo da coinvolgere persone con forme di disabilità diverse. Il questionario è stato suddiviso in due sezioni: la prima aveva l'obiettivo di monitorare, dal punto di vista qualificato degli utenti, lo stato e il funzionamento del servizio, la presenza di barriere (fisiche e non), i principali punti di forza e di debolezza rilevati; la seconda stimolava l'elaborazione di proposte da parte degli utenti, chiedendo di esprimere liberamente il proprio punto di vista sulle innovazioni che potrebbero migliorare il servizio, con riferimento alla tre dimensioni-obiettivo dell'indagine.

La terza e ultima fase dell'indagine si è svolta nella forma di uno studio “sul campo”. Alcuni operatori, istruiti sugli obiettivi dell'indagine e sulla normativa in materia di accesso dei disabili al servizio ferroviario, si sono recati presso un campione di 60 stazioni piemontesi e, sul luogo, hanno preso nota, tramite osservazione diretta, della presenza di tecnologie, elementi ambientali e servizi che possono condizionare positivamente o negativamente l'accessibilità delle stazioni. La rilevazione si è

avvalsa di una griglia “rigida” riguardante gli adempimenti al Regolamento UE 1330/2014, sintetizzati anche nella recente pubblicazione della F.A.N.D., compilata confrontando oggettivamente tali prescrizioni con la situazione riscontrata sul luogo. Essa è stata affiancata ad una seconda modalità di rilevazione “libera”, finalizzata a far emergere i punti di forza e le criticità delle stazioni che esulano dagli aspetti menzionati dalla griglia. Dall’analisi dei dati acquisiti e dal loro confronto con le informazioni provenienti dal questionario e da fonti secondarie (portali istituzionali, notizie di cronaca ...), anche sulla base della supervisione che effettuerà FAND Piemonte, abbiamo ambito a ricostruire un quadro – parziale ma rappresentativo – delle reali condizioni di accessibilità delle stazioni piemontesi da parte dei passeggeri disabili.

4. Conclusioni

Per la gestione dei servizi a terra alle persone con disabilità e a mobilità ridotta, Trenitalia fa affidamento sui servizi del Gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI) a cui spetta, in qualità di "gestore di stazione", il compito di garantire l'accessibilità delle stazioni comprese nel circuito di assistenza a tutti i cittadini, con particolare attenzione alle persone con disabilità o mobilità ridotta, per fornire adeguati servizi di assistenza in stazione e informazioni mirate. Tali servizi poggiano sul sistema delle Sale Blu, presenti in 14 grandi stazioni (Ancona, Bari, Bologna, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Torino, Trieste, Venezia, Verona). Queste stazioni sono autorizzate a gestire le prenotazioni per soddisfare le necessità degli utenti presso un numero più elevato di stazioni RFI del circuito Assistenza PRM (Persone con Ridotta Mobilità). Ad esse si aggiunge una Sala Blu Nazionale centrale, che non ha contatto fisico col pubblico, ma opera tramite i canali telefonici e web.

Complessivamente, oggi in Italia le prestazioni all'utenza disabile e a ridotta mobilità vengono garantite in 332 stazioni appartenenti alla rete di assistenza PRM, un dato in tendenziale crescita ma che tuttavia evidenzia come soltanto una ridotta quota (il 16%) di stazioni RFI italiane disponga di queste possibilità per i viaggiatori. In Piemonte la copertura del servizio è anche più bassa, pari a 30 stazioni su 220 (13,6%).

Peraltro, tenuto conto della necessità che il servizio di assistenza PRM debba essere garantito sia nella stazione di partenza che in quella di arrivo (si pensi al caso delle persone che hanno bisogno di un carrello elevatore per la salita e la discesa dal treno), si può facilmente considerare come solo i viaggi che iniziano e terminano all'interno del circuito siano coperti dal servizio.

Con la presente indagine abbiamo inteso approfondire, con il coinvolgimento dell'utenza e di operatori di Trenitalia, i tre aspetti chiave che sono stati individuati come determinanti per la qualità del servizio rivolto ai passeggeri disabili o con mobilità ridotta:

- l'accessibilità, con riferimento sia al grado di fruibilità delle strutture e delle vetture, sia alla presenza e alla qualità dei servizi di assistenza predisposti presso le stazioni per l'accoglienza e l'accompagnamento dei passeggeri;
- la sicurezza;
- i servizi di comunicazione e informazione, sia a distanza sia presso la stazione, tenendo conto delle modalità comunicative richieste da diverse forme di disabilità (motorie, sensoriali, ...).

I parametri di riferimento usati per verificare la presenza/assenza di questi requisiti presso le stazioni e i treni che operano in Piemonte sono stati forniti dalla FAND (Federazione tra le Associazioni Nazionali dei Disabili) piemontese, che ha redatto uno studio sul "Trasporto pubblico locale e regionale. Esigenze particolari dei passeggeri con disabilità", i cui contenuti sono stati recepiti dal documento D.G.R. n. 13-8165 della Giunta Regionale del Piemonte in data 20 dicembre 2018 "Elementi minimi per la fruizione ed accessibilità dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale a favore dei passeggeri con disabilità in Piemonte".

Nella prima parte del rapporto di ricerca è stata esaminata la recente evoluzione del quadro normativo che regola a livello nazionale il supporto alle persone disabili o con mobilità ridotta relativamente al trasporto ferroviario, e si è osservato come durante la fase pandemica le misure di assistenza rivolte alle persone disabili e con mobilità ridotta abbiano subito restrizioni e limitazioni con effetti che – come si è evinto successivamente dalle dichiarazioni degli intervistati - hanno ridotto l'accesso ai treni da parte di questo tipo di utenza durante il 2020 e i primi mesi del 2021. L'analisi ha tenuto conto delle diverse modalità di aiuto fornite ai passeggeri disabili anche relativamente al tipo di servizio offerto da Trenitalia (treni ad alta velocità, altri treni).

Una breve ricognizione sulla documentazione relativa all'assistenza ai passeggeri disabili in alcuni paesi europei ha evidenziato come servizi organizzati secondo le medesime modalità del sistema Sale Blu possano essere rintracciati nella maggior parte dei paesi europei, sebbene con differenze significative, soprattutto in relazione alla flessibilità del modello (prenotazioni con o senza preavviso...) e all'estensione delle agevolazioni finanziarie a favore di questo tipo di utenza (Carta Blu..).

Ad esempio, in Germania l'assistenza ai passeggeri disabili o con mobilità ridotta segue un modello caratterizzato dalla flessibilità dell'intervento, non essendo obbligatorio (anche se fortemente raccomandato) prenotare il servizio in anticipo nelle stazioni con personale di servizio. In Olanda l'assistenza ai passeggeri che necessitano di aiuto si basa soprattutto sulla rimozione delle barriere architettoniche e sul crescente impiego della tecnologia disponibile, con l'obiettivo di estendere a un maggior numero di persone la possibilità di viaggiare in modo indipendente. In Francia, un'esperienza assimilabile a quella italiana per filosofia e organizzazione, sono più di 500 le stazioni ferroviarie attrezzate, dotate di servizi coerenti con le prestazioni fornite dalle Sale Blu italiane. Relativamente alle agevolazioni finanziarie, in Belgio le persone con disabilità visiva pari o superiore al 90% hanno diritto a viaggiare gratis in seconda classe.

In una seconda fase dell'indagine è stato somministrato un questionario semi-strutturato a un campione di 184 persone disabili o a mobilità ridotta maggiorenni, appartenenti al circuito delle Associazioni per la tutela dei diritti dei disabili coordinate in Piemonte dalla Fand, con l'obiettivo di indagare punti di forza e di debolezza delle attuali caratteristiche del trasporto ferroviario, nonché le ragioni del suo mancato utilizzo da parte dell'utenza disabile residente in Piemonte.

In base ai risultati ottenuti, il 21% degli intervistati si serve regolarmente del treno, soprattutto per spostarsi sul luogo di lavoro, ma anche per motivi familiari, di svago, di cura, e per altre ragioni. Oltre il 70% dei rispondenti che usano regolarmente il treno per spostarsi non si servono dell'Alta velocità, tenuto conto che almeno una delle due stazioni indicate da loro indicate come quelle maggiormente utilizzate (in partenza e in arrivo) non è interessata da questa tipologia di servizio. In prevalenza, le risposte ottenute lasciano intendere come il basso o mancato utilizzo del treno non sia dovuto all'assenza di domanda (solo il 23% dichiara di non avere necessità del servizio ferroviario), ma alla preferenza verso altri mezzi di trasporto (24%) oppure a problemi di accessibilità. Infatti, il 20% delle risposte chiama in causa l'eccessiva distanza tra l'abitazione e la stazione, il 14% evidenzia le difficoltà sperimentate nell'utilizzo del treno e l'8% il basso grado di accessibilità offerto dalle stazioni. Inoltre, relativamente alle altre motivazioni del basso o mancato utilizzo del treno, talvolta gli orari non corrispondono alle esigenze di chi viaggia, i ritardi dei treni costringono alcuni a scegliere altri mezzi di trasporto. I problemi riguardano anche "l'eccessivo prezzo del biglietto", l'inadeguatezza del sistema di comunicazione interno ed esterno alle stazioni ("mancanza di comunicazione tramite email, di un cartellone degli orari con il ritardo" ... "nel treno non ci sono le comunicazioni in caso di ritardo"), la scarsa pulizia delle stazioni e le difficoltà nel trovare parcheggio. Poco più del 10% degli intervistati afferma di aver smesso di prendere il treno per timore del contagio da coronavirus.

Tra i non vedenti e le persone che usano la sedia a ruote i problemi principali riguardano soprattutto la salita sul treno dalla banchina: quasi impossibile da praticare nelle stazioni al di fuori al circuito PRM, anche se talvolta l'accesso ai treni risulta molto complicato anche presso le 30 stazioni servite dalle Sale Blu. Alcuni problemi che vengono spesso evidenziato nelle risposte aperte riguardano le carenze dell'informazione statica (programmata), dinamica e in tempo reale (ritardi, cambio binari...), le "rigidità" del servizio di assistenza (*"Non c'è la possibilità di informare l'assistenza per eventuali problematiche urgenti"*), il cattivo o mancato funzionamento dei tabelloni, lo stato dei sottopassaggi. Secondo un intervistato non vedente, occorrerebbe migliorare la *"pavimentazione in corsie apposite con corsie*

per accedere ai binari, nonché le indicazioni vocali sul treno circa la stazione di fermata, questo è importantissimo!!”

Relativamente alla collocazione della stazione rispetto all’abitazione e alla presenza di collegamenti e mezzi di trasporto per raggiungerla, tre intervistati su quattro dichiarano di avere almeno minime difficoltà nel raggiungere la stazione ferroviaria di riferimento, partendo dalla propria abitazione. Alcuni di essi evidenziano forti carenze nel coordinamento degli orari delle diverse modalità di trasporto pubblico.

Abbiamo infine effettuato un’ispezione sul campo, visitando 60 delle 220 servite da Trenitalia allo scopo di rilevare la presenza o l’assenza, al loro interno, di una serie di caratteristiche che consentono alle persone con disabilità di fruire del servizio di trasporto ferroviario. Come detto, tale ispezione è stata condotta con il supporto di una griglia di rilevazione, elaborata grazie al confronto con i rappresentanti della F.A.N.D.

Il “campione” che abbiamo identificato include tutte le 30 stazioni presenti in Piemonte che rientrano nel circuito delle Sale Blu, 24 delle quali afferenti alla Sala Blu di Torino, 5 a quella di Milano e una a quella di Genova. Questa scelta ci ha consentito di confrontare direttamente le condizioni e le caratteristiche delle stazioni che garantiscono ai passeggeri i servizi di assistenza con quelle di un insieme altrettanto ampio di stazioni non facenti parte della rete, dove la presenza di tecnologie, soluzioni architettoniche e ambienti “amici dei disabili” è estremamente variabile, soprattutto (ma non soltanto) in funzione della loro dimensione e del loro traffico. È emerso, infatti, come le stazioni collocate in piccoli comuni, in aree a bassa domanda e su linee a traffico ridotto siano anche quelle meno sintonizzate con le esigenze della popolazione disabile e, di conseguenza, dell’intera collettività: a questo proposito va ricordato che una stazione accessibile per i disabili è anche più fruibile e più sicura per tutte le fasce della popolazione, in particolare gli anziani, i minori, le donne in gravidanza.

L’ispezione ha fatto emergere la presenza di gravi problemi di accessibilità che interessano, in modo sorprendente, anche *hub* molto trafficati, soprattutto relativamente all’accesso ai binari.

In generale, sono frequenti le situazioni di totale o parziale mancanza, lungo i percorsi, degli indicatori tattili e tattilo-plantari posti a terra, sul corrimano delle scale o su opportuni cartelli, che consentono ai viaggiatori ciechi o ipovedenti di orientarsi e muoversi in sicurezza.

Relativamente allo stato del percorso di avvicinamento alla banchina riscontrato nelle 60 stazioni ispezionate, classificato per macro-categorie, solo 19 stazioni presentano a nostro avviso un percorso con tutte le caratteristiche funzionali all’accessibilità (tragitto in piano, anche con l’ausilio di rampe e ascensori) e indicatori tattili e/o tattilo-plantari. Relativamente alle altre, 36 non sono dotate di indicatori per l’orientamento di non vedenti e ipovedenti, in 18 stazioni vi sono alcuni binari non accessibili ai viaggiatori con mobilità ridotta, dal momento che una parte del percorso si sviluppa su scale senza rampe parallele. Sono 13 quelle prive sia di indicatori tattili e pedotattili, sia di un accesso in piano e senza barriere su tutti i binari.

Per quanto riguarda la modalità di salita sul mezzo, la metà delle nostre stazioni rientra nel circuito delle Sale Blu e dispone dei carrelli elevatori per la salita dei passeggeri con disabilità motoria o con mobilità ridotta (28, ovvero tutte le stazioni del circuito ad eccezione di Collegno e Arona). Tuttavia, solo 15 presentano, almeno su una parte dei binari, una banchina al livello del treno che consente una salita a raso. Nella maggior parte dei casi, la presenza di questo gap rende necessario l’intervento del servizio di assistenza o, semplicemente, preclude l’accesso al treno a molti viaggiatori. In altre 15 stazioni, infatti, è disponibile il servizio di assistenza non associato a una banchina rialzata e sono 30 in

tutto le stazioni non facenti parte della rete delle Sale Blu la cui banchina è totalmente posta al di sotto del livello del treno o che comunque presenta un gap in senso orizzontale.

Problematica è anche la situazione della segnaletica visiva: i cartelli che invitano a mantenere la distanza dalla linea gialla sono generalmente presenti, così come i tabelloni con gli orari delle partenze e degli arrivi; tuttavia, in molti casi mancano i monitor elettronici (fondamentali per l'informazione "dinamica" in tempo reale a beneficio soprattutto delle persone con disabilità uditiva) o sono posti in locali chiusi e inaccessibili. Le sale d'attesa talvolta sono chiuse oppure sono state interdette al pubblico durante l'emergenza Covid.

Con l'aiuto di 10 interviste in profondità, somministrate ad alcune persone disabili o con mobilità ridotta che si sono rese disponibili, ai rappresentanti delle associazioni e ad altri testimoni privilegiati, abbiamo approfondito alcune delle tematiche trattate nell'ambito dell'indagine.

Complessivamente, l'assistenza fornita da RFI e Trenitalia alle persone disabili o a ridotta mobilità è giudicata efficiente ed utile soprattutto per quanto riguarda l'impegno del personale. Il servizio di accompagnamento è la parte più apprezzata dell'offerta, specie relativamente all'offerta dell'Alta velocità. Viene riconosciuto il progressivo miglioramento degli strumenti informatici e un contemporaneo allargamento del servizio. D'altra parte i tempi di attesa per ricevere informazioni personalizzate attraverso il numero telefonico preposto sono considerati troppo lunghi, ed è considerata poco funzionale la mancanza di integrazione con il servizio standard (ad esempio, se si vuole acquistare un biglietto per una terza persona, oltre a chi usufruisce del servizio Sale Blu e all'accompagnatore, bisogna procedere per canali separati). L'eccessiva rigidità del sistema è il denominatore comune alla maggior parte delle criticità individuate. In particolare, si suggerisce di rendere maggiormente flessibile tutto il percorso di assistenza, cercando inoltre di attivare forme di assistenza ad hoc a seconda del tipo di disabilità dell'utente. Per ciò che concerne l'informazione in tempo reale, alcune carenze dei canali comunicativi come la mancanza di un annuncio sonoro o attraverso i monitor rende difficoltosa l'esperienza di chi ha difficoltà uditive o visive e al tempo stesso non usa molto il proprio device e i diversi strumenti ad esso integrati per le forme di disabilità sensoriale. Per questi ultimi il reperimento di informazioni in stazione è variabile e dipende dalla conformazione dell'infrastruttura e quindi dalla presenza o meno di strumenti comunicativi idonei. Quanto all'accessibilità e alla sicurezza in stazione e sui treni, vi è un riconoscimento del miglioramento e degli investimenti effettuati negli ultimi anni (ammodernamento e messa a norma delle stazioni, materiale rotabile più recente con un'accessibilità maggiore), tuttavia si riscontra anche una certa arretratezza rispetto ad alcune Direttive Europee esistenti e non applicate.

Al netto di questi riconoscimenti e criticità che danno luogo a giudizi complessivi ambivalenti, diversi utenti (sia con mobilità ridotta che con disabilità sensoriali) riconoscono al trasporto ferroviario una maggior accessibilità e di essere più agevole rispetto al trasporto aereo. Si percepisce la consapevolezza del progressivo e costante miglioramento nel servizio di assistenza e quello, inevitabilmente più lento, nell'accessibilità a treni e stazioni. *“Io trovo il treno comodissimo, l'assistenza di Trenitalia e delle sale blu è ottima anche se in questi ultimi tempi le sale blu, causa smart working, a volte fanno qualche pasticcio. Non ho problemi né a raggiungere la stazione né a muovermi all'interno di essa, ma se il marciapiede della mia stazione fosse rialzato sarei facilitata”.*

In conclusione, occorre rilanciare i programmi di investimento per riqualificare e rendere più accessibile l'intera rete delle stazioni ferroviarie, innalzare il livello della sicurezza e la qualità di comunicazione e informazione. Una importante opportunità in questo senso deriverà dal perseguimento degli obiettivi in capo alla Missione n.3 del PNRR, Infrastrutture per una mobilità sostenibile. Relativamente al trasporto ferroviario e per il periodo 2022-2026, questi obiettivi prevedono, tra gli altri, la realizzazione

di interventi finalizzati a migliorare l'accessibilità alle stazioni, il rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, il potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie, con riferimento anche alla rete delle linee ferroviarie regionali, la messa in atto dell'upgrading della rete esistente, il rinnovo del materiale rotabile.

Appendice

Tabella 12: Provincia di Alessandria.

	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Alessandria							
Acqui Terme							
Casale Monferrato							
Novi Ligure							
Valenza							
Ovada							
Tortona							
Alice Belcolle							

Tabella 13: Provincia di Alessandria

Alessandria	Adeguata, con problemi che riguardano gli indicatori tattili e tattilo-plantari.
Acqui Terme	Problematiche relativamente all'accessibilità.
Casale Monferrato	Le criticità riguardano soprattutto i percorsi in piano per accedere alla banchina
Novi Ligure	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Valenza	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Ovada	Stazione che, pur non facendo parte del circuito Sale Blu, garantisce un buon livello di accessibilità.
Tortona	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Alice Belcolle	Stazione poco trafficata che appare in uno stato di semi-abbandono. È complessivamente accessibile per via dell'unico binario e della ridotta distanza tra ingresso e banchina. Del tutto assenti i monitor e le indicazioni tattili.

Tabella 14: Asti, Biella, Novara.

	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Asti							
Nizza Monferrato							
Candelo							
Cossato							
Biella S. Paolo							
Novara							
Arona							

Tabella 15: Asti, Biella, Novara.

Asti	Abbastanza idonea per i disabili.
Nizza Monferrato	Accessibile grazie ai percorsi in piano posti sopra i binari. Però è priva di indicatori tattili, fatta eccezione per una parte della linea gialla, di monitor e della possibilità di fare il biglietto in stazione (assente la biglietteria automatica, quella con sportello era chiusa al momento dell'ispezione).
Candelo	Stazione accessibile grazie alla presenza del binario unico, ma il percorso di avvicinamento è impervio. Seppure non sia invasa dai rifiuti, è trasandata e piena di stormi di piccioni. Ha un traffico molto scarso.
Cossato	Stazione con il binario principale molto accessibile e i due binari secondari moderatamente accessibili. Pulita, con personale presente.
Biella S. Paolo	Abbastanza idonea per i disabili.
Novara	Stazione ben attrezzata.
Arona	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.

Tabella 16: Provincia di Cuneo

	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Mondovì							
Racconigi							
Savigliano							
Fossano							
Cuneo							
Borgo San Dalmazzo							
Bra							

Tabella 17: Provincia di Cuneo.

Mondovì	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Racconigi	Stazione ben tenuta ma per 2/3 inaccessibile ai disabili motori.
Savigliano	Stazione ben tenuta ma per 2/3 inaccessibile ai disabili motori.
Fossano	Stazione ben collegata alla fermata del bus (a 2 passi) tramite un percorso con indicatori tattilo plantari. Tutti i binari sono accessibili grazie agli ascensori. I monitor posti ad altezza contenuta, la capillarità degli indicatori tattilo-plantari e dei cartelli in rilievo la rendono fruibile dai disabili e dagli ipovedenti.
Cuneo	Stazione accessibile in ogni sua parte con vari indicatori tattilo-plantari. È comunque scomoda da raggiungere per le persone con ridotta mobilità, sia per la collocazione geografica, sia per la necessità di prendere un ascensore per raggiungere tutti i binari.
Borgo San Dalmazzo	Stazione accessibile in sedia a ruote soltanto per un binario su tre. È del tutto priva di indicatori tattilo-plantari. L'ingresso non è agevole.
Bra	Stazione molto accessibile. Anche senza i servizi delle Sale Blu, consente una salita agevole sul treno grazie ai binari rialzati. Unica pecca, i servizi igienici chiusi.

Tabella 18: Provincia di Torino

Stazione	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Torino Porta Nuova							
Torino Lingotto							
Torino Porta Susa							
Airasca							
Nichelino							
Moncalieri							
Trofarello							
Borgone							
Alpi gnano							
Villastellone							
Busso leno							
Susa							
Settimo							
Bran dizzo							
Torrazza							
Caluso							

Stazione	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Borgo-franco							
Avigliana							
Ivrea							
Pinerolo							
Carma-gnola							
Chivasso							
Collegno							
Bardo-necchia							
Oulx-Ce-sana-Cla-viere-Se-striere							
None							

Tabella 19 Provincia di Torino.

Torino Porta Nuova	Stazione ben attrezzata
Torino Lingotto	Criticità per l'accessibilità alle banchine (ascensori frequentemente fuori uso) che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Torino Porta Susa	Stazione ben attrezzata
Airasca	E' teoricamente accessibile, ma ci sono troppi elementi da sistemare: il terreno ghiaioso e dissestato, le rampe sporche, polverose e strette, il monitor di arrivi/partenze rotto.
Nichelino	Piccola stazione con un unico binario, accessibile per tutti. L'unico difetto è che su alcuni tratti della banchina sono posti dei pali che potrebbero ostacolare il passaggio di una persona con sedia a ruote.
Moncalieri	Stazione con ambienti vetusti, del tutto priva di indicatori tattilo-plantari e inaccessibile per tutti i binari secondari da parte dei disabili motori.
Trofarello	Al di fuori della stazione vi sono numerosi parcheggi riservati ai disabili. La stazione è grande, trasandata, sporca ma accessibile grazie al sistema degli ascensori e della rampa che porta al sottopasso.
Borgone	Stazione ben tenuta ma con il sottopasso sporco. Un binario su due è difficile da raggiungere per chi non può percorrere le scale, dal momento che il percorso si sviluppa su un marciapiede stretto.
Alpignano	Le criticità riguardano soprattutto la salita ai treni dalla banchina e lo stato dei servizi igienici.
Villastellone	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Bussoleno	Parzialmente adeguata. Le criticità riguardano soprattutto la salita ai treni dalla banchina e lo stato dei servizi igienici.
Susa	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Settimo Torinese	Parzialmente adeguata. Le criticità riguardano soprattutto la salita ai treni dalla banchina e lo stato dei servizi igienici.
Brandizzo	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Torrazza	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Caluso	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Borgofranco	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Avigliana	Adeguata, fatta eccezione per lo stato dei servizi igienici.
Ivrea	Stazione con ambienti vecchi, non adeguatamente pulita, ma attrezzata. Presenza di un sovrappassaggio.
Pinerolo	Le criticità riguardano soprattutto i servizi igienici e gli indicatori tattili e tattilo plantari.
Carmagnola	Le criticità riguardano soprattutto i percorsi in piano per l'accesso alla banchina.
Chivasso	Le criticità riguardano soprattutto i percorsi in piano per l'accesso alla banchina e gli indicatori tattili e tattilo plantari.
Collegno	Le criticità riguardano soprattutto i servizi igienici e gli indicatori tattili e tattilo plantari.

Bardonecchia	Le criticità riguardano soprattutto i servizi igienici e gli indicatori tattili e tattilo plantari.
Oulx-Cesana-Claviere-Se-striere	Stazione ammodernata recentemente. Attrezzata
None	Le criticità riguardano soprattutto i servizi igienici e gli indicatori tattili e tattilo plantari.

Tabella 20: Provincia di Verbania

Stazione	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Stresa							
Domodossola							
Verbania-Pallanza							
Villadossola							
Ornavasso							
Gravellona Toce							

Tabella 21 Provincia di Verbania.

Stresa	Vecchia stazione, non adeguata per disabili, con un comodo parcheggio nelle vicinanze.
Domodossola	Non abbastanza adeguata per disabili, soprattutto per i non vedenti. L'unico ascensore presente era fuori servizio al momento dell'ispezione.
Verbania Pallanza	Criticità che penalizzano soprattutto le persone non vedenti o ipovedenti.
Villadossola	Giudizio globale negativo. Le piattaforme, specie la seconda sono strette, non adeguate per tutti, non solo per i disabili.-
Ornavasso	Giudizio globale negativo. Difficile o quasi l'impossibile l'accesso per i disabili. Sono affisse locandine che riportano le stazioni più vicine adatte ai disabili.
Gravellona Toce	Giudizio globale negativo. Difficile o quasi l'impossibile l'accesso per i disabili. Stazione in pessimo stato.

Tabella 22: Provincia di Vercelli

Stazione	Segnaletica sonora	Segnaletica visiva	Servizi igienici	Percorsi in piano per accedere alla banchina	Percorsi con indicatori tattili e tattilo-plantari	Stato della linea gialla	Facilità di salita sul treno dalla banchina
Vercelli							
Santhià							
Borgo Vercelli							
Tronzano							
Saluggia							
Crescentino							

Tabella 23: Provincia di Vercelli.

Vercelli	Attrezzata
Santhià	Le criticità riguardano soprattutto i percorsi in piano per l'accesso alla banchina e gli indicatori tattili e tattilo plantari.
Borgo Vercelli	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Tronzano	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Saluggia	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione
Crescentino	Criticità che riguardano la maggior parte delle caratteristiche prese in considerazione