

IL PUMS METROPOLITANO: OBIETTIVI, STRATEGIE e PIANI ATTUATIVI

Presentazione ai Consiglieri di CMTO



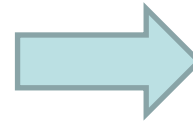


Approvato con Delibera Consiliare
n.42 del 20 luglio **2022**

Il PUMS
è uno **strumento di pianificazione strategica** che,
in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni),
sviluppa
una **visione di sistema della mobilità urbana**,
proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità
ambientale, sociale ed economica
attraverso
la definizione di **azioni** orientate a
migliorare l'efficacia e l'efficienza
del **sistema della mobilità** e la sua **integrazione**
con l'assetto e gli **sviluppi urbanistici e territoriali**.

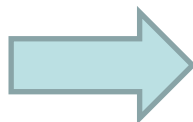
PIANI ATTUATIVI DEL PUMS

L'attuazione prevede la redazione di **3 PIANI DI SETTORE**,
attualmente in corso:

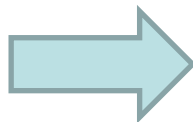


PULS

Piano urbano per la
Logistica Sostenibile



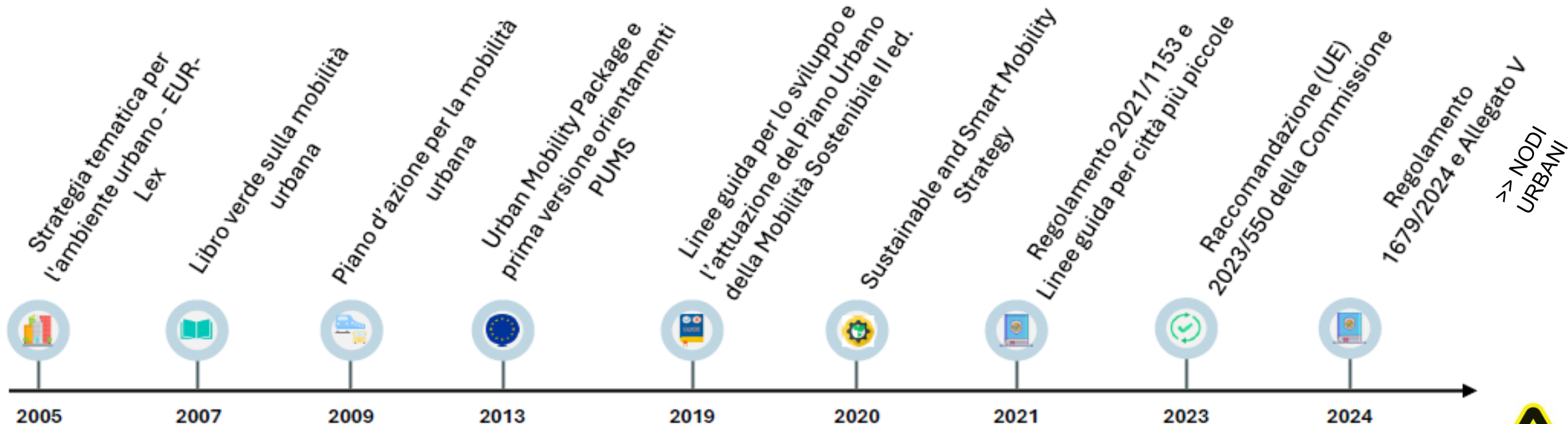
BICIPLAN
Metropolitano



PAINT

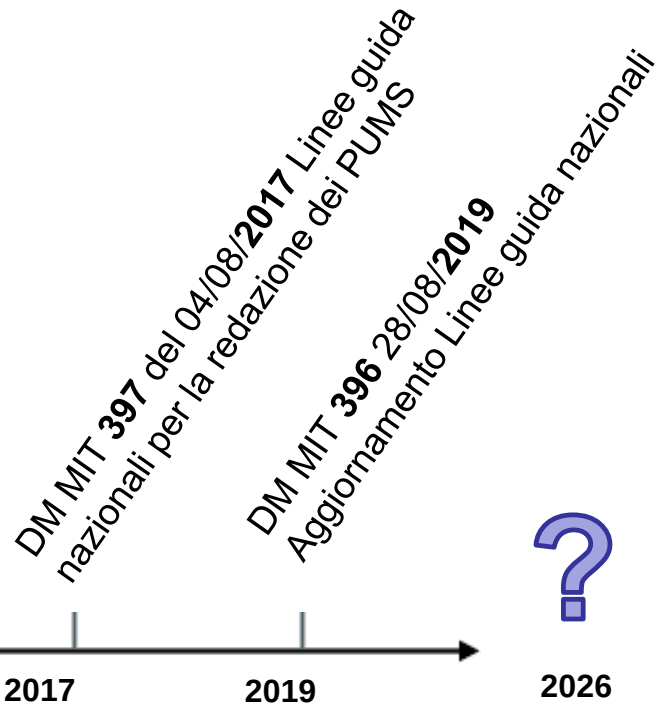
Piano dell'accessibilità e
dell'intermodalità

IL PUMS NEL CONTESTO NORMATIVO EUROPEO



**PREVISTE MODIFICHE
NORMATIVE E DI CONTENUTI
PER ADEGUARSI AL NUOVO
REGOLAMENTO**





- Le **Città metropolitane** sono gli **enti competenti** per redazione e approvazione dei **PUMS** (solo al di fuori delle stesse, predisposti e adottati dai Comuni con più di 100.000 abitanti)
- Le **risorse statali** stanziare per i nuovi interventi per il trasporto rapido di massa (metro, tram, sfm) e la mobilità ciclistica **non possono essere assegnate a città che non abbiano adottato il PUMS**

- predisposto su un orizzonte temporale decennale
- aggiornato con cadenza almeno quinquennale
- monitoraggio biennale



OBIETTIVI (DM 397/17)



- A1) Miglioramento del TPL
- A2) Riequilibrio modale della mobilità
- A3) Riduzione della congestione
- A4) Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
- A5) Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
- A6) Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano

EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ



- B1) Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
- B2) Miglioramento della qualità dell'aria
- B3) Riduzione dell'inquinamento acustico

SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE



- C1) Riduzione dell'incidentalità stradale
- C2) Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
- C3) Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- C4) Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)

SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE



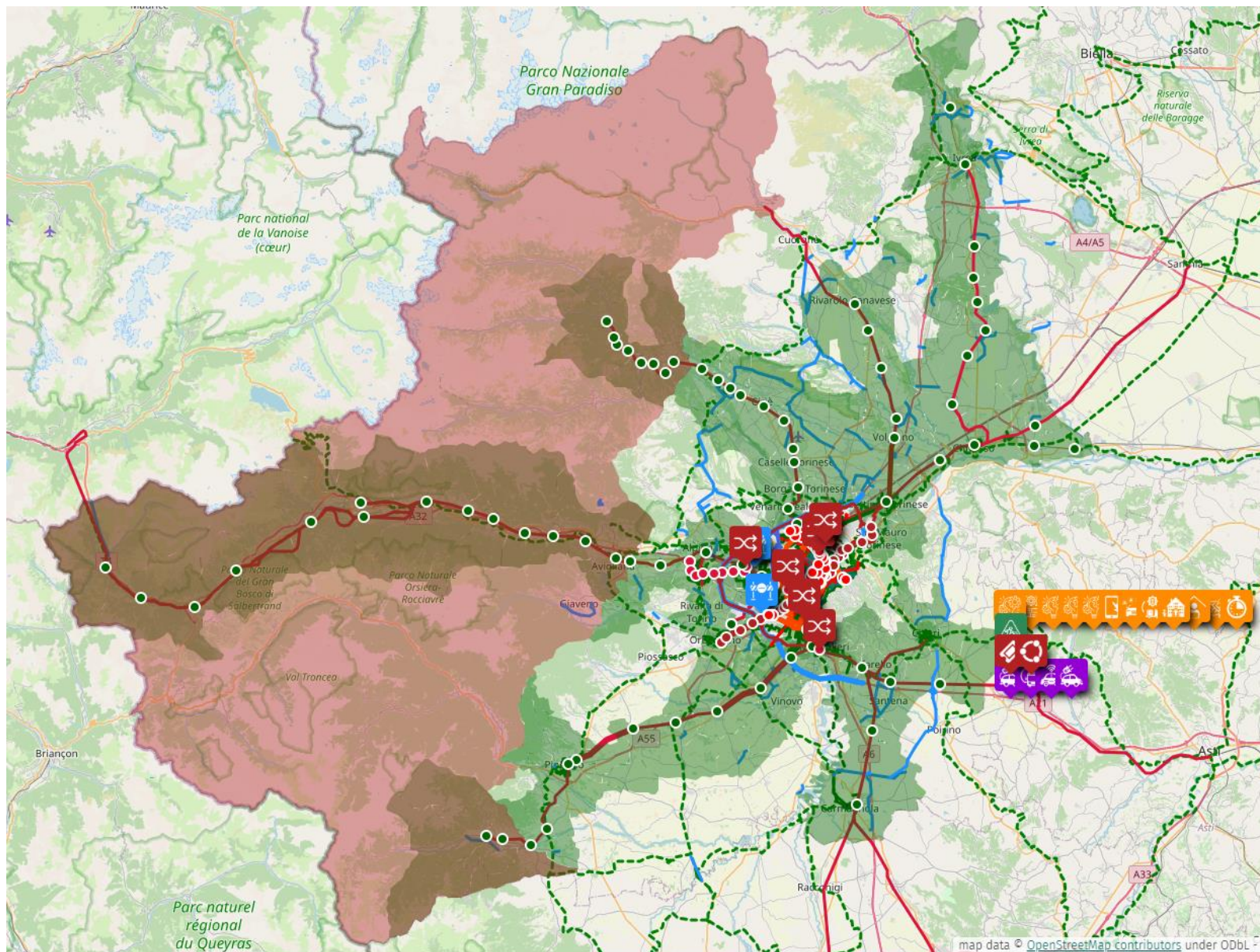
- D1) Miglioramento dell'inclusione sociale
- D2) Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- D3) Aumento del tasso di occupazione
- D4) Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

SOSTENIBILITA' SOCIALE ED ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI PER OGNI COMPONENTE

Componente	Principali interventi
POLITICHE DI DOMANDA	- Interventi di mobility management, progetti europei e sostegno al Car pooling - Riordino plessi scolastici in coerenza con rete TPL - Transit Oriented Development intorno a stazioni SFM - Sistemi MaaS e servizi di sharing - Logistica urbana - Città del quarto d'ora
MOBILITA' NON MOTORIZZATA	- Attuazione biciplan di Torino - Strade scolastiche - Zone 30 (Torino, cintura, comuni-polo) - Superciclabili Torino-cintura - Itinerari ciclabili regionali (VenTo...) e CMT0 (Corona di delizie...) - Bike to Rail
MOBILITA' MOTORIZZATA INDIVIDUALE	- Schema tariffario alternativo per Tangenziale e limite 90 km/h - Interventi diffusi di adeguamento rete extraurbana - Corso Marche (soluzione autostrade CMT0) - Gronda est - Revisione ZTL Torino, Road Diet lungo M1 ed M2 e estensione sosta a pagamento lungo M2
MOBILITA' MOTORIZZATA COLLETTIVA	- SFM secondo contratto Trenitalia a regime (completamento Passante + prolungamento SFM5 ad Ivrea) - Nodi interscambio e stazioni di porta SFM (Collegno-Moncalieri) - Prolungamenti M1 sino a C.Vica-Rivoli e Bengasi-Moncalieri (con P+R a C.Vica-Perosa-Bengasi-Moncalieri) - Realizzazione M2 (con P+R a Pescarito-Drosso-Orbassano) - Nuova linea T12 (con P+R) - Prolungamenti tram T3/T4 (con P+R a Stupinigi) e T10 - Velocizzazione rete tranviaria - Busvie elettriche - Riordino linee di forza intorno alla stazione di Torino Lingotto - Riordino rete extraurbana con bus in tangenziale e servizi a chiamata in aree a domanda debole - Integrazione tariffaria
INTERVENTI TECNOLOGICI	- Elettificazione parco bus - Auto elettrica oltre PNIEC (25% parco) - Sperimentazione guida autonoma

SCENARIO DI PIANO (PUMS)



mapa interattiva
degli Interventi PUMS
<http://u.osmfr.org/m/606526>

CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO: FUNZIONI IN AMBITO MOBILITÀ



BICIPLAN
Metropolitano

CICLABILITA'



Super Ciclabili

7
Nuove Super Ciclabili nell'area
metropolitana (ca. 140 km per
le sole componenti radiali)



Bike to Rail

148
Comuni collegati alle stazioni
con itinerari ciclabili protetti

Coordinamento mobilità dolce e
realizzazione nuove infrastrutture ciclabili



PAINT

Piano dell'accessibilità
e dell'intermodalità

TPL



AMP
AGENZIA
MOBILITÀ
PIEMONTESE

Programmazione e controllo del TPL tramite
l'Agenzia della Mobilità Piemontese

PULS

Piano urbano per la
Logistica Sostenibile

LOGISTICA e MERCI

**MOBILITY
MANAGEMENT
di AREA**

**TAXI
e NCC**

SHARING

PROGETTI UE

PRINCIPALI INTERVENTI

GOVERNO DELLA DOMANDA

- Interventi di mobility management, Progetti europei
- Sostegno al Car pooling
- Riordino plessi scolastici in coerenza con rete TPL
- Transit Oriented Development intorno a stazioni SFM
- Sistemi MaaS e servizi di sharing
- Logistica urbana
- Città del quarto d'ora



Car, monopattini,
bike, scooter sharing
Taxi condiviso
Car pooling

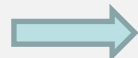
PRINCIPALI INTERVENTI: qualche esempio

II CAR POOLING

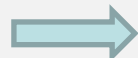
- La Città metropolitana di Torino negli anni ha supportato diverse iniziative, quali ad esempio la piattaforma **Co&Go**, sviluppata nell'ambito del progetto europeo Alcotra 2014-2020, volta a formare gli equipaggi e il rimborso delle spese ai conducenti delle autovetture.
- Attualmente stiamo finanziando l'avvio di **nuovi servizi di car-pooling nell'ambito del Progetto Alcotra AMICI**, che prevede la creazione di almeno 10 community di cui una parte "territoriali" ed una parte "aziendali".



Le community aziendali consentono di raggiungere gruppi di pendolari direttrici di viaggio concentriche e di rispondere ad un'esigenza di viaggio specifica, il casa-lavoro.



Le community territoriali sono rivolte ai cittadini che abitano o lavorano in un territorio più ampio rispondendo così ad esigenze di trasporto quotidiane tra le quali visite ambulatoriali e ospedaliere e commissioni in generale, oltre a eventuali spostamenti casa-lavoro anche in orari non sistematici



La prima community avviata (settembre 2025) comprende la Val Sangone e la Collina Morenica

PRINCIPALI INTERVENTI: qualche esempio

PROMOZIONE MICROMOBILITA' ELETTRICA

Avviso pubblico per micromobilità in sharing in corso di pubblicazione

(comuni di Torino, Alpignano, Beinasco, Borgaro, Collegno, Grugliasco, Mappano, Moncalieri, Nichelino, Orbassano, Pianezza, Rivalta Di Torino, Rivoli, San Mauro, Trofarello, Venaria Reale).

Settembre 2025: Approvate le linee guida dagli Enti,
entro fine ottobre 2025: pubblicazione dell'avviso pubblico unitario per individuare gli operatori da autorizzare sull'intero territorio a fornire biciclette tradizionali e a pedalata assistita, monopattini elettrici e scooter come servizio in sharing per la micromobilità.

INTERVENTI DI MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management aziendale

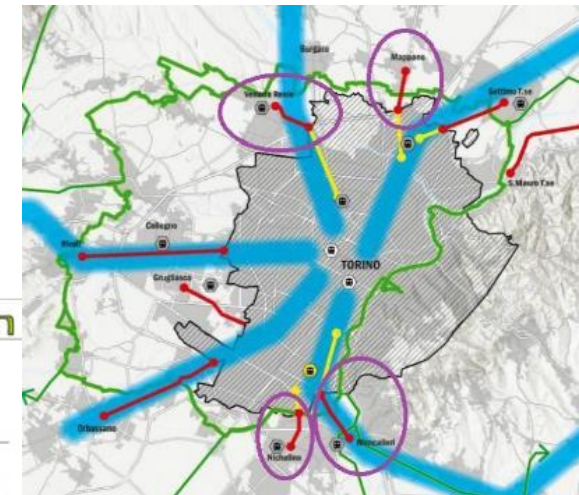
- *Progetto Mobilityamoci* finalizzato all'acquisto di abbonamenti nominali per il trasporto pubblico per i dipendenti della Città metropolitana di Torino

Mobility management d'area

- Incentivazione e supporto alla redazione dei Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro. Supporto alle aziende con più di 100 addetti nell'elaborazione dei PSCL.

MOBILITA' NON MOTORIZZATA

- Attuazione biciplan di Torino
- Strade scolastiche
- Zone 30 (Torino, cintura, comuni-polo)
- Superciclabili Torino-cintura
- Itinerari ciclabili regionali (VenTo...) e CMTO (Corona di delizie...)
- Bike to Rail



PRINCIPALI INTERVENTI: qualche esempio

Strade scolastiche

Dal 2020 è stata introdotta nel Codice della Strada la “zona scolastica” (art. 3 comma 58-bis del CdS) ovvero un'area urbana in prossimità di edifici scolastici, protetta per pedoni e ambiente, delimitata da appositi segnali di inizio e fine.

- il Comune di Torino ha avviato una pianificazione delle «strade scolastiche» a tutela degli studenti;
- La Città metropolitana di Torino nell'ambito del progetto AMICI ha avviato la **progettazione partecipata dei piani di spostamento casa-scuola** che prevedono anche l'individuazione delle zone scolastiche con il coinvolgimento delle amministrazioni comunali, i dirigenti e mobility manager scolastici, insegnanti e studenti di 10 scuole individuate nei comuni di Almese, Avigliana, Caprie, Chieri, Chivasso, Condove, Druento, Nichelino, Sangano, Trana.



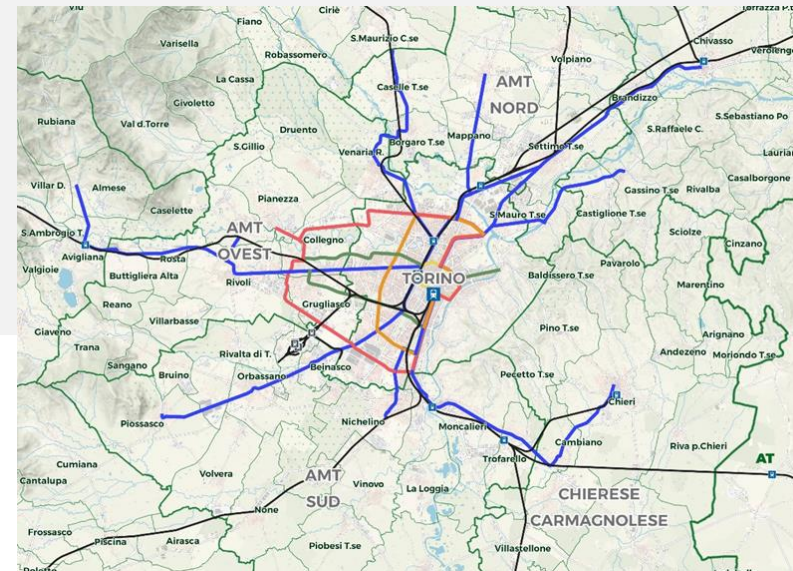
France – Italia ALCOTRA



REALIZZAZIONE DI CICLABILI SOVRACOMUNALI

Su finanziamenti di terzi, in attuazione di progettualità condivise dal territorio:

- **Progetto 623/20: superciclabili metropolitane** (Torino-Venaria, Torino-Mappano, Torino-Nichelino) – concluso 2025
- **Progetto 593/22: ciclabili universitarie PNRR** (15 km di piste in Torino e Grugliasco): lavori in corso
- **Progetto 521/24: ciclovia delle delizie** (50 km di piste intorno a Torino su 11 comuni) – in progettazione



PRINCIPALI INTERVENTI

MOBILITA' MOTORIZZATA INDIVIDUALE

- Schema tariffario alternativo per Tangenziale e limite 90 km/h
- Interventi diffusi di adeguamento rete extraurbana
- Corso Marche (soluzione autostrade CMTO)
- Gronda est
- Revisione ZTL Torino, Road diet lungo M1 ed M2 e estensione sosta a pagamento lungo M2
- Risoluzione nodi (Baldissera-Spina N, Derna, Maroncelli) e adeguamenti maglia viaria a Torino

INTERVENTI TECNOLOGICI

- Elettificazione parco bus
- Auto elettrica oltre PNIEC (25% parco)
- Sperimentazione guida autonoma

PRINCIPALI INTERVENTI: qualche esempio

GRONDA EST

- Progetto alternativo al progetto della Tangenziale Est, introdotto dal Ptc, prevede un sistema di gronda esterna a chiusura dell'anello di Torino, finalizzato a decongestionare la tangenziale di Torino

CORSO MARCHE

- Progetto di nuovo asse di rango autostradale pianificato dal PTC2, finalizzato ad una connessione più diretta tra il ramo nord e sud del sistema tangenziale di Torino

I RISULTATI ATTESI DEL PUMS (AL 2032)

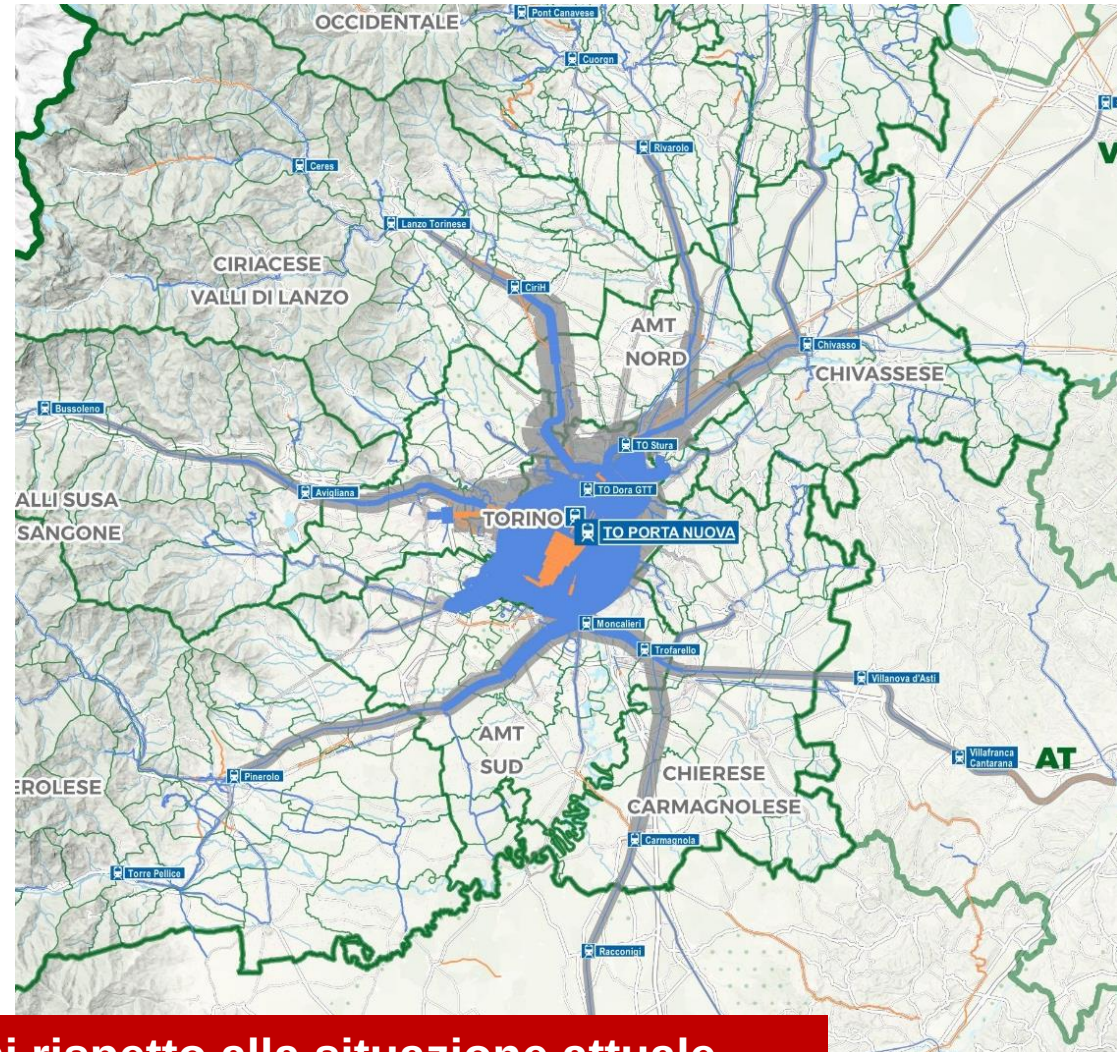
Passeggeri TPL **+ 57%**

Percorrenze auto **-13%**

Tempi viaggio auto **-15%**

Emissioni di CO₂: **- 27%**

Polveri sottili: **- 33%**



Variazioni rispetto alla situazione attuale

PUMS
PIANI ATTUATIVI DI SETTORE:
PULS
(PIANO URBANO LOGISTICA SOSTENIBILE)

IL PIANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE (PULS)

Lo scopo del PULS della Città Metropolitana di Torino è quello di **individuare le strategie per il trasporto sostenibile delle merci sia per la logistica distributiva in ambito urbano sia per la logistica industriale** (inclusi i servizi quali costruzioni, cantieri, recupero rifiuti, etc.), con l'ambizione di **integrare** gli elementi più recenti caratterizzanti i processi legati alla **catena logistica** che si concretizzano:

- nell'analisi dei fabbisogni logistici del sistema produttivo, enfatizzando il ruolo del sistema dei trasporti e della logistica per la competitività e la crescita dell'economia locale;
- nell'analisi dei fattori abilitanti trasversali, dalla rivoluzione tecnologica, all'importanza del fattore lavoro al ruolo delle politiche pubbliche, soprattutto in termini di trasparenza, legalità, regolamentazione e incentivi;
- nella declinazione della logistica per favorire lo sviluppo di un'economia circolare.

La visione del PULS è sviluppata in coerenza con il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione Europea



Misure per l'innovazione

1. Coinvolgimento degli stakeholder tramite la costituzione di un Tavolo di coordinamento permanente
2. Osservatorio delle politiche di incentivazione all'eco-sostenibilità dei trasporti
3. Indicazioni per le Comunità Energetiche Rinnovabili al fine di incentivare l'uso dell'energia per i trasporti (punti di ricarica)
4. Linee guida/Coordinamento con la Regione per la formazione ITS
5. Massimizzazione dell'efficienza nell'uso delle risorse – Sharing e logistica collaborativa tramite soluzioni IT condivise
6. Promozione sistemica di progetti di innovazione (ad esempio per la guida autonoma, per l'automazione dei magazzini, etc.)
7. Strategia per lo sviluppo e la diffusione degli e-fuels, dell'idrogeno e dei biocarburanti

Misure per la sinergia pubblico - privato

1. Linee guida/Coordinamento con Prefettura, INAIL, rappresentanze datoriali, sindacati per iniziative a supporto della legalità e valorizzazione dell'eticità del lavoro

Misure per il coordinamento

1. Costituzione di una cabina di regia partecipata da tutti gli enti territoriali
2. Censimento ed armonizzazione della gestione stalli per carico/scarico
3. Armonizzazione delle regole di accesso alle ZTL sul territorio metropolitano
4. Armonizzazione dei sistemi di accreditamento per veicoli a basso impatto acustico e ambientale
5. Incentivazione/mappatura degli spazi logistici di prossimità (micro-hub) e declinazione in ambito montano/pedemontano
6. Mappa metropolitana dei Punti di prelievo e consegna delle merci
7. Coordinamento per la pianificazione e realizzazione di centri di distribuzione urbana, periurbana, metropolitana
8. Indicazioni per la gestione della logistica dei cantieri
9. Indicazioni di sicurezza di area metropolitana per il trasporto di merci pericolose

Misure per la comunicazione

1. Campagna di informazione impatti consegne veloci

1. Inquadramento territoriale e analisi dell'offerta con tavoli di lavoro specifici (2023)
2. Definizione degli obiettivi e delle strategie per lo sviluppo della logistica sostenibile (2023-2024)
3. Identificazione delle misure e predisposizione del documento di piano (approvazione tecnica a dicembre 2024)
4. Fase di scoping VAS e raccolta contributi
5. Adozione del documento di piano e del rapporto ambientale
6. Pubblicazione e avvio VAS
7. Raccolta osservazioni, controdeduzioni, predisposizione rapporto di piano finale
8. Approvazione PULS in Consiglio Metropolitano

settembre 2025

PUMS
PIANI ATTUATIVI DI SETTORE:
BICIAN
METROPOLITANO

Redatto ai sensi della Legge 2/2018, il Biciplan definisce:

- la **rete ciclabile** (sistemica e turistica) frutto di una proposta condivisa con il territorio ed integrata con i piani e progetti delle diverse scale territoriali d'interesse (non solo nazionale ma anche locale);
- un **sistema di intermodalità** tra bicicletta e trasporto pubblico su ferro e su gomma;
- un **programma di azioni ed interventi** per l'incentivazione di scelte di mobilità attinenti agli obiettivi di piano e per favorire la creazione di progetti integrati di territorio;
- un **sistema di governance**, dal monitoraggio degli interventi alla definizione delle modalità di gestione dei progetti.

Il Biciplan della Città Metropolitana di Torino ha l'ambizione di costituire il punto di riferimento per tutti i 312 comuni che fanno parte del suo territorio fornendo una direzione chiara di **sviluppo della ciclabilità nella CMTO**, indicando le infrastrutture da realizzare, i servizi da fornire, le politiche da attuare, le modalità di comunicazione da seguire.

LE AREE DI INTERVENTO

1

La rete metropolitana collega i centri abitati e i principali poli produttivi e sedi di lavoro.

Le persone che si spostano verso il lavoro hanno esigenze specifiche di comodità, velocità, praticità, e forse più di tutto vogliono saper prevedere con esattezza quanto tempo ci metteranno. La durata del tragitto in bicicletta è molto meno incerta rispetto a quella del tragitto compiuto in automobile.

La rete di CMTO è pianificata per servire al meglio i percorsi casa-lavoro e le attività produttive.

3

La rete metropolitana promuove l'intermodalità favorendo le combinazioni bici+treno e bici+bus.

La ciclabilità e il TPL sono alleati naturali: la bicicletta è il mezzo ideale per gli spostamenti del primo e ultimo miglio, cioè quelli da e verso le fermate e le stazioni del bus, della metropolitana e del treno. La combinazione bici+treno e bici+bus è particolarmente forte nei territori meno abitati.

La rete di CMTO è pianificata per connettere le principali stazioni del trasporto pubblico su ferro e gomma.

2

La rete metropolitana rende sicuri gli spostamenti in bici verso scuole e università.

In Italia ragazze e ragazzi si spostano pochissimo in bicicletta verso scuola, ma diverse ricerche mostrano che vorrebbero farlo molto più spesso, e usare invece molto meno l'automobile. Vi è una forte esigenza di autonomia da parte dei giovani, a cui la bicicletta può consentire spostamenti sicuri e in autonomia.

La rete di CMTO è pianificata per consentire gli spostamenti casa-scuola in bicicletta.

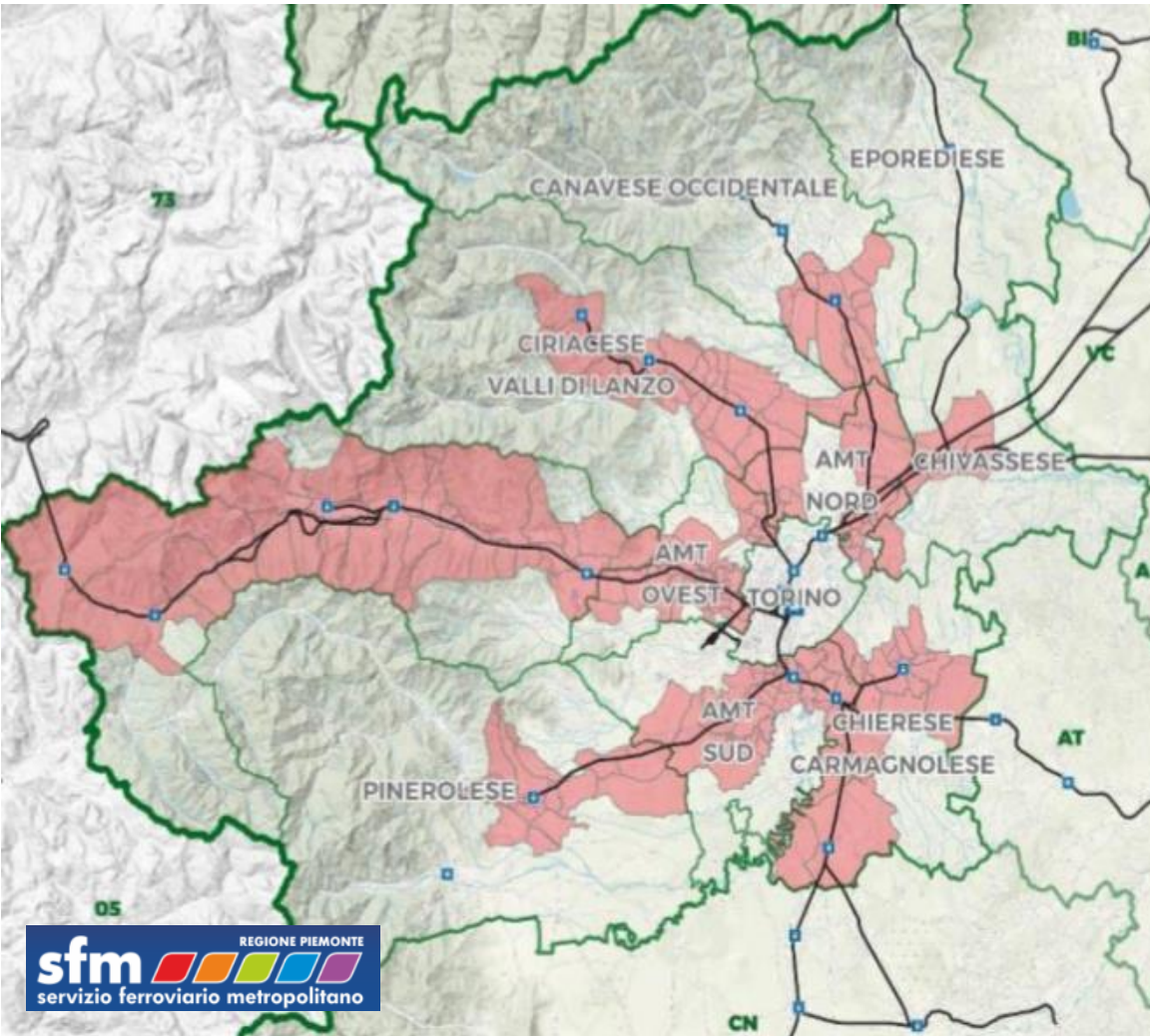
4

La rete metropolitana incentiva il cicloturismo e il ciclismo ricreativo anche nelle aree naturali.

Anche se l'obiettivo principale del Biciplan è la modifica delle abitudini di mobilità quotidiana, il fenomeno del cicloturismo e del ciclismo ricreativo e sportivo sono centrali nella fase di pianificazione. La bicicletta permette un'ottima accessibilità alle aree naturali e protette e ai siti di interesse culturale.

La rete di CMTO è pianificata per aumentare l'attrattiva turistica dei principali siti di interesse.

STRATEGIA BIKE TO RAIL/1

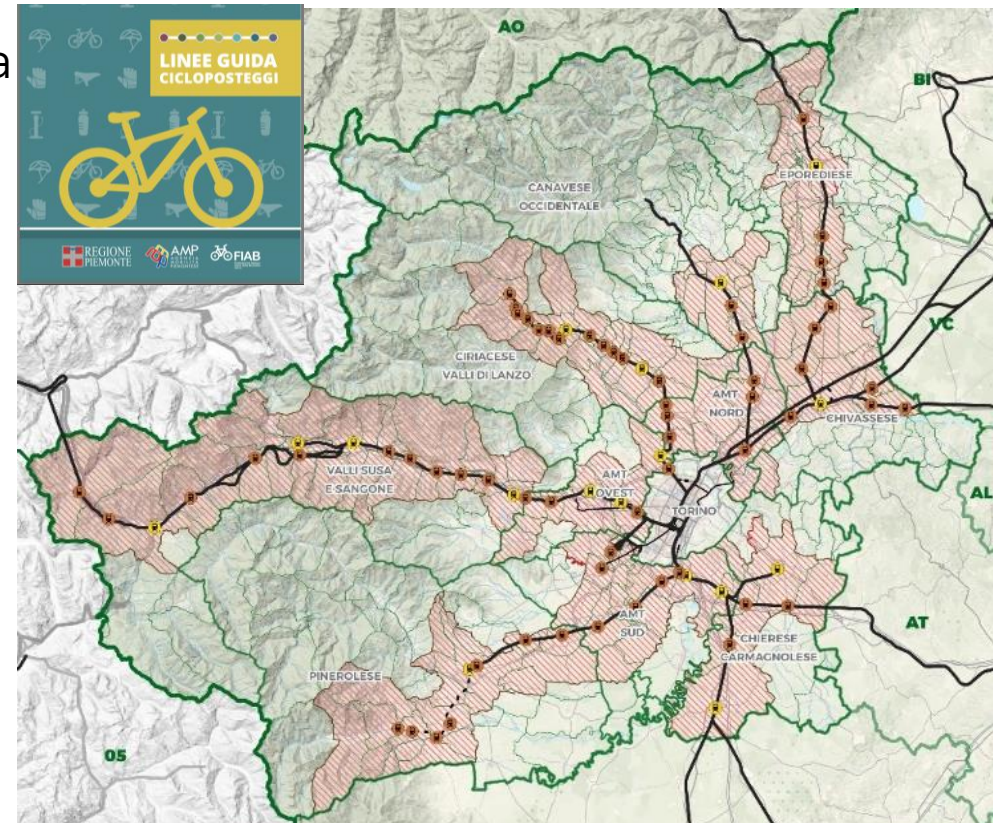


- **Favorire l'interscambio** e lo **sharing** attraverso la **realizzazione di bici-stazioni** nei capolinea della metropolitana e nelle stazioni del SFM
- **Messa in sicurezza degli accessi ciclabili** verso tutte le stazioni del SFM
- **Realizzazione di cicloposteggi** confortevoli, a prova di furto presso nodi ferroviari e del TPL
- **Percorsi di accesso diretti e sicuri** anche dai comuni circostanti (distanze di 6-7 km)
- **Servizi e infomobilità (MAAS)**

Elemento di integrazione con il **PAINT**

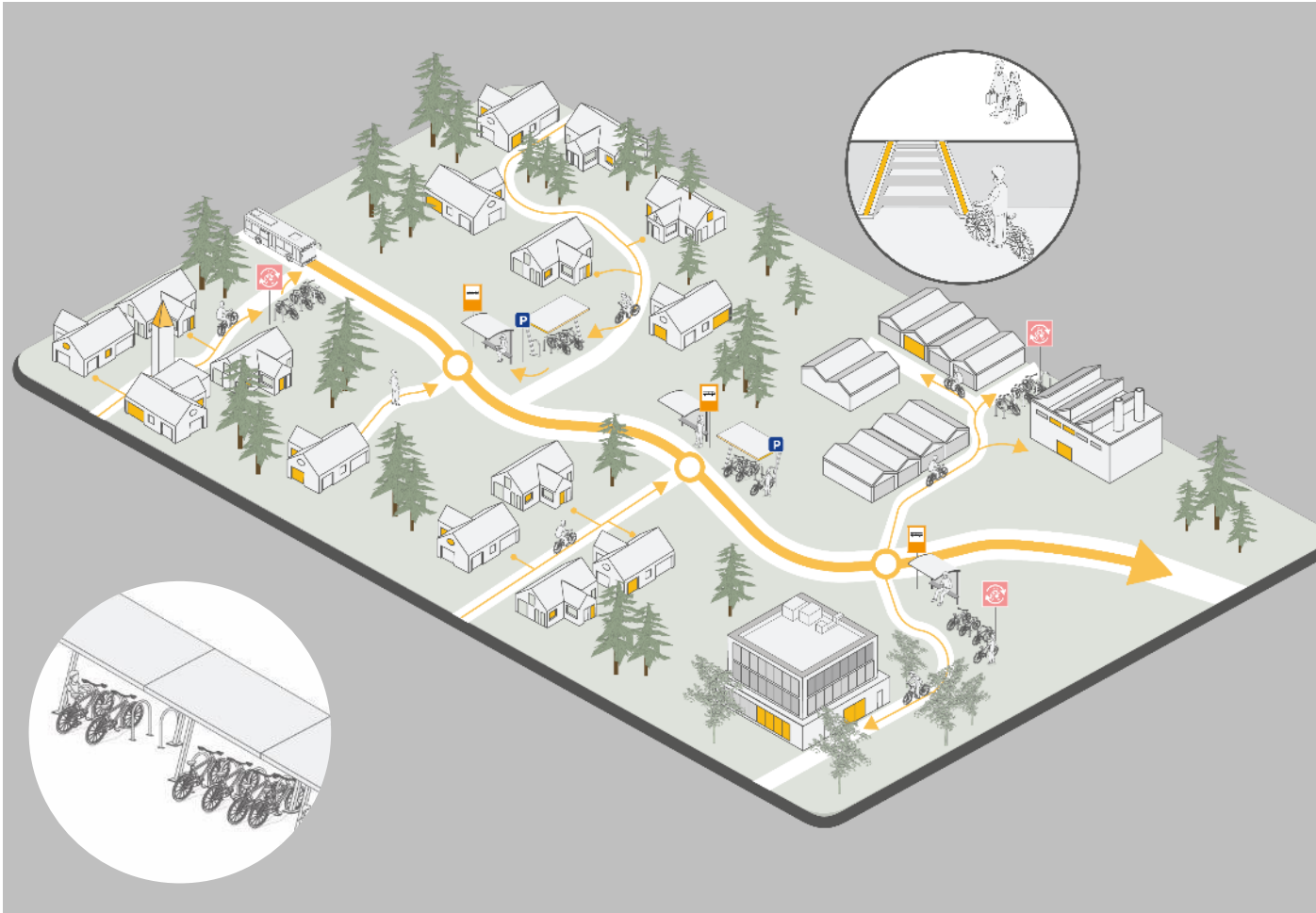
STRATEGIA BIKE TO RAIL/2

- In forza della convenzione fra Cmto e diversi Comuni sono in corso di completamento i DOCFAP per l'individuazione di un sistema di ciclovie che permetta di raggiungere i nodi del Servizio Ferroviario Metropolitano in sicurezza e dotato di ciclostazioni;
- La funzionalità dell'SFM viene sostenuta anche da misure, in tutte le 78 stazioni SFM: di
 - adeguamento dei parcheggi bici
 - protezione degli itinerari ciclabili di accesso entro 5-6 km



Elemento di integrazione con il **PAINT**

INTERMODALITA' BICI+TPL



- **Velostazioni**
presso i nodi su
ferro
- Potenziamento
dell'**interscambio
bici-bus** presso le
fermate e
Movicentri
- **Servizi e
infomobilità** (e.g.
MaaS)
- **Politiche e
agevolazioni**

LE TAPPE DEL BICIPLAN METROPOLITANO

1. Inquadramento territoriale e analisi di domanda e offerta con percorso partecipato (2023)
2. Definizione della strategia di rete ciclabile sul territorio metropolitano (comprende Bike to Rail e attuazione Biciplan Città di Torino)
3. Aggiornamento ricognizione itinerari esistenti sul territorio
4. Condivisione strategie di rete con le zone omogenee (da autunno 2025)
5. Predisposizione documento di piano e rapporto preliminare VAS
6. Avvio fase di scoping VAS e raccolta contributi
7. Adozione del documento di piano e del rapporto ambientale
8. Avvio VAS, raccolta osservazioni, controdeduzioni, predisposizione rapporto di piano finale
9. Approvazione BICIPLAN in Consiglio Metropolitano



Settembre 2025

PUMS
PIANI ATTUATIVI DI SETTORE:
PAINT
**(PIANO DELL'ACCESSIBILITA' E
DELL'INTERMODALITA')**

IL PAINT (Piano per l'Accessibilità e l'Intermodalità)

- Prevede lo sviluppo di dettaglio delle **misure dedicate al trasporto pubblico e ai corrispondenti sistemi intermodali**
- E' strutturato in modo da poter svolgere anche la funzione di Piano «provinciale» dei trasporti (ai sensi della L.R. 1/2000), diventando il **Piano di Bacino Metropolitano** che sarà messo a gara in occasione dei **nuovi affidamenti dei servizi di TPL extraurbani** da parte dell'Agenzia della Mobilità Piemontese
- La definizione delle strategie di governo del Sistema di Trasporto Pubblico Locale urbano e suburbano è concordata con la Città di Torino

In occasione della redazione del PAINT è previsto un aggiornamento dello scenario di piano e del modello multimodale, per recepire le variazioni nella domanda (variata rispetto alla situazione preCovid) e nell'offerta.

IL PAINT (Piano per l'Accessibilità e l'Intermodalità)

Il percorso di redazione prevede con un confronto approfondito in ognuna delle zone omogenee in cui è ripartito il territorio metropolitano, coinvolgendo amministrazioni locali e stakeholder (mobility manager, istituti scolastici, poli sanitari)

Il PAINT ha il compito di definire, in attuazione del PUMS:

- **l'assetto dei servizi di trasporto pubblico locale** di interesse metropolitano (percorsi e schemi orari), definito in stretta integrazione tra le diverse modalità ed organizzato per bacini di trasporto;
- gli **indirizzi per l'elaborazione dei piani urbani del traffico**, relativamente al trasporto pubblico ed alle azioni di supporto alla sua accessibilità;
- l'analisi e la definizione dei costi, nonchè la **previsione economica e finanziaria** con l'indicazione della ripartizione dei finanziamenti tra gli Enti Locali per l'attuazione del piano.

STRATEGIE PUMS E INTERVENTI DEMANDATI AL PAINT

INTERVENTI DI DIRETTA COMPETENZA DEL PUMS

Rete di forza su ferro

- Servizio ferroviario metropolitano (scenario evolutivo)
- Linee M1/M2
- Potenziamento rete tramviaria

INTERVENTI DEMANDATI AL PAINT

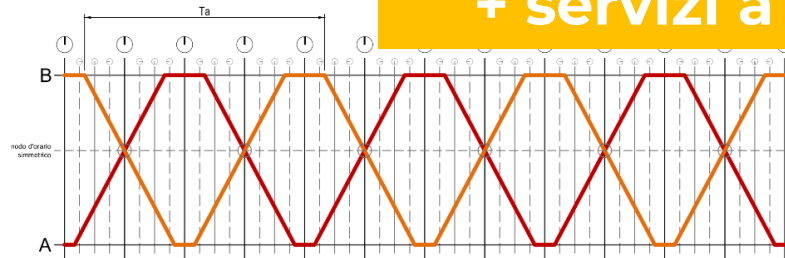
- Riorganizzazione rete bus
- Nodi di interscambio
- Bike-to-rail
- Servizi a chiamata per aree a domanda debole
- Integrazione tariffaria

-
- Il PUMS indica i principi essenziali per la riorganizzazione dei servizi automobilistici urbani ed extraurbani:
- integrazione** con la rete di forza su ferro
 - accessibilità** e **riconoscibilità** dei servizi
 - efficacia e efficienza** dell'offerta di Trasporti

RIORGANIZZAZIONE RETE TPL EXTRAURBANO

Il servizio bus, dovendo essere coordinato con il SFM, sarà progettato con il criterio del **cadenzamento**.

Le corse partono ad ogni ora allo stesso minuto, e si ripetono con lo stesso schema in tutta la giornata (fascia 6-19 secondo le direttrici)



- corse ad hoc in punta
+ servizi a tutte le ore

STAZIONE DI PINEROLO
ORARI DI ARRIVO/PARTENZA
MINUTI

	0	10	20	30	40	50	60
5			12				
6			12			45	
7		10	12		45	45	
8		10	12		45	45	
9		10	12		45		
10			12		45		
11			12		45		
12			12		45		
13			12		45	45	
14			12		45		
15			12		45		
16			12		45		
17			12		45	45	
18		10	12		45	45	
19		10	12		45		
20			12		45		
21			12		45		
22			12		45		
23			12		45		

LEGENDA

SFM2
10 arrivi di Chivasso
05 partenze per Chivasso

Nodo 15 | 45

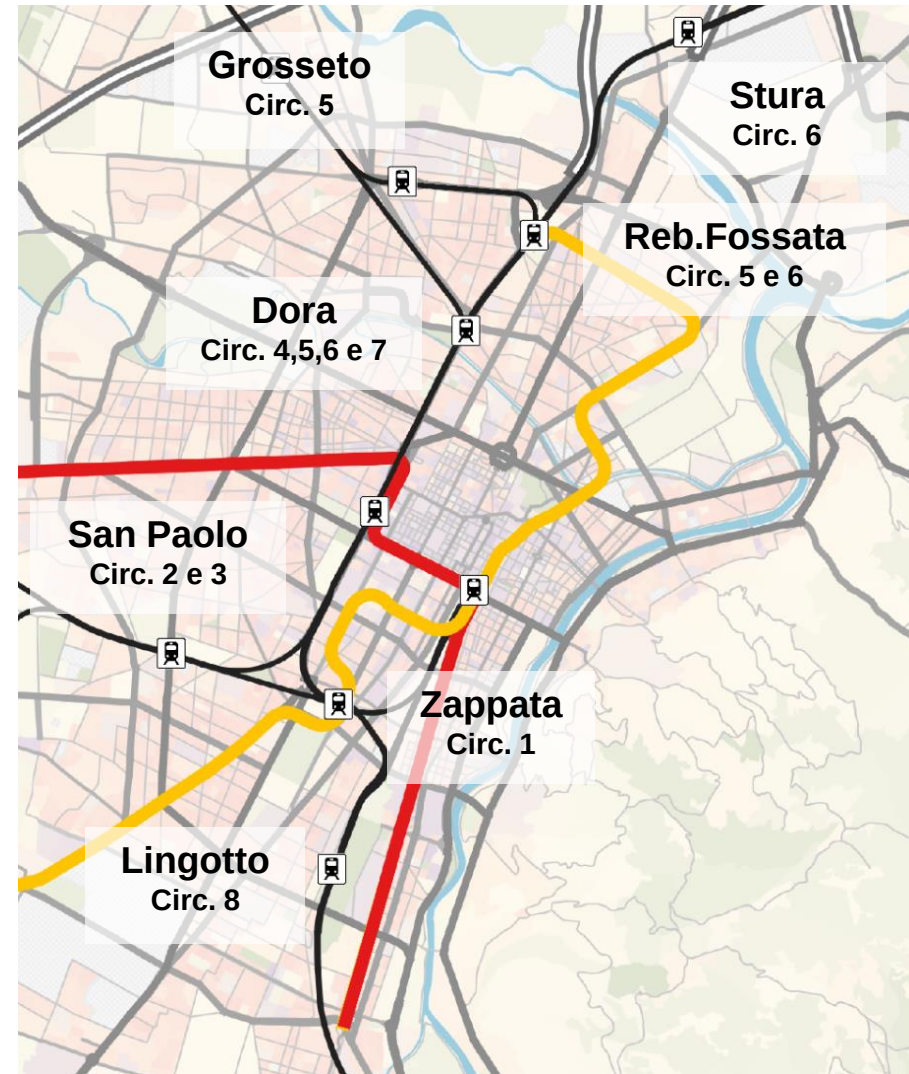


LE STAZIONI SFM CITTADINE

Necessario sfruttare al massimo le interconnessioni della rete di superficie con l'SFM in città e cintura (in Torino: Stura, Rebaudengo, Grosseto, Dora, S.Paolo, Zappata, Lingotto)

Sono gli interventi in assoluto a più rapido effetto sui passeggeri trasportati

OBIETTIVO:
collegamenti più veloci,
gerarchia di rete

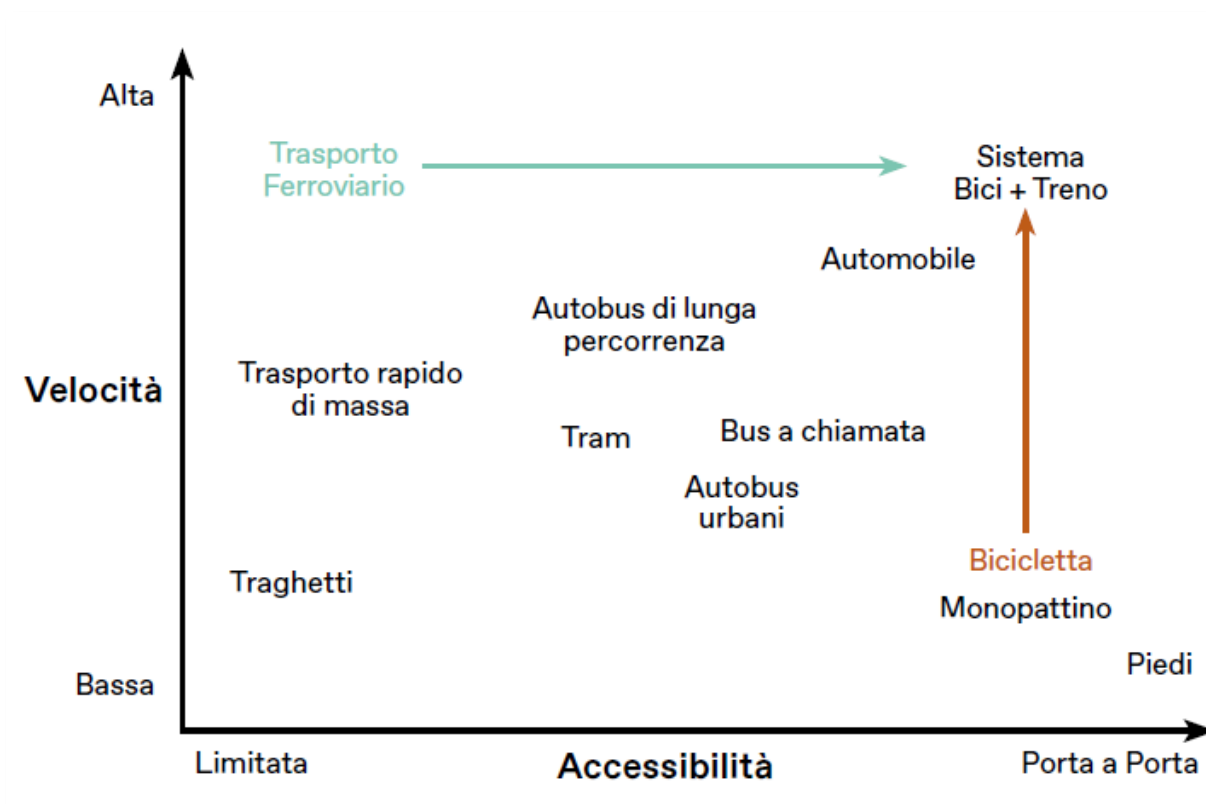


OFFERTA INTEGRATA ANCHE NEL SINGOLO VIAGGIO

INTEGRAZIONE TARIFFARIA



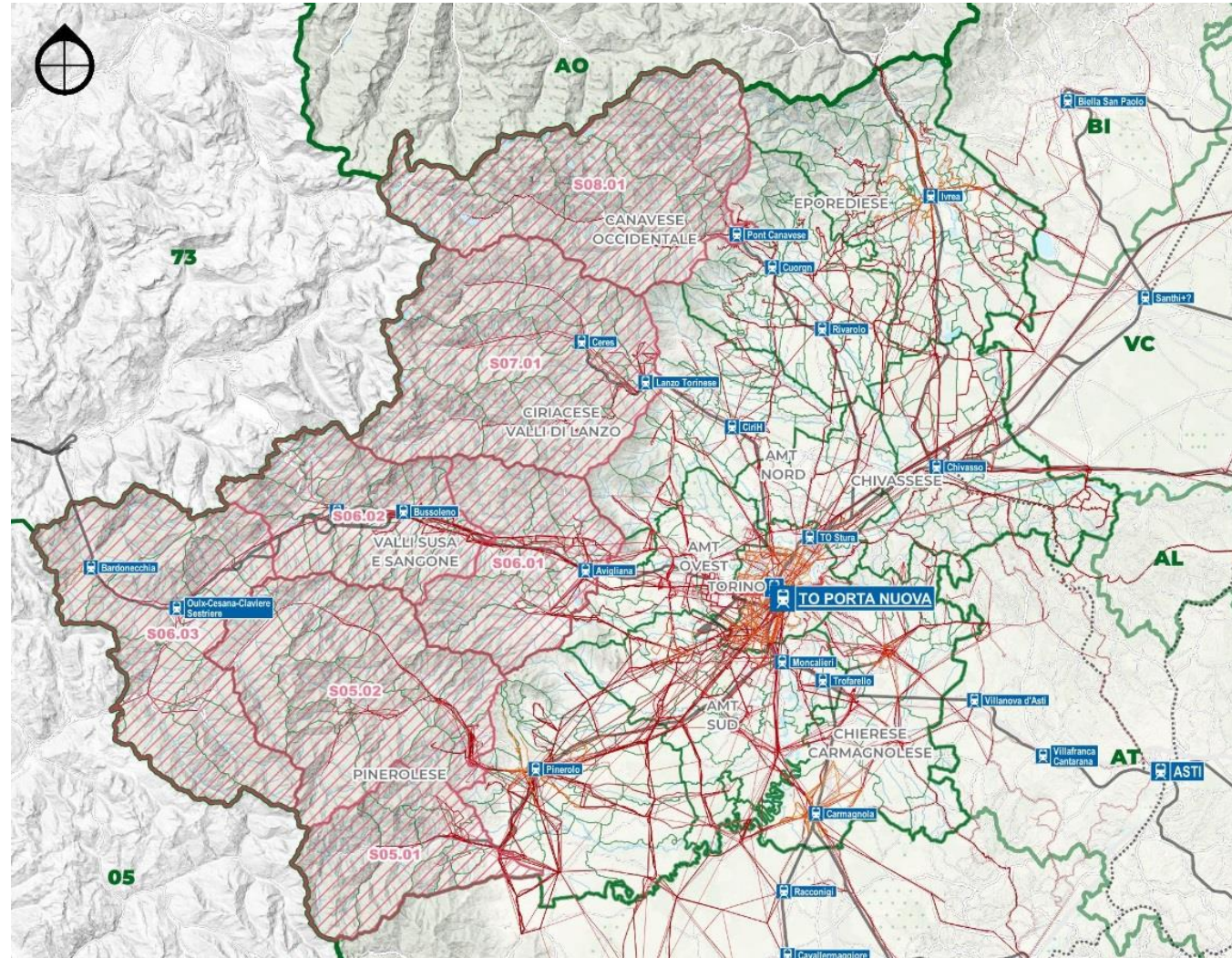
OFFERTA DI MOBILITA' IN SHARING



Car, monopattini,
bike, scooter sharing
Taxi condiviso
Car pooling

AREE A DOMANDA DEBOLE

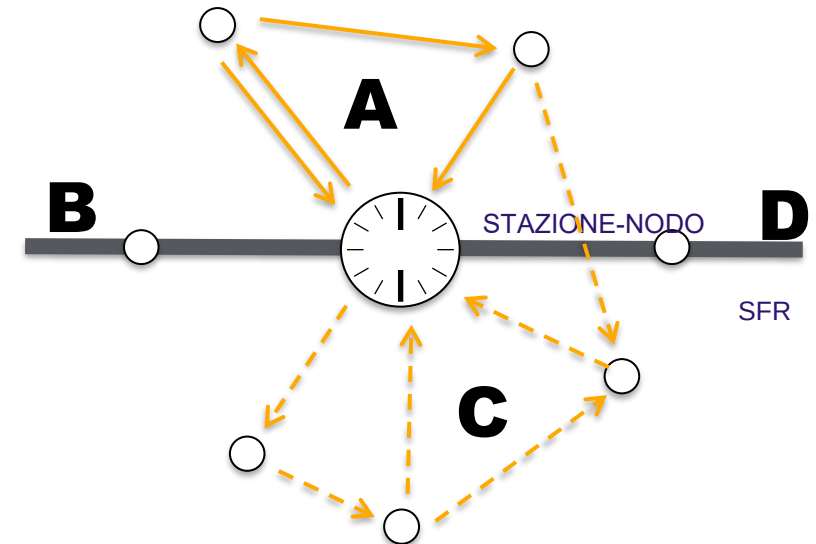
Il PUMS promuove anche lo sviluppo di **servizi bus a chiamata**, anche innovativi, in tutte le aree a domanda debole del territorio metropolitano



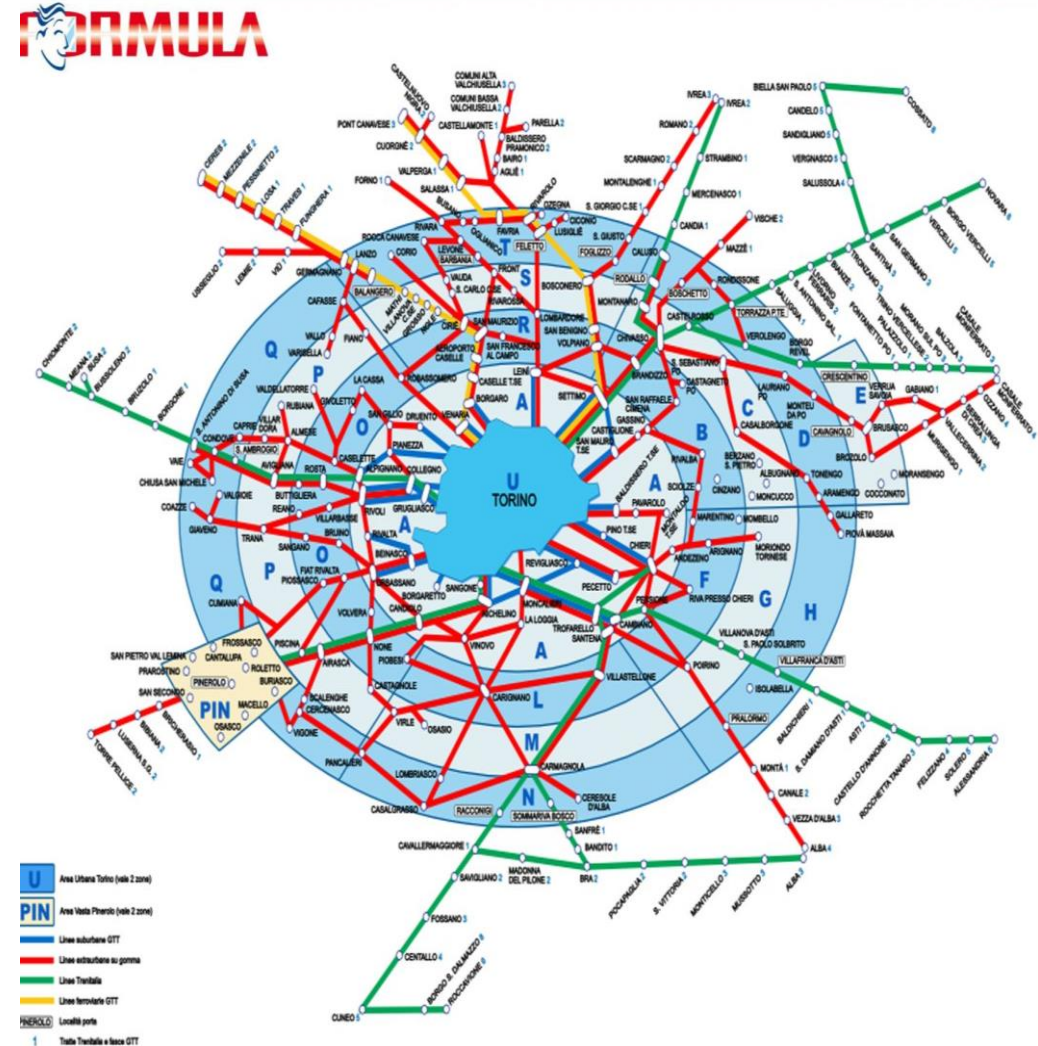
AREE A DOMANDA DEBOLE

Al fine di garantirne non solo l'integrazione con la rete primaria, ma anche la capacità di aggregare domanda, i servizi bus a chiamata vengono comunque organizzati secondo una logica à *rendez-vous*.

- Il mezzo deve riposizionarsi nella stazione-nodo al transito del treno
- La prenotazione avviene per fasce orarie, in modo da garantire la compatibilità con l'orario ferroviario
- Il sistema accetta anche prenotazioni multiple, purché compatibili con il vincolo d'orario



Lo sviluppo **dell'intermodalità bus-treno** è possibile soltanto in presenza di un più elevato livello di **integrazione tariffaria**.



INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Premesse

Il sistema Formula è superato perché gli affidamenti porteranno nuove aziende ad operare sul territorio

Il PUMS prevede l'integrazione tariffaria



Diagnosi

- a. Molti schemi tariffari sovrapposti
- b. Complessità intrinseche di questi sistemi
- c. Integrazione solo parziale e limitata agli abbonamenti



Principi

- I. Integrazione tariffaria *completa e multimodale*
- II. Semplificazione del processo di selezione del titolo di viaggio

INTEGRAZIONE TARIFFARIA



Elementi chiave

Schema tariffario **a zone**
(pago il numero di zone che attraverso)

Integrazione estesa all'**intero territorio
metropolitano**

Integrazione **multimodale**
(un titolo di viaggio valido per tutti i modi e tutte le linee)

LE TAPPE DEL PAINT: PERCORSO CONSULTAZIONE

Fase I – costruzione del quadro analitico – entro gennaio 2024

- illustrare la roadmap del piano;
- raccogliere segnalazioni e suggerimenti utili alla fase analitica/diagnostica
- (eventualmente) acquisire primi orientamenti sugli obiettivi specifici di ridisegno della rete

Fase II – definizione delle strategie – entro febbraio 2025

- consolidamento delle strategie di rete
- confronto sulle direttrici di trasporto pubblico ridisegnate per servire il territorio
- propedeutico all'identificazione degli interventi di piano veri e propri che saranno oggetto di simulazione sul modello multimodale del PUMS

Settembre 2025

Fase III – identificazione degli interventi – da autunno 2025

- presentazione dello scenario di progetto, con percorsi e orari
- verifica e validazione finale anche sul piano politico istituzionale

TEMPI E SCENARI

ESERCIZIO



**NUOVI
AFFIDAMENTI
TPL extraurbano**



**NUOVI
CONTRATTI**

2024

2025

2026

2027

2028

NUOVO TRASPORTO TORINO
Elettrico, su rotaia, con nuovi veicoli.



**RACCOLTA E COORDINAMENTO
PROGETTUALITA'
ESISTENTI SUI TERRITORI**

**DOCUMENTO
DI INDIRIZZI**

PAINT

**NUOVA
RETE
di TPL**

PIANIFICAZIONE



GRAZIE PER L'ATTENZIONE