

IL PUMS METROPOLITANO: OBIETTIVI, STRATEGIE E INTERVENTI

Focus Città di Torino

Febbraio 2025

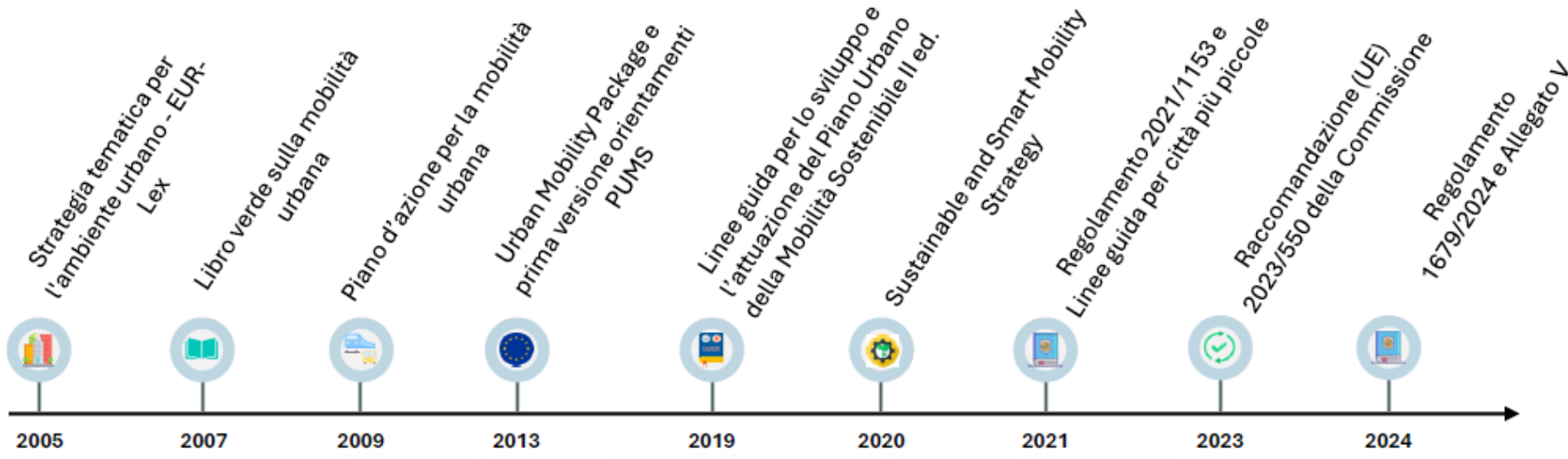


dott. Pasquale Mazza (consigliere delegato ai trasporti)
ing. Chiara Cavargna (dirigente trasporti e mobilità sostenibile)
ing. Chiara Taiariol (META srl)

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS)
è uno strumento di pianificazione strategica che,
in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo,
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.

[MIMS, 2022 - Vademecum per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile]

Il PUMS nel contesto normativo europeo



Il PUMS nel contesto normativo italiano (DM 397/2017 + DM396/2019)

- Definite linee guida per la redazione dei PUMS
- 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

Monitoraggio PUMS

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



- 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



IL PUMS DELLA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO: OBIETTIVI E STRATEGIE DI PIANO

Il PUMS della Città Metropolitana di Torino è stato sviluppato dalla *Direzione Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità*, con il supporto di un Comitato Scientifico di docenti universitari, e avvalendosi della consulenza delle società META e Terraria.

CMTO e Città di Torino hanno approvato un **protocollo d'intesa** per la redazione congiunta del PUMS (delibera di giunta n.1055 del 2019), che ha istituito il gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro e i successivi passi per il processo di redazione del Piano, che si configura come aggiornamento, a scala più estesa, del PUMS già adottato in precedenza dal Comune capoluogo.

La redazione del Piano è stata accompagnata da un **processo partecipato** (a cura della società Avventura Urbana) che ha comportato fasi di ascolto del territorio e di orienteering strategico.

Successivamente alla sua stesura (2019-21), il **PUMS** è stato

- **adottato** con Decreto del Consigliere Delegato n.93 del 1° giugno 2021 e **pubblicato**, con possibilità di presentare osservazioni
- sottoposto alla **Valutazione Ambientale Strategica**, conclusasi con il rilascio del parere motivato del 4 marzo 2022
- **approvato** con Delibera Consiliare n.42 del 20 luglio 2022

L'attuazione prevede inoltre 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)**



EFFICACIA ED EFFICIENZA

Il sistema deve garantire il **diritto alla mobilità**, e prima ancora **all'accessibilità di tutti i cittadini**, tenendo conto di:

- differenze di **genere**;
- **abilità e disabilità** personali;
- differenze di **età**;
- differenze di **reddito**.



SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE (E NON)

Il sistema deve tenere conto che **tutti gli esseri umani, qualche volta, commettono degli errori**.

E' però **necessario che questi errori non si traducano in conseguenze tragiche ed irreversibili** per nessuno.



SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE

Il sistema di trasporto torinese deve dare il suo contributo per **sostenere le grandi sfide ambientali** dei prossimi vent'anni:

- **transizione energetica e ambientale**;
- **decarbonizzazione**;
- **disaccoppiamento** tra crescita economica e consumi materiali;
- **risanamento** acustico e idrogeologico;
- **riconnesione ecologica**.



SOSTENIBILITA' SOCIALE ED ECONOMICA

Tutto ciò deve avvenire avendo ben chiari i temi dell'**equità**, ma anche dell'**efficacia dell'azione pubblica**:

- garantire la **sussistenza economica** anche dei ceti più disagiati;
- **riequilibrare l'accesso ai servizi**;
- salvaguardare le **generazioni future**;
- **utilizzare le risorse disponibili in modo quanto più possibile oculato**.



EFFICACIA ED EFFICIENZA

MIT: DM 396/2019 e 397/2017, macro-obiettivi:
Miglioramento della inclusione sociale, aumento della soddisfazione della cittadinanza
Regione Piemonte: politiche a favore dei diritti delle persone con disabilità
PRMT: target rapporto domanda servita con TPL e domanda potenziale 2030: $\geq 0,50$; 2050: 1



SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE (E NON)

UE: Strategia mobilità sostenibile e intelligente
UE: 3° Pacch Mobilità, 2018, ridurre quasi a zero il numero di vittime della strada entro il 2050; ridurre del 50% le lesioni gravi entro il 2030
MIT: PNSS 2030, «obiettivo zero vittime nel 2030»
MIT: DM 396/2019 e 397/2017: rid. incidentalità stradale, diminuzione incidenti con morti e feriti
PRMT: target morti su strada 2030: ≤ 114 ; 2050: $\rightarrow 0$



SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE

UE: Strategia mobilità sostenibile e intelligente
MISE: Piano Energia e Clima 2030
MIT: DM 396/2019 e 397/2017, macro-obiettivi: carb. tradiz., qualità aria, inq. acustico, qualità spazio stradale e urbano
PRMT: target incremento consumo suolo 2030 ≤ 1.500 ha; 2050 ≤ 2.200 ; 2030 carburanti fossili ≤ 910 ktep; 2050 $\rightarrow 0$; efficienza energetica; emissioni $CO_2 \leq 7.800$ kt; $CO_2 \leq 3.500$ kt; emissioni inquinanti (target su ogni inquinante)
PRQA: incentivaz telelavoro 2030 \rightarrow riduz 1568 t NOx al 2030; promoz mob ciclistica



SOSTENIBILITA' SOCIALE ED ECONOMICA

MIT: DM 396/2019 e 397/2017, macro-obiettivi: Miglioramento della accessibilità; riduzione della spesa per la mobilità (azioni di mobility management); miglioramento dell'integrazione tra mobilità e territorio
MATTM: mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro
PRMT: target rapporto accessibilità TPL e auto 2030: $\geq 0,80$; 2050: $\rightarrow 1$; split modale urbano 2030 $\geq 27\%$ TPL $\geq 7\%$ bici; 2050 $\geq 36\%$ TPL $\geq 17\%$ bici

OBIETTIVI → STRATEGIE



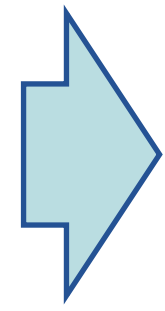
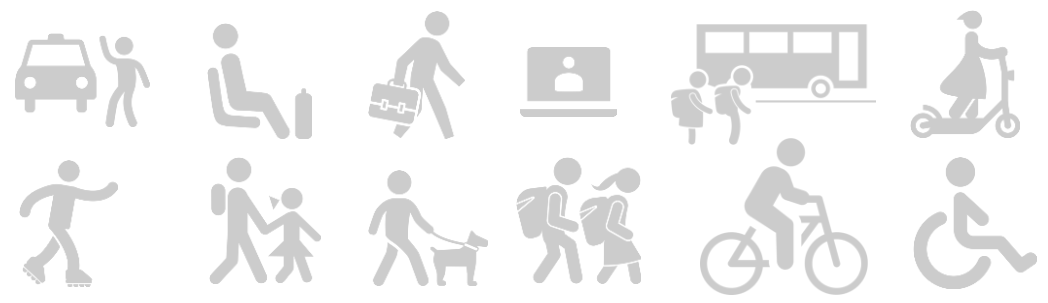
EFFICACIA ED EFFICIENZA



PERSONE DIVERSE



ESIGENZE DIVERSE



UNIVERSAL DESIGN

OBIETTIVI → STRATEGIE



SICUREZZA DELLA MOBILITA' STRADALE (E NON)



VISION ZERO

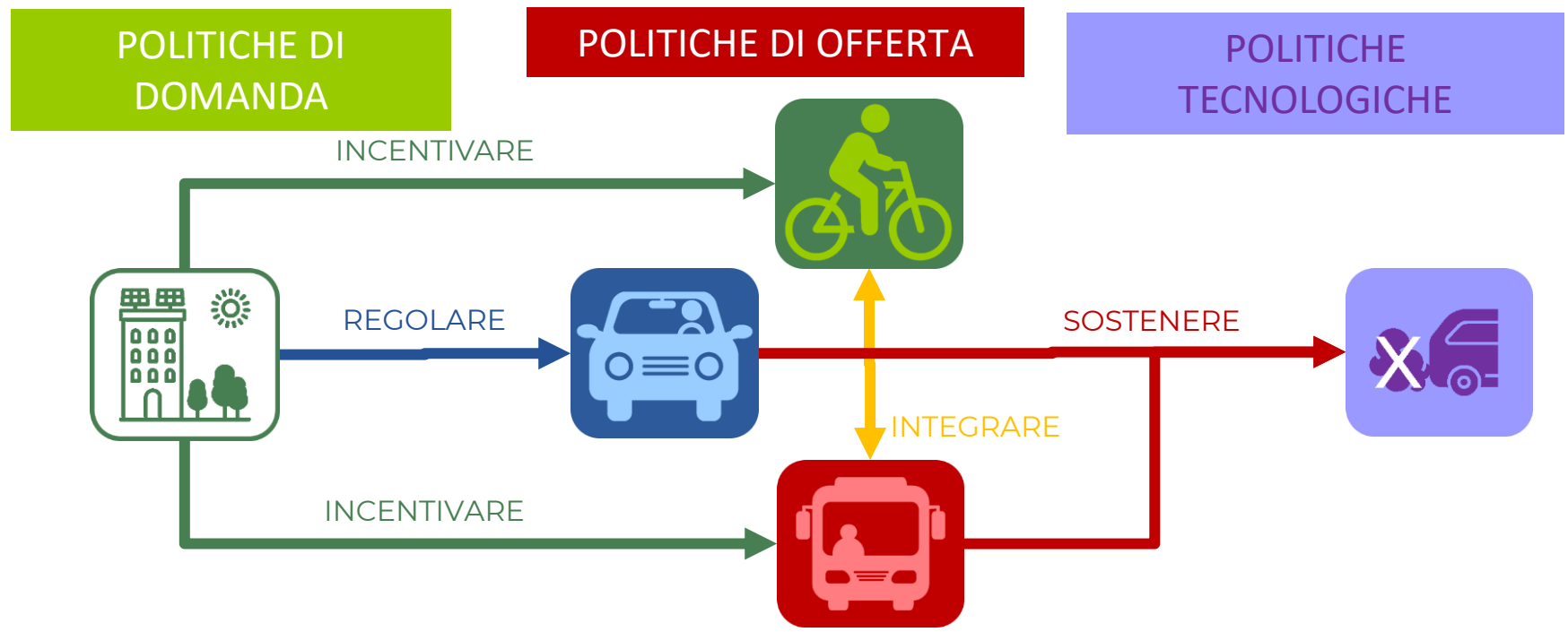
www.visionzeronetwork.org

A growing number of people began to accept that **zero deaths** in traffic is **the only conceivable vision**.
www.trafikverket.se

SOSTENIBILITA' ENERGETICA E AMBIENTALE

DETERMINANTI TERRITORIALI

PRESSIONI AMBIENTALI



A → SHIFT → IMPROVE

OBIETTIVI → STRATEGIE



SOSTENIBILITA' SOCIALE ED ECONOMICA





SCENARIO DI PIANO E INTERVENTI

| Componente | Principali interventi |
|--|--|
| POLITICHE DI DOMANDA | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 |
| MOBILITA' MOTORIZZATA INDIVIDUALE | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 |
| MOBILITA' MOTORIZZATA COLLETTIVA | <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elettificazione parco bus ▪ Auto elettrica oltre PNIEC (25% parco) ▪ Sperimentazione guida autonoma |

INTERVENTI PRINCIPALI

POLITICHE DI DOMANDA

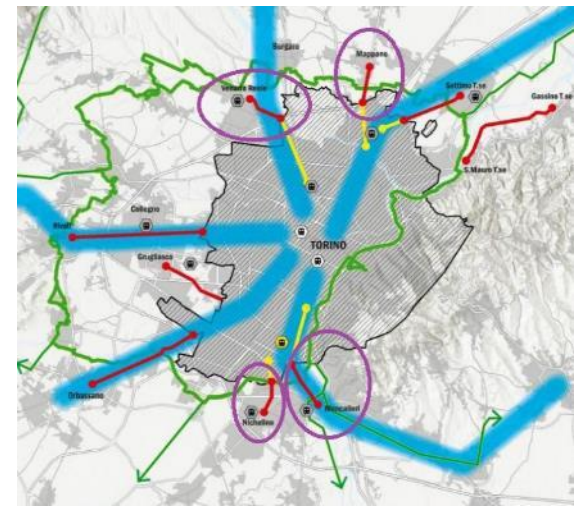
- Interventi di mobility management, Progetti europei
- Sostegno al Car pooling
- Riordino plessi scolastici in coerenza con rete TPL
- Transit Oriented Development intorno a stazioni SFM
- Sistemi MaaS e servizi di sharing
- Logistica urbana
- Città del quarto d'ora



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

MOBILITA' NON MOTORIZZATA

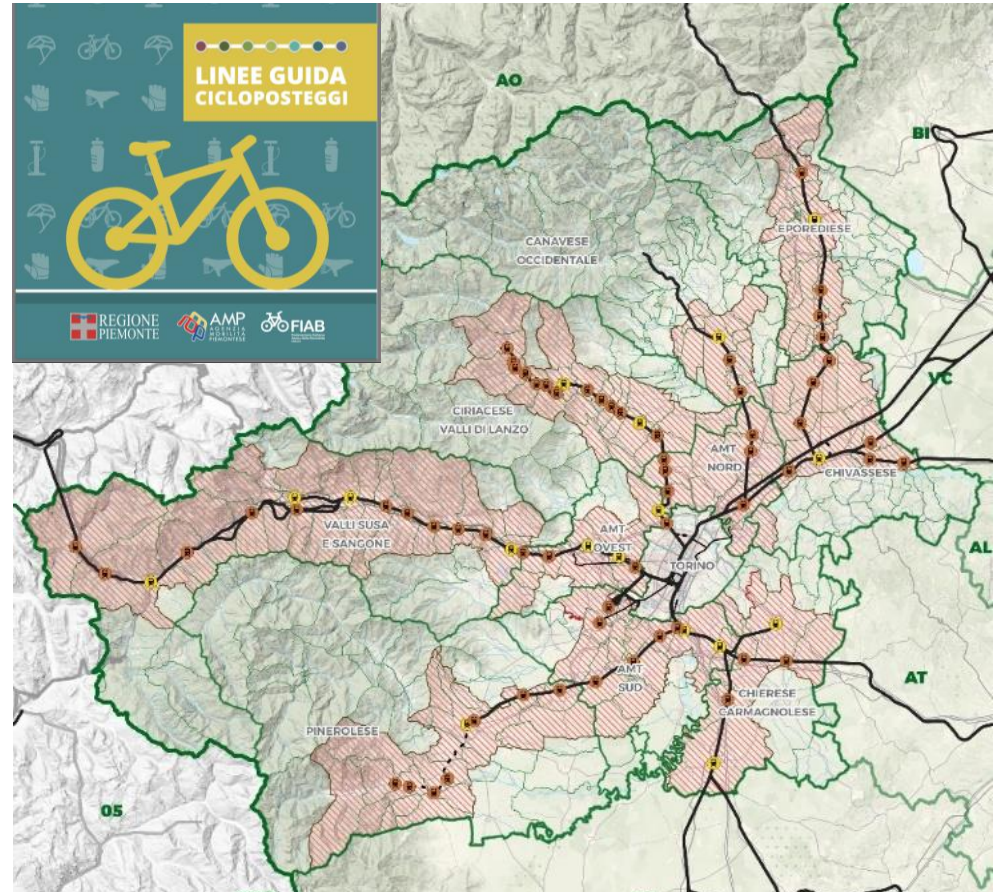
- Attuazione biciplan di Torino
- Strade scolastiche
- Zone 30 (Torino, cintura, comuni-polo)
- Superciclabili Torino-cintura
- Itinerari ciclabili regionali (VenTo...) e CMTO (Corona di delizie...)
- Bike to Rail



BIKE-TO-RAIL

La funzionalità dell'SFM viene sostenuta anche da misure di:

- **adeguamento dei parcheggi** bici
- **protezione degli itinerari ciclabili** di accesso entro 5-6 km in tutte le 78 stazioni SFM



Elemento di integrazione con il **Biciplan**

Il PUMS metropolitano: obiettivi, strategie e interventi

INTERVENTI PRINCIPALI

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

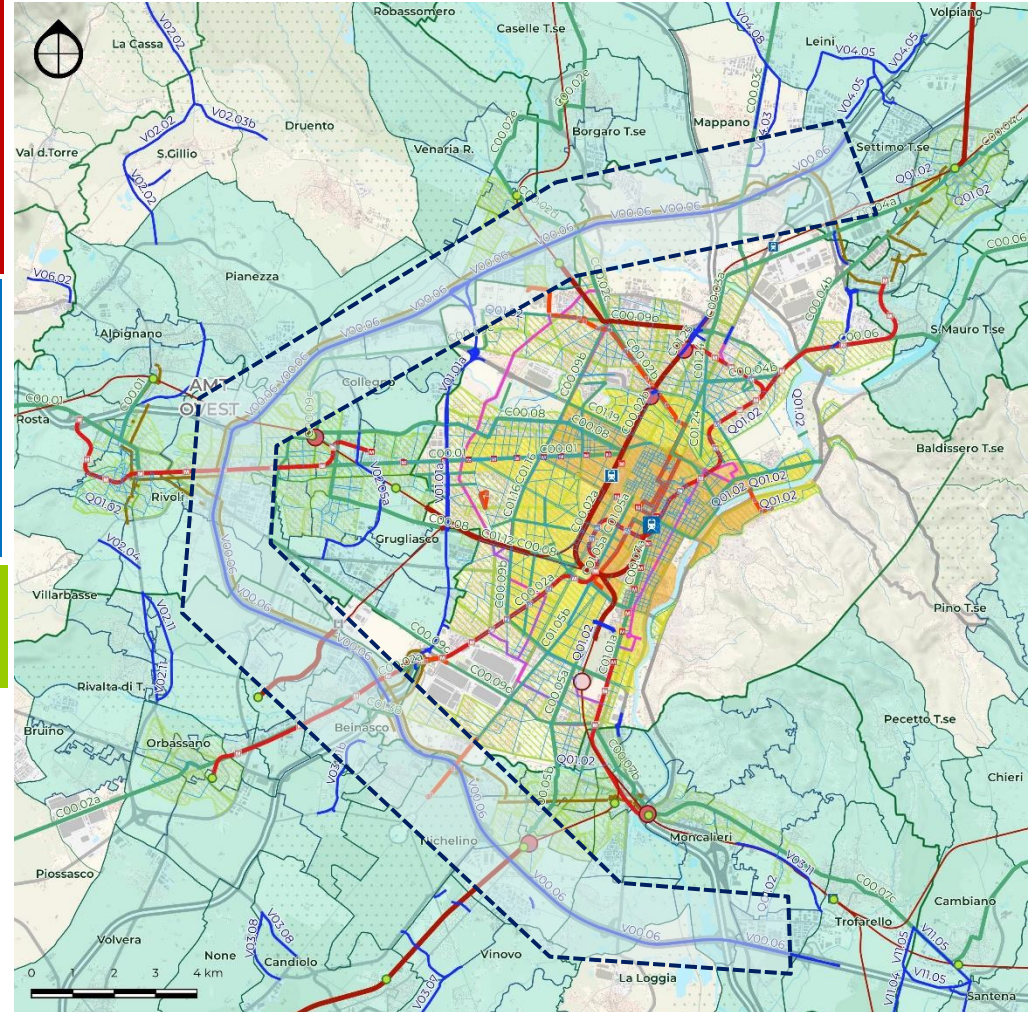
INTERVENTI TECNOLOGICI

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

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 rete urbana e linee di forza intorno alla stazione di Torino Lingotto
- Riordino rete extraurbana
- Bus in tangenziale
- Servizi a chiamata in aree a domanda debole
- Integrazione tariffaria

- Staz. porta a Collegno e Moncalieri
 - Prolung. M1 a Rivoli/Moncalieri
 - Completamento M2 intera tratta
 - Realizzazione T12 (Stadium-corso Lepanto)
- Nuovo schema tariffario tangenziale
 - Corso Marche
 - Baldissera, spina Nord, Maroncelli
 - Sottopasso Spezia-Sebastopoli
 - Estensione sosta a pagam. M2
- Biciplan Torino
 - Strade scolastiche, zone 30



LEGENDA

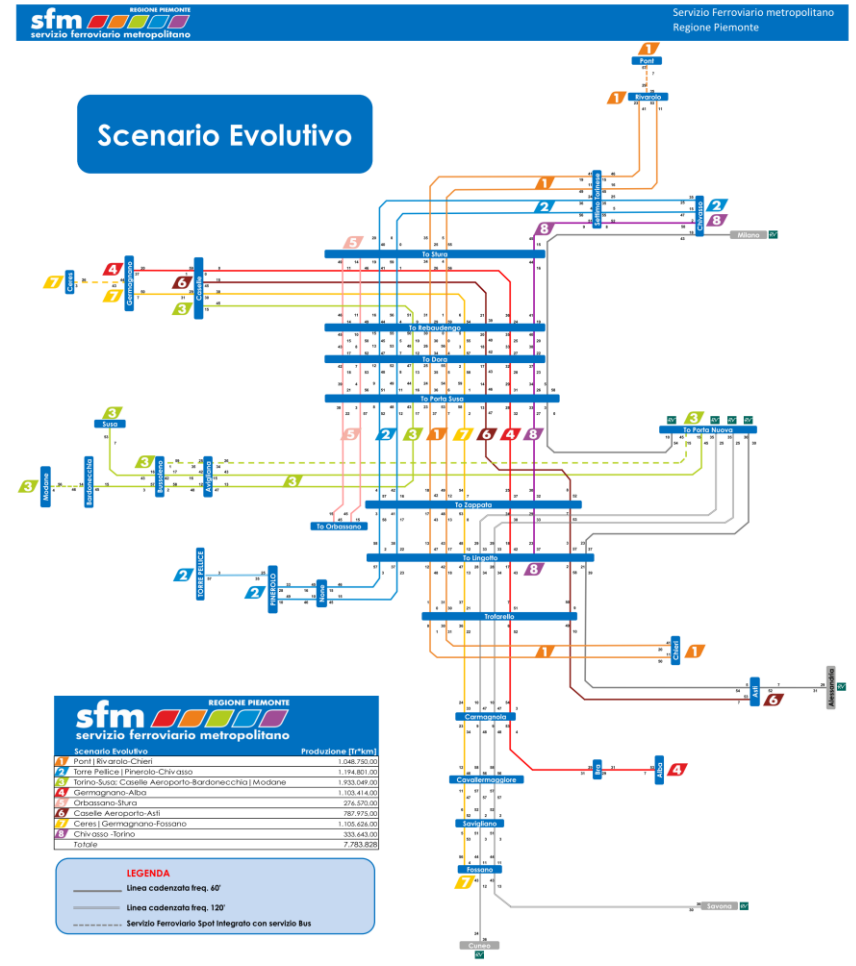
INTERVENTI

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| Trasporto non motorizzato ciclopedonali | | Aree zone 30 |
| Trasporto pubblico | | Aree sosta a pagamento Esistente |
| — Ferro | | Progetto |
| — Metropolitana | | Servizi a chiamata |
| — Tram | | |
| Trasporto privato | | |
| — Strade | | |
| — moderazione | | |

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

Il PUMS assume come punto fermo lo **scenario evolutivo** del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM):

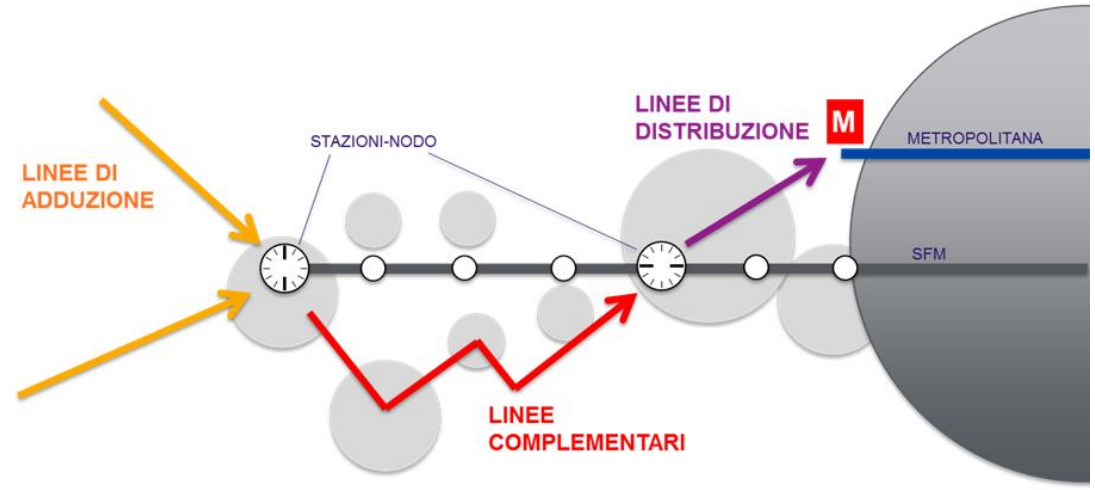
- intensificazione dei servizi
- valorizzazione del Passante
- stazioni di porta (connessioni con metrò)



RIORDINO DELLA RETE TPL

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
- efficienza

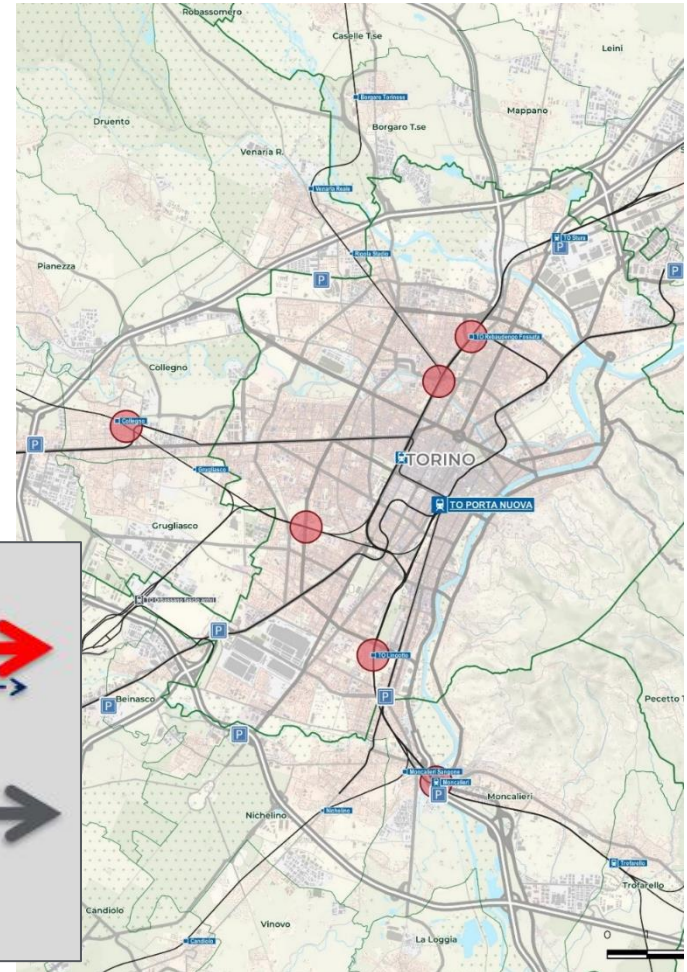
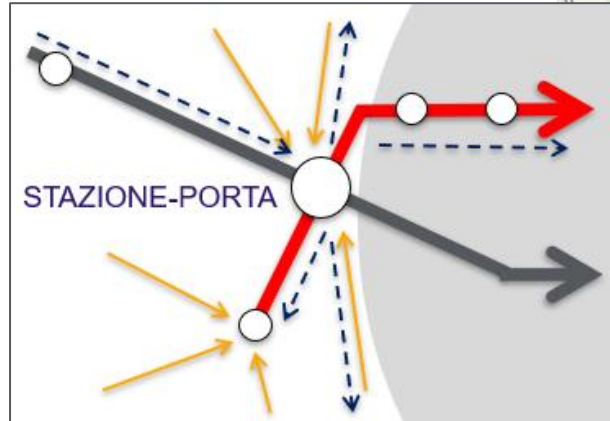


Il riordino della rete TPL è demandato al **PAINT - Piano per l'accessibilità e l'intermodalità**

NODI DI INTERSCAMBIO E STAZIONI-PORTA

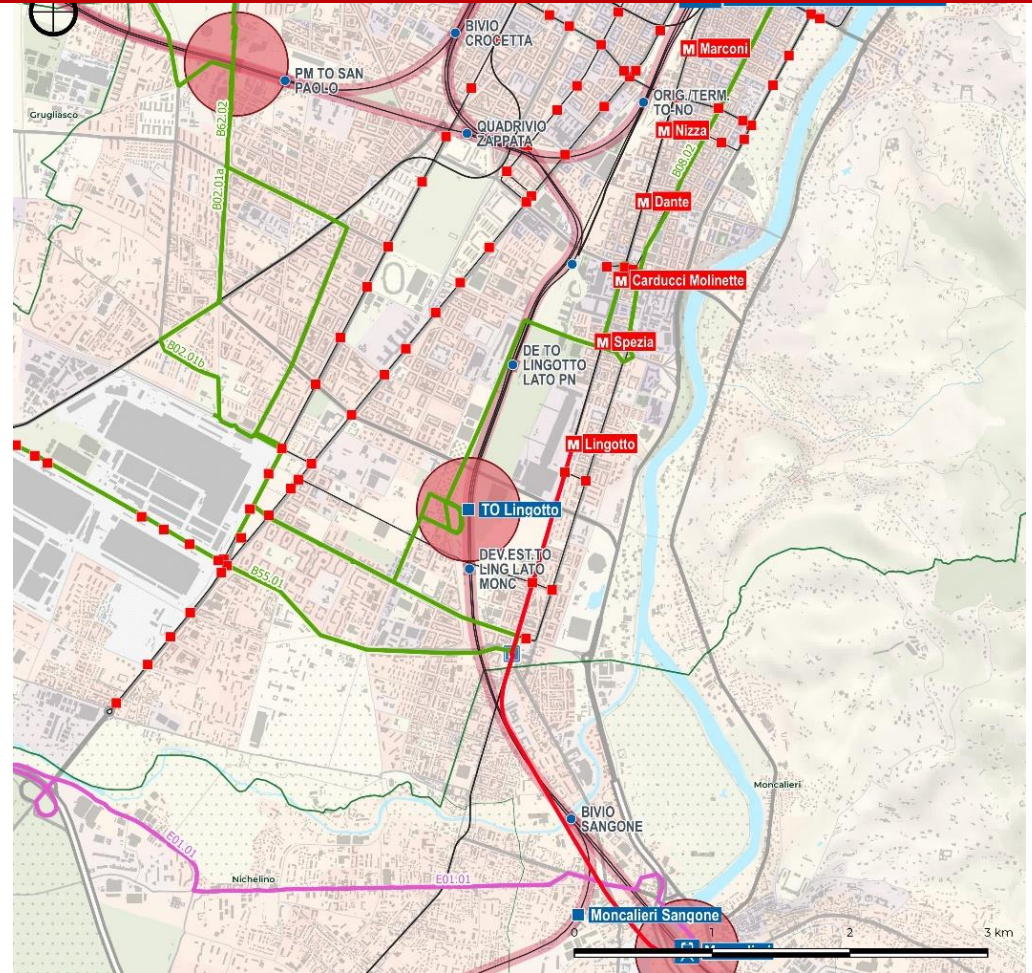
Le stazioni-porta sono i nodi in cui il Servizio Ferroviario Metropolitano incontra la rete di forza urbana (metro e tram):

- Possibilità di scendere dal treno per raggiungere zone periferiche della città senza dover retrocedere da Porta Nuova o Porta Susa
 - Possibilità di utilizzare le linee bus di adduzione al ferro come servizi di distribuzione verso le destinazioni in cintura
- TO Stura (T4)
 - TO Rebaudengo (M2)
 - TO Lingotto
 - TO S.Paolo
 - Collegno (M1)
 - Moncalieri (M1)
 - Trofarello



RIORDINO LINEE DI FORZA LINGOTTO FS

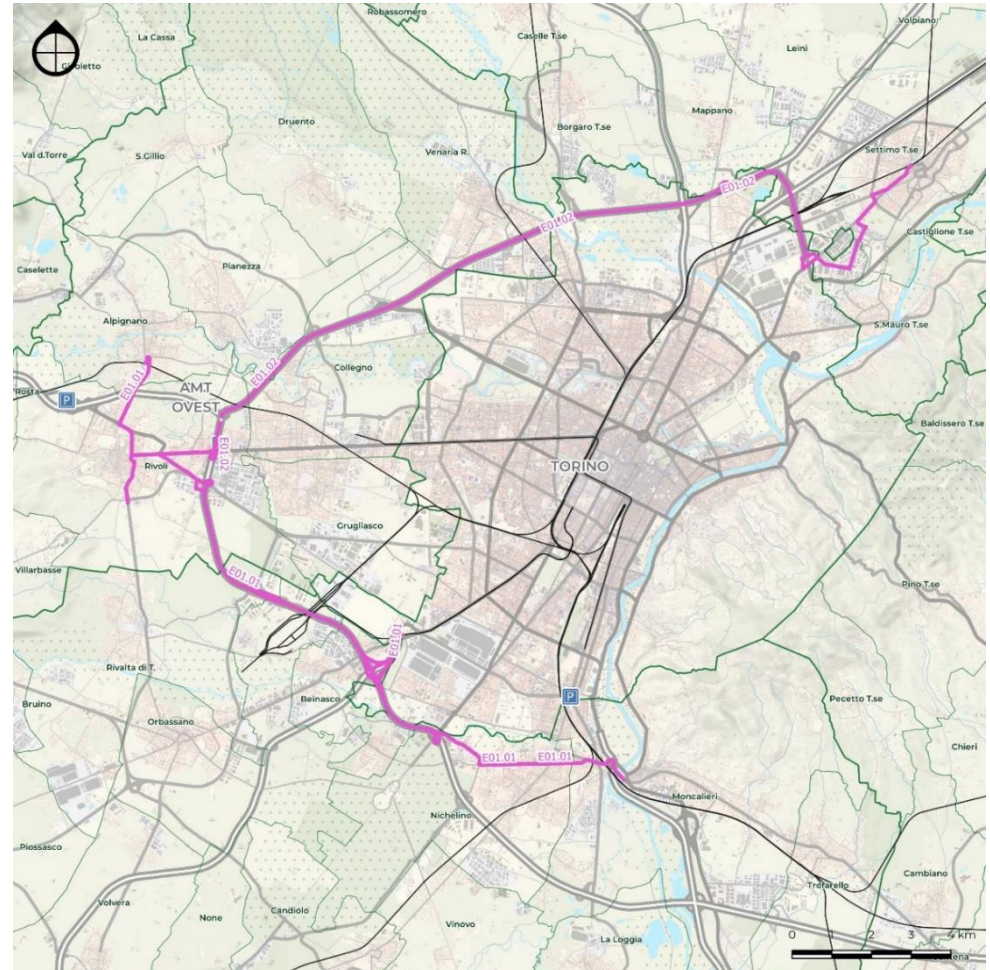
- Revisione accessibilità TPL alla stazione con deviazione delle busvie elettriche 2 ed 8
- Intervento collegato alla realizzazione del sottopasso Spezia-Sebastopoli in versione modificata a servizio traffico ciclistico e TPL



BUS ESPRESSI IN TANGENZIALE

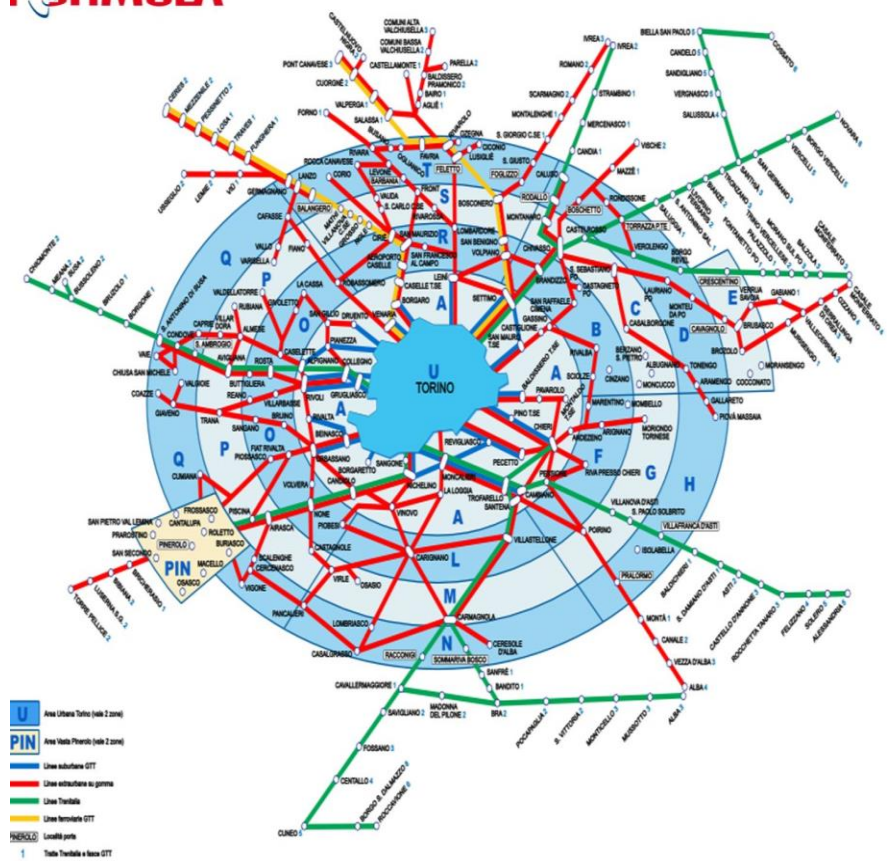
Istituzione di due linee bus rapide di **connessione tra nodi di interscambio ed attrattori presenti lungo la tangenziale**:

- Nord: Rivoli-C.Vica M1- Certosa-Venaria T12- Pescarito M2-Settimo
- Sud: Rivoli-C.Vica M1- SITO-Drosso M2- Nichelino-Moncalieri M1



INTEGRAZIONE TARIFFARIA

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



Il PUMS metropolitano: obiettivi, strategie e interventi

I RISULTATI ATTESI (AL 2032)

Passeggeri TPL **+ 57%**

Percorrenze auto **-13%**

Tempi viaggio auto **-15%**

Emissioni di CO₂: **- 27%**

Polveri sottili: **- 33%**



Variazioni rispetto alla situazione attuale da simulazione su modello multimodale

PIANI ATTUATIVI DI SETTORE:

PULS

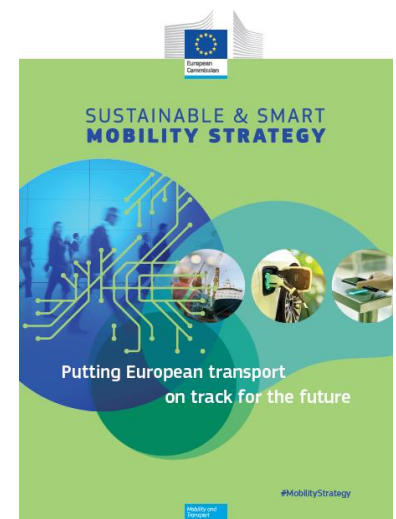
(PIANO URBANO LOGISTICA SOSTENIBILE)

IL PIANO URBANO DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE

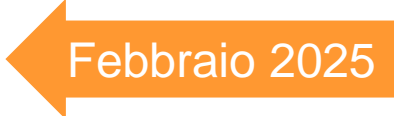
Lo scopo del PULS della Città Metropolitana di Torino è quello di **individuare le strategie per il trasporto sostenibile delle merci sia per la logistica distributiva in ambito urbano sia per la logistica industriale** (inclusi i servizi quali costruzioni, cantieri, recupero rifiuti, etc.), con l'ambizione 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



LE TAPPE DEL PULS

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. Avvio 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

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 compartecipata 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

PIANI ATTUATIVI DI SETTORE: BICIANPLAN METROPOLITANO

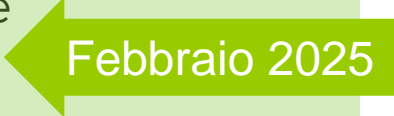
IL BICIPLAN METROPOLITANO

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 TAPPE DEL BICIPLAN

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 (giugno 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

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 miglior, 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.

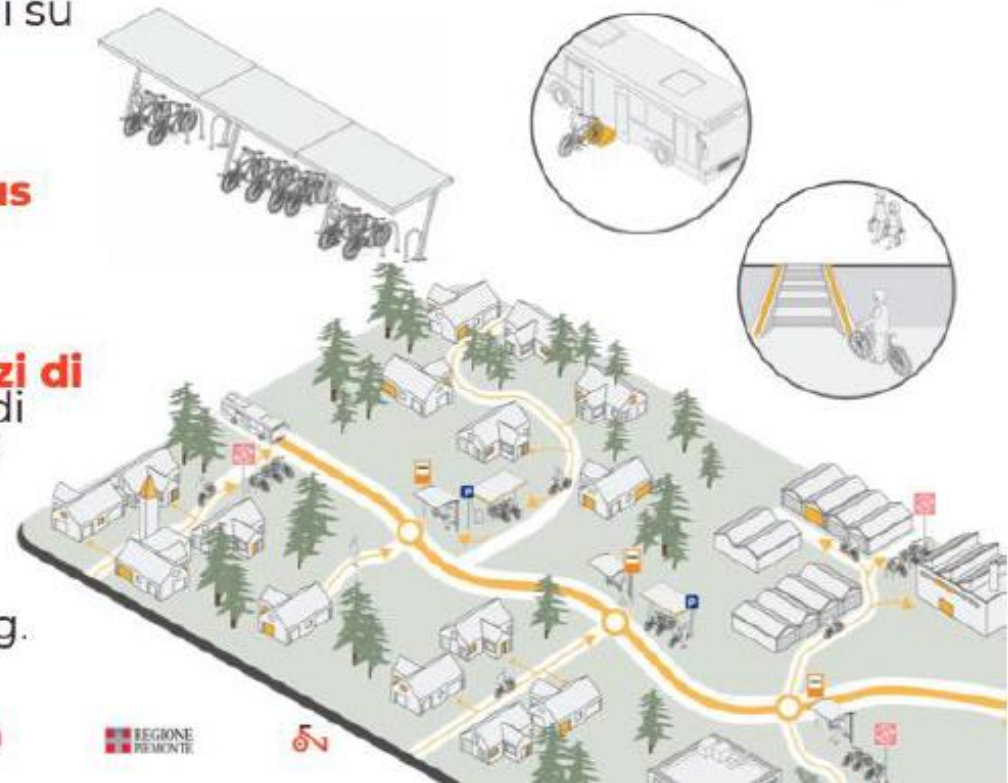
Anche se l'obiettivo principale del Bicipan è la modifica delle abitudini di mobilità quotidiana, il fenomeno del cicloturismo e del ciclismo ricreativo e sportivo sono centrali nella fase di pianificazione. La bicicletta permette un'ottima accessibilità alle aree naturali e protette e ai siti di interesse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

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

AREE DI INTERVENTO

Bicicletta come estensione del TPL

- **Velostazioni** presso i nodi su ferro
- Potenziamento dell'**interscambio bici-bus** presso le fermate e movicentri
- Sperimentazione di **servizi di portabici** sulle linee bus di media-lunga percorrenza dove è assente il servizio ferroviario
- **Servizi e infomobilità** (e.g. MaaS)



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'Agencia 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 piano 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
- una proposta di **tariffa integrata** in sostituzione del sistema Formula

LE TAPPE DEL PAINT PERCORSO DI CONSULTAZIONE

(ORGANIZZATO PER ZONE OMOGENEE)

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

Richiesta data per consultazione zona 1 - Torino

Fase III – identificazione degli interventi – da giugno 2025

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



GRAZIE PER L'ATTENZIONE