

D4 Piano d'azione sul trasporto pubblico



Una
Grugliasco
**accessibile
e sicura**

dimensione
trasportistica



CITTÀ
DI GRUGLIASCO
Città Metropolitana di Torino



Gerbino Carlotta



TECNOLOGIE
TELEMATICHE
TRASPORTI
TRAFFICO
TORINO



Introduzione

Il **trasporto pubblico** non deve essere **solo un servizio per chi non possiede un mezzo proprio**, ma, se attrattivo, è un **asse fondamentale e strategico per il miglioramento della mobilità** e per **ridurre il traffico urbano**, lasciando spazio agli utenti che non possono fare a meno dell'auto.

Quali azioni intraprendere perché il TPL sia veloce, puntuale, comodo e quindi competitivo rispetto al trasporto privato?



Strategie

ACCOMPAGNARE IL **RIDISEGNO DELLA RETE**
INCREMENTARE I **PERCORSI RISERVATI**
INTEGRARE LE AZIONI SULLA VIABILITÀ CON
MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E I SERVIZI ALLE **FERMATE**
MIGLIORARE **L'INFORMAZIONE** AI VIAGGIATORI



Obiettivi

RENDERE IL TPL **EFFICACE** PER GLI SPOSTAMENTI
FAVORIRE **L'INTERMODALITÀ**
AUMENTARE LA **VELOCITÀ COMMERCIALE**
MIGLIORARE LA **PUNTUALITÀ**
RENDERE IL TPL **ACCESSIBILE** A TUTTI
RENDERE IL TPL **COMODO E COMPETITIVO**

Indice

**Piano d'azione
sul trasporto pubblico**

1. Situazione attuale
2. Rete strutturante Città
Metropolitana di Torino
3. Interventi di piano

D4

1. Situazione attuale

La rete su ferro

Nell'area metropolitana torinese la rete su ferro è in fase di espansione e alcuni dei progetti coinvolgono i cittadini di Grugliasco.

Servizio ferroviario metropolitano:

- **Linea 3**, tra Porta Nuova e la Val di Susa, effettua fermata presso la stazione di Grugliasco in borgata Paradiso

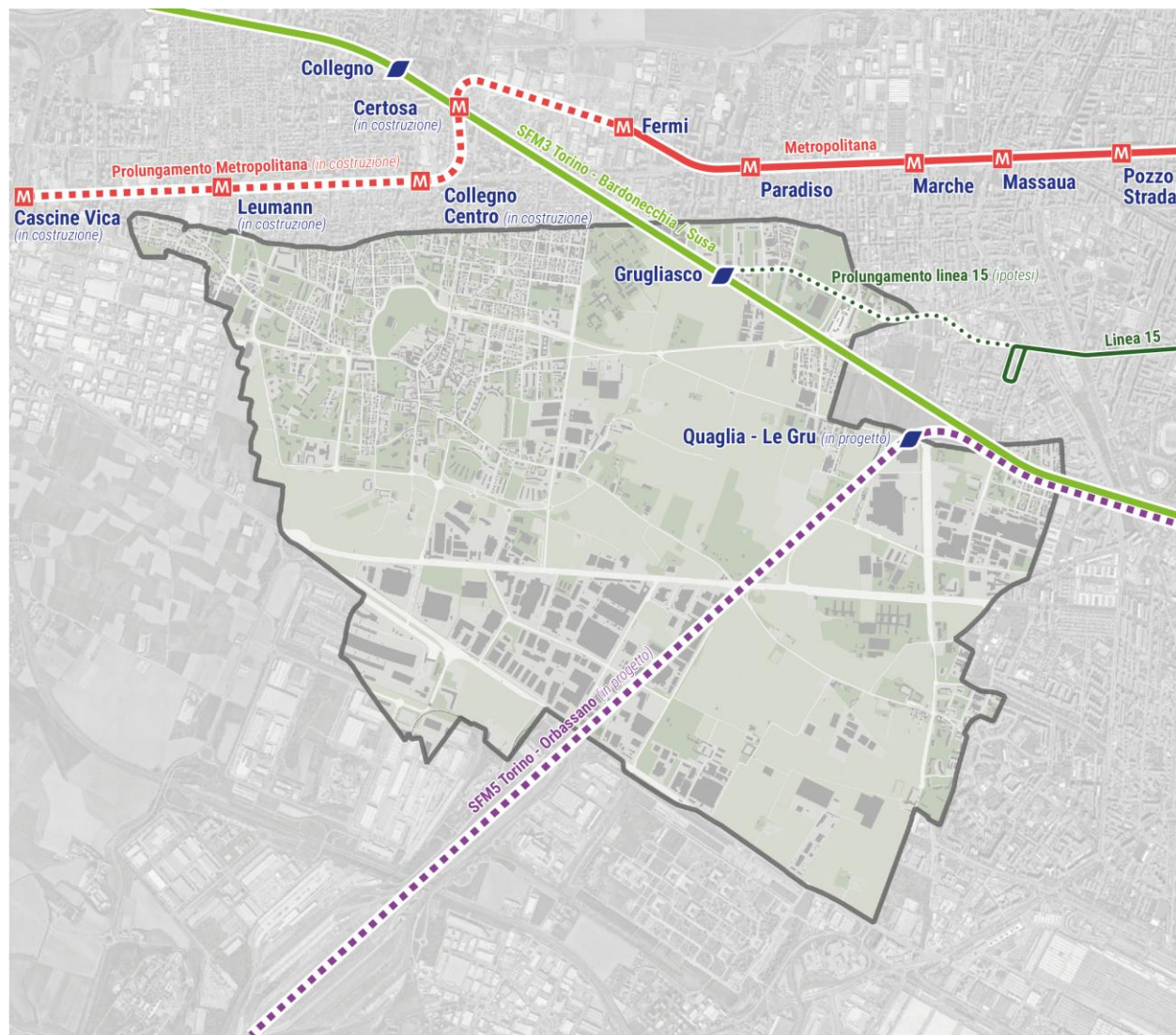
- **Linea 5**, in costruzione, tra Torino e Orbassano San Luigi, effettuerà fermata presso la futura stazione Borgata Quaglia – Le Gru in prossimità del centro commerciale

Metropolitana:

- **La linea 1** non transita nel comune di Grugliasco, tuttavia le stazioni Fermi e Paradiso sono utilizzate per raggiungere le porzioni nordorientali del comune e la sede universitaria. Il prolungamento della linea a Cascine Vica permetterà una maggiore accessibilità alla fascia settentrionale dell'area centrale di Grugliasco, tramite le stazioni Leumann e Collegno Centro.

Tram:

- **Un prolungamento della linea 15** da via Monginevro verso la stazione di Grugliasco è stato evocato in passato, ma non vi sono progetti concreti alla data di stesura del piano. Tale intervento potrebbe comportare una trasformazione di strada della Pronda, viale Radich e via Napoli o corso Adriatico.



La rete su gomma

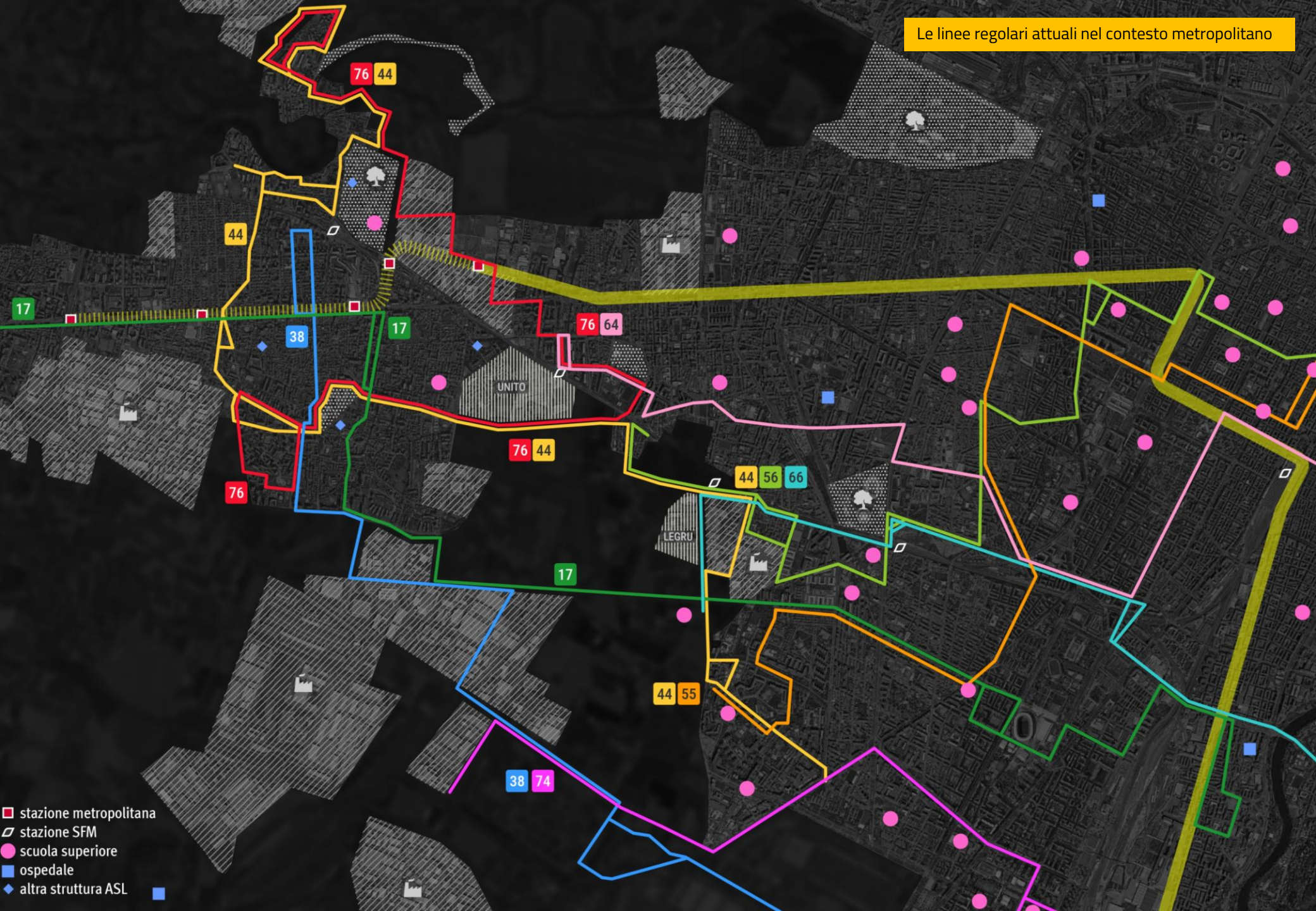
Grugliasco è servita da diverse linee di trasporto pubblico su gomma, che possono essere distinte in quattro gruppi:

- **9 linee regolari**, che collegano Grugliasco a Torino e ai comuni limitrofi;
- **6 linee scolastiche**, con servizi solo durante gli orari di apertura/chiusura scuole, soprattutto per il collegamento con l'istituto Curie-Vittorini;
- **3 linee speciali stabilimenti**, soprattutto volte al servizio delle aree produttive lungo corso Allamano e strada del Portone;
- **2 linee extraurbane**, di cui una proveniente dalla Valle di Susa e una da Mirafiori;

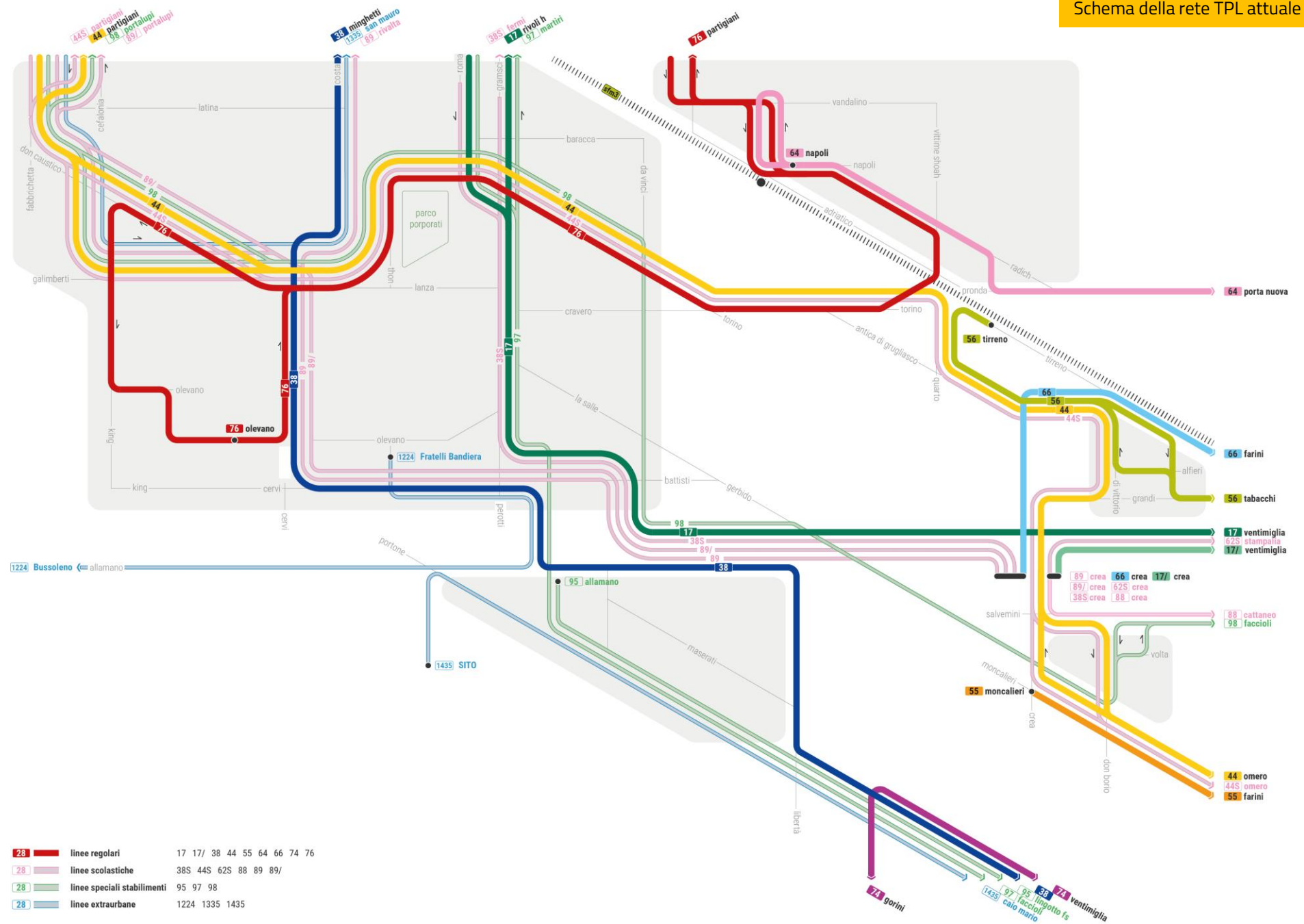
Le **attività di partecipazione** hanno evidenziato come il **servizio attuale** sia percepito come **poco efficace** a servire soprattutto **le aree produttive**, oltre al collegamento con i comuni limitrofi date le scarse frequenze. La **rete attuale** risale a una **pianificazione ormai datata**, organizzata intorno a esigenze non più attuali. Infine, la **velocità commerciale** degli autobus è **ridotta** dalla promiscuità con un **traffico veicolare congestionato**, limitandone fortemente l'attrattività.

La **Città metropolitana di Torino** sta riorganizzando la rete definendo una gerarchia più chiara, con l'obiettivo di rendere più veloce e leggibile il servizio.





- stazione metropolitana
- stazione SFM
- scuola superiore
- ospedale
- altra struttura ASL





2. Rete strutturante Città Metropolitana di Torino

La nuova rete del PAInt

Nell'ambito della redazione del Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità (PAInt), la **Città Metropolitana di Torino** sta conducendo una revisione della rete di trasporto pubblico locale. Uno degli obiettivi principali della revisione è il rafforzamento dell'**intermodalità**, favorendo l'interscambio tra mobilità attiva e il TPL, e tra rete su gomma e rete su ferro.

Le ipotesi del piano creano una rete composta da linee di forza e linee di adduzione.

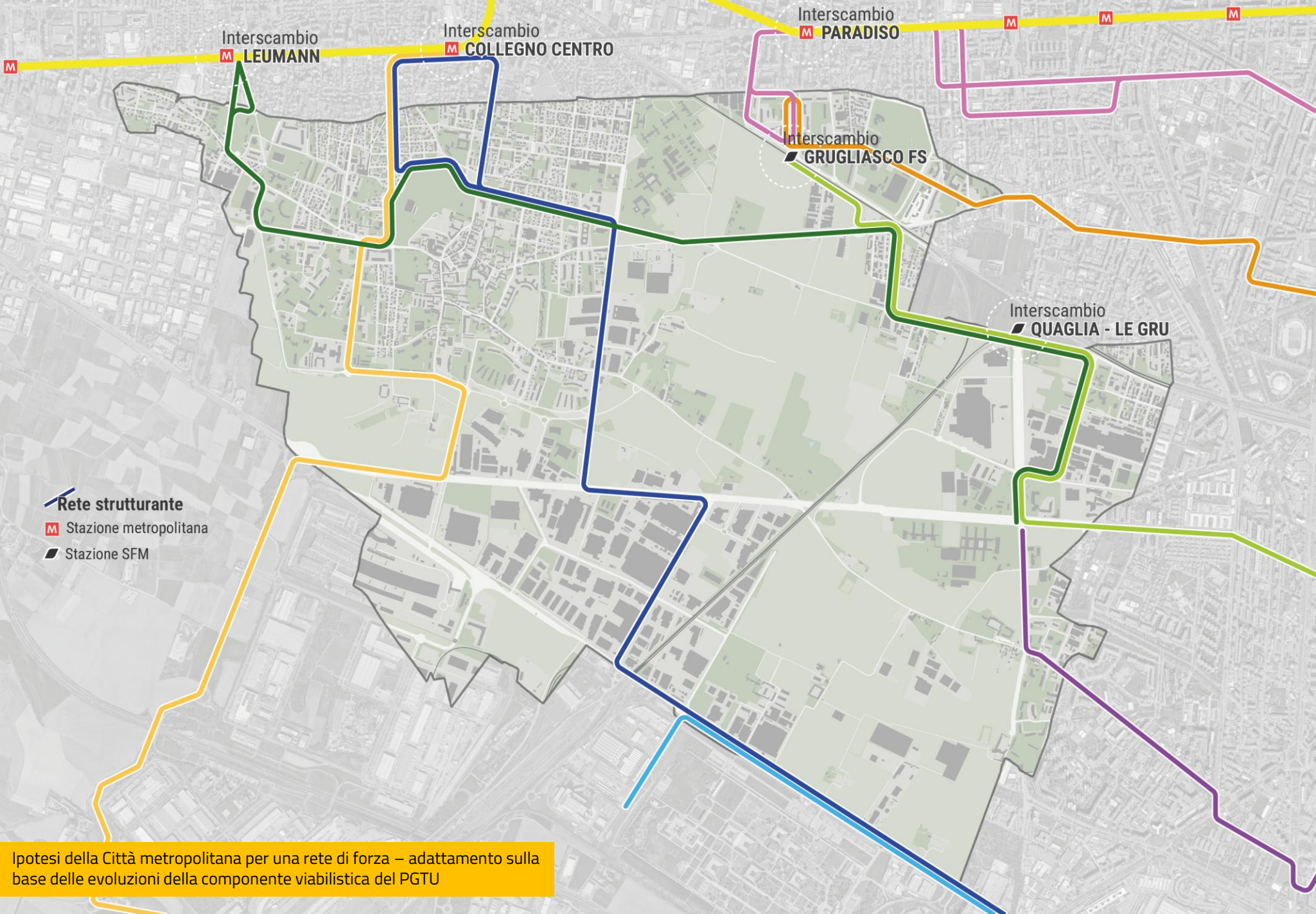
- Le **linee di forza** costituiscono la **rete strutturante** che completa la rete su ferro, per questo motivo devono essere caratterizzate da alte frequenze, percorsi diretti e una elevata velocità commerciale.
- Le **linee di adduzione** ricoprono il ruolo di servire in **maniera capillare i quartieri**, al fine di consentire un interscambio agevole verso la rete di forza per gli spostamenti di larga scala, oppure di permettere spostamenti brevi per le fasce di popolazione meno propense alla mobilità attiva.

La rete di forza per Grugliasco, rappresentata nella pagina successiva, tiene conto dei futuri interventi di estensione della rete su ferro e è in questa fase sottoposta a **discussione e confronto, e quindi potenzialmente ancora soggetta a modifiche**.

La rete vede come asse principale quello **est-ovest** che attraversa il centro, lungo il quale transiterebbe una linea di forza tra la stazione Cascine Vica, il centro, l'università, la stazione Quaglia-Le Gru e le scuole superiori Curie-Vittorini. Le **attuali linee 33 e 17** perderebbero il loro carattere di trasporto a scala sovralocale, ma verrebbero reindirizzate verso i principali nodi di interscambio, come la metropolitana o le stazioni ferroviarie. Una **nuova linea di forza collegherebbe la metropolitana, il centro e la zona industriale in direzione del CAAT, di Orbassano e dell'ospedale San Luigi**. Infine, un percorso è in fase di studio per il collegamento tra la metropolitana e l'area industriale. Si ribadisce, tuttavia, il carattere non definitivo di questi percorsi, in particolare per quanto riguarda la scelta degli assi viari lungo cui si prevede il transito.



mole24.it



Ipotesi della Città metropolitana per una rete di forza – adattamento sulla base delle evoluzioni della componente viabilistica del PGTU

D4

3. Interventi di piano

Linee di adduzione

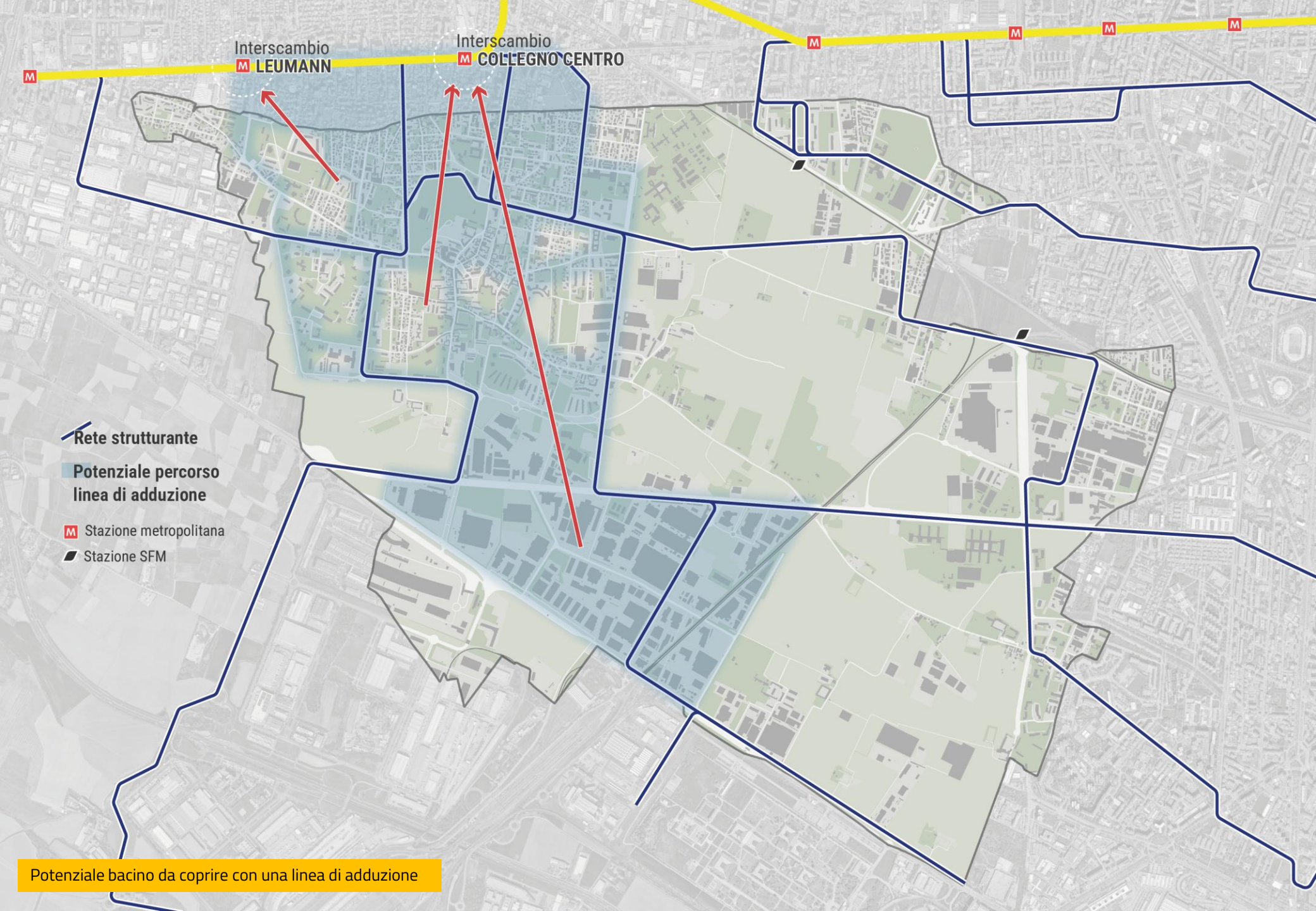
Oltre alla rete strutturante già individuata, possono essere studiati i percorsi di una o più linee di adduzione, con percorsi più **corti**, volti a servire in maniera **capillare** i quartieri al fine di raggiungere le linee di forza, eventualmente tramite l'utilizzo di veicoli di dimensioni minori.

L'importanza di tali servizi crescerà soprattutto con i futuri sviluppi della rete su ferro, ma permetterà di rendere gli altri servizi automobilistici più veloci e diretti.

In connessione con la riorganizzazione del sistema della sosta, lo studio di percorsi capillari all'interno dell'area urbana potrà essere utile in un'ottica di **intermodalità**, consentendo a alcuni utenti di lasciare l'auto presso posti auto dedicati, oltre a permettere agli utenti delle linee di forza di evitare di dover utilizzare l'auto per raggiungere le stazioni.

Nelle pagine successive sono individuate alcune **ipotesi di percorso** per una potenziale linea locale di adduzione, studiate in modo da servire in **maniera più capillare i quartieri meno serviti dalla rete di forza**, eventualmente utilizzando bus di dimensioni ridotte analoghi a quelli da 8 metri già in servizio nell'area metropolitana e centrale torinese. Una delle ipotesi coinvolge anche la **zona industriale**, sebbene sia da rimarcare che le esigenze di trasporto delle aziende debbano essere affrontate soprattutto tramite **azioni di mobility management**.





Interscambio
M LEUMANN

Interscambio
M COLLEGGNO CENTRO

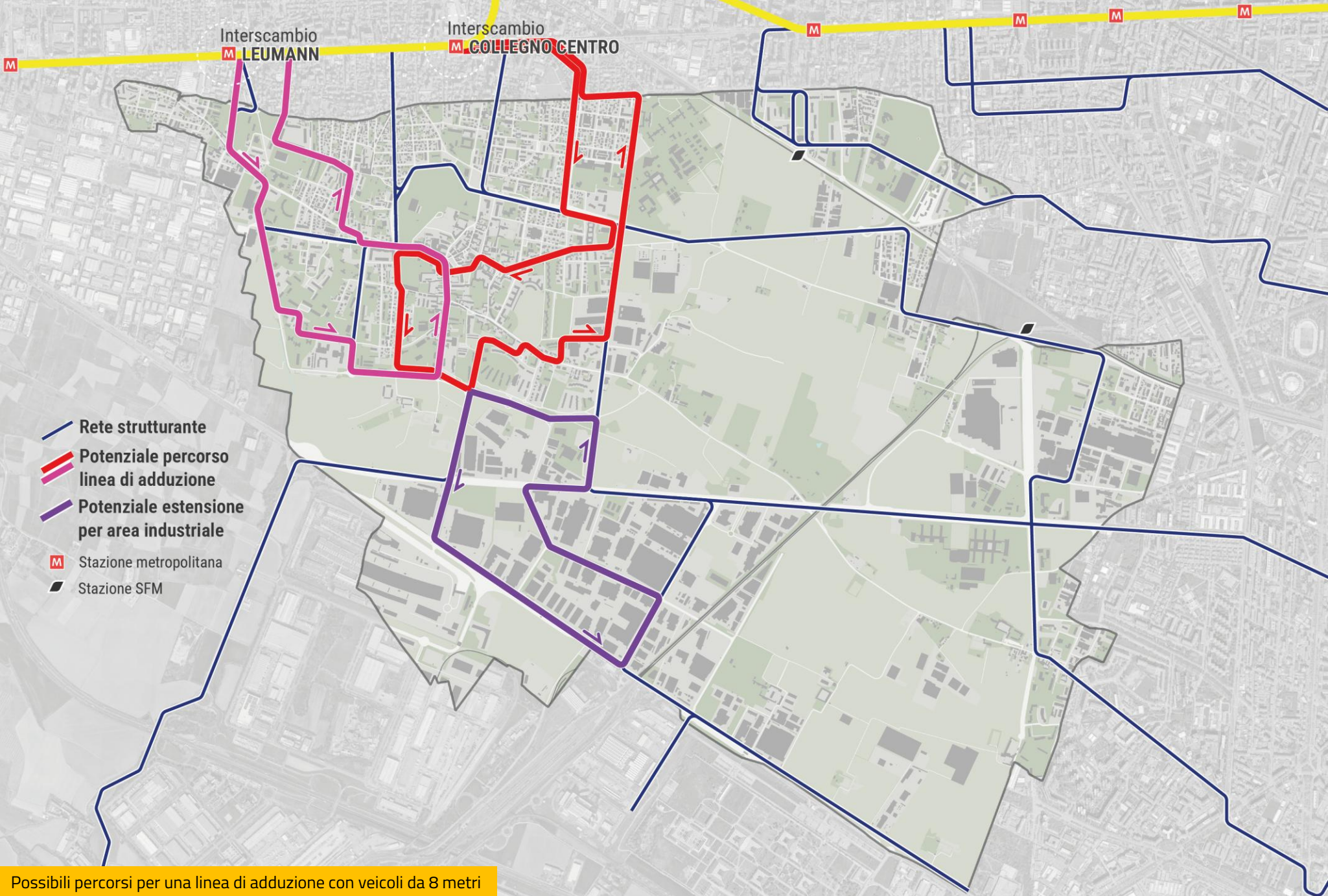
Rete strutturante

Potenziale percorso
linea di adduzione

M Stazione metropolitana

■ Stazione SFM

Potenziale bacino da coprire con una linea di adduzione



Interscambio
M. LEUMANN

Interscambio
M. COLLEGGNO CENTRO

-  Rete strutturante
-  Potenziale percorso
linea di adduzione
-  Potenziale estensione
per area industriale
-  Stazione metropolitana
-  Stazione SFM

Possibili percorsi per una linea di adduzione con veicoli da 8 metri

Azioni per un TPL veloce e puntuale

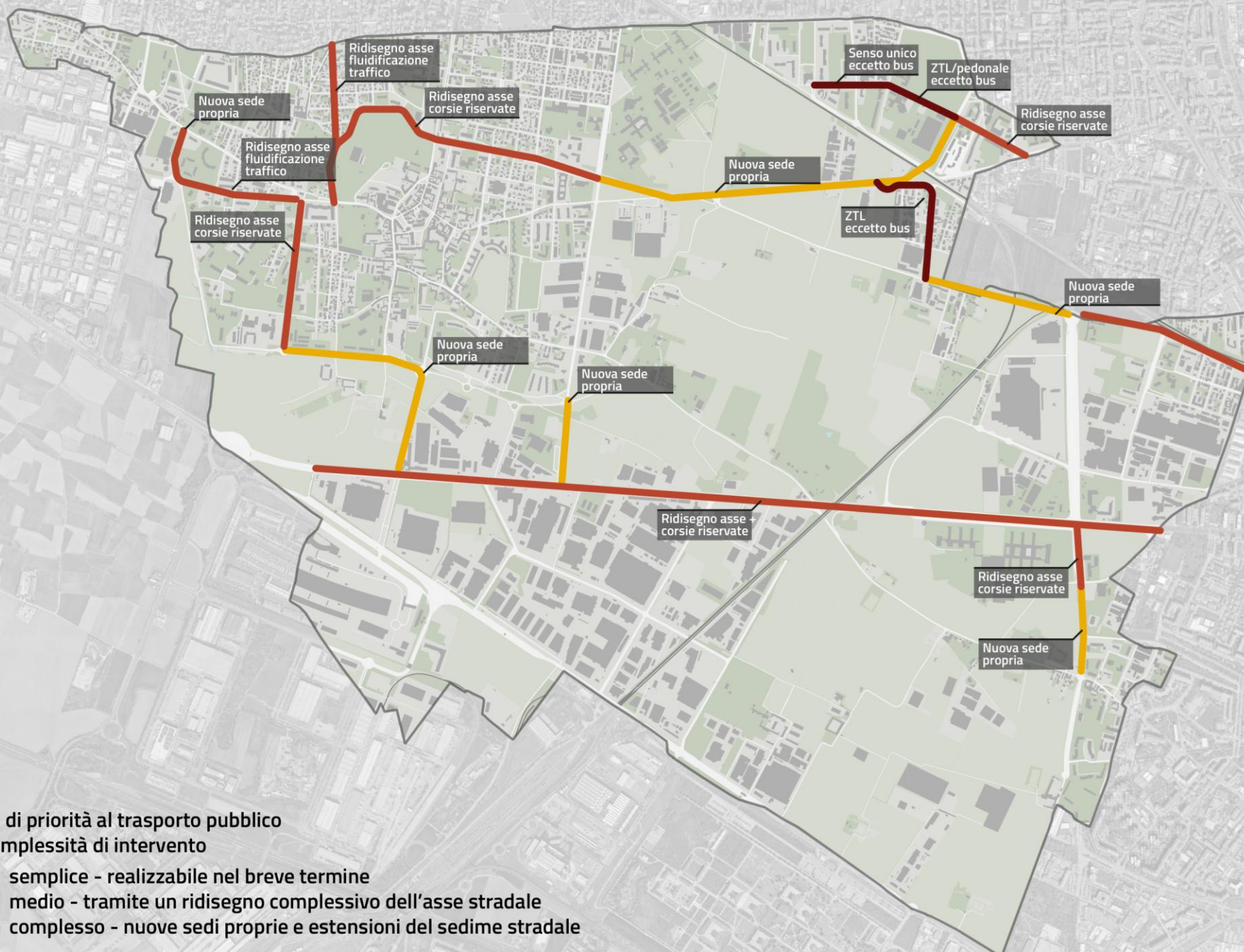
Al fine di rendere **affidabile** il trasporto pubblico è necessario limitare le interazioni con il traffico veicolare, soprattutto evitando quanto possibile le situazioni di congestione stradale, che ne limitano la **regolarità** e la **velocità**.

Per questo motivo il piano generale del traffico urbano può prevedere **misure di limitazione del traffico veicolare privato al fine di garantire il passaggio di alcune categorie di mezzi**, come il TPL.

Nell'ambito del piano, la **nuova gerarchia stradale** permette di stabilire funzioni precise per ogni asse della rete stradale urbana, integrandosi così con la rete di trasporto pubblico locale, e in particolare fornendo un'infrastruttura il più possibile libera per consentire alle linee di forza di garantire un servizio regolare e efficace. Sono stati previsti, inoltre, corsie o **tratti stradali riservati al trasporto pubblico**.

Nella pagina successiva sono illustrati gli **interventi volti a favorire il trasporto pubblico**. Questi sono divisi in base alla **complessità dell'intervento**. Mentre in alcuni casi la semplice attuazione di nuovi piani di circolazione potrebbe migliorare le condizioni di circolazione per gli autobus, in altri casi interventi strutturali sono da prevedere, come un ripensamento completo dello spazio stradale. Alcuni degli interventi sono particolarmente complessi, soprattutto perché legati a importanti opere infrastrutturali quali l'estensione di una carreggiata, ma potrebbero portare a notevoli vantaggi per il TPL, rendendolo indipendente dagli effetti del traffico veicolare e, di conseguenza, più puntuale, veloce e affidabile.





Azioni di priorità al trasporto pubblico
per complessità di intervento

- semplice - realizzabile nel breve termine
- medio - tramite un ridisegno complessivo dell'asse stradale
- complesso - nuove sedi proprie e estensioni del sedime stradale

Interventi sulle fermate

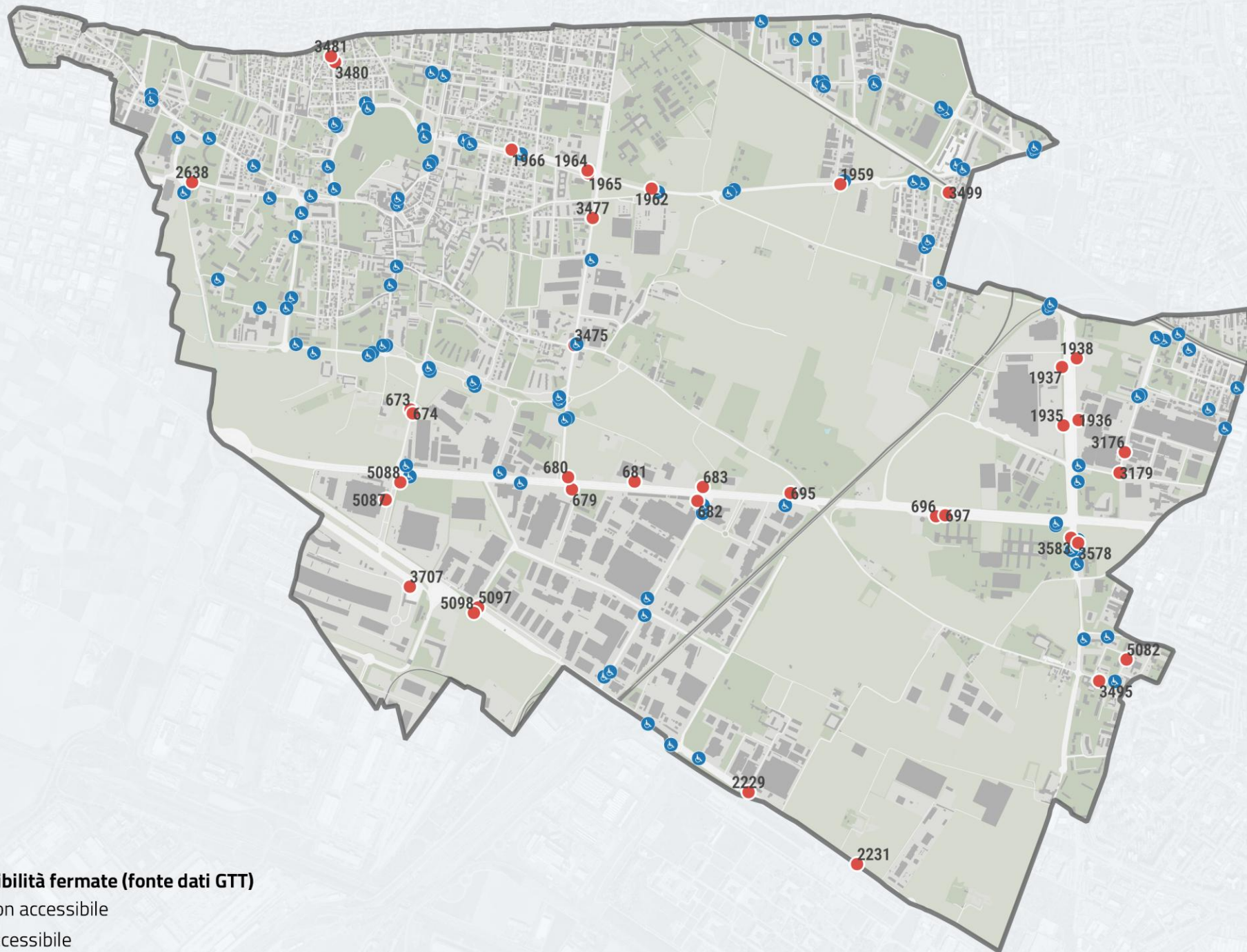
La velocità commerciale degli autobus, e quindi la loro attrattività, dipende anche dalla **distanza** delle fermate. Pur tenendo conto della necessità di rendere il servizio accessibile a tutti in maniera sufficientemente capillare, in alcuni casi si rende necessario **riorganizzare i punti di fermata** in modo da ridurre i ritardi dovuti alla sosta. In tal senso, **non si tratta di sopprimere** semplicemente le fermate esistenti, ma di **riorganizzarle in maniera razionale e condivisa** al fine di conciliare l'esigenza di un servizio accessibile ma veloce.

I punti di fermata, inoltre, possono essere migliorati al fine di aumentare il **comfort e la leggibilità del servizio**, **migliorando la qualità dell'arredo** e **l'informazione viaggiatori**, anche in connessione con le azioni previste nell'ambito della creazione dei mobility hub.

Un elemento essenziale, inoltre, è **l'accessibilità** a tutti gli utenti. Sebbene buona parte delle fermate localizzate sul territorio del comune risultino accessibili ai disabili motori, non tutte possiedono le caratteristiche necessarie all'accessibilità a **persone a mobilità ridotta**, oltre a persone con altre forme di disabilità.



Google Earth



Accessibilità fermate (fonte dati GTT)

● Non accessibile

● Accessibile

Integrazione tariffaria

L'attrattività del trasporto pubblico è inoltre legata al sistema di tariffazione. I principali ostacoli all'omogeneizzazione delle tariffe sono la **mancanza di un'integrazione tariffaria tra il servizio ferroviario e il servizio di autobus**, attualmente limitata a alcuni abbonamenti e a biglietti creati appositamente per viaggi intermodali con una tariffa maggiorata, oltre alla **separazione tra la zona urbana di Torino e la zona che contiene il comune di Grugliasco**, che comporta un aumento di costi per alcuni utenti abbonati.

A tal proposito, una **semplificazione e un'omogeneizzazione** potrebbero migliorare la leggibilità delle tariffe, favorendo così l'utilizzo del trasporto pubblico anche per i viaggi verso altri comuni. Il comune ha iniziato un'interlocuzione con l'Agenzia per la Mobilità Piemontese per promuovere un'evoluzione in tal senso.



torinocronaca.it



**CITTÀ
DI GRUGLIASCO**
Città Metropolitana di Torino



**PATTO
territoriale**
zona ovest torino



TECNOLOGIE
TECNICHE
TRASPORTI
TRAFFICO
TORINO

