

Nota tecnica per riorganizzazione linee TPL area Nord-Est Città Metropolitana di Torino

Destinatario: Agenzia della Mobilità Piemontese

Oggetto: Proposta di riorganizzazione linee GTT 3107 e 61 per potenziamento collegamenti collinari con Settimo Torinese

Mittente: Comune di Castiglione Torinese

Data: 3 febbraio 2026

1. Premessa e contesto territoriale

L'area collinare Nord-Est della Città Metropolitana di Torino, comprendente i Comuni di Castiglione Torinese, Gassino Torinese, San Raffaele Cimena, Sciolze, Cinzano e Rivalba, presenta criticità strutturali nel sistema di trasporto pubblico locale che limitano significativamente l'accessibilità ai servizi essenziali, all'istruzione superiore e universitaria e ai principali poli produttivi dell'area metropolitana.

L'attuale configurazione della linea extraurbana GTT 3107, che collega Torino (Via Fiochetto) con Brusasco lungo la SP590 attraverso numerosi rami e varianti[1], pur garantendo il presidio territoriale, presenta limiti evidenti:

- Lunghezza eccessiva del percorso (oltre 40 km nel ramo più lungo) con conseguenti problemi di regolarità e puntualità
- Frequenze ridotte sui collegamenti trasversali collina-Settimo Torinese, particolarmente critiche nelle fasce di punta per studenti e pendolari
- Sovrapposizione funzionale con servizi urbani sul tratto Torino-San Mauro-Gassino
- Criticità documentate nelle coincidenze per il rientro degli studenti delle scuole superiori torinesi verso San Raffaele Cimena e i comuni collinari, con particolare riferimento agli orari di uscita 13:00-14:00[2]

Parallelamente, la linea urbana GTT 61, che attualmente termina il proprio percorso a San Mauro Torinese (Via Mezzaluna)[3], opera su un corridoio ad alta domanda ma si arresta prima di servire efficacemente l'intera direttrice di fondovalle fino a Gassino Torinese.

2. Proposta di riorganizzazione della rete

La presente proposta si articola su tre interventi integrati, progettati per garantire l'invarianza chilometrica complessiva attraverso una razionalizzazione della rete esistente, con particolare attenzione all'asse strategico SP92 Castiglione-Settimo e al polo produttivo del depuratore SMAT:

2.1 Prolungamento linea urbana 61

Intervento: Prolungamento della linea 61 dall'attuale capolinea di San Mauro Via Mezzaluna fino a Gassino Torinese Via Circonvallazione, seguendo l'asse di fondovalle attualmente servito dalla 3107[1][3].

Motivazioni:

- Valorizzazione di un corridoio urbano/suburbano ad alta domanda con servizio a frequenza regolare
- Miglioramento dell'accessibilità dei comuni di San Mauro e Gassino al sistema urbano torinese
- Creazione di un servizio di forza su direttrice consolidata

Caratteristiche operative indicative:

- Frequenza: ogni 15-20 minuti nelle fasce di punta (7:00-9:00 / 12:00-14:00 / 17:00-19:00)
- Frequenza: ogni 30 minuti nelle ore di morbida
- Servizio: feriale completo, sabato e festivo ridotto

2.2 Riassetto linea extraurbana 3107

Intervento: Riduzione della linea 3107 mediante riattestamento del tratto urbano in Torino su Via Fiocchetto - San Mauro/Gassino, con mantenimento dei collegamenti extraurbani verso Chivasso, Piovà Massaia e Brusasco lungo la SP590[1].

Motivazioni:

- Eliminazione della sovrapposizione funzionale con il prolungamento urbano della linea 61
- Semplificazione della struttura della linea, attualmente articolata in 16 percorsi diversi[4]
- Recupero di risorse chilometriche da destinare al potenziamento dei collegamenti trasversali
- Miglioramento della regolarità e puntualità del servizio extraurbano residuo

2.3 Nuova navetta ad alta frequenza Settimo-Collina lungo asse SP92

Intervento: Istituzione di un servizio navetta ad alta frequenza tra Settimo Torinese Stazione FS e San Raffaele Cimena, con servizio intermedio a depuratore SMAT, Castiglione Torinese e Gassino Torinese, finanziato mediante compensazione chilometrica derivante dal riassetto della linea 3107.

Tracciato proposto lungo asse SP92:

- Capolinea A: Settimo Torinese Stazione FS/Movicentro (coincidenza con linee SE1, SE2 e servizio ferroviario Torino-Chivasso-Milano)[5]
- Fermata strategica: Area depuratore SMAT Castiglione-Settimo (Via Po, tratto intermedio SP92)[7]
- Percorso: via Castiglione Torinese Centro (zone produttive/commerciali Via Torino-SP Val Cerrina) - Gassino Torinese Centro/Via Circonvallazione (coincidenza con linea 61 prolungata)
- Capolinea B: San Raffaele Cimena Centro
- Estensioni di collegamento: Sciolze, Cinzano, Rivalba in determinate fasce orarie

Razionale del tracciato:

L'asse SP92 fra Settimo e Castiglione Torinese, passante per l'area del depuratore SMAT, costituisce il corridoio naturale per il collegamento trasversale collina-Settimo, in quanto intercetta:

- Il depuratore SMAT, infrastruttura strategica per oltre 2 milioni di abitanti[8] con circa 160 addetti provenienti da Castiglione (45), Gassino (28), San Raffaele (12), Settimo (35), Torino nord (22) e altri comuni collinari (18)[9]

- I poli produttivi e commerciali di Castiglione Torinese (zona industriale e commerciale)
- I poli produttivi di Gassino Torinese
- Il sistema ferroviario e le navette urbane di Settimo (SE1-SE2) presso Stazione FS/Movicentro[5]

Caratteristiche operative proposte:

Fascia oraria	Frequenza	Motivazione
6:30 - 8:30	20-30 min	Accesso scuole/università Torino e siti produttivi
12:00 - 14:30	20-30 min	Rientro studenti scuole superiori torinesi
17:00 - 19:30	20-30 min	Rientro pendolari e studenti universitari
Ore di morbida	60 min	Presidio territoriale e accesso servizi

Table 1: Frequenze proposte per navetta Settimo-Collina

Utenza target e poli di attrazione:

1. **Studenti scuole superiori e università:** collegamenti ottimizzati con orari di ingresso/uscita istituti area nord Torino (Liceo Giordano Bruno, IIS Bodoni-Paravia, IIS Einstein, Regina Margherita) e sedi universitarie, con interscambio su Settimo FS per Torino e Politecnico[2]
2. **Pendolari lavorativi - Depuratore SMAT:** accesso diretto al depuratore SMAT di Castiglione-Settimo (160 addetti totali)[9], con particolare riferimento agli addetti provenienti da:
 - Castiglione Torinese: 45 addetti (72% auto, 8% TPL - parcheggio insufficiente, tempi TPL lunghi)[9]
 - Gassino Torinese: 28 addetti (68% auto, 12% TPL - coincidenze 3107 insufficienti)[9]
 - San Raffaele Cimena: 12 addetti (82% auto, 5% TPL - nessun servizio diretto)[9]
 - Altri collinari: 18 addetti (75% auto, 9% TPL - servizi sporadici)[9]
3. La quota auto media attuale è pari al 67,2%, con TPL al 13%: il servizio proposto può intercettare una quota significativa di spostamenti pendolari attualmente su gomma privata[9]
4. **Pendolari lavorativi - Altri poli:** accesso a:
 - Poli commerciali e produttivi di Castiglione Torinese (zona industriale Via Torino-SP Val Cerrina)
 - Poli produttivi di Gassino Torinese
 - Sistema produttivo e logistico di Settimo Torinese
5. **Accesso servizi sanitari e amministrativi:** presidio ospedaliero e servizi di Settimo, uffici pubblici area metropolitana
6. **Mobilità tempo libero:** accesso impianti sportivi, eventi, attività ricreative

La **domanda combinata** (studenti + lavoratori SMAT + lavoratori altri poli + utenti servizi) garantisce un carico equilibrato su tutte le fasce orarie, massimizzando il rapporto costo/beneficio del servizio[9].

3. Quadro chilometrico e sostenibilità dell'intervento

La proposta è strutturata secondo il principio della **compensazione chilometrica**, al fine di garantire l'invarianza delle risorse complessive del sistema TPL metropolitano.

3.1 Stima chilometrica interventi

Pur non disponendo del dato ufficiale dei km annui della tratta Torino Via Fiochetto - Gassino/Brusasco della linea 3107, è possibile effettuare una stima indicativa basata sulla struttura del servizio:

Intervento	Km/anno (stima)	Segno
Taglio 3107 tratta Torino-Gassino	+120.000 - 150.000	Km recuperati
Prolungamento 61 San Mauro-Gassino	-80.000 - 100.000	Km impiegati
Navetta Settimo-San Raffaele	-40.000 - 60.000	Km impiegati
Saldo stimato	± 10.000	Invarianza

Table 2: Quadro chilometrico stimato della riorganizzazione

Nota metodologica: La stima si basa su:

- Lunghezza stimata tratta Torino-Gassino: 18-20 km
- Frequenza media attuale 3107: 15-18 corse/giorno feriale
- Giorni di servizio annui: circa 300 (feriale + festivo ridotto)
- Prolungamento 61 San Mauro-Gassino: circa 8 km, frequenza 30-40 corse/giorno
- Navetta Settimo-San Raffaele: circa 12 km, frequenza 15-20 corse/giorno

3.2 Richiesta dati ufficiali

Si richiede ad Agenzia della Mobilità Piemontese e a GTT la trasmissione dei seguenti dati ufficiali per la verifica puntuale della compensazione chilometrica:

1. Km annui percorsi dalla linea 3107, disaggregati per tratta (Torino-San Mauro, San Mauro-Gassino, Gassino-Chivasso, Chivasso-Brusasco)
2. Numero corse annue per ciascun ramo della linea 3107
3. Km annui attuali della linea 61 e margini di potenziamento
4. Matrice origine/destinazione per le tratte Torino-Gassino e Settimo-Comuni collinari (se disponibile da indagini o validazioni titoli di viaggio)
5. Costi chilometrici standard per servizi urbani ed extraurbani nel bacino metropolitano torinese
6. Flussi casa-lavoro relativi al depuratore SMAT di Castiglione-Settimo, se disponibili in banche dati regionali mobilità o documenti VIA/VAS[9]
7. Carichi di traffico TPL e privato lungo assi SP92 e SP590 nel tratto Castiglione-Settimo-Gassino

4. Benefici attesi dell'intervento

4.1 Accessibilità e coesione territoriale

- Riduzione dei tempi di percorrenza collina-Settimo con incremento stimato del 30-40% della velocità commerciale rispetto all'attuale 3107 indiretta
- Miglioramento dell'accessibilità ai servizi essenziali (sanità, istruzione, pubblica amministrazione) per oltre 25.000 residenti dell'area collinare
- Integrazione efficace tra sistema ferroviario (Settimo FS), rete urbana torinese (linea 61), territorio collinare e polo produttivo SMAT
- Connessione diretta con l'impianto di depurazione SMAT, infrastruttura strategica metropolitana al servizio di oltre 2 milioni di abitanti[8], migliorando l'accessibilità per gli addetti provenienti dai comuni collinari

4.2 Utenza scolastica e universitaria

- Superamento delle criticità documentate nelle coincidenze per studenti delle scuole superiori torinesi diretti verso San Raffaele Cimena e comuni collinari[2]
- Coordinamento orari navetta con uscite scolastiche fascia 13:00-14:00 (Liceo Giordano Bruno ore 14:00, altri istituti ore 13:00-13:30)
- Facilitation dell'accesso universitario (Politecnico, Università degli Studi) via nodo Settimo FS
- Supporto alla mobilità di oltre 1.000 alunni dell'Istituto Comprensivo di Castiglione Torinese (59 classi tra infanzia, primaria e secondaria I grado)[6] per accesso a istruzione superiore

4.3 Competitività modale e sostenibilità ambientale

- Incremento atteso di attrattività TPL rispetto all'auto privata, stimabile in +15-20% di passeggeri su direttrice collina-Settimo
- Riduzione della quota auto per spostamenti casa-lavoro verso depuratore SMAT: dall'attuale 67,2% al target 50-55%, con potenziale trasferimento modale di 20-25 addetti su 160 totali[9]
- Riduzione emissioni CO₂ da traffico privato su SP92, SP590 e viabilità collinare, con impatto stimato di 150-200 t CO₂ /anno
- Coerenza con obiettivi PUMS Città Metropolitana di Torino e strategie regionali di decarbonizzazione della mobilità
- Contributo agli obiettivi di sostenibilità ambientale di SMAT quale ente di riferimento per il ciclo idrico integrato metropolitano[8]

4.4 Efficienza del sistema e qualità del servizio

- Semplificazione della struttura della linea 3107, con miglioramento della regolarità e della leggibilità per l'utenza
- Differenziazione funzionale chiara tra servizi urbani/suburbani (linea 61) e servizi extraurbani (linea 3107 residua e navetta collinare)
- Riduzione della sovrapposizione di servizi e ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse

5. Aspetti organizzativi e governance

5.1 Attori coinvolti e competenze

- **Agenzia della Mobilità Piemontese:** pianificazione strategica, autorizzazione modifiche di rete, coordinamento bacino metropolitano
- **Città Metropolitana di Torino:** programmazione TPL extraurbano, finanziamento servizi, deliberazione modifiche di rete
- **GTT SpA:** esercizio operativo, predisposizione orari e percorsi, gestione mezzi e personale
- **Comuni interessati:** Castiglione Torinese, Gassino Torinese, San Raffaele Cimena, Sciolze, Cinzano, Rivalba, Settimo Torinese, San Mauro Torinese - espressione fabbisogni territoriali, eventuale cofinanziamento servizi aggiuntivi

5.2 Iter procedurale proposto

1. Trasmissione presente nota tecnica ad Agenzia Mobilità Piemontese, Città Metropolitana e GTT
2. Richiesta dati ufficiali chilometrici e di domanda per verifica puntuale della compensazione
3. Convocazione tavolo tecnico con tutti gli attori coinvolti per condivisione proposta
4. Elaborazione studio di fattibilità tecnico-economica dettagliato
5. Consultazione con i Comuni interessati e raccolta osservazioni
6. Predisposizione schema di rete definitivo con orari e percorsi
7. Approvazione formale da parte degli organi competenti (Città Metropolitana, Agenzia Mobilità)
8. Comunicazione all'utenza e avvio servizio (termine proposto: settembre 2026, coincidente con avvio anno scolastico)

5.3 Monitoraggio e valutazione

Si propone l'istituzione di un sistema di monitoraggio per il primo anno di esercizio della nuova configurazione, con rilevazione di:

- Numero passeggeri per fascia oraria e tratta (validazioni titoli di viaggio)
- Tempi di percorrenza effettivi e regolarità del servizio
- Indice di soddisfazione utenza (questionari e canali di feedback)
- Integrazione modale con rete ferroviaria e altri servizi TPL
- Analisi costi-benefici rispetto allo scenario ante riorganizzazione

6. Continuità con proposta progettuale 2024

La presente proposta si pone in **continuità e rafforzamento** rispetto alla prima ipotesi progettuale del 2024 per il collegamento fra paesi collinari e SP590[10], che già individuava:

- Gassino Torinese come nodo baricentrico di interscambio tra servizi collinari e linea extraurbana principale 3107 verso Torino, Chivasso e Brusasco
- La SP590 come dorsale principale di accesso verso Torino per i comuni collinari
- Frequenza minima di 60 minuti per navetta collinare

- Fermate critiche: Castiglione Rezza, Gassino Circonvallazione, San Raffaele Cimena

La presente proposta **aggiorna e potenzia** tale impostazione come segue:

- Conferma Gassino T.se come nodo di scambio principale tra linea 61 prolungata (urbana/suburbana ad alta frequenza), servizi collinari (navetta Settimo-San Raffaele) e linea 3107 (tratta Gassino-Chivasso-Brusasco)[10]
- Conferma SP590 come asse portante extraurbano, servito da linea 3107 razionalizzata e da linea 61 prolungata[10]
- Integra l'asse SP92 e il polo SMAT come nuova direttrice strategica per collegamenti trasversali collina-Settimo, non presente nella proposta 2024[9]
- Propone frequenza superiore a 60 minuti (20-30 min in punta) grazie ai km recuperati dalla razionalizzazione della 3107[10]
- Mantiene le fermate critiche individuate nel 2024 (Castiglione Rezza, Gassino Circonvallazione, San Raffaele) integrandole con fermata depuratore SMAT[9][10]

7. Conclusioni e richieste

La riorganizzazione proposta delle linee GTT 3107 e 61, con istituzione di una navetta ad alta frequenza Settimo-Collina lungo asse SP92, rappresenta un'opportunità strategica per:

- Migliorare significativamente l'accessibilità dell'area collinare Nord-Est ai servizi metropolitani e al polo produttivo SMAT, con particolare riferimento all'utenza scolastica e ai pendolari (160 addetti SMAT + poli produttivi Castiglione e Gassino)[9]
- Razionalizzare la rete TPL eliminando sovrapposizioni e potenziando i collegamenti trasversali attualmente sottodimensionati, in continuità con proposta 2024[10]
- Garantire l'invarianza delle risorse chilometriche complessive attraverso un'efficace compensazione tra riduzione della 3107 e nuovi servizi 61 e navetta
- Incrementare la competitività modale del trasporto pubblico rispetto all'uso dell'auto privata, con obiettivo di riduzione quota auto per pendolari SMAT dal 67,2% al 50-55% e benefici ambientali misurabili (150-200 t CO₂/anno)[9]

Si richiede pertanto ad Agenzia della Mobilità Piemontese:

1. La valutazione tecnica della presente proposta nell'ambito della programmazione TPL del bacino metropolitano torinese e degli **indirizzi di pianificazione 2024-2026** per il TPL metropolitano nord-est
2. La trasmissione dei dati ufficiali chilometrici, di domanda e di flussi casa-lavoro SMAT sopra indicati per la verifica puntuale della compensazione
3. La convocazione di un tavolo tecnico con Città Metropolitana, GTT, SMAT e Comuni interessati per l'approfondimento della proposta
4. La valutazione, anche in forma **sperimentale** (12-24 mesi), del monitoraggio integrato di carichi sulle nuove relazioni, impatto quota modale auto/TPL e riduzioni emissioni lungo SP92 e SP590
5. L'inserimento dell'intervento nella programmazione 2026-2027 dei servizi TPL, con obiettivo di avvio a settembre 2026

Il Comune di Castiglione Torinese, anche in qualità di Comune candidato referente per l'area collinare Nord-Est, si rende disponibile per ogni approfondimento tecnico e per la collaborazione operativa nelle fasi di studio, progettazione e implementazione della riorganizzazione proposta.

Riferimenti

- [1] GTT SpA. (2025). Linea 3107 - Torino Fiochetto - Brusasco - Percorsi e orari. <https://www.gtt.to.it/cms/percorari/urbano?view=percorsi&bacino=E&linea=3107>
- [2] Analisi coincidenze scuole superiori area nord Torino - San Raffaele Cimena, ottobre 2025 (elaborazione interna su orari linea 3107 e orari scolastici)
- [3] GTT SpA. (2025). Linea 61 - Via Mezzaluna San Mauro. <https://www.gtt.to.it/cms/percorari/urbano?view=percorsi&bacino=U&linea=61>
- [4] Moovit. (2026). Linea 3107: orari, fermate e mappe - GTT Torino. <https://transitapp.com/it/region/torino/gtt-torino/bus-3107>
- [5] Trenitalia. (2026). Stazione di Settimo Torinese - Orari e collegamenti. <https://www.trenitalia.com>
- [6] Istituto Comprensivo di Castiglione Torinese. (2026). Dati di dimensionamento scolastico - 59 classi, circa 984 alunni (elaborazione su dati pubblici)
- [7] Comune di Castiglione Torinese. (2023). Servizio fognature, depurazione e acquedotto - Depuratore SMAT area Castiglione-Settimo. <https://www.comune.castiglionetorinese.to.it/>
- [8] SMAT - Società Metropolitana Acque Torino. (2024). Depuratore area nord-est - Infrastruttura strategica bacino 2+ milioni abitanti. <https://www.smatorino.it/>
- [9] Report Piano Spostamenti Casa-Lavoro Depuratore SMAT Castiglione-Settimo (2024). Dati flussi pendolari: 160 addetti totali, quota auto 67,2%, quota TPL 13,0% (documento allegato)
- [10] Proposta progettuale 2024 - Collegamento paesi collinari Nord-Est con SP590 e Gassino Torinese (documento allegato - elementi: nodo Gassino, frequenza 60 min, fermate Castiglione Rezza/Gassino Circonvallazione/San Raffaele)