

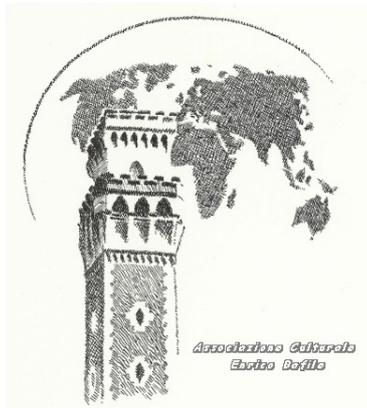


# TR.I.LLO

**TR**asporto. **I**ntegrato. **LO**cale



un progetto a cura di



**SOGES**  
Una società Mythos Arké

rev\_00  
tomo I – aspetti generali

**a cura di:**

---

**coordinamento tecnico**

Ferdinando Stanta  
Uberto de Paulis

**revisioni**

Anita Tournour Viron  
Massimo Chionetti

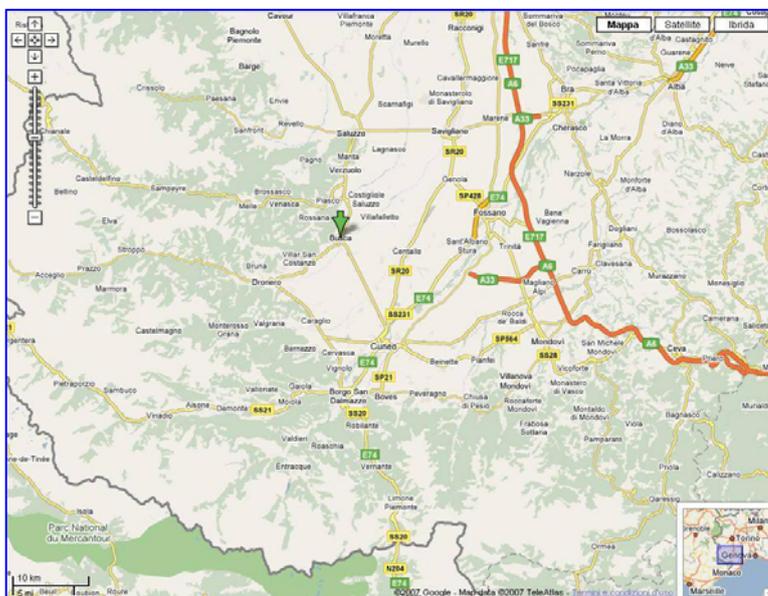
**coordinamento generale**

Piera Maria Bracco

## indice/sommario

Un'importante occasione _____	4
Il Progetto _____	5
Idea guida ed obiettivi generali _____	7
Idea guida _____	7
Obiettivi generali _____	8
Ripristinare un servizio di trasporto veloce su ferro (Cuneo) _____	9
Realizzare un sistema integrato di mobilità sostenibile _____	16
Rispondere alle richieste di mobilità trasversale _____	19
Migliorare l'accesso alla città di Cuneo dalla pianura e dalle valli _____	20
Migliorare l'accesso alla città di Cuneo dalla pianura e dalle valli _____	21
Ottimizzare la rete urbana del capoluogo _____	26
Rilevanza e contenuto strategico degli obiettivi socioeconomici di sviluppo locale _____	29
Priorità e Linee progettuali di riferimento _____	29
Motivazioni linee progettuali principali _____	30
Mobilità sostenibile _____	30
Miglioramento dell'accessibilità _____	31
Trasformazione Urbana _____	31
Coesione sociale e qualità della vita _____	32
Valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-culturale _____	32
L'area _____	33
Le dimensioni _____	34

## Un'importante occasione



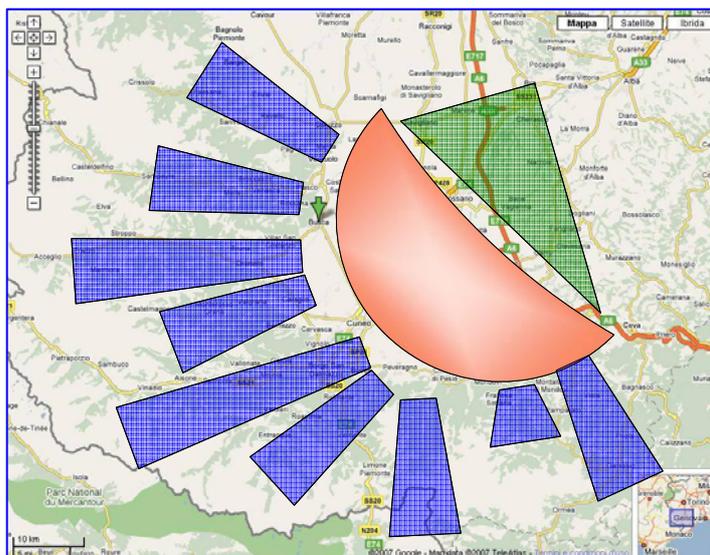
L'idea-progetto si sviluppa nell'area della Provincia di Cuneo montana, pedemontana e di pianura. Si tratta di un insieme territoriale che gravita sui centri abitati compresi tra le città di Mondovì, Cuneo e Savigliano.

Rappresenta un insieme organico formato da un cuore

pulsante di attività artigianale e di servizio, la **mezzaluna**, una **corona** di valli che ne costituiscono le radici ed attrattiva per attività diversificate, e un **triangolo** agricolo di forti potenzialità.

Normalmente questo territorio non viene né visto né vissuto come un unico insieme integrato e sinergico, ma piuttosto come un luogo di conflittualità e concorrenza.

Su questi presupposti, **Associazione Culturale Enrico Bafile e SOGES**, vogliono fornire un contributo progettuale verificando la possibilità di supportare un processo di integrazione attraverso il recupero e la trasformazione di una infrastruttura in fase di abbandono: la ferrovia locale.



## Il Progetto

In questo documento preliminare viene descritto

TRILLO = **TR**asporto **I**ntegrato **LO**cale

*Progetto per la realizzazione, nell'area della Provincia di Cuneo denominata "La mezzaluna, il triangolo e la corona", di un sistema di mobilità eco-compatibile basato sul rilancio del servizio ferroviario e sull'integrazione con le autolinee e l'auto privata.*

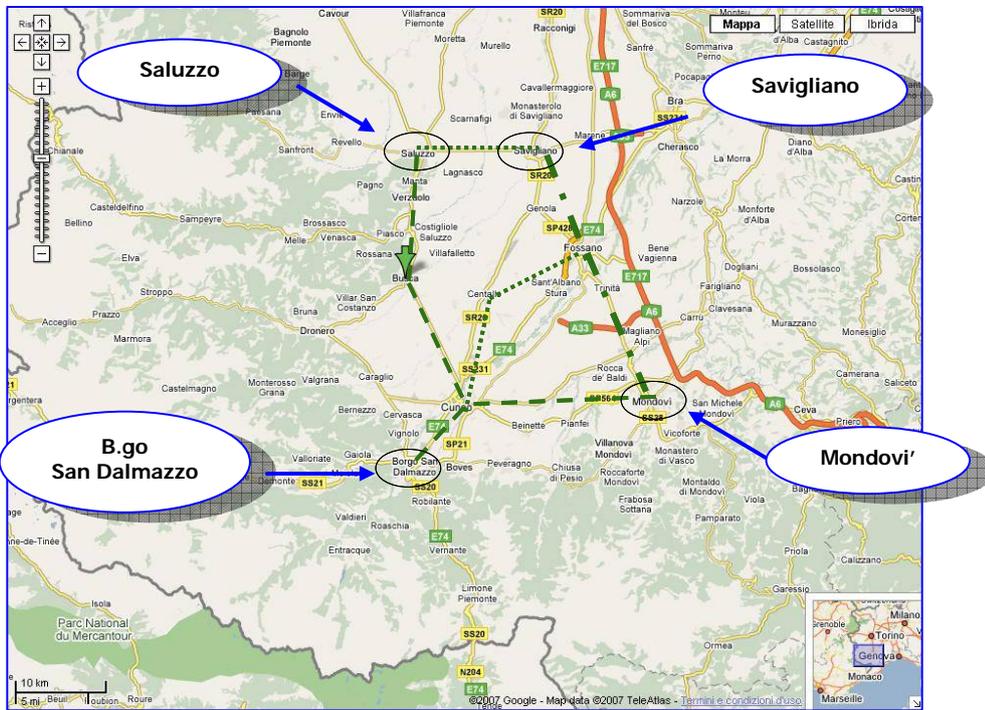
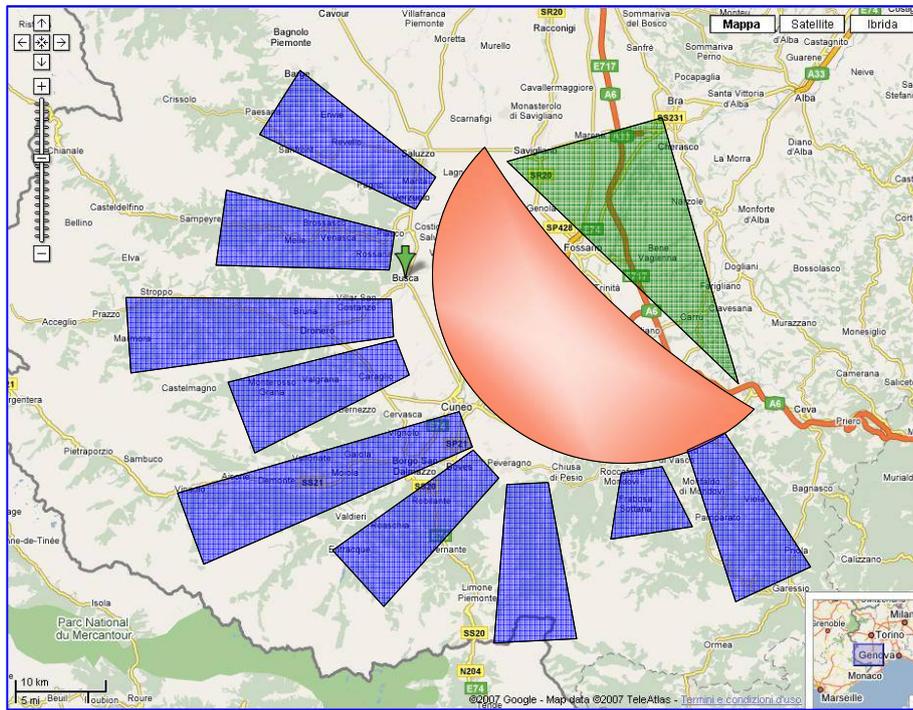
Il progetto si incentra sulla riqualificazione dell'esistente rete ferroviaria locale, intervenendo su:

- infrastrutture
- materiale rotabile
- offerta di servizio di trasporto pubblico bus + treno
- interscambio con l'auto privata

allo scopo di migliorare la mobilità locale, oggi afflitta da problemi di congestione stradale, in un quadro di sviluppo eco-compatibile del territorio.

Le linee interessate, con possibili estensioni, sono:

- Mondovì - Cuneo
- Cuneo – Saluzzo
- Saluzzo – Savigliano
- Cuneo – Borgo San Dalmazzo/Roccamare



Trillo – TRasporto Integrato LOcale

## Idea guida ed obiettivi generali

### **Idea guida**

L'idea guida cui si ispira il Progetto può essere così riassunta:

-  Promuovere, attraverso il sistema della mobilità, il riequilibrio territoriale della città diffusa formata dall'insieme degli insediamenti della fascia pedemontana della Provincia di Cuneo, contrastando la tendenza alla polarizzazione nei centri maggiori e valorizzando le specificità locali.
-  Rendere disponibile un sistema di trasporto eco-compatibile capace di integrarsi con l'attuale mobilità stradale.
-  Ridurre la congestione stradale e l'inquinamento.
-  Accrescere, grazie ad una migliore rete di trasporto pubblico veloce su scala provinciale, la coesione territoriale in funzione dello sviluppo socio-economico, compreso lo sfruttamento delle potenzialità turistiche in campo ambientale e culturale.

L'idea guida si concretizza in un insieme di interventi, descritti nel Progetto di massima, che puntano al conseguimento di 5 obiettivi principali, coerenti con le linee strategiche della pianificazione regionale e provinciale.

I Promotori intendono sviluppare l'idea e le linee di massima di progetto attraverso uno studio di fattibilità di dettaglio per cui si richiede il finanziamento.

## **Obiettivi generali**

-  Ripristinare un servizio di trasporto su ferro di collegamento tra le città della Provincia di Cuneo.
-  Realizzare un sistema integrato di mobilità sostenibile
-  Rispondere alle richieste di mobilità trasversale

cui si aggiungono due obiettivi specifici per la città di Cuneo:

-  Migliorare l'accesso alla città di Cuneo sia dalla pianura che dalle valli
-  Ottimizzare il servizio offerto dalla rete urbana del capoluogo

## **Ripristinare un servizio di trasporto su ferro di collegamento tra le città della Provincia di Cuneo**

L'attuale assetto del sistema di trasporto pubblico ferroviario nella Provincia di Cuneo è frutto di numerosi interventi di "razionalizzazione" che hanno progressivamente ridimensionato il servizio operando esclusivamente in un'ottica di riduzione dei costi di produzione.

Come conseguenza:

-  La Provincia di Cuneo dispone di un'estesa rete ferroviaria in buona misura sottoutilizzata per il traffico passeggeri, o addirittura abbandonata;
-  Il servizio offerto è orientato quasi esclusivamente a garantire il collegamento con la città di Torino, capoluogo di regione.

I collegamenti sono diretti lungo la linea

*Mondovi/Cuneo – Fossano – Torino,*

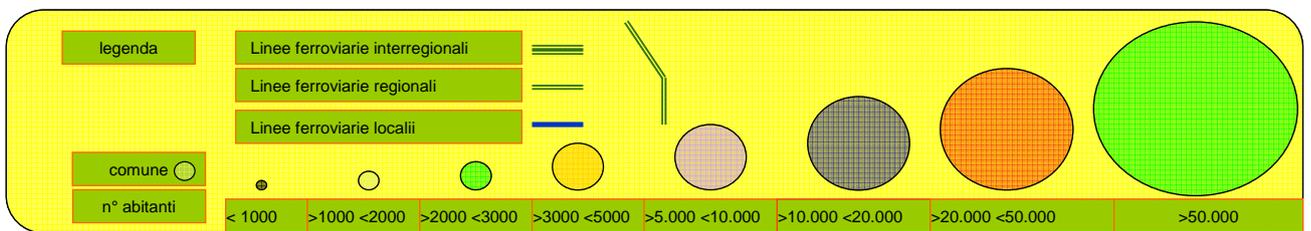
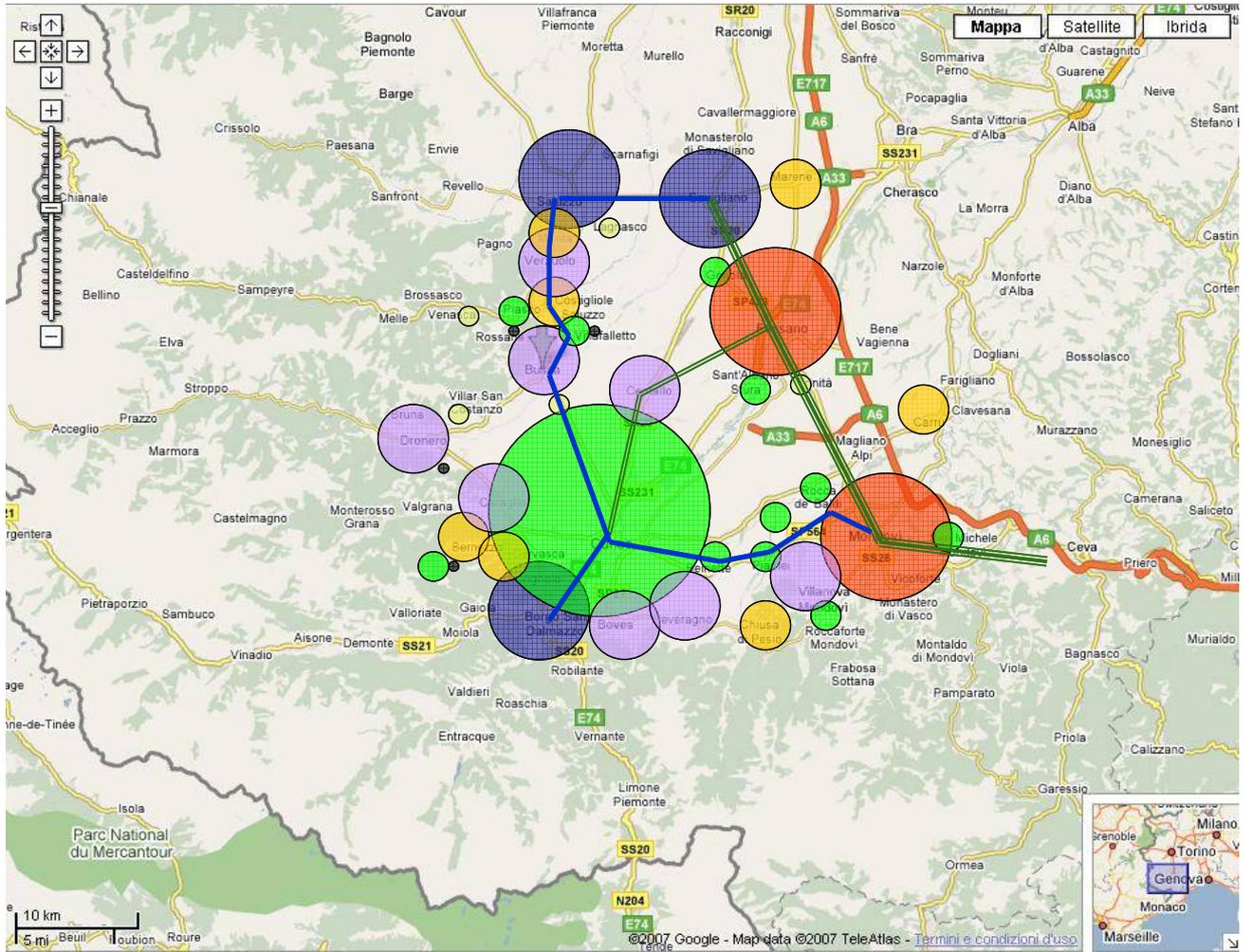
mentre gli abitanti delle città situate lungo la fascia pedemontana devono cambiare treno a Fossano o Savigliano;

-  Al di fuori della linea principale il servizio ferroviario è sostituito per la maggior parte da corse di autobus. Fanno eccezione i giorni e le fasce orarie studentesche. Ne risulta, per i potenziali utilizzatori diversi dagli studenti, un servizio:

- *discontinuo,*
- *difficilmente individuabile (orari complessi e punti di fermata difficili da trovare),*
- *con tempi di percorrenza disomogenei (autobus più lento del treno).*

-  L'esistente viabilità, su cui si concentra tutta la mobilità, non è di tipo autostradale ed è contornata senza soluzione di continuità dagli insediamenti abitativi, produttivi e terziari, con la conseguenza di tempi di percorrenza rallentati;

la **rete ferroviaria** della provincia di **Cuneo**



- La maggiore congestione si riscontra sulle SP589 Pinerolo – Saluzzo – Cuneo, SP422 Cuneo – Mondovì e SP20 del Colle di Tenda, in particolare nei tratti di accesso a Cuneo, anche a causa della conformazione geografica della città, posta su un altipiano con un numero limitato di vie d'accesso;
- La congestione si traduce in primo luogo in maggiori tempi e costi di spostamento per gli abitanti e, conseguentemente, in una minore competitività dell'area dal punto di vista economico. Ne è un esempio il confronto riportato nella tabella seguente;
- La crescita del trasporto stradale, come è noto, ha implicazioni anche sull'ambiente, in termini di inquinamento acustico e dell'aria, in un territorio che già registra un numero significativo di giornate di superamento dei limiti di legge.

---

### **I vantaggi del Treno rispetto ad altre modalità di trasporto sulle principali linee della Provincia di Cuneo**

---

#### **Saluzzo/Cuneo**

	Tempi		Costi	
Treno	34'		2,45 €	
Auto <sup>1</sup>	40'	+ 17 %	3,36 €	+ 37 %
Bus FS	47'	+ 38 %	2,45 €	
Bus Linea	60'	+ 76 %	2.65 €	+ 8 %

---

<sup>1</sup> Solo spese carburante per auto utilitaria

## Cuneo/Mondovì

	Tempi		Costi	
Treno	28'			
Auto <sup>2</sup>	40'	+ 42 %	2.80 €	
Bus FS	40'	+ 42 %		
Bus Linea	55'	+ 96 %	2.45 €	

### fonti

---



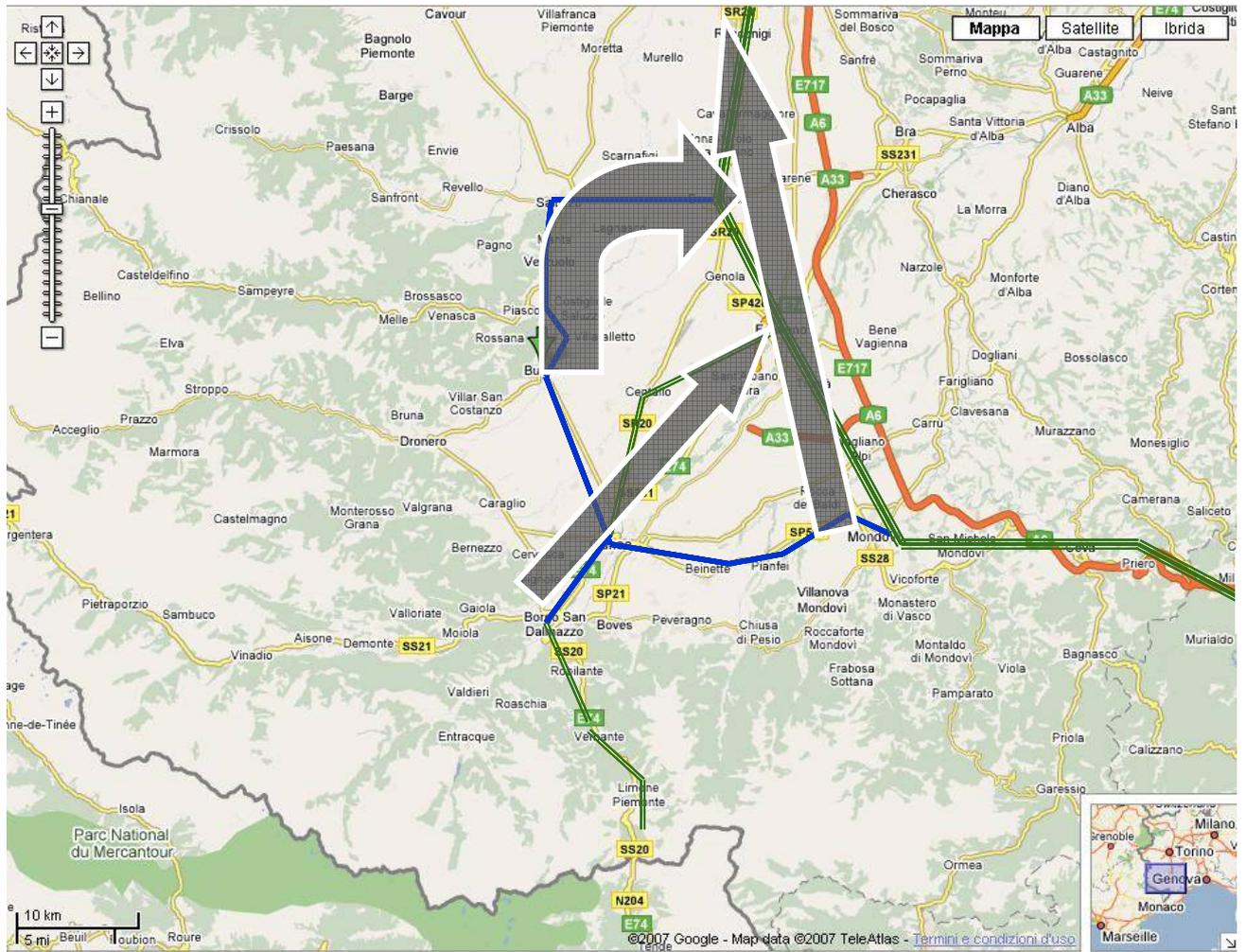
---

<sup>2</sup> Solo spese carburante per auto utilitaria

Il primo obiettivo di TRILLO è quindi la riattivazione dei servizi ferroviari tra i Comuni della fascia pedemontana:

- Saranno rese fruibili per tutto l'arco dell'anno, come metropolitana ferroviaria locale, le linee:
  - i. Savigliano – Saluzzo – Busca – Cuneo;*
  - ii. Mondovì – Cuneo;*
  - iii. Cuneo – Borgo San Dalmazzo/Roccavione;*
  - iv. possibili estensioni da valutare (Moretta, Bra).*
- I collegamenti riattivati o potenziati saranno effettuati in modo più efficace, economico ed attraente per i viaggiatori, prendendo ispirazione dalle esperienze di rivitalizzazione delle ferrovie locali in Italia ed all'estero:
  - *materiale rotabile moderno e confortevole, con facilità di salita e discesa;*
  - *viaggi veloci grazie al percorso della ferrovia in sede propria;*
  - *orari mnemonici e coordinati con le altre linee nei nodi di interscambio;*
  - *frequenza dei treni in linea con le necessità;*
  - *riconoscibilità del servizio, anche attraverso la livrea scelta per i treni;*
  - *i viaggiatori al centro dell'attenzione, grazie alle informazioni ed ai servizi accessori.*
- Tutti i centri abitati saranno collegati velocemente almeno ogni ora dai treni TRILLO e dagli autobus in coincidenza;
- I treni della metropolitana ferroviaria locale si aggungeranno a quelli della rete esistente di collegamento con Torino, completandola (cfr. figura).

## i servizi ferroviari esistenti da/per Torino



### legenda

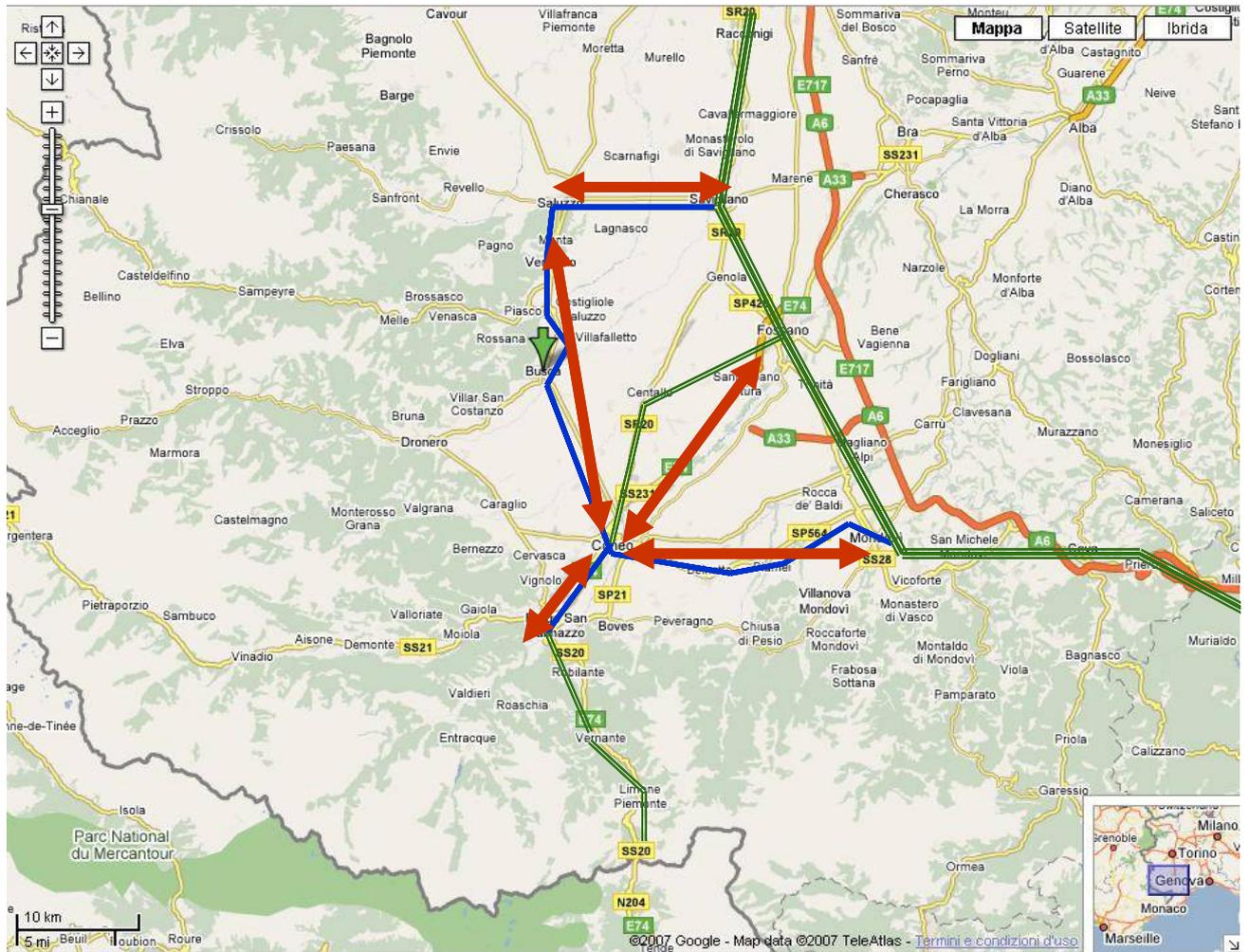
Linee ferroviarie interregionali

Linee ferroviarie regionali

Linee ferroviarie locali

Trillo – TRasporto Integrato LOcale

## TR.I.Ilo – Metropolitana Provinciale da/per Cuneo



legenda	
Linee ferroviarie interregionali	≡≡≡
Linee ferroviarie regionali	≡≡
Linee ferroviarie locali	≡

Trillo – TRasporto Integrato LOcale



## Realizzare un sistema integrato di mobilità sostenibile

La metropolitana ferroviaria locale TRILLO è:

**sostenibile**, perché utilizza le infrastrutture esistenti e non richiede grandi costi di investimento:

- *l'infrastruttura ferroviaria negli ultimi anni - grazie al traffico merci - è stata ammodernata e necessita solo di piccoli adattamenti;*
- *l'esercizio verrà assicurato con le attuali modalità di finanziamento.*

**eco-compatibile**, perché può contribuire a ridurre l'inquinamento:

- *il maggior uso del treno ridurrà il volume di traffico automobilistico;*
- *i minori tempi di viaggio, anche sulle strade, ridurranno il consumo di carburante;*
- *il treno è il modo di trasporto con le minori emissioni inquinanti: TRILLO utilizzerà veicoli moderni con basse emissioni.*

**integrata** con le reti di trasporto esistenti in una logica di ottimizzazione per esaltare le potenzialità di ciascuna:

- *la sede ferroviaria protetta fa di TRILLO il mezzo preferibile per spostarsi tra i centri collegati dalla ferrovia;*
- *le fermate di interscambio con i bus permettono di cambiare mezzo ed arrivare velocemente nelle città evitando i tratti stradali più congestionati;*
- *i parcheggi rendono conveniente per gli automobilisti percorrere un tratto in treno per raggiungere i centri delle città;*
- *appositi sussidi (esempio: scale mobili e marciapiedi di stazione rialzati) e servizi accessori rendono TRILLO un sistema di trasporto a misura d'uomo.*

## integrazione con le valli e la rete automobilistica



legenda	
Linee ferroviarie interregionali	====
Linee ferroviarie regionali	====
Linee ferroviarie locali	====

Trilho – TRasporto Integrato LOcale

L'integrazione con il territorio può essere esaltata coinvolgendo i Comuni e le realtà locali, superando i particolarismi, in un processo di sfruttamento strategico delle ricadute positive della metropolitana ferroviaria locale:

- *aggiunta/rilocazione di fermate ferroviarie;*
- *realizzazione di centri di interscambio gomma - ferro;*
- *evoluzione progressiva attraverso il processo di pianificazione urbanistica;*
- *localizzazione presso la ferrovia di strutture di servizio (terziario, ludico, sportivo, sanitario, amministrativo, ...).*

L'efficienza economico-gestionale del progetto potrà essere colta appieno con la gestione unitaria della metropolitana ferroviaria locale, delle linee di autobus e dei centri di interscambio:

- *assenza di rivalità tra servizio ferroviario e servizio bus;*
- *programmazione ottimale degli orari e delle coincidenze;*
- *biglietto unico bus + treno e bus + parcheggio;*
- *efficienza nell'uso delle risorse economiche e produttive.*

C'è ormai sufficiente esperienza in Italia per utilizzare un approccio corretto che in numerosi casi ha permesso di catturare grandi volumi di nuova utenza.

## Rispondere alle richieste di mobilità trasversale

I concetti su cui è fondato il Progetto di metropolitana ferroviaria locale TRILLO permettono il passaggio da un **sistema di trasporto polarizzato** (= tutti vanno a Torino/Cuneo) ad un **sistema a rete** (= tutti possono andare dappertutto).

Infatti:

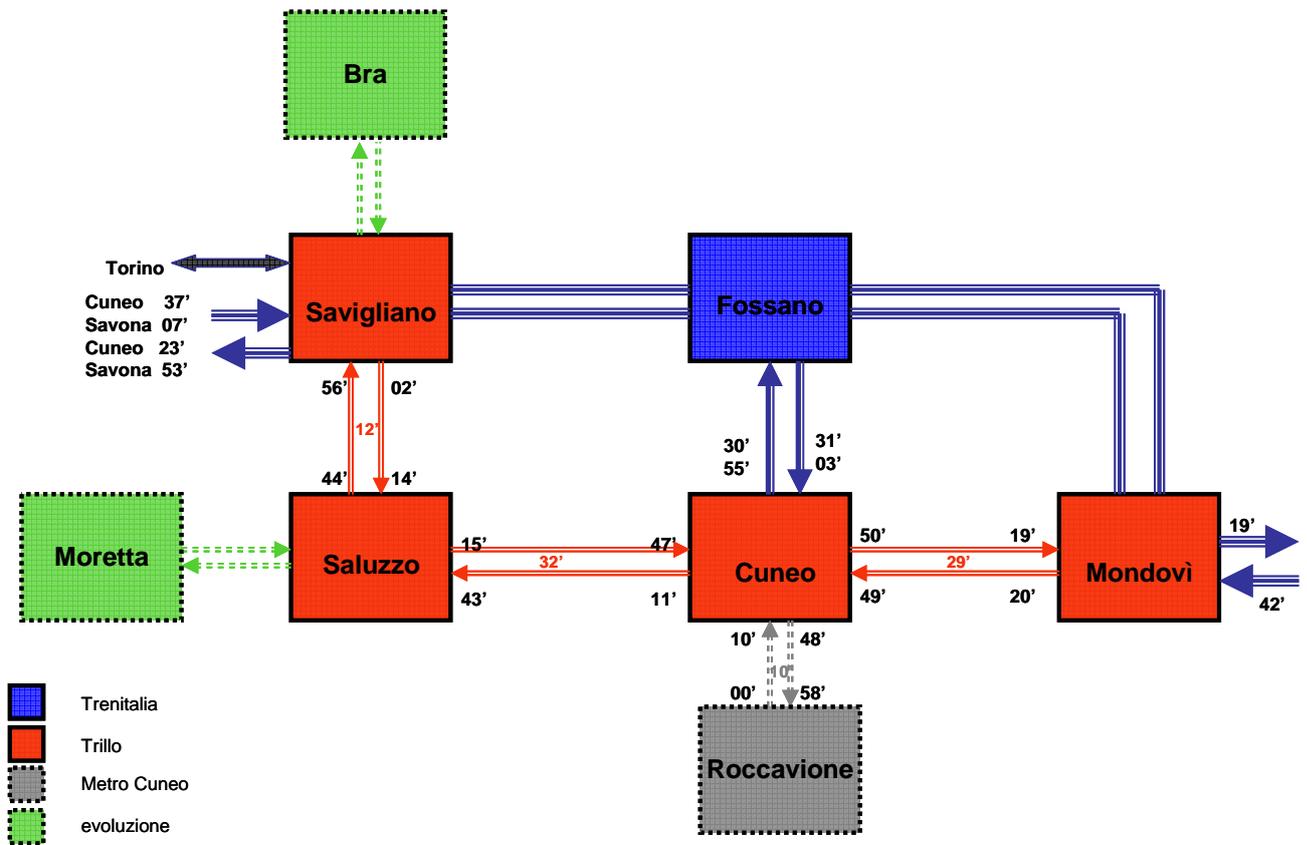
- *le linee ferroviarie (Savigliano - Saluzzo, Saluzzo - Cuneo, Cuneo - Mondovi, Cuneo - Borgo San Dalmazzo/Roccavione) compongono una rete omogenea che si integra nei capisaldi con le tratte Savigliano - Fossano - Mondovi della Torino - Savona e la tratta Fossano - Cuneo della linea Torino - Cuneo - Ventimiglia/Nizza;*
- *l'integrazione tra le diverse linee e tra il treno ed il bus permetteranno di cambiare mezzo con tempi di attesa contenuti e di raggiungere più località;*
- *gli orari saranno studiati in maniera da offrire numerose opportunità di viaggio nel corso della giornata.*

Un sistema a rete così organizzato renderà competitivo il trasporto pubblico anche per l'effettuazione di spostamenti di tipo trasversale, come:

- *Mondovi - Borgo San Dalmazzo;*
- *valle Varaita - Savigliano;*
- *Busca - Mondovi;*
- *Saluzzo - Fossano.*

L'impostazione modulare di TRILLO permetterà l'attivazione successiva di estensioni della metropolitana ferroviaria locale accrescendo l'effetto di coesione territoriale del progetto.

anticipazione dello **schema di rete e dell'assetto delle coincidenze**



## **Migliorare l'accesso alla città di Cuneo dalla pianura e dalle valli**

La città di Cuneo è un polo attrattore di mobilità della provincia, sia per studio o lavoro che per altri motivi.

La dinamica degli insediamenti residenziali tende ad aumentare il flusso automobilistico che interessa la città, in quanto si sta affermando un trend di pendolarismo lavorativo da parte di persone che scelgono di abitare nei comuni circostanti.

La collocazione geografica della città su un altopiano tra i fiumi Gesso e Stura è oggettivamente di ostacolo alla mobilità.

Gli interventi viabilistici programmati (nuovi ponti e viabilità di attraversamento) potranno agevolare alcuni nodi di traffico, ma difficilmente saranno in grado di intervenire rapidamente su tutte le vie d'accesso e lasceranno comunque alcuni problemi, come la sosta e l'inquinamento.

Alcuni itinerari d'accesso, con particolare riferimento a quelli provenienti dalle tre direttrici principali di Saluzzo, Mondovì e Borgo San Dalmazzo, dovrebbero rimanere critici.

Occorre dare una risposta strategica alla richiesta di mobilità sostenibile dell'intero territorio.

Una soluzione può essere offerta dallo sfruttamento della rete ferroviaria locale per ottenere assi veloci di ingresso in città, attrezzati con centri di interscambio dove poter lasciare l'automobile.

**TRILLO ha le potenzialità per essere utilizzato anche con questa finalità di accesso veloce urbano ed eco-compatibile.**

Componente fondamentale di TRILLO è la rivitalizzazione delle fermate ferroviarie con funzione di centri di interscambio, in coerenza con la filosofia che ha ispirato in Piemonte la realizzazione dei Movicentro.

L'obiettivo è la realizzazione delle infrastrutture minime necessarie all'intermodalità, sfruttando le opportunità che già offre il territorio, in una logica di concretezza, senza puntare a grandi opere.

La rete ferroviaria utilizzata da TRILLO e dalle altre linee regionali per l'accesso a Cuneo è molto articolata e già dispone di 2 stazioni urbane:

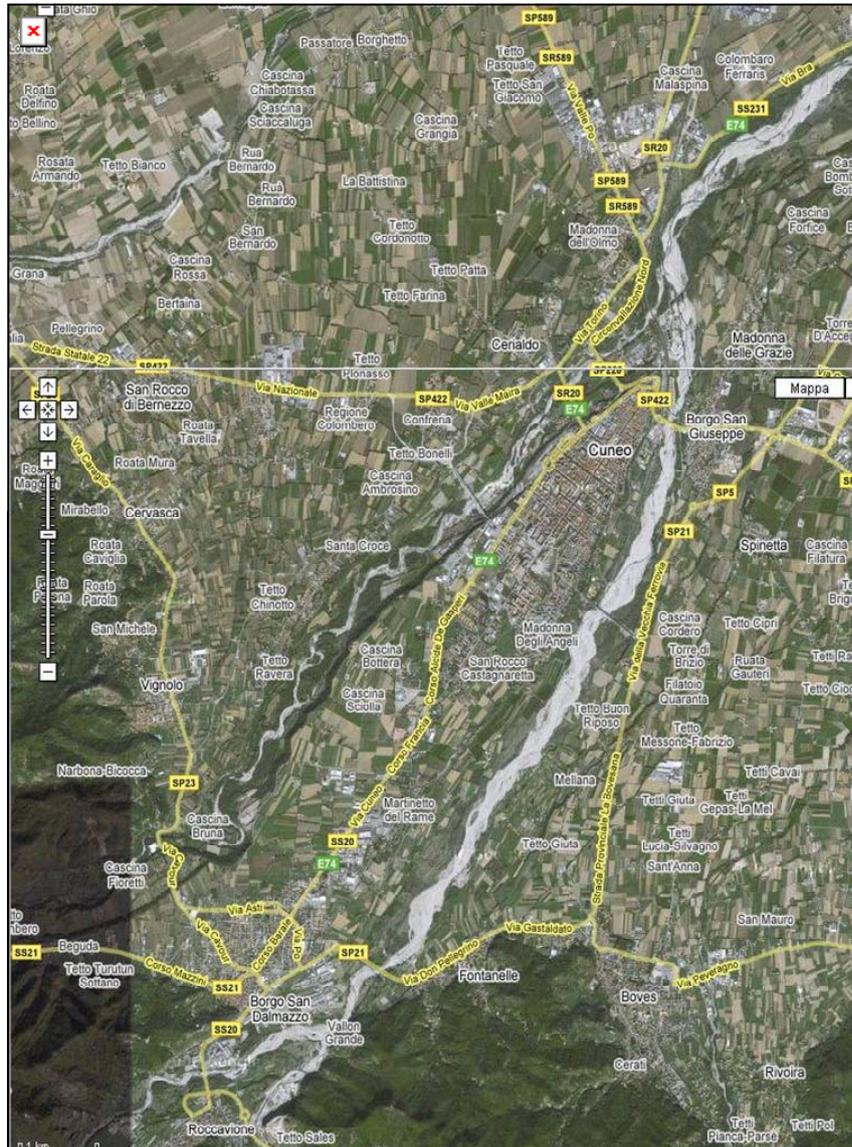
- i. Cuneo (altipiano): servita da tutte le linee;*
- ii. Cuneo Gesso: servita dalla linea Cuneo – Mondovì.*

e di 3 accessi, utilizzati da 4 linee diverse:

- i. sud-ovest:*  
*linea Cuneo – Borgo San Dalmazzo – Limone – Ventimiglia/Nizza*
- ii. nord-ovest (ponte stradale+ferroviario):*
  - a. linea Cuneo – Saluzzo,*
  - b. linea Cuneo – Fossano,*
  - c. linea Cuneo – Mondovì.*
- iii. est: linea Cuneo – Mondovì.*

È stata fatta un'individuazione di massima di localizzazioni possibili per fermate ferroviarie dedicate all'interscambio tra treno e auto privata, al fine di migliorare l'accesso alla città (cfr. mappa).

**localizzazioni potenziali** dei centri di interscambio strada-rotaia



Per l'accesso a Cuneo i centri di Madonna dell'Olmo, S. Giuseppe, Borgo San Dalmazzo / Roccavione, Cascina Colombaro sono dei naturali punti di interscambio con i flussi su gomma afferenti dalle principali direzioni. Queste località, già toccate dalla ferrovia, potranno essere dotate di fermate aggiuntive, permettendo l'ingresso da Piazza Torino (Cuneo Gesso), da Piazza Europa (Cuneo altipiano), Corso de Gasperi, Cuneo 2 (via Pavese).

Le prime analisi di massima attribuiscono alle località di Madonna dell'Olmo, S. Giuseppe e Borgo San Dalmazzo/Roccavione - tra i siti individuati finora - le maggiori potenzialità per lo sfruttamento come punti d'interscambio primari:

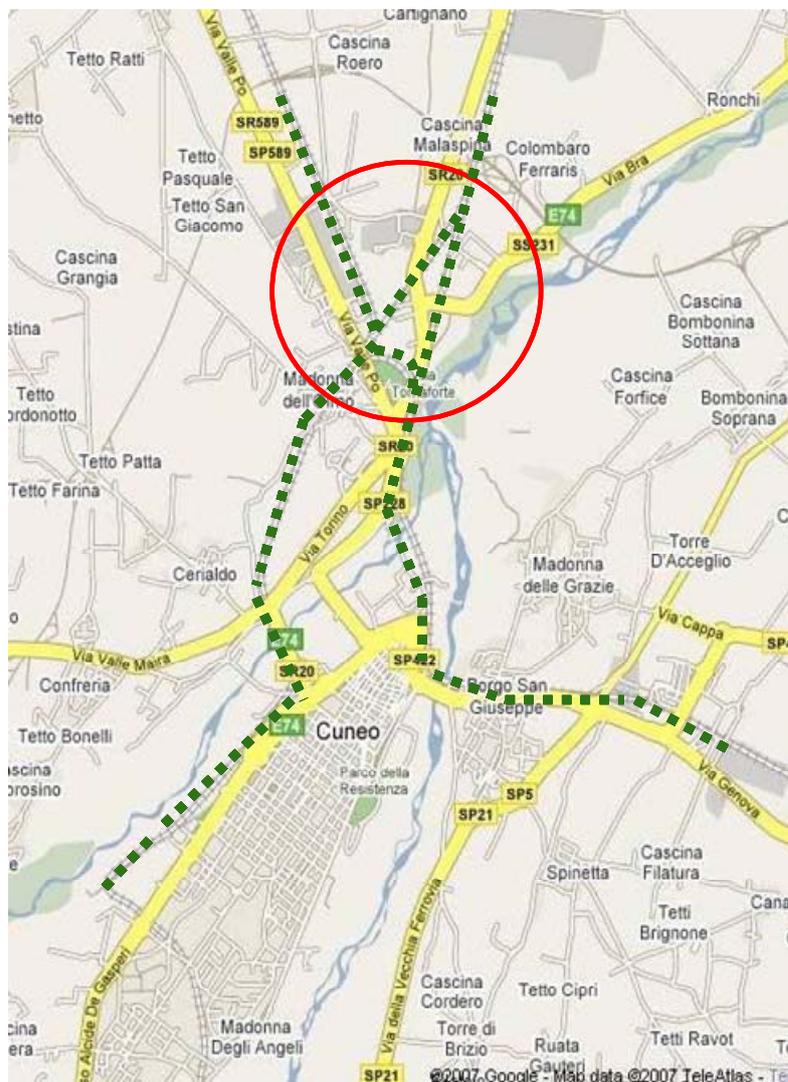
- *Madonna dell'Olmo per la pianura e la fascia pedemontana;*
- *S. Giuseppe per la direttrice di Mondovi;*
- *Borgo San Dalmazzo/Roccavione per le valli Stura, Gesso e Vermenagna.*

In particolare, nella località Madonna dell'Olmo, in cui è ora insediata una forte attività di aree artigianali, centri commerciali e servizi pubblici già dotati di ampie aree di parcheggio, transitano tutte le linee ferroviarie che servono Cuneo con le sue due stazioni (Gesso e Altipiano) e lo snodo verso Borgo San Dalmazzo e la Francia:

- *una fermata di interscambio localizzata a Madonna dell'Olmo e sfruttante i parcheggi esistenti sarebbe un naturale centro di interscambio modale con collegamenti ferroviari per la città già molto frequenti (1 treno ogni 15 minuti) solo attivando TRILLO e sfruttando gli attuali treni della linea Cuneo - Fossano;*
- *inoltre, attraverso una forte integrazione nel sistema di trasporto pubblico urbano cittadino (ad esempio con navette capillari) diventerebbe anche un punto di accesso comodo e vicino, che ridurrebbe fortemente la circolazione di auto in Cuneo.*

## Il nodo di Madonna dell'Olmo

Tutte le linee della rete ferroviaria di Cuneo attraversano il nodo di Madonna dell'Olmo, ben collegato con la viabilità



## **Ottimizzare la rete urbana del capoluogo**

Il progetto di metropolitana ferroviaria locale TRILLO ha potenzialità notevoli anche in un'ottica di ottimizzazione della rete di trasporto pubblico urbana e di supporto a politiche riguardanti il traffico e la sosta.

Il Piano strategico della città di Cuneo prevede infatti tre linee di intervento in questo senso:

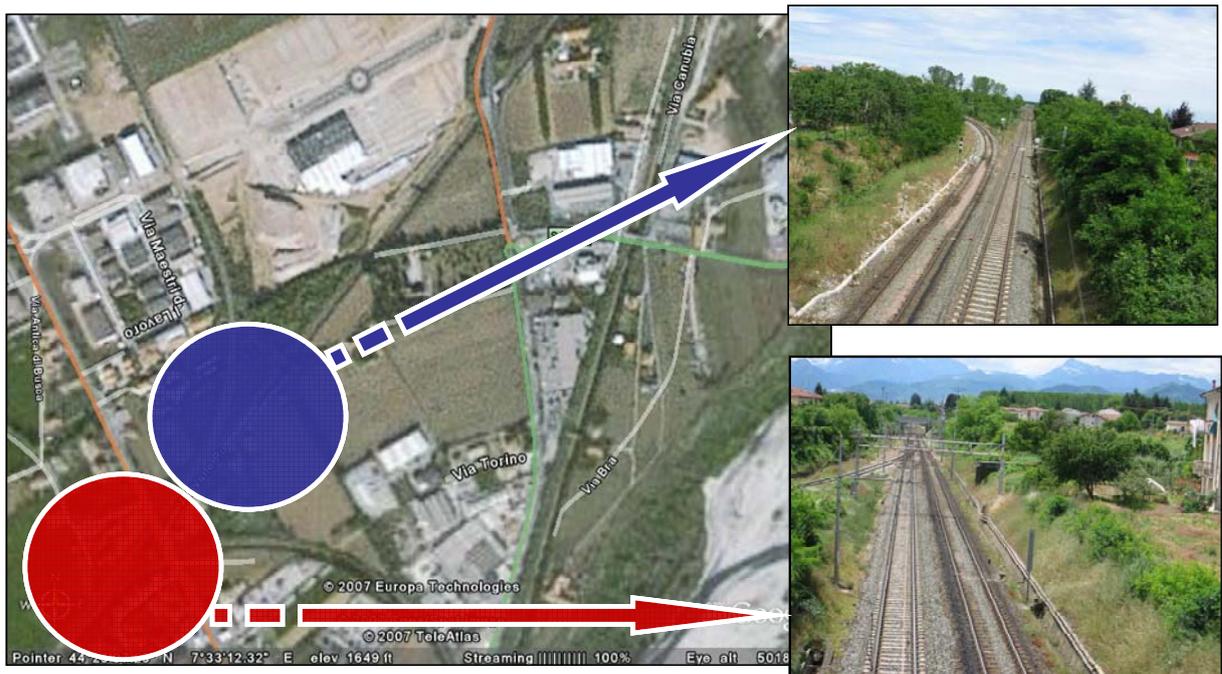
-  MIGLIORAMENTO INTEGRATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
(progetto 3.E.1.2)
-  INTERMODALITÀ AUTOMOBILE / SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO  
(progetto 3.E.1.3)
-  METROPOLITANA LEGGERA TRA FRAZIONI E COMUNI NELL'HINTERLAND COLLEGATI DA LINEE FERROVIARIE E MOVICENTRO DI CUNEO  
(progetto 3.E.1.5)

La ricchezza di infrastrutture ferroviarie all'interno del territorio comunale di Cuneo e nelle vicinanze consente, mediante l'aggiunta di piccole fermate, una capillare distribuzione dei viaggiatori all'interno della città.

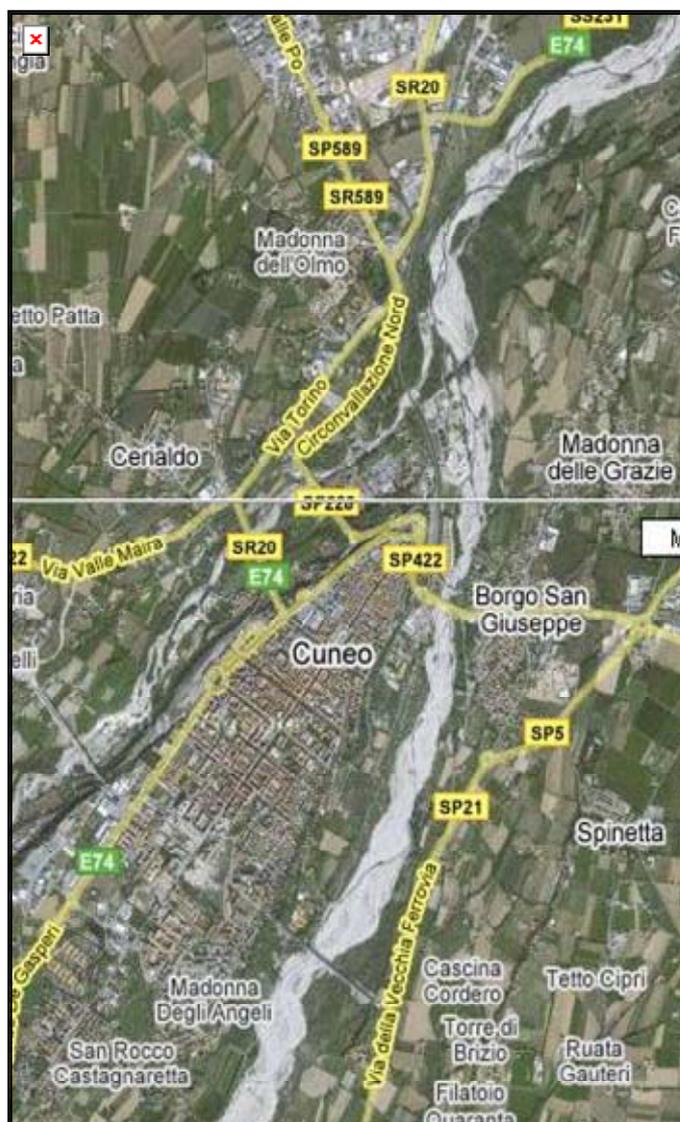
Tra le stazioni esistenti ha significative potenzialità di sviluppo quella di Cuneo Gesso, situata in prossimità del centro cittadino, raggiungibile superando un dislivello che potrebbe essere attrezzato con ausili meccanici (come scale mobili o ascensore pubblico).

## Ottimizzare la rete urbana del capoluogo

---



L'immagine da satellite e gli zoom mostrano le potenzialità di quest'area utilizzabile come centro di interscambio



La figura mostra numerose localizzazioni all'interno della città di Cuneo o nelle immediate vicinanze che potrebbero essere dotate di fermate ferroviarie o di centri di interscambio allo scopo di favorire, nell'ambito del Piano strategico, l'uso del mezzo di trasporto pubblico per l'accesso alla città.

## Rilevanza e contenuto strategico degli obiettivi socioeconomici di sviluppo locale

### **Priorità e Linee progettuali di riferimento**

Il Progetto TRILLO fa riferimento alla Linea progettuale di riferimento PRIORITÀ III - RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE.

All'interno della Priorità III il Progetto sviluppa in particolare le linee progettuali:

-  III.5: Mobilità sostenibile: sviluppo dei servizi di trasporto alternativi al mezzo privato e sistemi innovativi di gestione del traffico;
-  III.4: Miglioramento dell'accessibilità aeroportuale, ferroviaria e stradale;
-  III.1: Progetti di trasformazione urbana: infrastrutturazione, direzionalità, recupero ambientale.

In aggiunta, gli interventi previsti da TRILLO esplicano effetti positivi anche riguardo alle linee progettuali:

-  III.2: Coesione sociale e qualità della vita (inclusione, sicurezza, salute, accesso alla conoscenza): rafforzamento della rete dei servizi socio-sanitari, culturali e sportivi, percorsi per l'integrazione socio-lavorativa dei soggetti svantaggiati;
-  III.6: Valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-culturale materiale e immateriale: promozione e valorizzazione dei sistemi turistico-culturali (beni "faro", sistemi e reti territoriali), tutela e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio architettonico, sviluppo dei prodotti tipici di qualità, realizzazione di interventi formativi.

---

### **III.5: Mobilità sostenibile:**

sviluppo dei servizi di trasporto alternativi al mezzo privato e sistemi innovativi di gestione del traffico

---

TRILLO ha come finalità principale il recupero di infrastrutture ferroviarie per una loro piena utilizzazione in alternativa al mezzo di trasporto individuale;

Punto di forza di TRILLO è l'integrazione (di servizio e gestionale), con gli altri sistemi di mobilità (auto e bus) in un quadro di sostenibilità ottenuta attraverso l'ottimizzazione dell'uso delle diverse modalità di trasporto;

L'uso di TRILLO e delle linee regionali per l'accesso alla città di Cuneo, sfruttando sia le stazioni attuali, sia nuove fermate, si presta a supportare politiche urbane volte alla gestione e governo del traffico stradale.

Il campo di azione di TRILLO riguarda il trasporto delle persone. L'intermodalità è la modalità di intervento adottata e si sviluppa su tre livelli:

 **Treno + treno:** facilità di utilizzo di più servizi ferroviari interscambiando tra linee diverse.

 **Bus + treno:** attivazione di fermate ferroviarie attrezzate per l'uso combinato dei due mezzi e massimo coordinamento possibile degli orari; proposta di una gestione unitaria dell'intero sistema di trasporto pubblico.

 **Auto + treno:** attivazione di fermate di interscambio primario dotate di ampi parcheggi (accesso ai comuni più popolati) e recupero di aree di sosta più piccole diffuse in tutte le località servite dal treno e destinate agli utilizzatori locali.

---

### III.4: Miglioramento dell'accessibilità aeroportuale, ferroviaria e stradale

---

Gli interventi di recupero del servizio ferroviario locale, integrato con bus e viabilità, previsti da TRILLO, mettono a disposizione dei comuni dell'area servita ("Mezzaluna, Triangolo e Corona") una rete di nuovi collegamenti veloci, sia verso il capoluogo Cuneo, sia trasversali.

La disponibilità di un servizio ferroviario in sede propria velocizza i viaggi abbattendo i tempi di percorrenza rispetto all'automobile nei tratti stradali congestionati e nelle fasce orarie di punta.

Il miglioramento del livello qualitativo del trasporto pubblico determinato da TRILLO agevola la mobilità delle fasce di popolazione che non dispongono di una propria autovettura.

---

### III.1: Progetti di trasformazione urbana: infrastrutturazione, direzionalità, recupero ambientale

---

TRILLO consegue un miglioramento delle infrastrutture di trasporto disponibili per il territorio servito senza alterare l'equilibrio ambientale, in quanto procede al recupero e/o potenziamento di sistemi

di trasporto già esistenti e oggi in parte sottoutilizzati.

La dotazione di infrastrutture per la mobilità viene inoltre arricchita attraverso la costruzione di fermate aggiuntive per le quali si prevede di ricorrere a modalità costruttive poco impattanti.

---

### III.2: Coesione sociale e qualità della vita

---

È noto come la disponibilità di sistemi di trasporto pubblico accresca significativamente la coesione territoriale superando le barriere insite nei sistemi territoriali sparsi, come quello che connota la provincia di Cuneo.

I moderni sistemi di trasporto collettivo sono utilizzati non solo per collegare i luoghi di residenza con quelli di studio/lavoro, ma anche per l'accessibilità alle altre funzioni territoriali, commerciali, ludiche, socio-sanitarie.

---

### III.6: Valorizzazione del patrimonio architettonico e storico-culturale

---

La ferrovia viene riscoperta in questi anni anche dal punto di vista turistico. Le potenzialità applicative di TRILLO da questo punto di vista sono notevoli:

#### **Itinerari**

##### **storico-culturali:**

*le linee ferroviarie percorse da TRILLO toccano centri di grande interesse storico e artistico, come Savigliano, Saluzzo e Manta e permettono l'effettuazione di itinerari circolari.*

#### **Turismo naturalistico:**

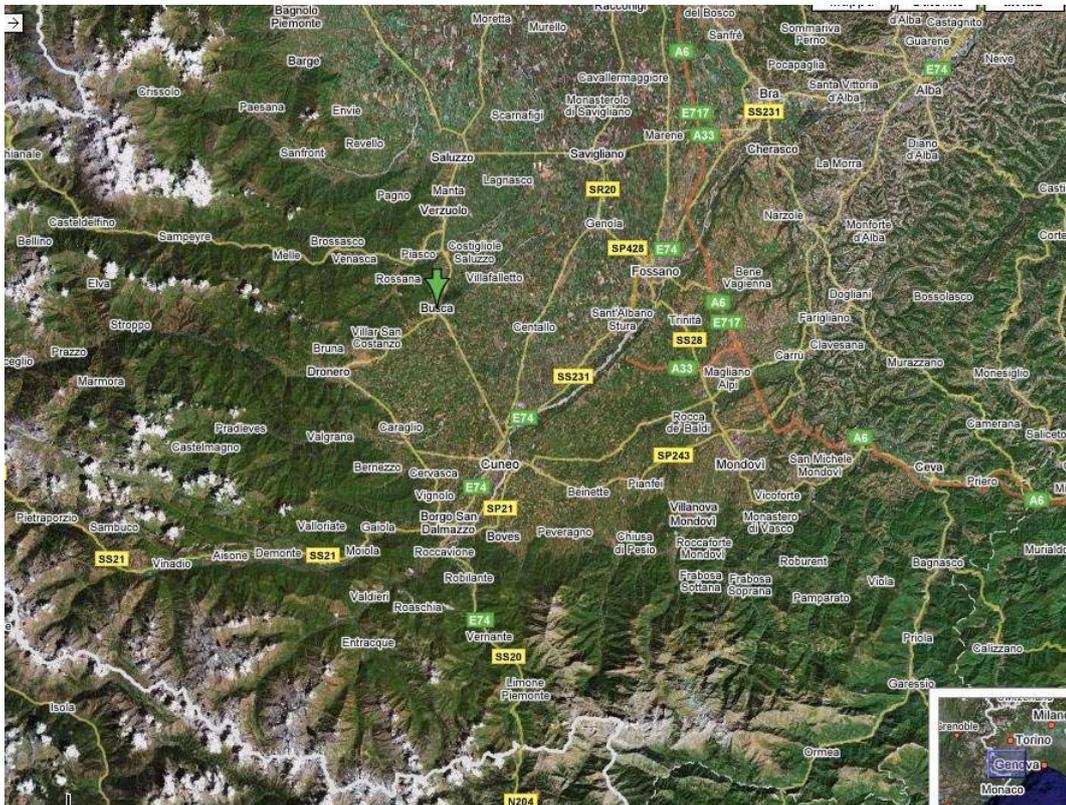
*cresce il favore verso l'uso del treno per percorrere itinerari che prevedano tratti in bicicletta o a piedi*

#### **Archeologia industriale:**

*il cuneese è uno dei territori in cui da sempre si fabbricano i treni ed esistono opportunità per la riscoperta di questo patrimonio, anche sfruttando sinergie con il Museo Ferroviario Piemontese di Savigliano.*

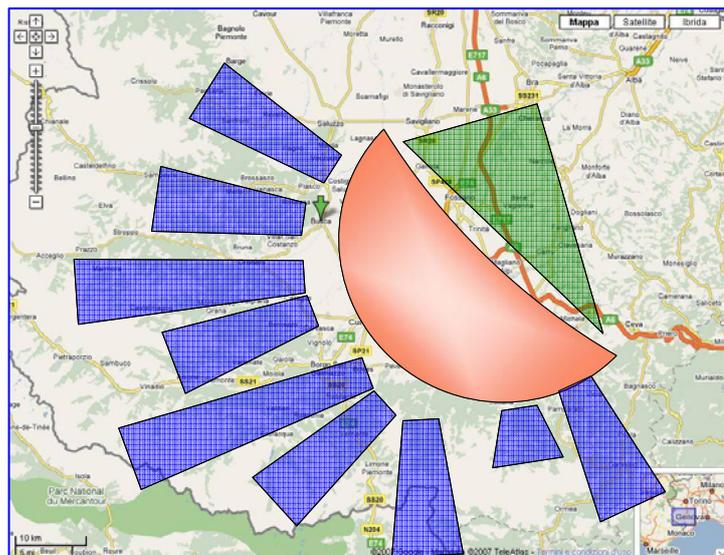
TRILLO collegherà capillarmente le città con la rete ferroviaria nazionale, migliorando la raggiungibilità in treno di una porzione significativa della provincia di Cuneo.

## L'area



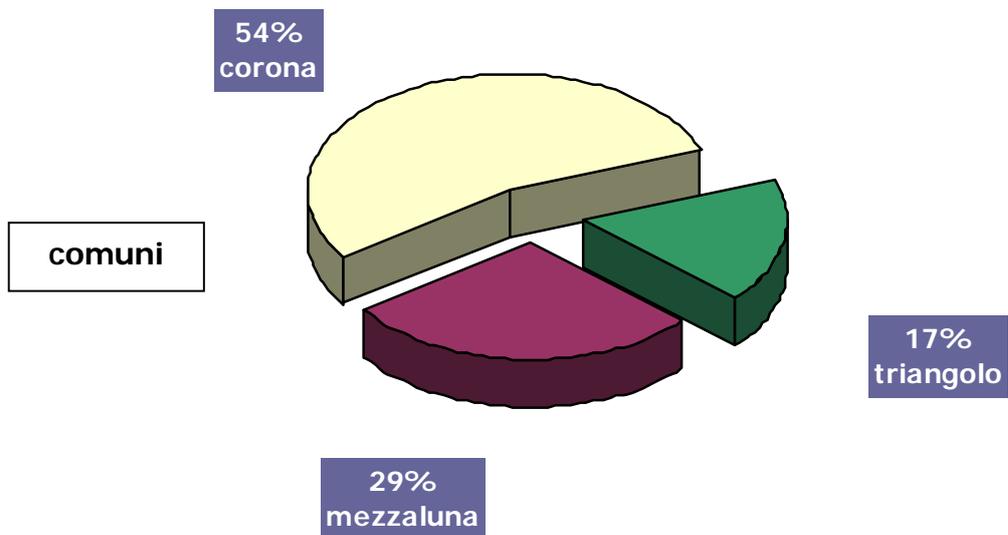
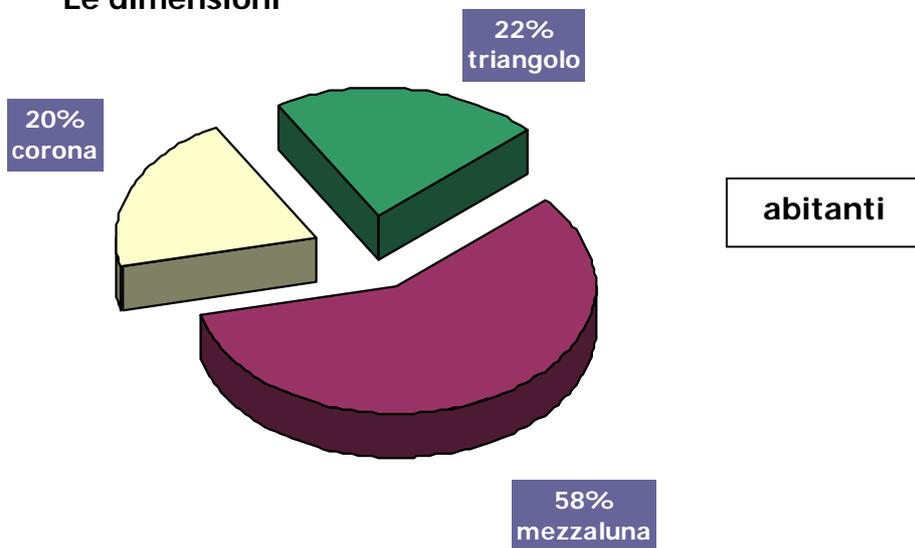
Il territorio di questa cartina rappresenta un insieme organico formato da un **cuore pulsante** di attività artigianale e di servizio, **la mezzaluna**, **una corona di valli** che ne costituiscono le radici ed attrattiva per attività diversificate, **un triangolo agricolo di forti potenzialità**.

Normalmente questo territorio non viene ne visto ne vissuto come un unico territorio integrato e sinergico, ma piuttosto come un luogo di conflittualità e concorrenza.



Trilto – **TR**asporto **I**ntegrato **LO**cale

## Le dimensioni



---

+ di 300.000 abitanti  
+ di 100 comuni

---