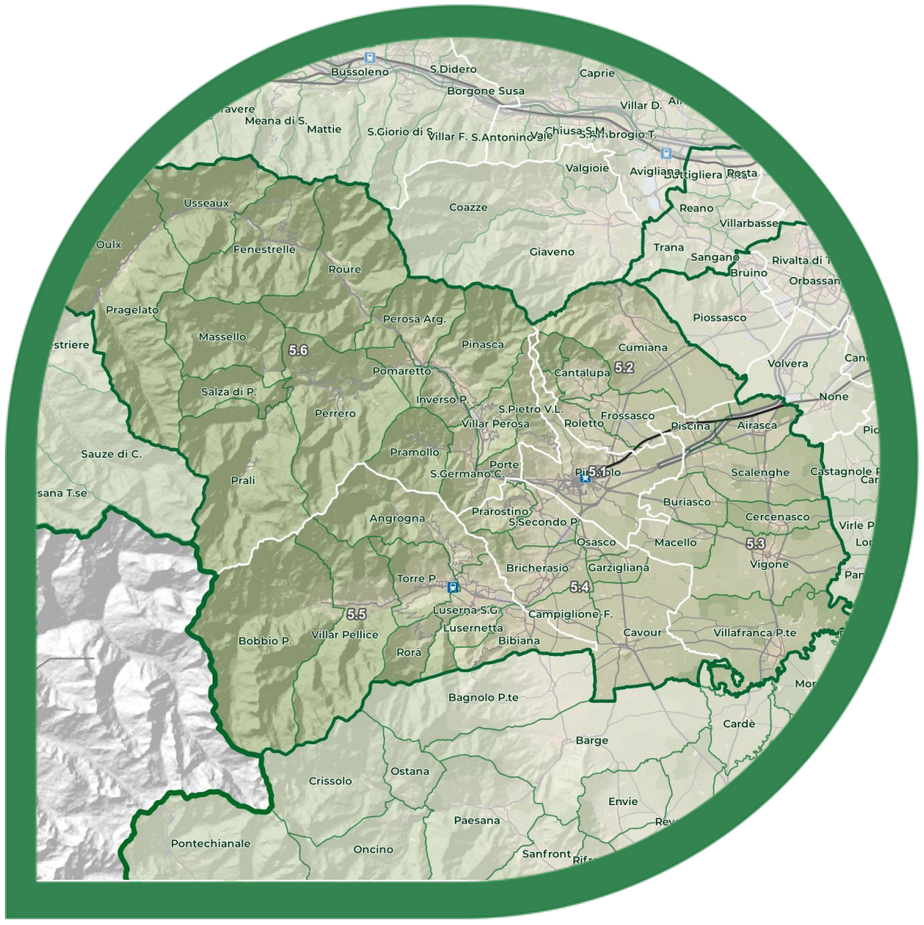


PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'INTERMODALITÀ

Allegato – Zona Omogenea 5

PINEROLESE

Agosto 2026

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'

Rapporto finale
- Allegato 5 - Pinerolese -

GRUPPO DI LAVORO
ing. Andrea Debernardi
ing. Gabriele Filippini
ing. Chiara Taiariol
ing. Samuel Tolentino
ing. Francesca Traina Melega
arch. Arianna Travaglini
ing. Flavio Pallavicino
dott. Tommaso Battilocchi
ing. Manuele Caligaris
arch. Raffaella Cegna

La proprietà intellettuale di questo documento è riservata a META srl. Esso non può pertanto essere comunicato a terzi, riprodotto od utilizzato per alcun scopo eccetto quello per il quale è stato realizzato e fornito senza l'autorizzazione scritta dell'ing.Andrea Debernardi, amministratore unico della società, che ne tutelerà i diritti a norma di legge. Le valutazioni, le proposte e le indicazioni contenute nel documento non impegnano in alcun modo il committente e restano di totale responsabilità del consulente che se ne assume la piena titolarità.

Rev.	Data	Autore:	n.pag.	n.tav.	n.all.	indirizzo file
1.0	24.08.2026	*A. Debernardi, C.Taiariol, M.Caligaris,F.Pallavicino, R. Cegna*	87	=	=	*RapportoFIN_Zona5.pdf*
				=		

META srl
via Agnesi, 3
20900 MONZA
www.metaplanning.it

DIRETTORI TECNICI
ing. Andrea Debernardi
ing. Gabriele Filippini
arch. Federico Jappelli

INDICE

5 PINEROLESE 5

5.1 PREMESSA 5

5.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE 6

5.2.1 Inquadramento territoriale 6
5.2.2 Domanda di mobilità 18
5.2.3 Offerta di trasporto 21
5.2.4 Frequentazione dei servizi 28
5.2.5 Simulazioni di traffico 29

5.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE 30

5.3.1 Quadro diagnostico 30
5.3.2 Quadro programmatico 30
5.3.3 Interventi programmati dal PUMS 31
5.3.4 Obiettivi specifici del piano 31
5.3.5 Logica e criteri progettuali 32
5.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete 33
5.3.7 Schema di rete-obiettivo 34
5.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi 50
5.3.9 Simulazioni di traffico 52

5.4 ASSETTO DI RETE 55

5.4.1 Aspetti generali 55
5.4.2 Schede di linea 57
5.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio 82
5.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi 85

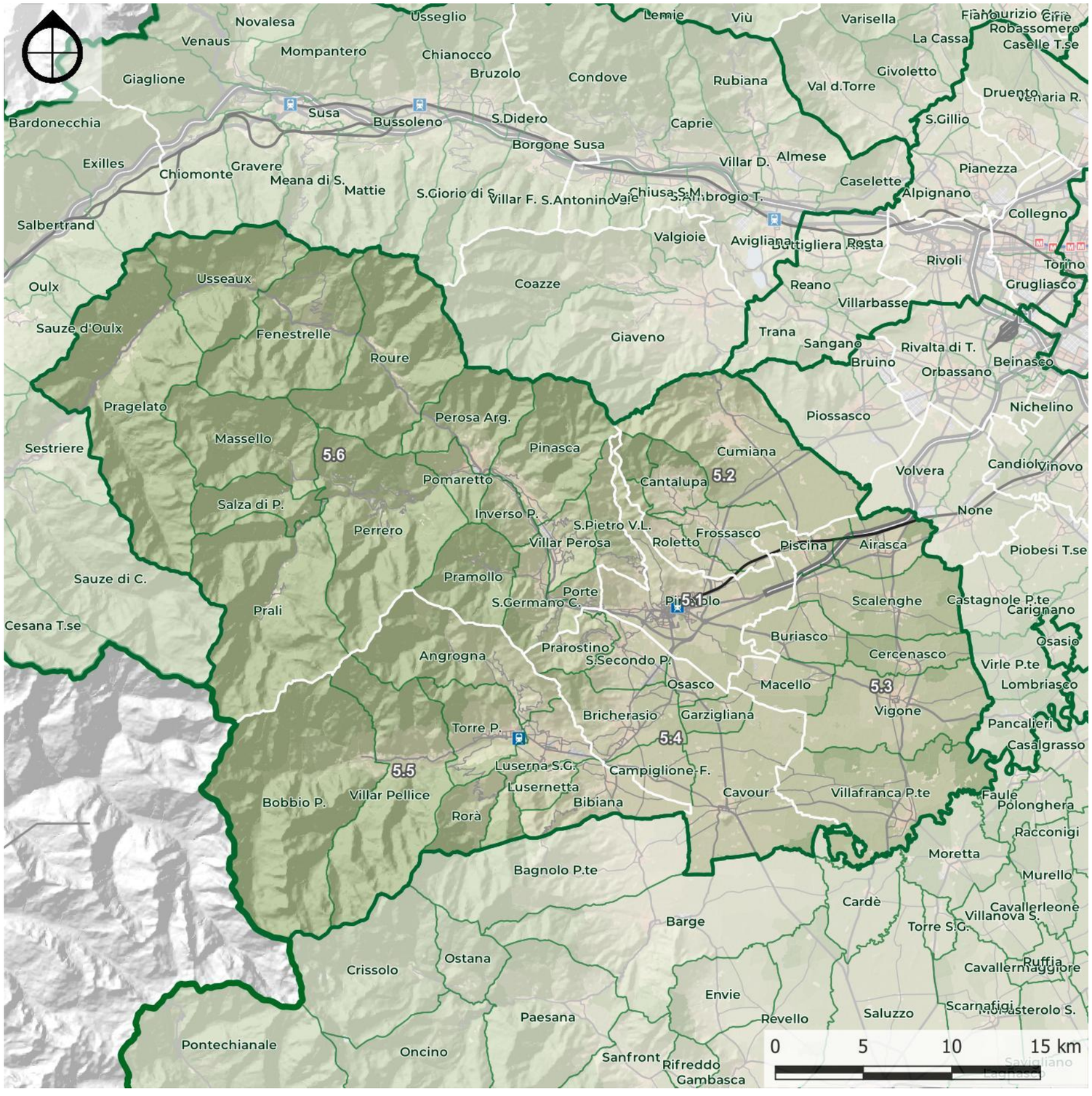


Fig. 5.1.i –Pinerolese: Inquadramento territoriale
Elaborazione META su dati ISTAT

5 PINEROLESE

5.1 PREMESSA

L'area omogenea del Pinerolese comprende 45 comuni che si estendono su una superficie complessiva di circa 1300 kmq, e che, ai fini dell'analisi territoriale, sono stati suddivisi in 6 sottozone:

- **Pinerolo (5.1)**
- **Pinerolese nord (5.2):**
  Cantalupa, Cumiana, Frossasco, Roletto.
- **Pinerolese est (5.3):**
  Airasca, Buriasco, Cercenasco, Macello, Piscina, Scalenghe, Vigone, Villafranca Piemonte.
- **Pinerolese sud (5.4)**:
  Bricherasio, Campiglione-Fenile, Cavour, Garzigliana, Osasco, Prarostino, San Secondo di Pinerolo.
- **Val Pellice (5.5):**
  Angrogna, Bibiana, Bobbio Pellice, Luserna S. Giovanni, Lusernetta, Rorà, Torre Pellice, Villar Pellice.
- **Val Chisone-Germanasca (5.6):**
  Fenestrelle, Inverso Pinasca, Massello, Perosa Argentina, Perrero, Pinasca, Pomaretto, Porte, Pragelato, Prali, Pramollo, Roure, Salza di Pinerolo, San Germano Chisone, San Pietro Val Lemina, Usseaux, Villar Perosa.

Questa zona omogenea è caratterizzata dalla compresenza di territori diversi tra loro suddivisi dal sub-polo della città di Pinerolo. Il territorio è infatti suddiviso in due ambiti principali, quello dell'area pedemontana urbana, ad est, e quello dell'area ovest caratterizzata dalle Valli Pellice e Chisone-Germanasca.

5.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

5.2.1 Inquadramento territoriale

Alla data del 31/12/2023, la popolazione di questa zona omogenea era di circa 130 mila abitanti, per una densità media di circa 103 ab/kmq. Questo valore, tuttavia, costituisce una media fra valori molto diversi tra loro. Il valore massimo caratterizza il polo di Pinerolo che presenta una densità di circa 700 ab/kmq. I valori minimi di densità sono invece propri delle valli, seppur con notevoli differenze.

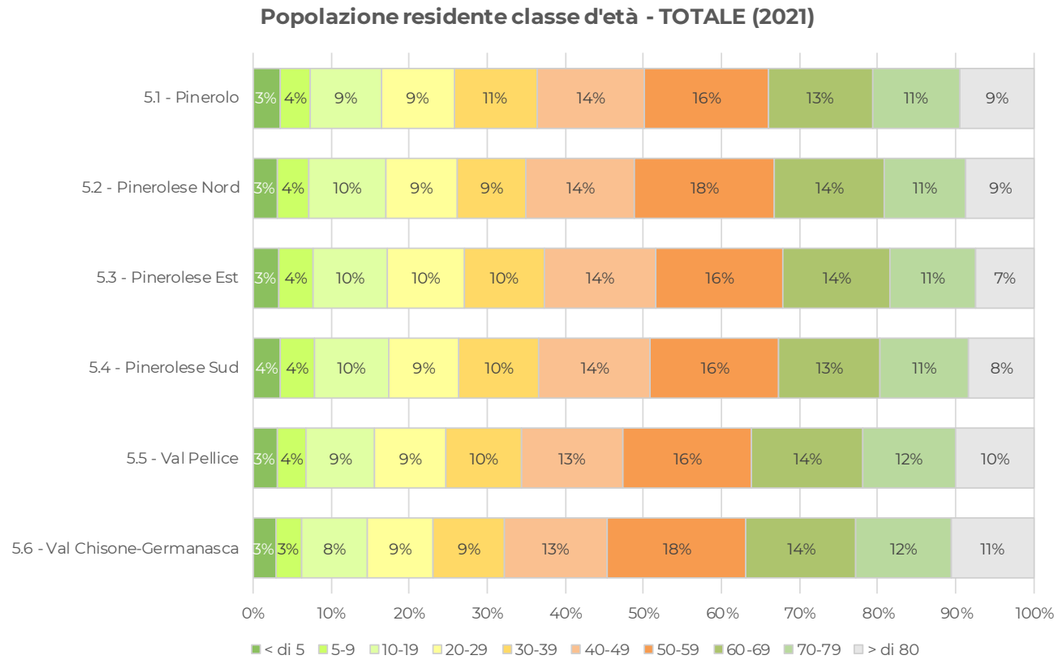
Nello specifico la Val Pellice presenta una densità abitativa di circa 67 ab/kmq mentre la densità della Val Chisone-Germanasca si attesta sui 36 ab/kmq (come evidenziato nella Fig. 5.2.i)

Considerando i valori delle sottozone del pinerolese si nota una distribuzione equilibrata che chiarisce come l'area pedemontana sia costituita da un sistema policentrico gravitante su Pinerolo evidente in Fig. 5.2.ii. Nello specifico il pinerolese nord presenta una densità abitativa di 149 ab/kmq, il pinerolese est si attesta sui 125 ab/kmq e il sud raggiunge i 151ab/kmq

Seguono le Valli; In Val Pellice si raggiunge la densità di 67 ab/kmq, con un tessuto residenziale lineare che segue l'infrastruttura stradale e che presenta una principale polarità nella continuità dei comuni di Luserna S. Giovanni e Torre Pellice.

La zona con il più basso peso demografico è la Valle Chisone-Germanasca che conta circa 36 ab/kmq e presenta una popolazione dispersa su più nuclei senza un polo principale.

Il caso delle Valli è d'interesse poiché occupano oltre la metà della superficie della zona oggetto di studio ma con meno del 30% della popolazione. Questa situazione è evidenziata nella Fig. 5.2.ii che mostra la densità per sezioni censuarie e rende visibile come in questa zona i residenti si aggregano per piccoli nuclei, lasciando totalmente disabitate vaste porzioni di territorio.



Tab. 5.2.i – Classi di età per sottozona (2021)
Elaborazione META su dati ISTAT

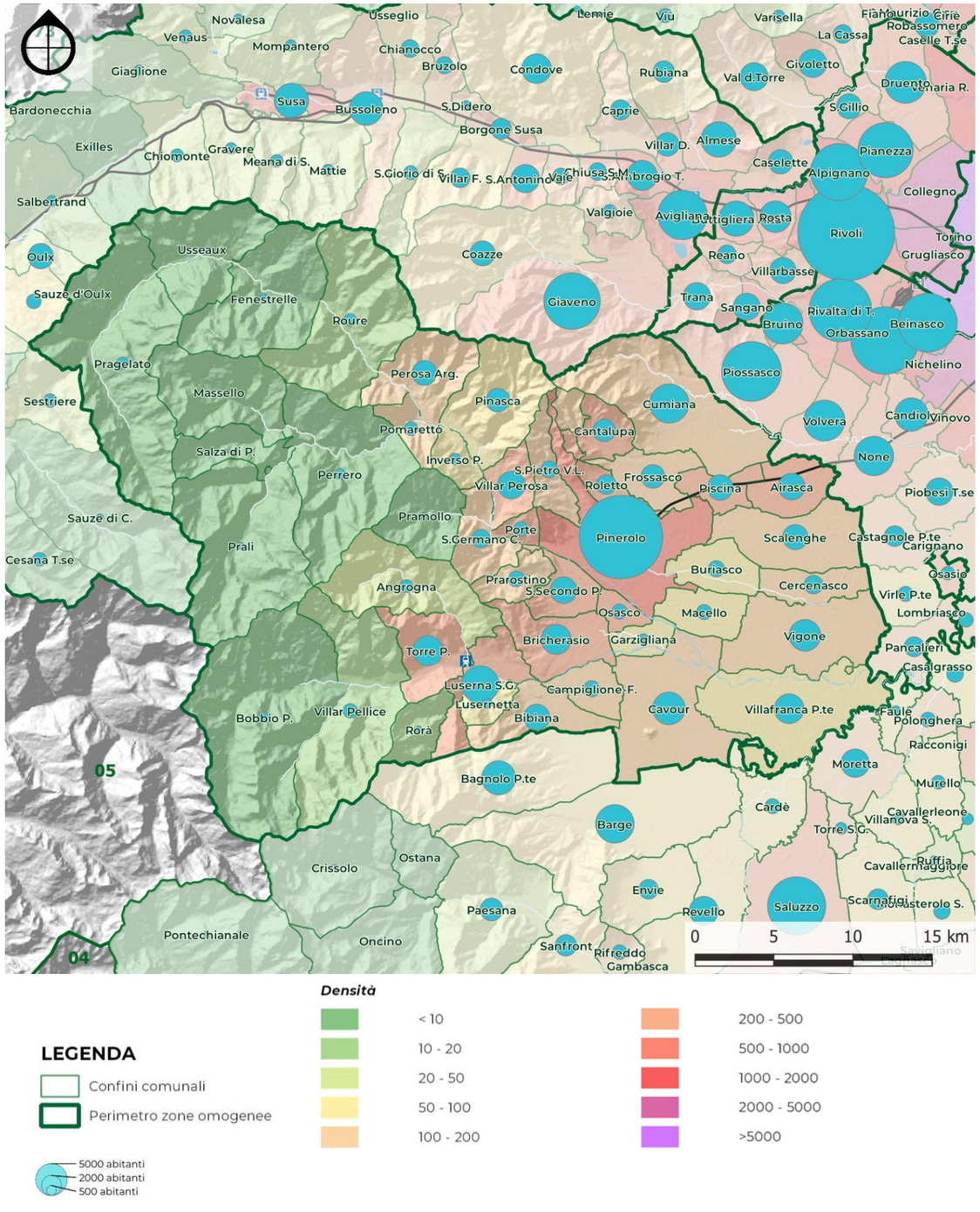
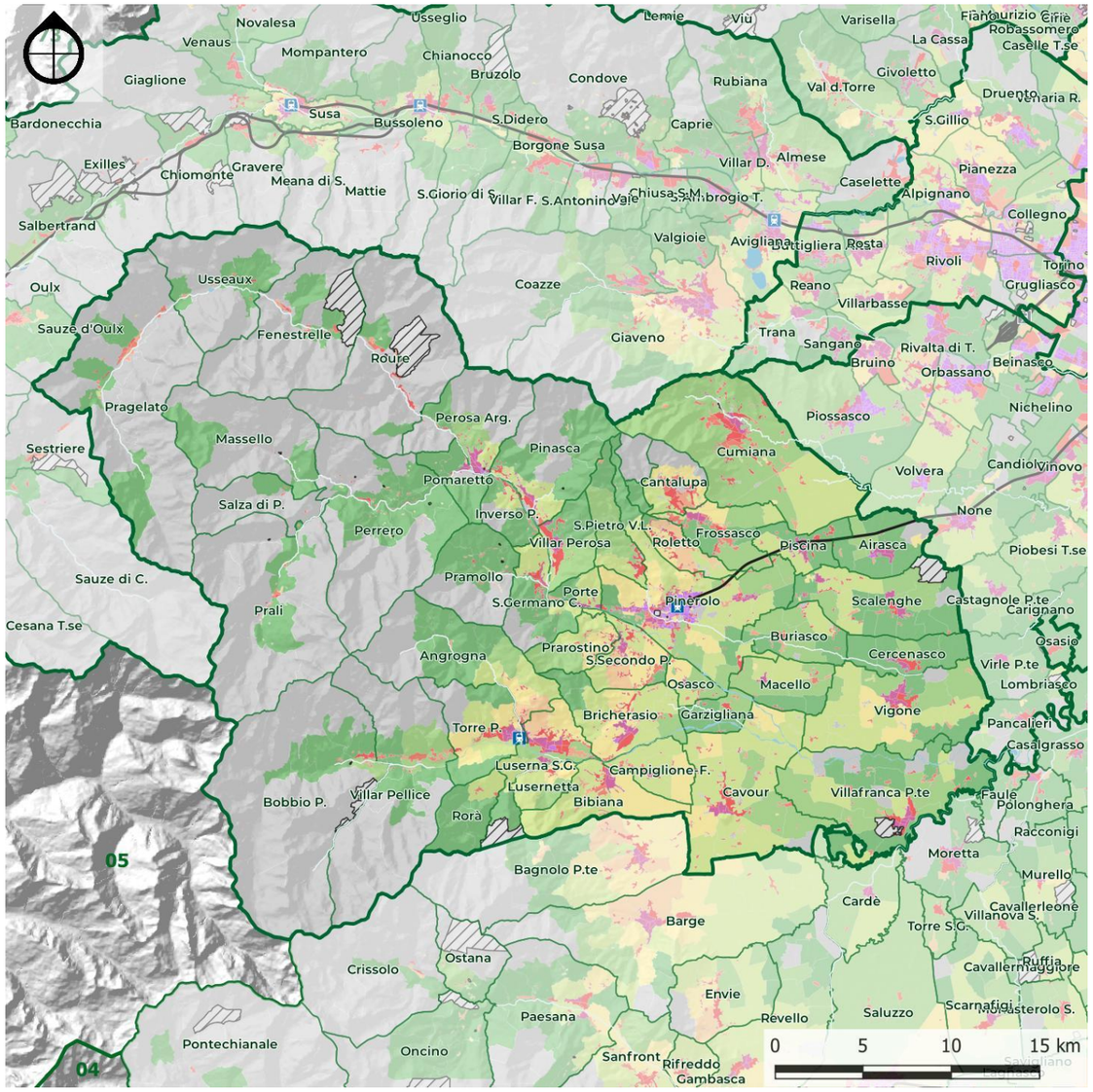


Fig. 5.2.i – Densità abitativa per comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

- Confini comunali
- Perimetro zone omogenee

Densità (2021)

- Sezioni censuarie con dato 2021 da attenzionare
- 0
- < 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- 200 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 2000
- 2000 - 5000
- >5000

Fig. 5.2.ii – Densità abitativa per sezioni censuarie 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Popolazione e densità 2023				
Zona omogenea 5 Pinerolese		2023	kmq superficie	ab/kmq densità
1191	Pinerolo	35.469	50,34	704,6
5.1	**Pinerolo**	**35.469**	**50,34**	**704,6**
1053	Cantalupa	2.599	11,20	232,1
1097	Cumiana	7.846	60,73	129,2
1110	Frossasco	2.827	20,15	140,3
1222	Roletto	1.978	9,70	203,8
5.2	**Pinerolese Nord**	**15.250**	**101,78**	**149,8**
1002	Airasca	3.686	15,74	234,2
1041	Buriasco	1.321	14,69	89,9
1071	Cercenasco	1.762	13,16	133,9
1142	Macello	1.177	14,14	83,2
1195	Piscina	3.273	9,90	330,5
1260	Scalenghe	3.208	31,68	101,3
1299	Vigone	5.025	41,15	122,1
1300	Villafranca Piemonte	4.604	50,79	90,7
5.3	**Pinerolese Est**	**24.056**	**191,25**	**125,8**
1035	Bricherasio	4.615	22,76	202,8
1049	Campiglione-Fenile	1.310	11,09	118,2
1070	Cavour	5.422	48,96	110,7
1111	Garzigliana	538	7,40	72,7
1173	Osasco	1.157	5,49	210,8
1205	Prarostino	1.257	10,51	119,7
1254	San Secondo di Pinerolo	3.647	12,57	290,1
5.4	**Pinerolese Sud**	**17.946**	**118,77**	**151,1**
1011	Angrogna	804	38,88	20,7
1025	Bibiana	3.328	18,60	178,9
1026	Bobbio Pellice	536	94,08	5,7
1139	Luserna San Giovanni	7.162	17,74	403,7
1140	Lusernetta	504	7,04	71,6
1226	Rorà	218	12,41	17,6
1275	Torre Pellice	4.634	21,10	219,6
1306	Villar Pellice	1.057	60,29	17,5
5.5	**Val Pellice**	**18.243**	**270,14**	**67,5**
1103	Fenestrelle	476	49,41	9,6
1122	Inverso Pinasca	687	8,03	85,6
1145	Massello	57	38,26	1,5
1184	Perosa Argentina	3.070	26,09	117,7
1186	Perrero	557	63,18	8,8
1190	Pinasca	2.784	34,72	80,2
1198	Pomaretto	970	8,56	113,3
1200	Porte	1.126	4,45	253,2
1201	Pragelato	744	89,20	8,3
1202	Prali	256	72,61	3,5
1204	Pramollo	221	22,48	9,8
1227	Roure	758	59,37	12,8
1234	Salza di Pinerolo	71	15,89	4,5
1242	San Germano Chisone	1.733	15,86	109,3
1250	San Pietro Val Lemina	1.458	12,44	117,2
1281	Usseaux	174	37,97	4,6
1307	Villar Perosa	3.859	11,42	337,8
5.6	**Val Chisone-Germanasca**	**19.001**	**569,95**	**33,3**
	TOTALE	**129.965**	**1.302,24**	**99,8**

Tab. 5.2.ii – Popolazione e densità
Elaborazione META su dati ISTAT

Nel cartogramma Fig. 5.2.ii**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** risulta evidente il tessuto policentrico dell'area pedemontana e la distribuzione di popolazione lineare delle valli che nel caso della Val Pellice risulta meno frammentata della Val Chisone.

Analizzando le dinamiche demografiche in dettaglio è possibile osservare gli opposti sviluppi che riguardano le valli e l'area pedemontana. Nel complesso del territorio queste dinamiche si bilanciano e la popolazione risulta essere leggermente cresciuta del 3,7%.dal 1981 al 2023.

La crescita in realtà ha riguardato gli anni 1981-2011, a seguire è iniziata una fase di decrescita (2011-2019) che in un primo momento ha riguardato le sole valli e il pinerolese est. Dal 2019 al 2023 la situazione di decrescita ha invece riguardato l'intero territorio con tassi che variano dallo 0,8 del pinerolese nord al 2,4 della val Chisone.

Negli anni post covid la dinamica demografica è stata caratterizzata da una decrescita di circa l'1,4% dalla quale non è esente Pinerolo che anzi vede ridurre la propria popolazione del 2%.

Le due zone che sono cresciute maggiormente sono il Pinerolese Nord e il sud che hanno visto aumentare la propria popolazione rispettivamente del 39% e del 17,7% dal 1981 al 2023. Le sottozone sopra citate, unitamente ai comuni di Piscina, Buriasco e Caselle, costituiscono una cintura di Pinerolo.

L'area cresciuta meno è quella del Pinerolese est con un tasso di circa il 9%.

Rispetto al 1981 le aree che hanno subito un notevole decremento sono quella di Pinerolo (la cui popolazione è diminuita del 5,2 %) e soprattutto la Val Chisone, in cui la popolazione ha subito un decremento del 12%, nello specifico la decrescita ha riguardato meno la bassa valle. Il Comune di Pragelato si distingue dagli altri perché caratterizzato da una crescita di popolazione del 74% frutto anche delle politiche di accoglienza che hanno consentito alla comunità rumena di integrarsi nel territorio e di crescere.

Tra il 2011 e il 2019 si assiste ad una fase in cui le aree maggiormente conurbate vedono ridurre il proprio tasso di crescita, come nel caso del Pinerolese nord in cui si passa da una crescita del 12,4% ad una dell' 1%. o il Pinerolese sud in cui dall'8% si passa allo 0,4%.

Negli anni successivi al 2020 l'intero territorio è interessato da un decremento della popolazione senza particolari eccezioni.

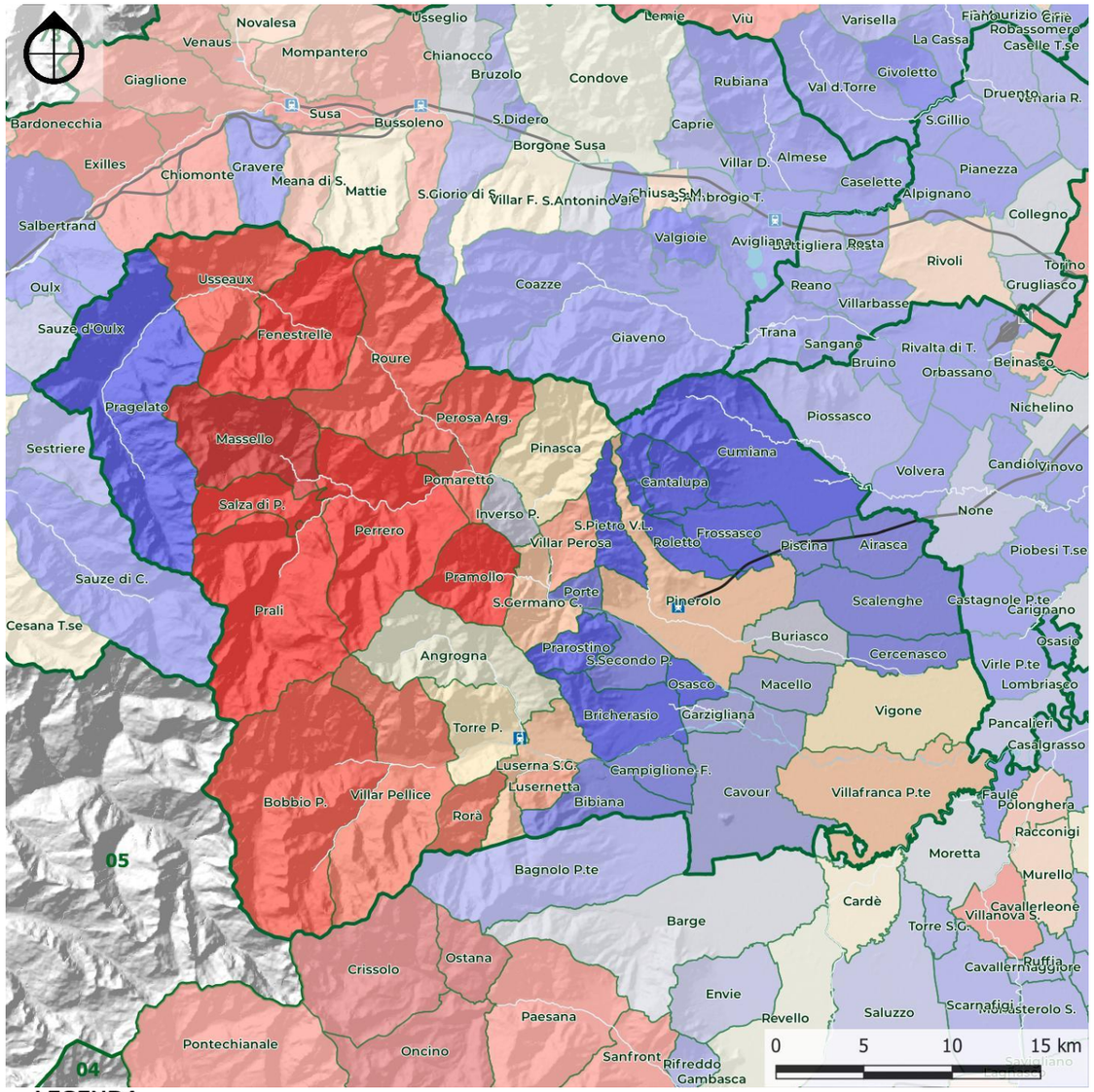
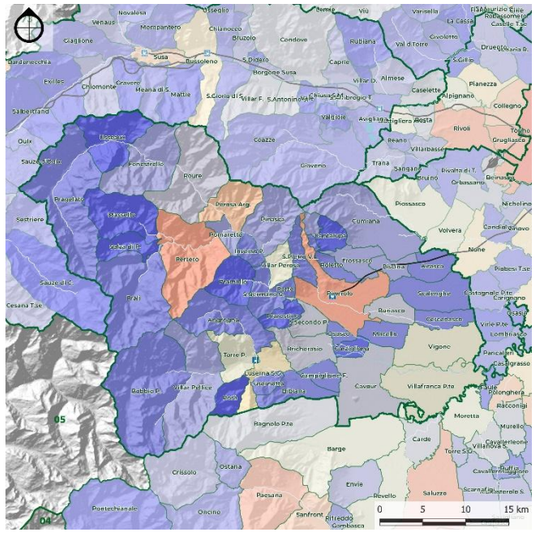
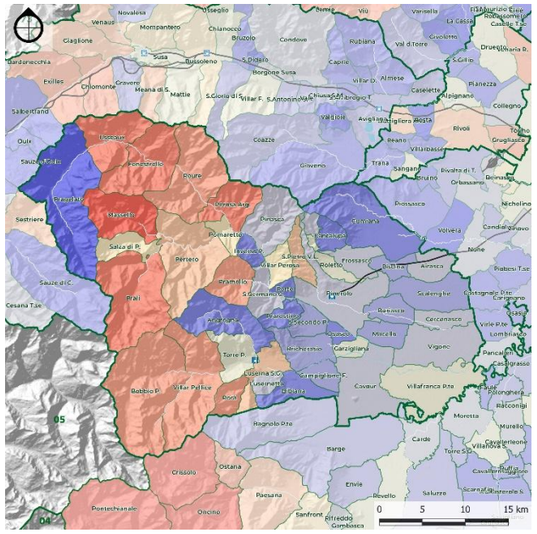


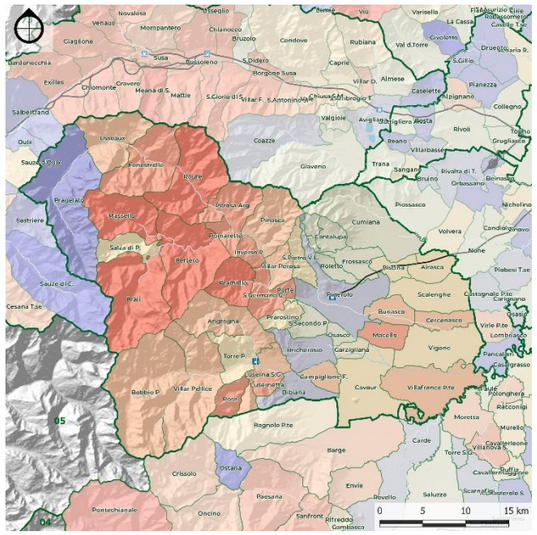
Fig. 5.2.iii – Variazione popolazione per comune 1981-2023
Elaborazione META su dati ISTAT



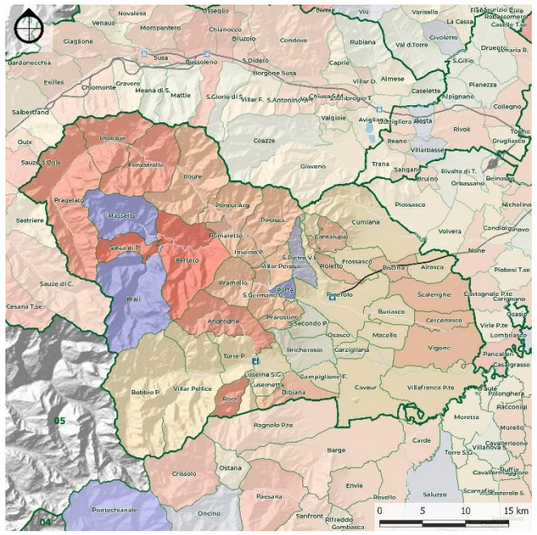
Tab. 5.2.iii – Variazione popolazione 1991-2001
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.iv – Variazione popolazione 2001-2011
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.v – Variazione popolazione 2011-2019
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.vi – Variazione popolazione 2019-2023
Elaborazione META su dati ISTAT

Popolazione residente (1981-2023)							
		variazione %					
Zona omogenea 5 Pinerolese		1981-91	1991-01	2001-11	2011-19	2019-23	1981-23
1191	Pinerolo	-4,0%	-6,6%	4,0%	3,6%	-2,0%	**-5,2%**
5.1	**Pinerolo**	**-4,0%**	**-6,6%**	**4,0%**	**3,6%**	**-2,0%**	**-5,2%**
1053	Cantalupa	4,7%	26,0%	24,0%	0,5%	0,3%	**64,9%**
1097	Cumiana	4,1%	10,8%	15,3%	0,8%	-0,4%	**33,5%**
1110	Frossasco	13,4%	10,2%	4,0%	2,0%	-1,7%	**30,3%**
1222	Roletto	18,4%	23,4%	1,7%	1,4%	-2,4%	**47,1%**
5.2	**Pinerolese Nord**	**7,8%**	**14,5%**	**12,4%**	**1,0%**	**-0,8%**	**39,1%**
1002	Airasca	5,0%	11,5%	4,5%	-0,8%	-0,3%	**21,1%**
1041	Buriasco	-1,9%	4,3%	8,1%	-3,4%	-2,5%	**4,2%**
1071	Cercenasco	-0,4%	15,0%	5,2%	-3,9%	-1,1%	**14,6%**
1142	Macello	-5,2%	11,4%	7,9%	-6,0%	1,6%	**8,9%**
1195	Piscina	9,2%	8,6%	10,6%	-2,1%	-2,3%	**25,5%**
1260	Scalenghe	5,1%	15,4%	7,1%	-0,8%	-1,8%	**26,5%**
1299	Vigone	-2,6%	0,9%	3,5%	-2,0%	-2,1%	**-2,4%**
1300	Villafranca Piemonte	0,2%	2,0%	0,8%	-4,6%	0,0%	**-1,7%**
5.3	**Pinerolese Est**	**1,4%**	**7,0%**	**5,1%**	**-2,6%**	**-1,2%**	**9,8%**
1035	Bricherasio	9,3%	3,0%	10,5%	4,1%	0,3%	**29,8%**
1049	Campiglione-Fenile	-3,2%	20,1%	7,3%	-3,3%	-2,2%	**18,1%**
1070	Cavour	1,5%	2,5%	5,0%	-1,8%	-1,0%	**6,2%**
1111	Garzigliana	-19,3%	34,5%	0,4%	-1,6%	-2,4%	**4,7%**
1173	Osasco	2,7%	15,6%	23,3%	3,1%	-0,9%	**49,5%**
1205	Prarostino	-1,8%	29,1%	11,7%	-2,6%	-1,0%	**36,5%**
1254	San Secondo di Pinerolo	-0,9%	4,8%	5,9%	1,3%	0,1%	**11,4%**
5.4	**Pinerolese Sud**	**1,6%**	**7,4%**	**8,0%**	**0,4%**	**-0,6%**	**17,7%**
1011	Angrogna	-18,8%	23,4%	13,1%	-4,2%	-4,9%	**3,3%**
1025	Bibiana	-6,8%	11,2%	19,4%	3,6%	-4,3%	**22,8%**
1026	Bobbio Pellice	-20,3%	16,8%	-7,7%	-3,2%	-1,8%	**-18,3%**
1139	Luserna San Giovanni	7,6%	-1,8%	-3,5%	-4,2%	-1,4%	**-3,7%**
1140	Lusernetta	-23,7%	24,0%	4,7%	-4,2%	-0,8%	**-5,8%**
1226	Rorà	-28,6%	58,1%	-5,7%	-7,2%	-5,6%	**-6,8%**
1275	Torre Pellice	-3,1%	1,7%	0,0%	-1,0%	2,0%	**-0,5%**
1306	Villar Pellice	-5,6%	5,8%	-6,0%	-5,6%	0,1%	**-11,4%**
5.5	**Val Pellice**	**-1,6%**	**4,0%**	**1,4%**	**-2,1%**	**-1,2%**	**0,2%**
1103	Fenestrelle	-27,5%	7,8%	-10,6%	-9,5%	-5,9%	**-40,5%**
1122	Inverso Pinasca	-13,9%	15,6%	15,2%	-5,7%	-2,0%	**6,0%**
1145	Massello	-55,6%	64,6%	-24,1%	-11,7%	7,5%	**-47,2%**
1184	Perosa Argentina	-7,4%	-4,5%	-9,1%	-7,0%	-3,1%	**-27,6%**
1186	Perrero	-19,9%	-6,3%	-4,0%	-15,7%	-10,7%	**-45,8%**
1190	Pinasca	-2,0%	6,5%	4,2%	-4,2%	-4,6%	**-0,6%**
1198	Pomaretto	-22,5%	6,4%	-1,6%	-8,4%	-1,6%	**-26,9%**
1200	Porte	-10,4%	12,2%	17,4%	-5,3%	6,8%	**19,4%**
1201	Pragelato	-11,9%	16,9%	61,3%	8,0%	-3,4%	**73,4%**
1202	Prali	-35,2%	19,8%	-15,9%	-6,4%	3,2%	**-36,9%**
1204	Pramollo	-43,8%	33,0%	-7,1%	-12,1%	1,8%	**-37,9%**
1227	Roure	-13,5%	2,5%	-9,0%	-11,3%	-3,9%	**-31,3%**
1234	Salza di Pinerolo	-45,8%	51,9%	-1,3%	-3,8%	-5,3%	**-26,0%**
1242	San Germano Chisone	-10,1%	13,8%	2,5%	-6,7%	-0,8%	**-2,9%**
1250	San Pietro Val Lemina	7,3%	24,0%	-3,1%	0,1%	2,2%	**31,9%**
1281	Usseaux	-35,2%	42,2%	-9,1%	-0,5%	-7,9%	**-23,3%**
1307	Villar Perosa	-0,1%	0,0%	-0,9%	-3,4%	-3,3%	**-7,5%**
5.6	**Val Chisone-Germanasca**	**-9,6%**	**5,6%**	**-0,1%**	**-5,3%**	**-2,4%**	**-11,9%**
	TOTALE	**-1,9%**	**3,1%**	**4,6%**	**-0,5%**	**-1,4%**	**3,7%**

Tab. 5.2.vii – Variazioni popolazione (1981- 2023)
Elaborazione META su dati ISTAT

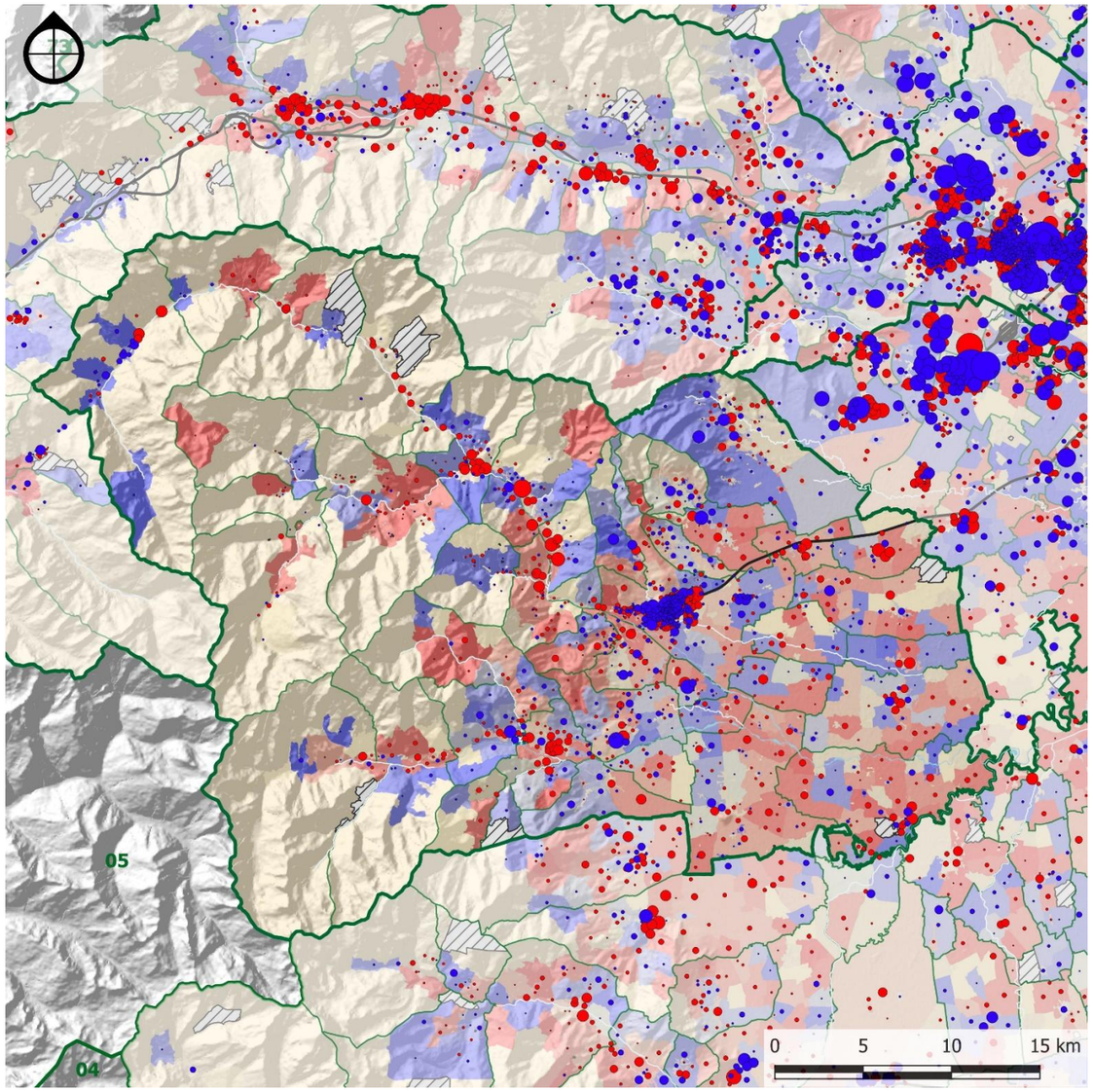
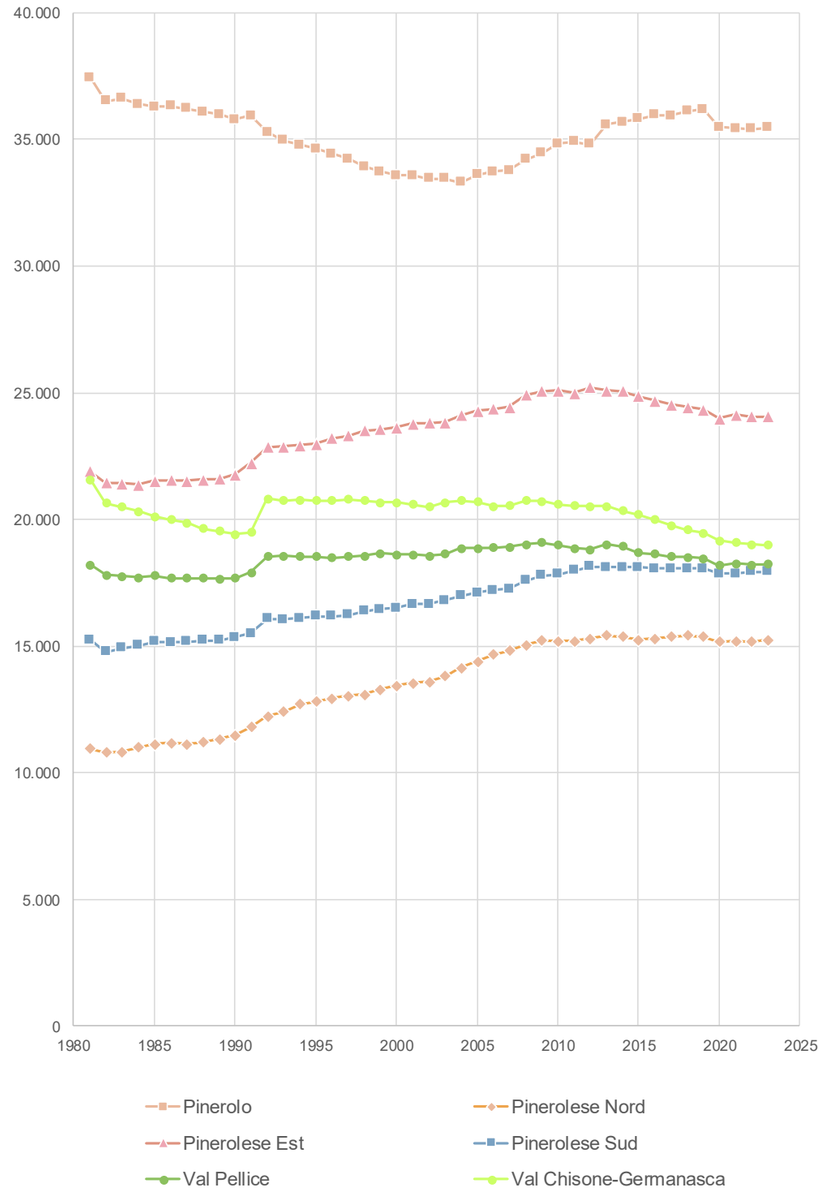


Fig. 5.2.iv – Variazione popolazione per sezione censuaria 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 5 Pinerolese	1981	1991	2001	2011	2019	2023	kmq superficie	ab/kmq densità	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-2019	2019-2023	1981-2023
	Popolazione residente (1981-2023)													
5.1 Pinerolo	37.432	35.945	33.565	34.917	36.178	35.469	50,34	704,6	-4,0%	-6,6%	4,0%	3,6%	-2,0%	**-5,2%**
5.2 Pinerolese Nord	10.966	11.820	13.530	15.209	15.368	15.250	101,78	149,8	7,8%	14,5%	12,4%	1,0%	-0,8%	**39,1%**
5.3 Pinerolese Est	21.910	22.222	23.784	24.990	24.340	24.056	191,25	125,8	1,4%	7,0%	5,1%	-2,6%	-1,2%	**9,8%**
5.4 Pinerolese Sud	15.252	15.502	16.648	17.980	18.051	17.946	118,78	151,1	1,6%	7,4%	8,0%	0,4%	-0,6%	**17,7%**
5.5 Val Pellice	18.200	17.901	18.611	18.877	18.472	18.243	270,14	67,5	-1,6%	4,0%	1,4%	-2,1%	-1,2%	**0,2%**
5.6 Val Chisone-Germanasca	21.570	19.503	20.586	20.556	19.462	19.001	523,44	36,3	-9,6%	5,6%	-0,1%	-5,3%	-2,4%	**-11,9%**
TOTALE	**125.330**	**122.893**	**126.724**	**132.529**	**131.871**	**129.965**	**1.255,73**	**103,5**	**-1,9%**	**3,1%**	**4,6%**	**-0,5%**	**-1,4%**	**3,7%**

Tab. 5.2.viii – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.ix – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

Un elemento di rilevante interesse ai fini del presente lavoro è rappresentato dall'articolazione dei residenti per condizione professionale.

Il Censimento del 2021 evidenzia che, su un totale di 113.804 residenti con almeno 15 anni d'età, gli occupati sono circa 54.099, ovvero 48,% del totale (Tab. 5.2.x) mentre il restante 52% era ripartito in prevalenza sui ritirati dal lavoro (28,2%), le casalinghe (7,6%), gli studenti (6,8%) e le altre categorie (5,7%). Circa il 4,1% della popolazione over 15 risulta invece in cerca di occupazione.

La ripartizione sopra elencata evidenzia alcune differenze nei differenti ambiti territoriali. Come si osserva anche nella Tab. 5.2.xi, l'incidenza dei ritirati dal lavoro è massima nelle valli, con valore del 31,1%nella Val Chisone-Germanasca, e 30,5% nella Val Pellice.

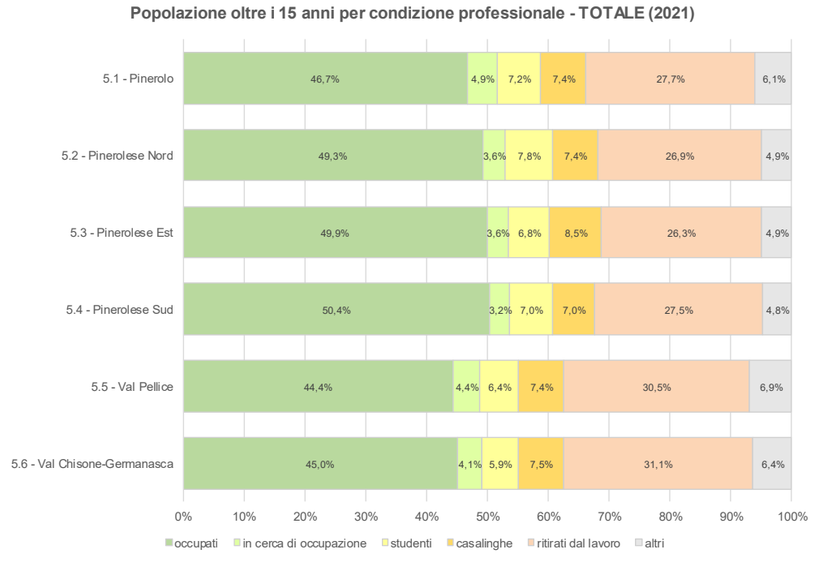
Nel resto del territorio le percentuali di ritirati dal lavoro sono simili e oscillano tra i 26,3 del Pinerolese est e i 27,7% di Pinerolo. Tali dati sono confrontabili con quelli della Tab. 5.2.i relativi alle classi di età. Si evidenzia infatti la corrispondenza con le % di over 65.

Per quanto riguarda il tasso di popolazione occupata è visibile come la dinamica sia contraria a quella appena descritta e raggiunga i valori più elevati nelle aree a nord est di Pinerolo, di contro i valori minimi si riscontrano nelle Valli ad eccezione del comune di Prali.

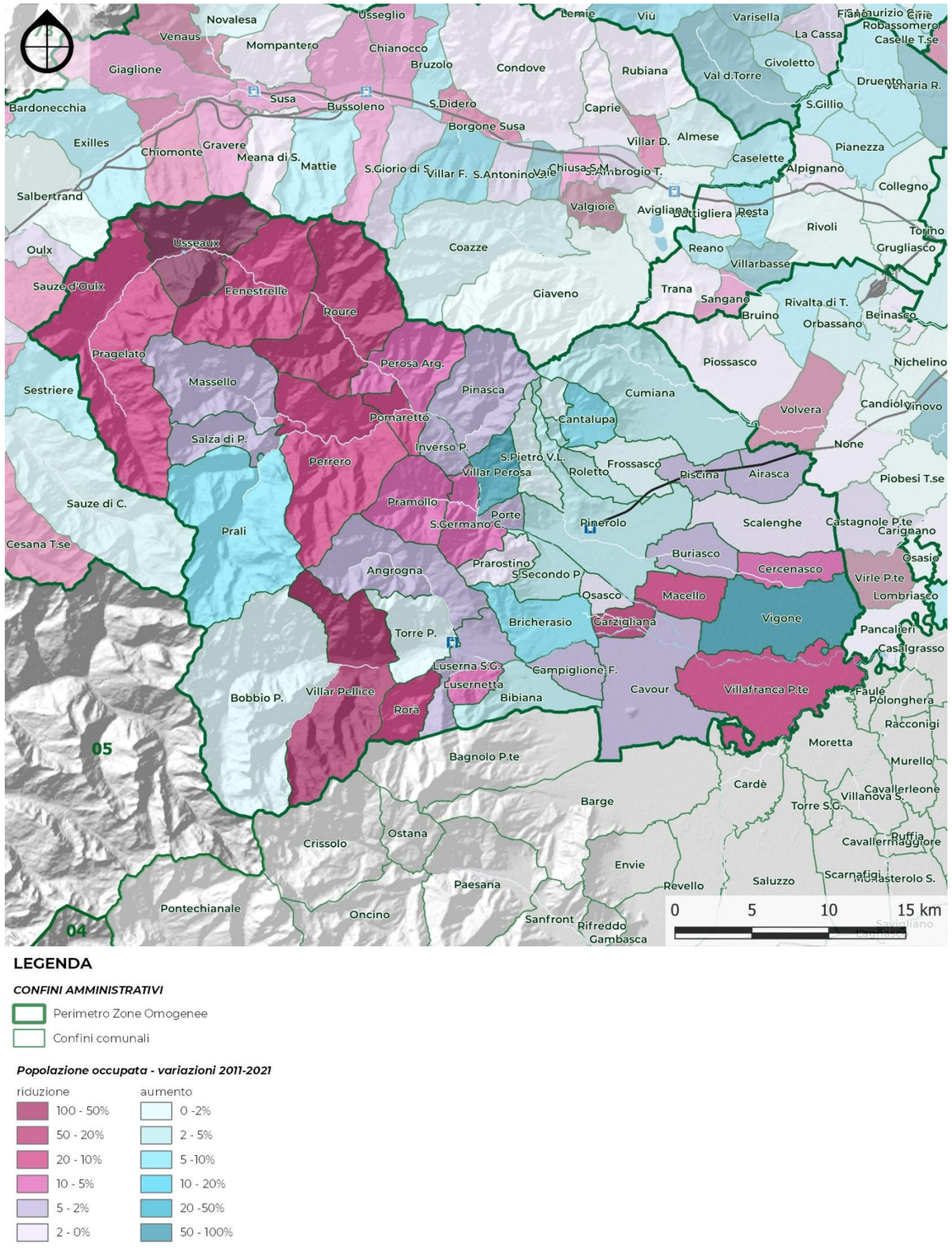
Popolazione residente per condizione professionale - TOTALE (2021)

Zona omogenea 5	FORZE DI LAVORO occupati	in cerca di occupazione	Totale	ALTRE CATEGORIE studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	TOTALE GENERALE (> 15 anni)
5.1 Pinerolo	14.573	1.536	**16.109**	2.234	2.313	8.651	1.890	**15.088**	**31.197**
5.2 Pinerolese Nord	6.555	482	**7.037**	1.040	989	3.580	658	**6.267**	**13.304**
5.3 Pinerolese Est	10.460	748	**11.208**	1.420	1.773	5.520	1.037	**9.750**	**20.958**
5.4 Pinerolese Sud	7.797	501	**8.298**	1.076	1.087	4.246	749	**7.158**	**15.456**
5.5 Val Pellice	7.135	701	**7.836**	1.023	1.191	4.899	1.114	**8.227**	**16.063**
5.6 Val Chisone-Germanasca	7.579	684	**8.263**	1.000	1.257	5.230	1.076	**8.563**	**16.826**
TOTALE	**54.099**	**4.652**	**58.751**	**7.793**	**8.610**	**32.126**	**6.524**	**55.053**	**113.804**

Tab. 5.2.x – Popolazione residente per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.xi – Condizione professionale della popolazione per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

CONFINI AMMINISTRATIVI

Perimetro Zone Omogenee

Confini comunali

Popolazione occupata - variazioni 2011-2021

riduzione		aumento	
	100 - 50%		0 -2%
	50 - 20%		2 - 5%
	20 - 10%		5 -10%
	10 - 5%		10 - 20%
	5 - 2%		20 -50%
	2 - 0%		50 - 100%

Fig. 5.2.v – Variazione popolazione occupata 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

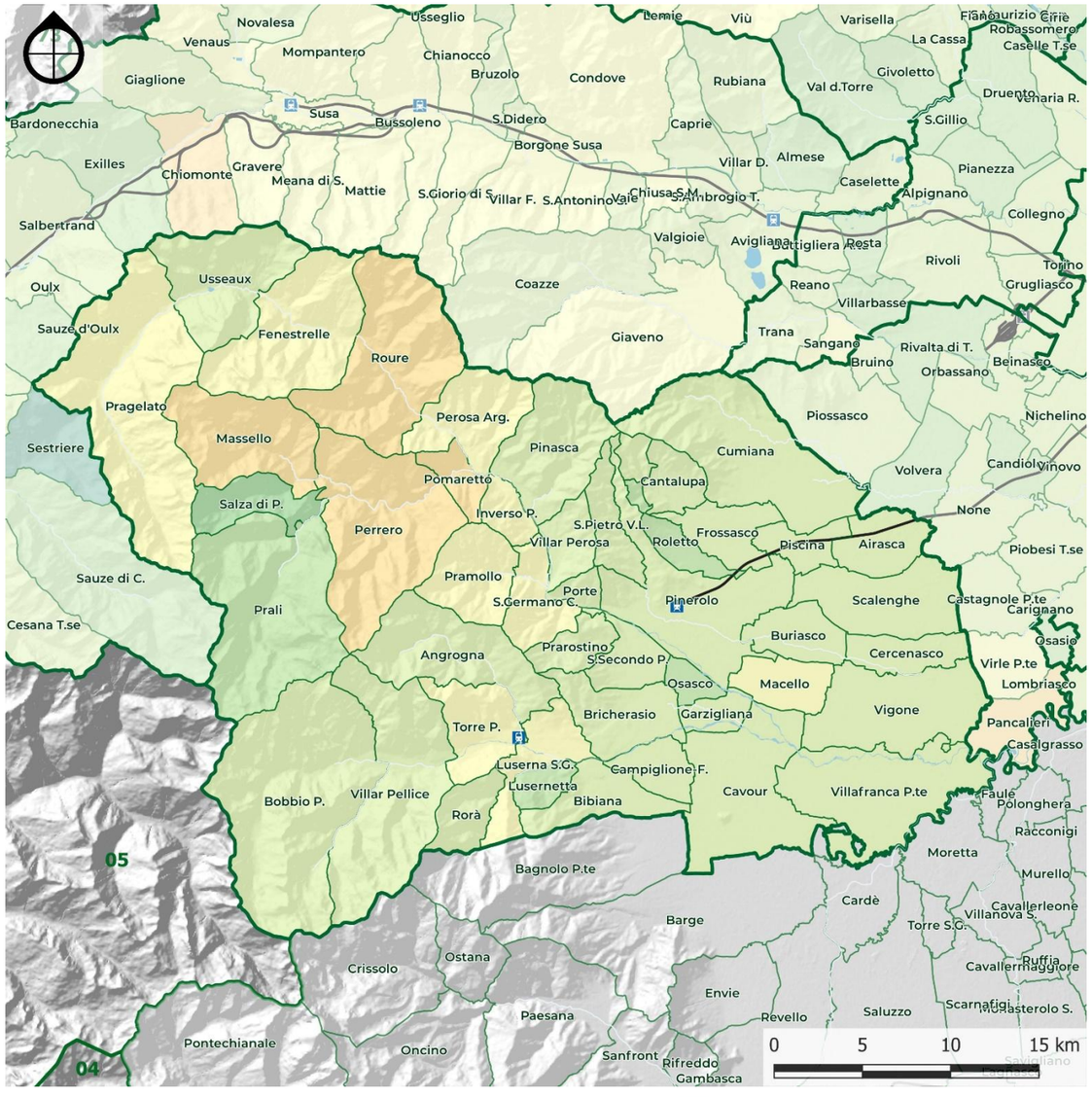


Fig. 5.2.vi – Tasso di occupazione femminile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

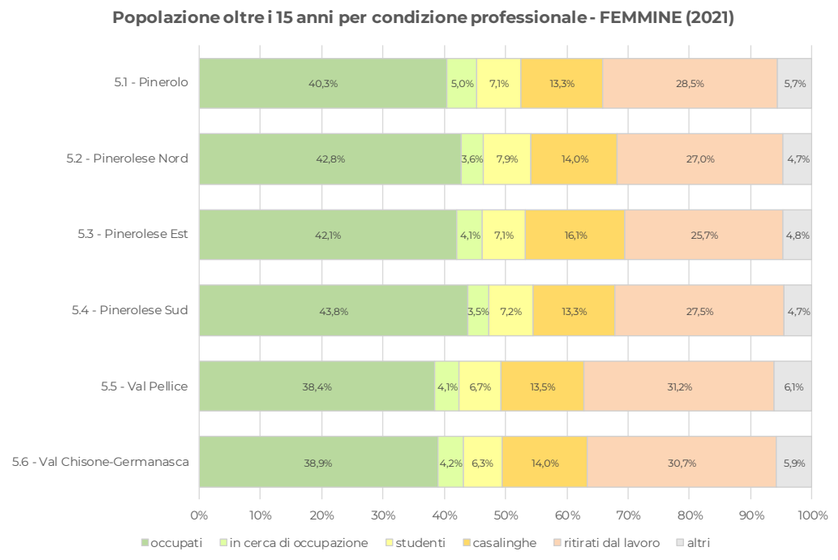
Il cartogramma rappresenta il tasso di occupazione femminile e mostra in modo chiaro il livello di occupazione femminile inferiore al 45% in tutto il territorio preso in esame.

In questo cartogramma è visibile la differenza tra le valli e la zona pedemontana, nel primo caso il tasso di ritirati dal lavoro è di circa il 31% mentre nel resto della zona il numero di occupati sale fino al 43%.

Popolazione residente per condizione professionale - FEMMINE (2021)

Zona omogenea 5	FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE					TOTALE GENERALE (> 15 anni)
	occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	
5.1 Pinerolo	6.628	828	**7.456**	1.168	2.183	4.687	934	**8.972**	**16.428**
5.2 Pinerolese Nord	2.867	240	**3.107**	527	940	1.811	317	**3.595**	**6.702**
5.3 Pinerolese Est	4.461	430	**4.891**	757	1.709	2.727	510	**5.703**	**10.594**
5.4 Pinerolese Sud	3.428	271	**3.699**	561	1.043	2.154	364	**4.122**	**7.821**
5.5 Val Pellice	3.174	337	**3.511**	555	1.115	2.575	505	**4.750**	**8.261**
5.6 Val Chisone-Germanasca	3.328	358	**3.686**	536	1.200	2.627	503	**4.866**	**8.552**
TOTALE	**23.886**	**2.464**	**26.350**	**4.104**	**8.190**	**16.581**	**3.133**	**32.008**	**58.358**

Tab. 5.2.xii – Popolazione residente femminile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

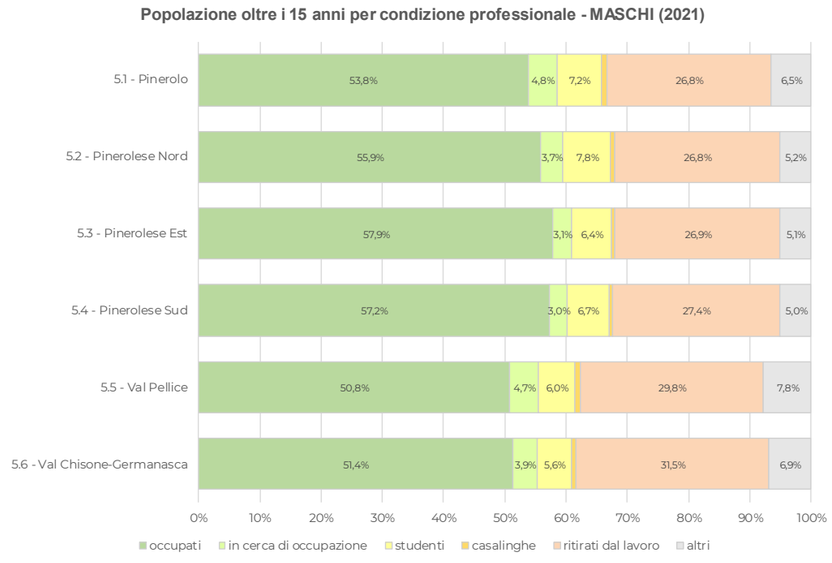


Tab. 5.2.xiii – Condizione professionale della popolazione femminile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

Il cartogramma dell'occupazione maschile mostra una situazione diversa dalla precedente. Il tasso di occupazione è superiore al 55% in quasi tutte le zone del territorio ad eccezione delle Valli in cui comunque si raggiunge un tasso di occupazione del 50%. Dall'analisi della condizione professionale della popolazione maschile si evidenzia un tasso di occupazione maggiore nelle aree limitrofe a Pinerolo rispetto alla città stessa.

Popolazione residente per condizione professionale - MASCHI (2021)									
		FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE				TOTALE GENERALE (> 15 anni)
Zona omogenea 5		occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	
5.1	Pinerolo	7.945	708	**8.653**	1.066	130	3.964	956	**6.116**	**14.769**
5.2	Pinerolese Nord	3.688	242	**3.930**	513	49	1.769	341	**2.672**	**6.602**
5.3	Pinerolese Est	5.999	318	**6.317**	663	64	2.793	527	**4.047**	**10.364**
5.4	Pinerolese Sud	4.369	230	**4.599**	515	44	2.092	385	**3.036**	**7.635**
5.5	Val Pellice	3.961	364	**4.325**	468	76	2.324	609	**3.477**	**7.802**
5.6	Val Chisone-Germanasca	4.251	326	**4.577**	464	57	2.603	573	**3.697**	**8.274**
TOTALE		**30.213**	**2.188**	**32.401**	**3.689**	**420**	**15.545**	**3.391**	**23.045**	**55.446**

Tab. 5.2.xiv – Popolazione residente maschile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 5.2.xv – Condizione professionale della popolazione maschile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

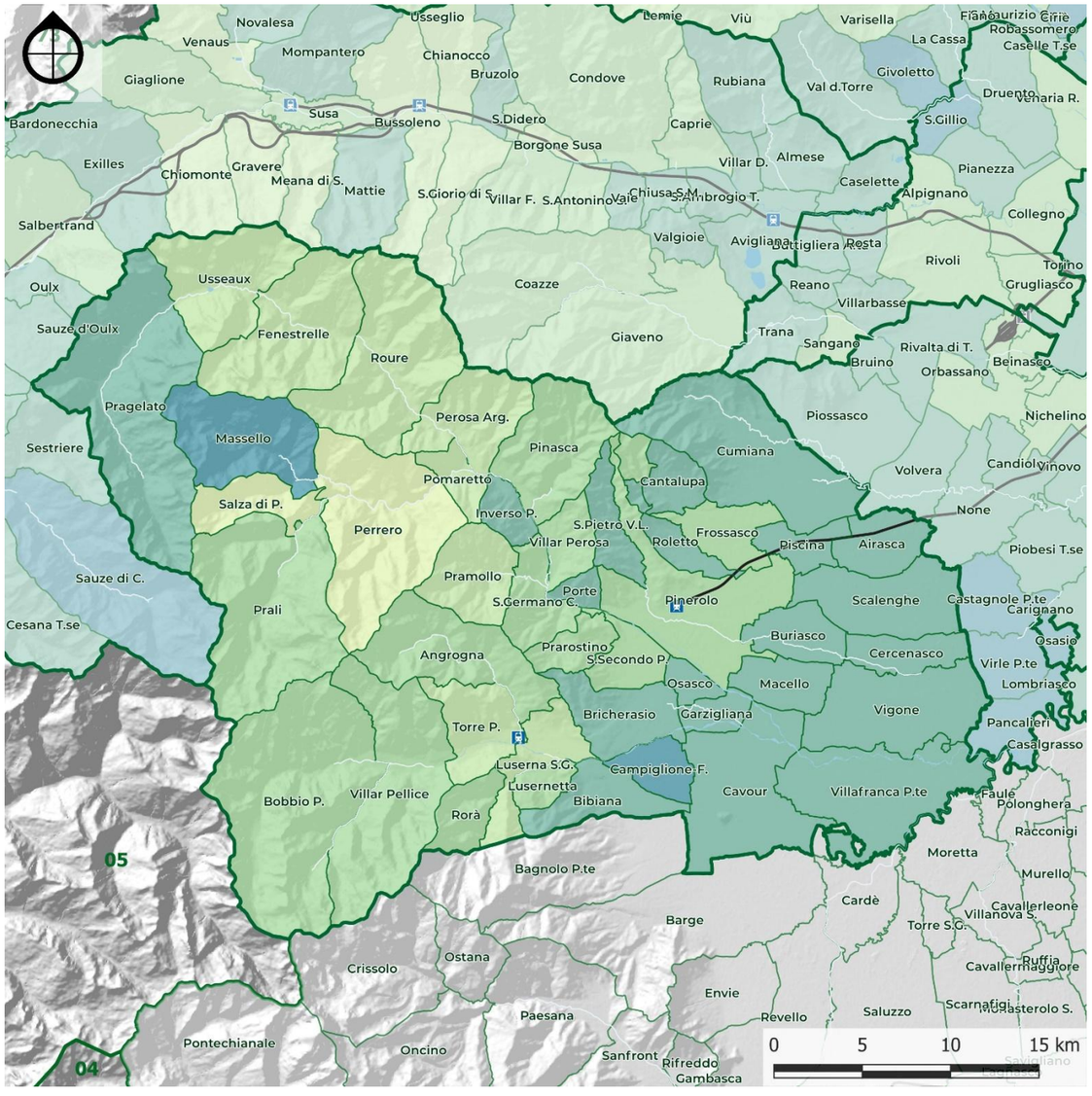
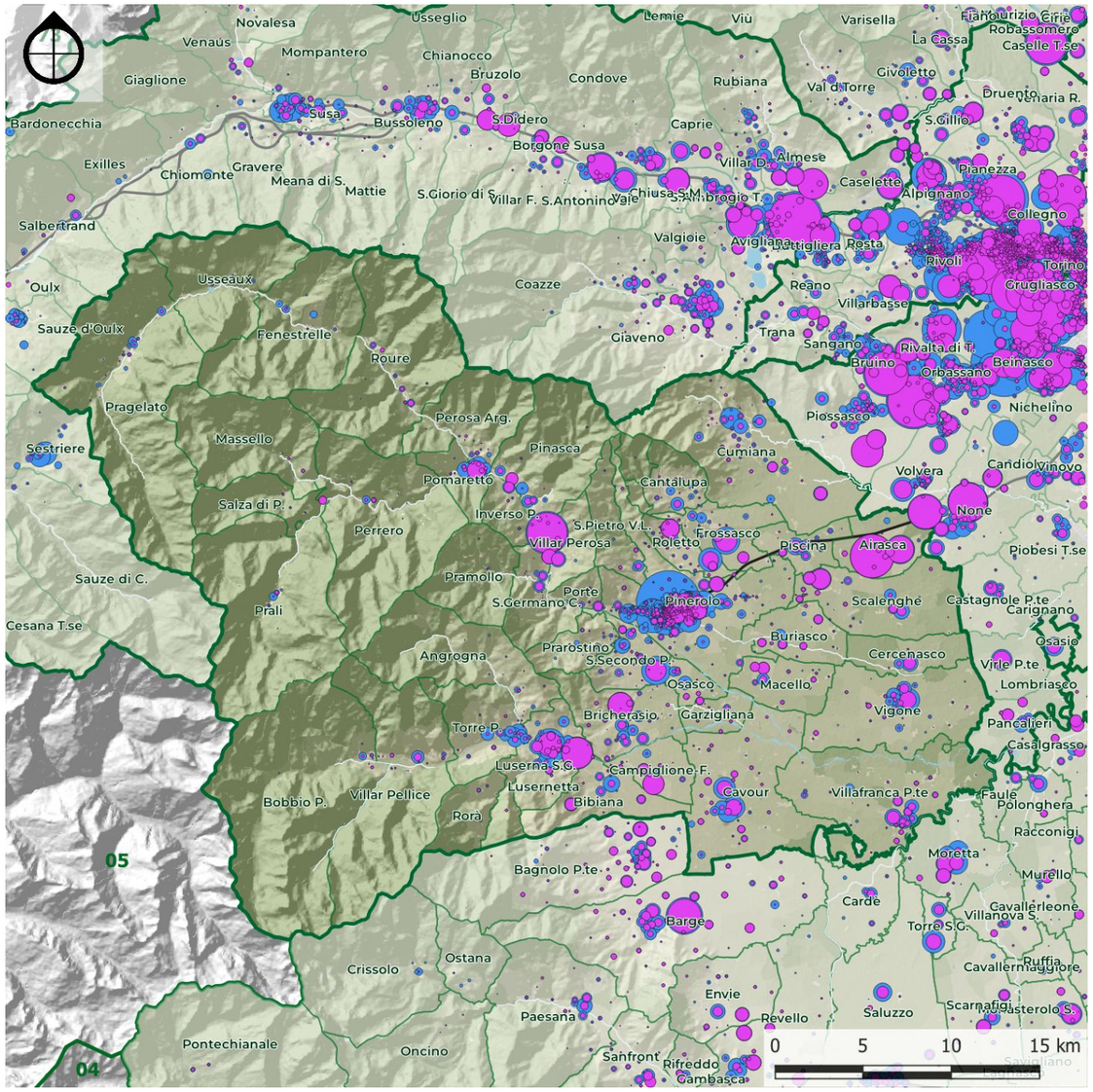


Fig. 5.2.vii – Tasso di occupazione maschile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti industria

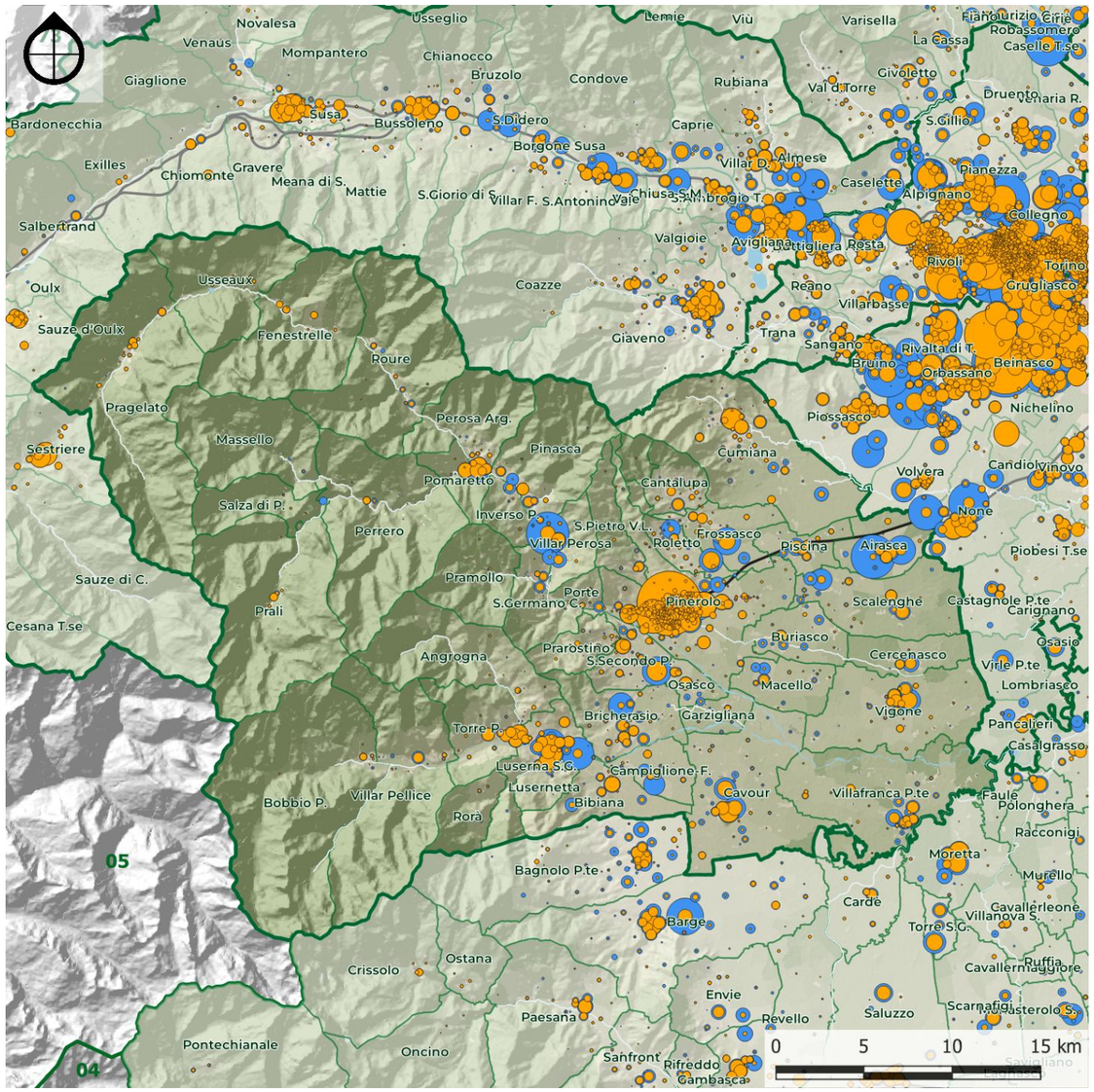
Addetti totale

100

1000

2000

Fig. 5.2.viii – Addetti industria per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti terziario

Addetti totale

100

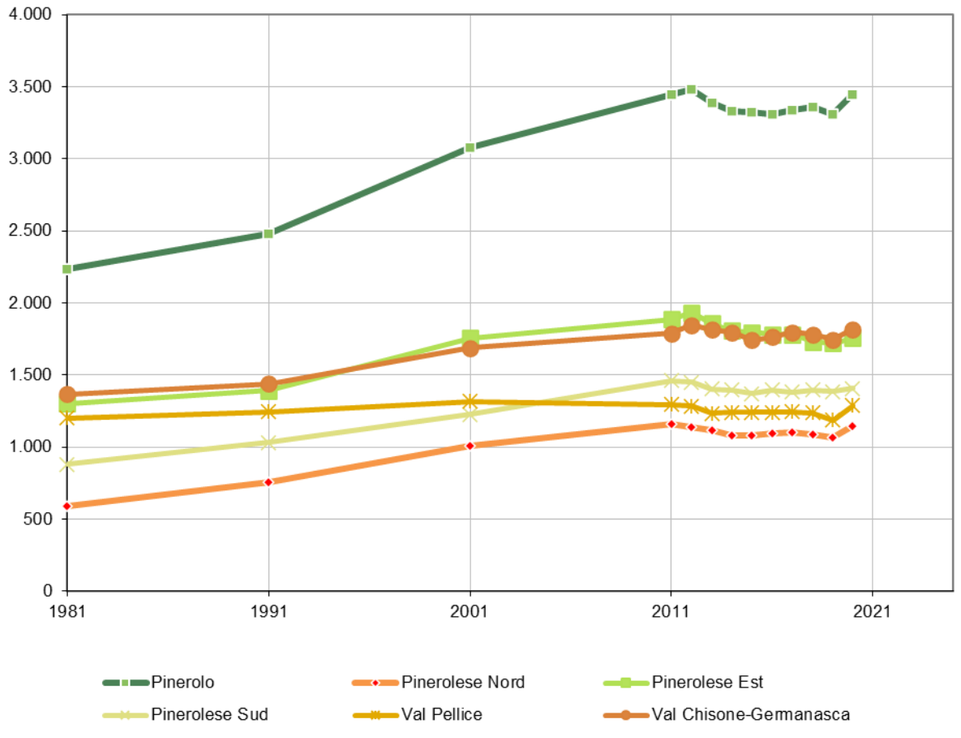
1000

2000

Fig. 5.2.ix – Addetti terziario per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 5	Unità locali delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)						
	1981	1991	2001	2011	2015	2019	2020
5.1 Pinerolo	2.237	2.479	3.077	3.445	3.324	3.307	3.445
5.2 Pinerolese Nord	594	757	1.012	1.160	1.080	1.069	1.145
5.3 Pinerolese Est	1.303	1.392	1.757	1.887	1.795	1.720	1.757
5.4 Pinerolese Sud	881	1.033	1.226	1.460	1.372	1.387	1.407
5.5 Val Pellice	1.203	1.246	1.317	1.295	1.240	1.188	1.287
5.6 Val Chisone-Germanasca	1.369	1.441	1.687	1.788	1.741	1.745	1.818
TOTALE	**7.587**	**8.348**	**10.076**	**11.035**	**10.552**	**10.416**	**10.859**

Tab. 5.2.xvi – Unità locali delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



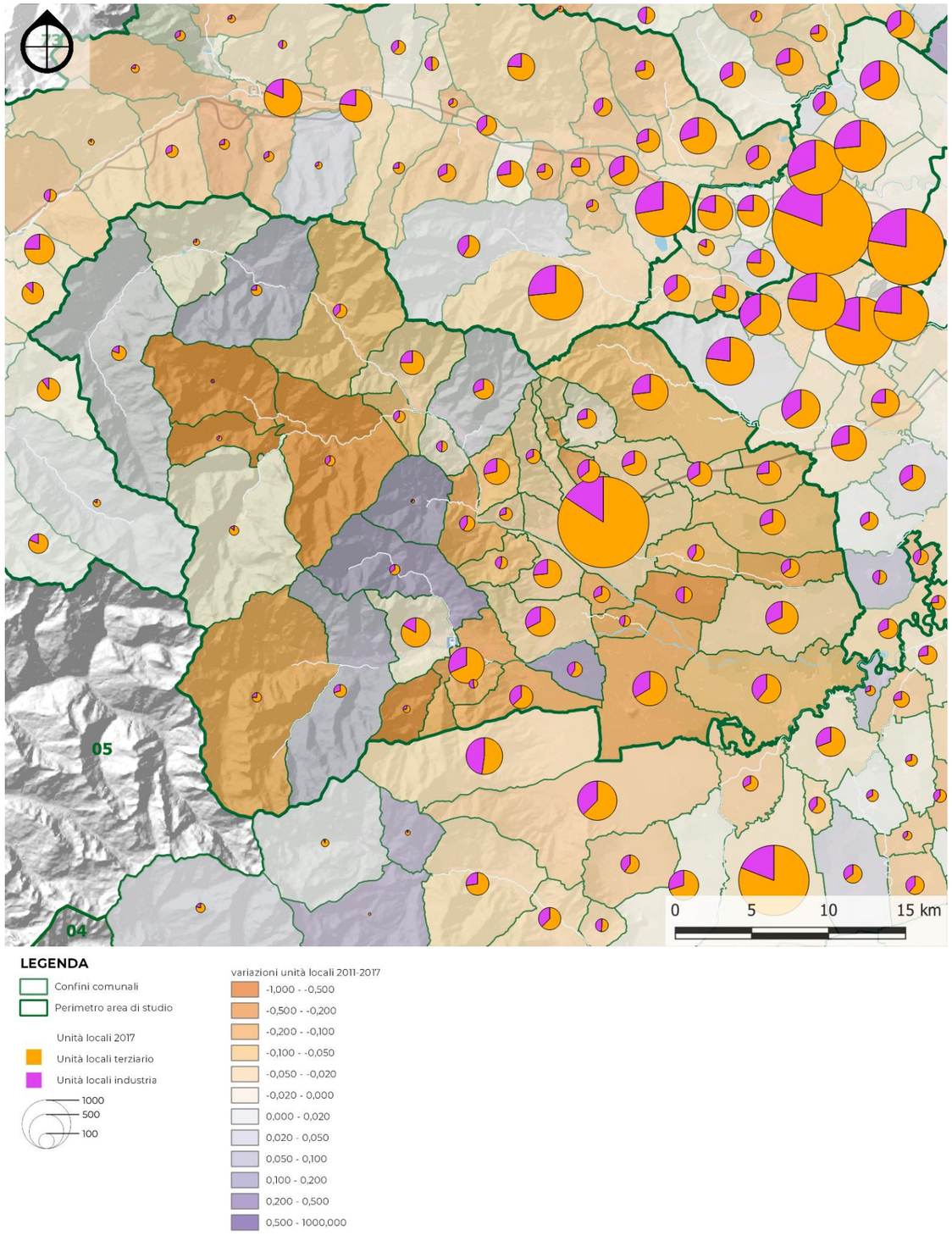


Fig. 5.2.x – Unità locali per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

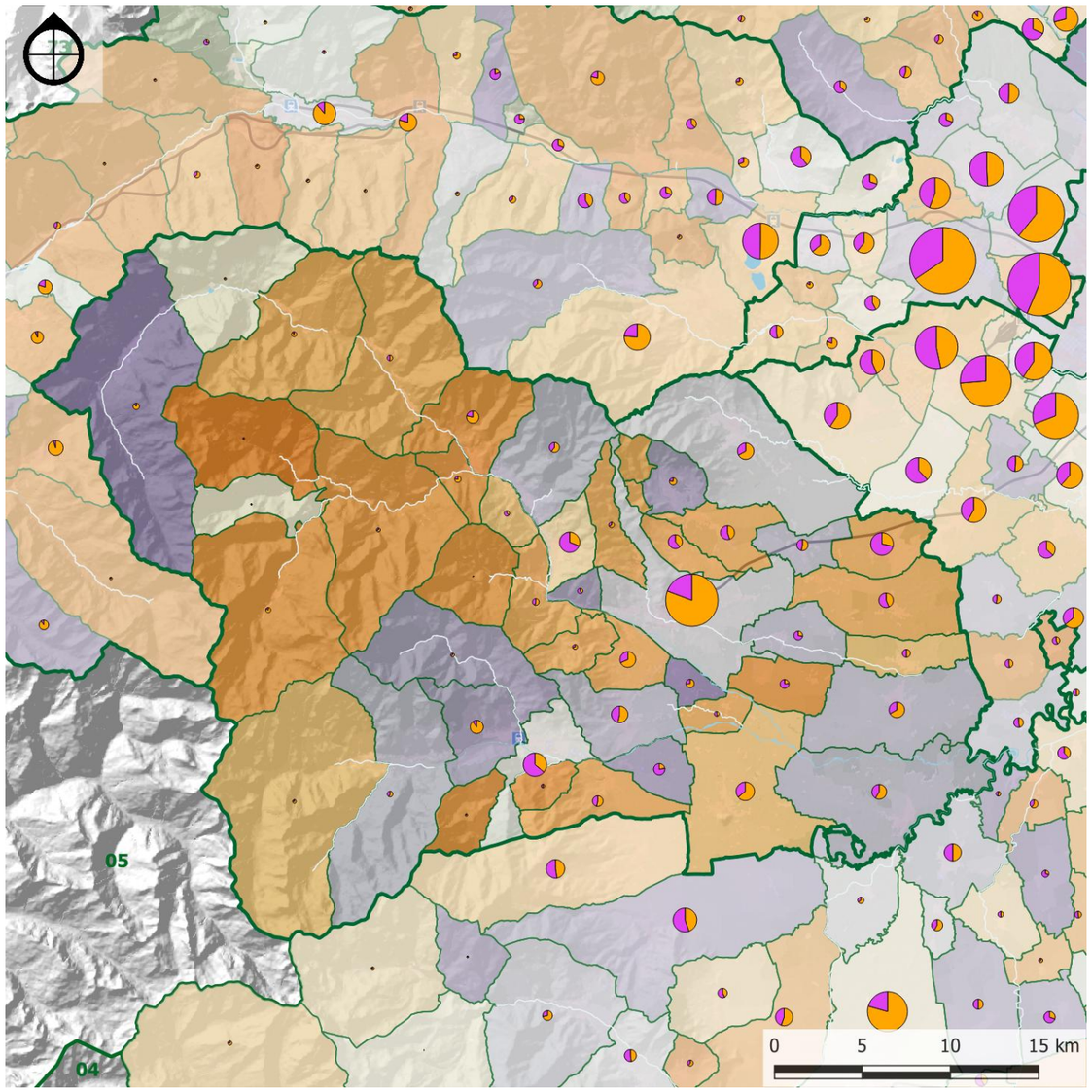
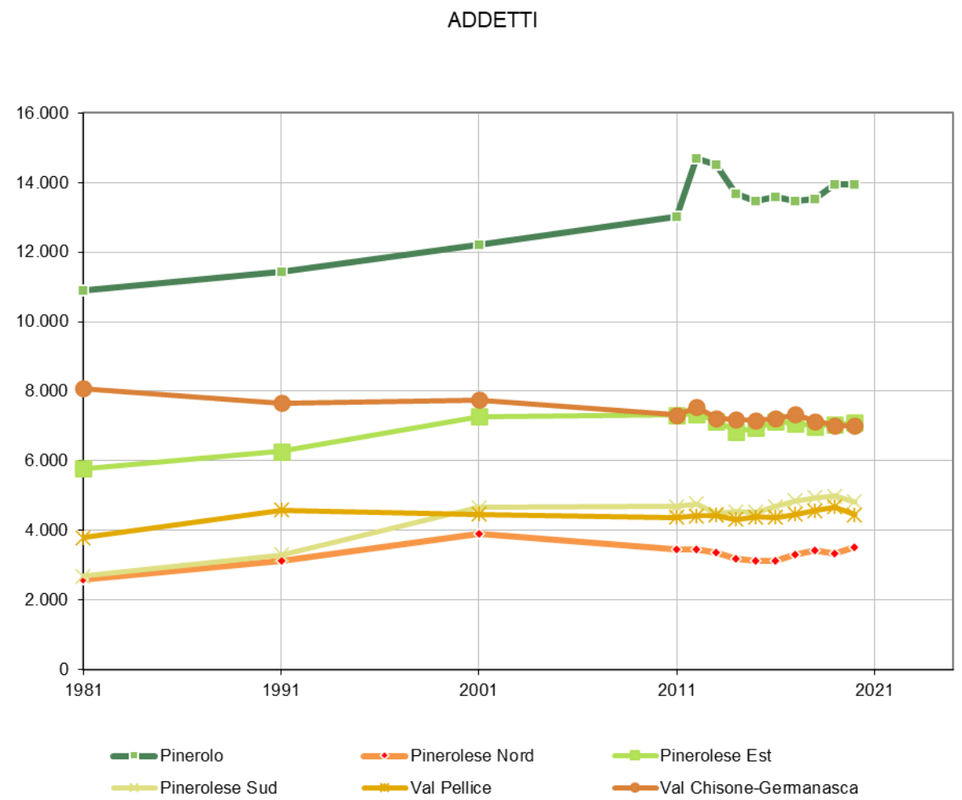


Fig. 5.2.xi – Addetti per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 5	Addetti delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)						
	1981	1991	2001	2011	2015	2019	2020
5.1 Pinerolo	10.896	11.429	12.217	13.025	13.470	13.941	13.957
5.2 Pinerolese Nord	2.585	3.138	3.892	3.447	3.128	3.333	3.520
5.3 Pinerolese Est	5.782	6.269	7.276	7.317	6.939	7.047	7.091
5.4 Pinerolese Sud	2.679	3.293	4.661	4.692	4.521	4.981	4.819
5.5 Val Pellice	3.799	4.581	4.471	4.376	4.391	4.676	4.443
5.6 Val Chisone-Germanasca	8.080	7.661	7.752	7.314	7.169	7.024	7.003
TOTALE	**33.821**	**36.371**	**40.269**	**40.171**	**39.618**	**41.002**	**40.833**

Tab. 5.2.xvii – Addetti delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



ATTRATTORI DI TRAFFICO

La zona risulta ampiamente polarizzata sulla città di Pinerolo, dov'è localizzata la maggior parte degli attrattori di traffico.

Poli secondari sono collocati ad Osasco (istituto agrario), ovvero a Pomaretto e Torre Pellice (strutture sanitarie).

Le strutture commerciali tendono ad aggregarsi intorno alle principali direttrici di traffico da/per Torino, la Val Chisone e la Val Pellice. A monte di Perosa Argentina e Torre Pellice non vi sono più in pratica attrattori di livello sovracomunale.

Strutture ospedaliere						
Comune		Nome	Tipologia	indirizzo	reparti	posti letto
PINEROLO	1191	OSPEDALE CIVILE "E.AGNELLI"	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA BRIGATA CAGLIARI	17	215
PINEROLO	1191	MEDICAL SERVICE S.A.S	CASA DI CURA PRIVATA	VIA MARTIRI DEL XXI	0	0
POMARETTO	1198	OSPEDALE DI POMARETTO	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA RIBET MAGGIORE	1	18
TORRE PELLICE	1275	OSPEDALE DI TORRE PELLICE	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA GAY MATTEO	0	0

Tab. 5.2.xviii – Strutture ospedaliere
Elaborazione META

Elenco scuole secondarie di secondo grado					
comune	cod_scuola	tipo scuola	nome scuola	indirizzo	iscritti 2021
Osasco	TORA044019	IST PROF PER L'AGRICOLTURA E AMBIENTE	A. PREVER	VIALE EUROPA 28	215
Osasco	TOTA044026	ISTITUTO TECNICO AGRARIO	A. PREVER	VIALE EUROPA 28	166
Pinerolo	TOPC06000D	LICEO CLASSICO	G.F. PORPORATO	VIA BRIGNONE 2	1540
Pinerolo	TOPS070007	LICEO SCIENTIFICO	M. CURIE	VIA DEI ROCHIS12	1071
Pinerolo	TORH04401D	IST PROF PER I SERVIZI ALBERGHIERI E RISTORAZIONE	A. PREVER	VIA CARLO MERLO 2	646
Pinerolo	TORI014015	IST PROF INDUSTRIA E ARTIGIANATO	I. PORRO	VIALE KENNEDY 30	319
Pinerolo	TOSL038019	LICEO ARTISTICO	LICEO ARTISTICO BUNIVA	VIA DEI ROCHIS 25	458
Pinerolo	TOTD038018	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	M. BUNIVA	VIA DEI ROCHIS 25	848
Pinerolo	TOTD03850L	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	IST. TECN. COMM. GEOM. BUNIVA	VIA DEI ROCHIS 25	62
Pinerolo	TOTF014012	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	I. PORRO	VIALE KENNEDY 30	271

Tab. 5.2.xix – Scuole secondarie secondo grado
Elaborazione META

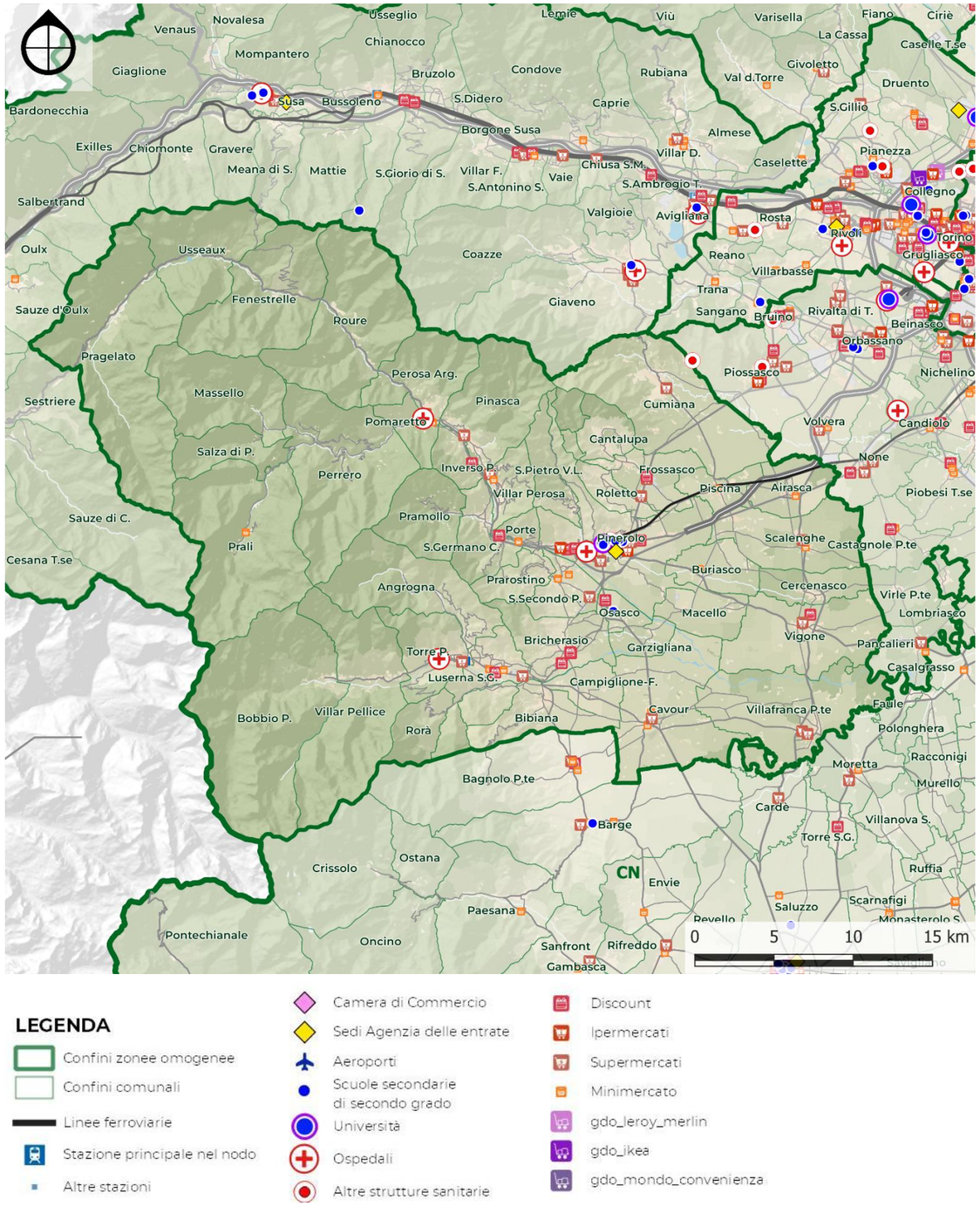


Fig. 5.2.xii – Poli attrattori
Elaborazione META

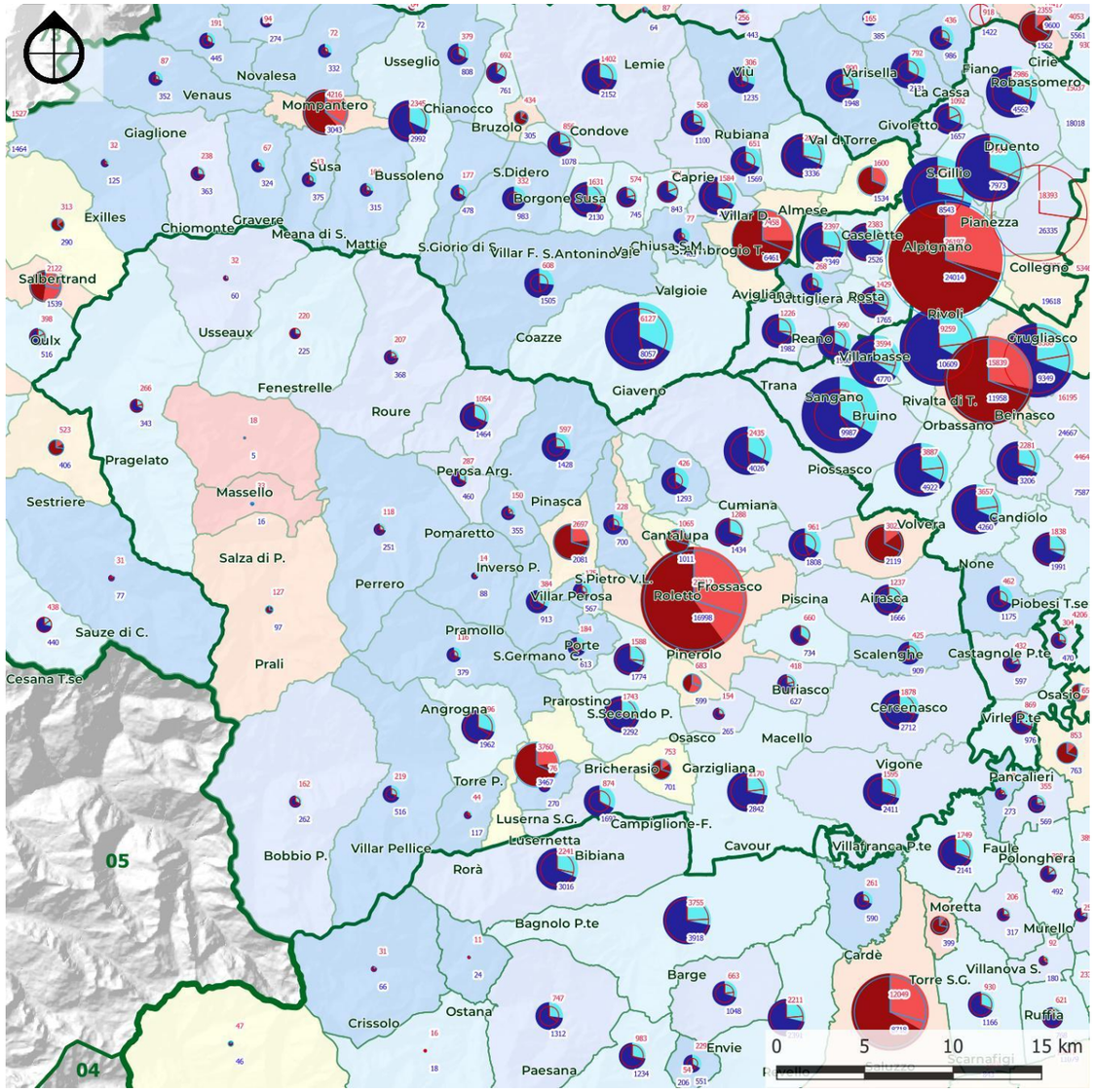
5.2.2 Domanda di mobilità

OD ISTAT

Quasi tutti i comuni delle Valli Germanasca e Chisone sono generatori netti di spostamenti sistematici, ovvero spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, ad eccezione di Luserna San Giovanni, in cui prevalgono gli spostamenti attratti.

Pinerolo è il capoluogo dell'area e quindi sede di servizi come scuole, presidi sanitari e uffici, che ne garantiscono il ruolo di polo attrattore. Quasi la metà degli spostamenti attratti da Pinerolo sono per esigenze di studio. Ruolo di attrattori di traffico è svolto anche da Villar Perosa e da Airasca.

Cumiana e Cavour al contrario, risultano essere forti generatori di traffico.



LEGENDA

I colori pieni indicano la componente prevalente fra attratti (in rosso) e generati (in blu)

10.000 persone che si spostano/giorno

Attratti 2011

- Attratti per studio
- Attratti per lavoro

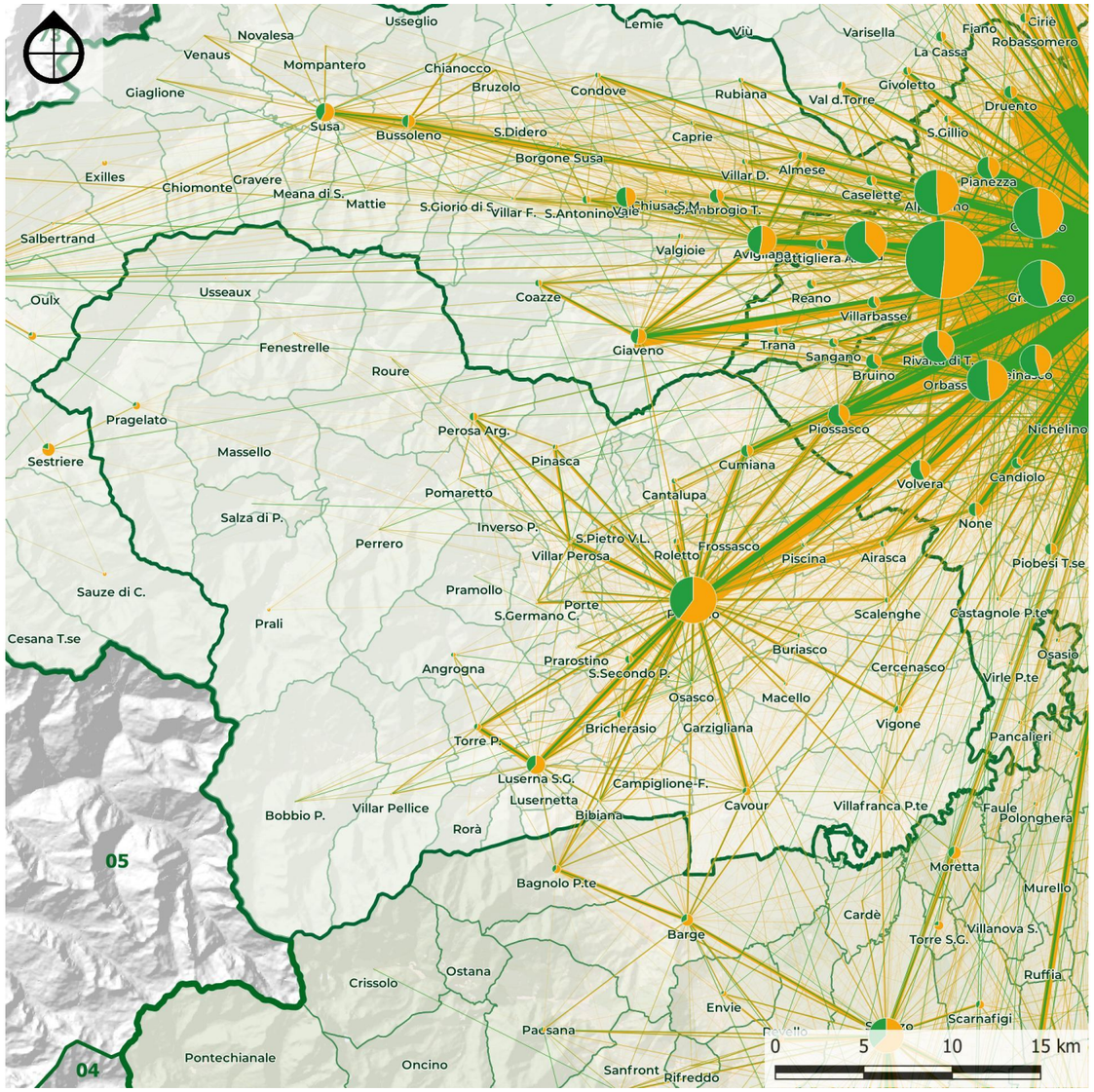
Generati 2011

- Generati per studio
- Generati per lavoro

Rapporto attratti/generati 2011

- >0,50
- 0,51 - 0,75
- 0,76 - 0,9
- 0,91 - 1
- 1,1
- 1,1 - 1,3
- 1,3 - 1,5
- 1,5 - 2
- >2

Fig. 5.2.xiii – Spostamenti sistematici attratti e generali da ciascun comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per motivo

- Lavoro
- Studio

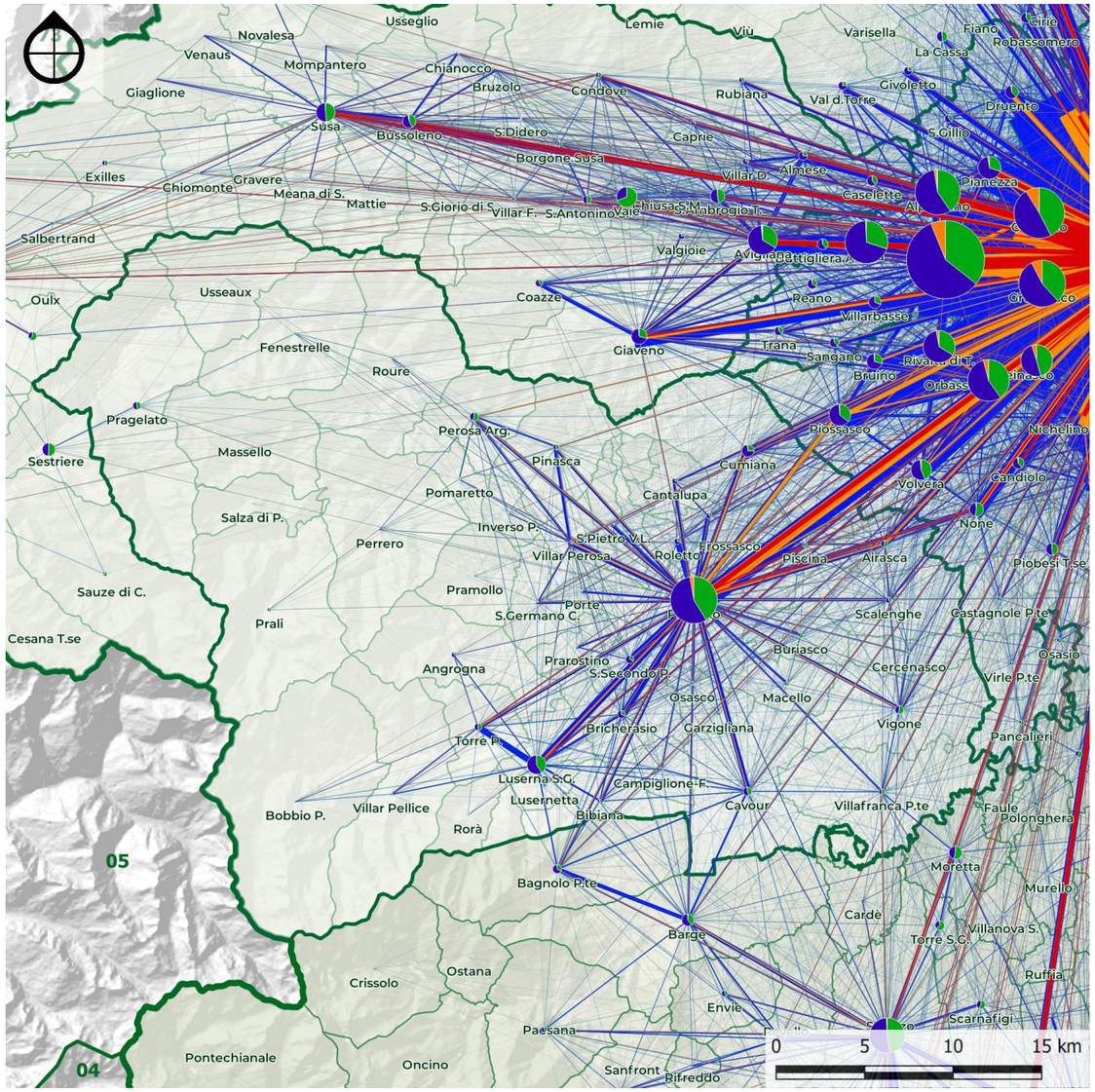
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 5.2.xiv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per motivo
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per modo

- Treno
- Autobus
- Auto e moto
- non motorizzato

Spostamenti/giorno

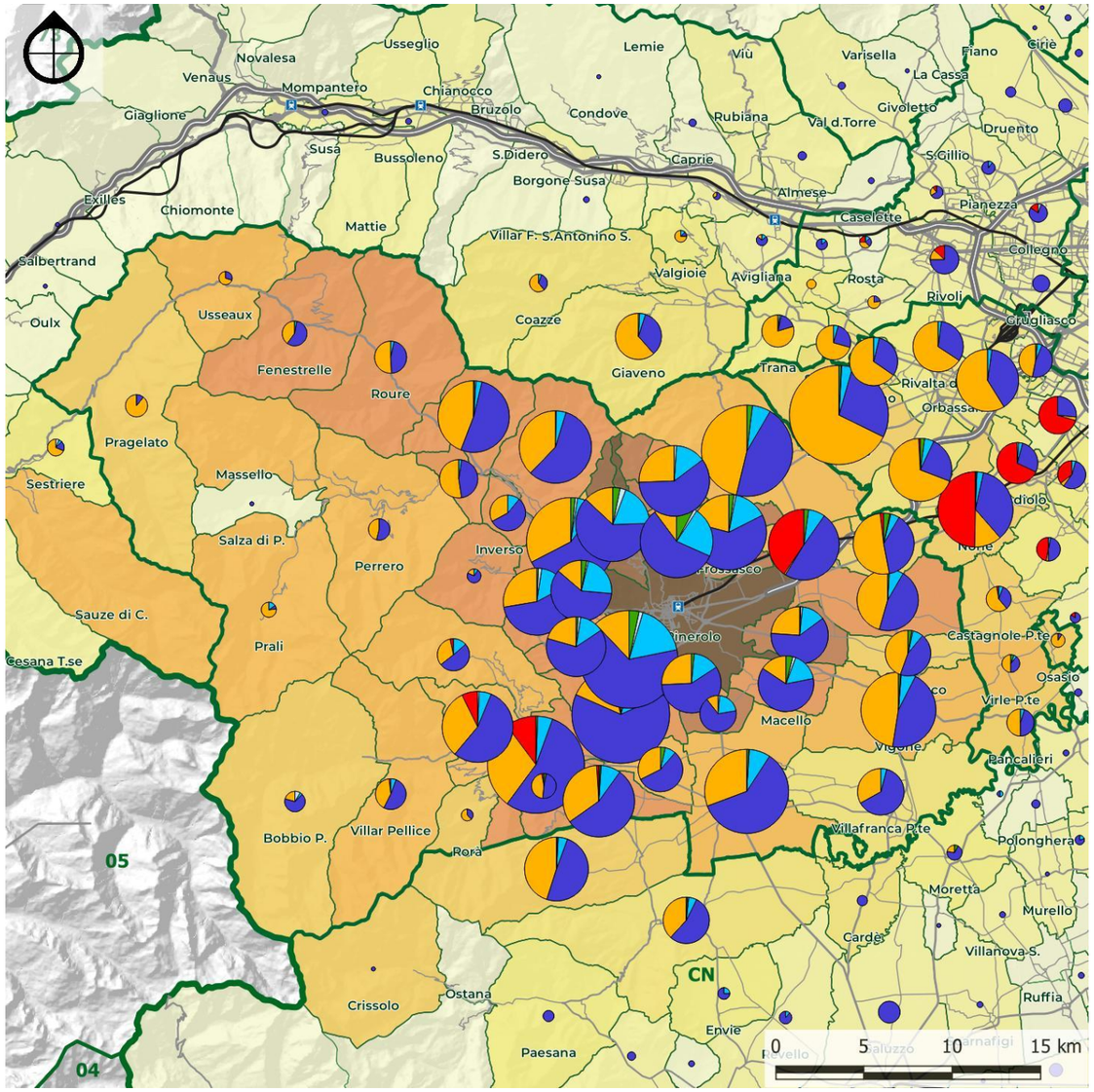
- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 5.2.xv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per modo
Elaborazione META su dati ISTAT

AREE D'INFLUENZA



LEGENDA

Aree di influenza

0%	
0 - 0.5%	
0,5 - 1%	
1 - 2%	
2 - 5%	Treno+Metro
5 - 10%	Bus+Tram
10 - 20%	Auto+Moto
20 - 35%	Accompagnamento
35 - 50%	Moto
>=50%	Non motorizzato

Fig. 5.2.xvi – Area d'influenza di Pinerolo nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

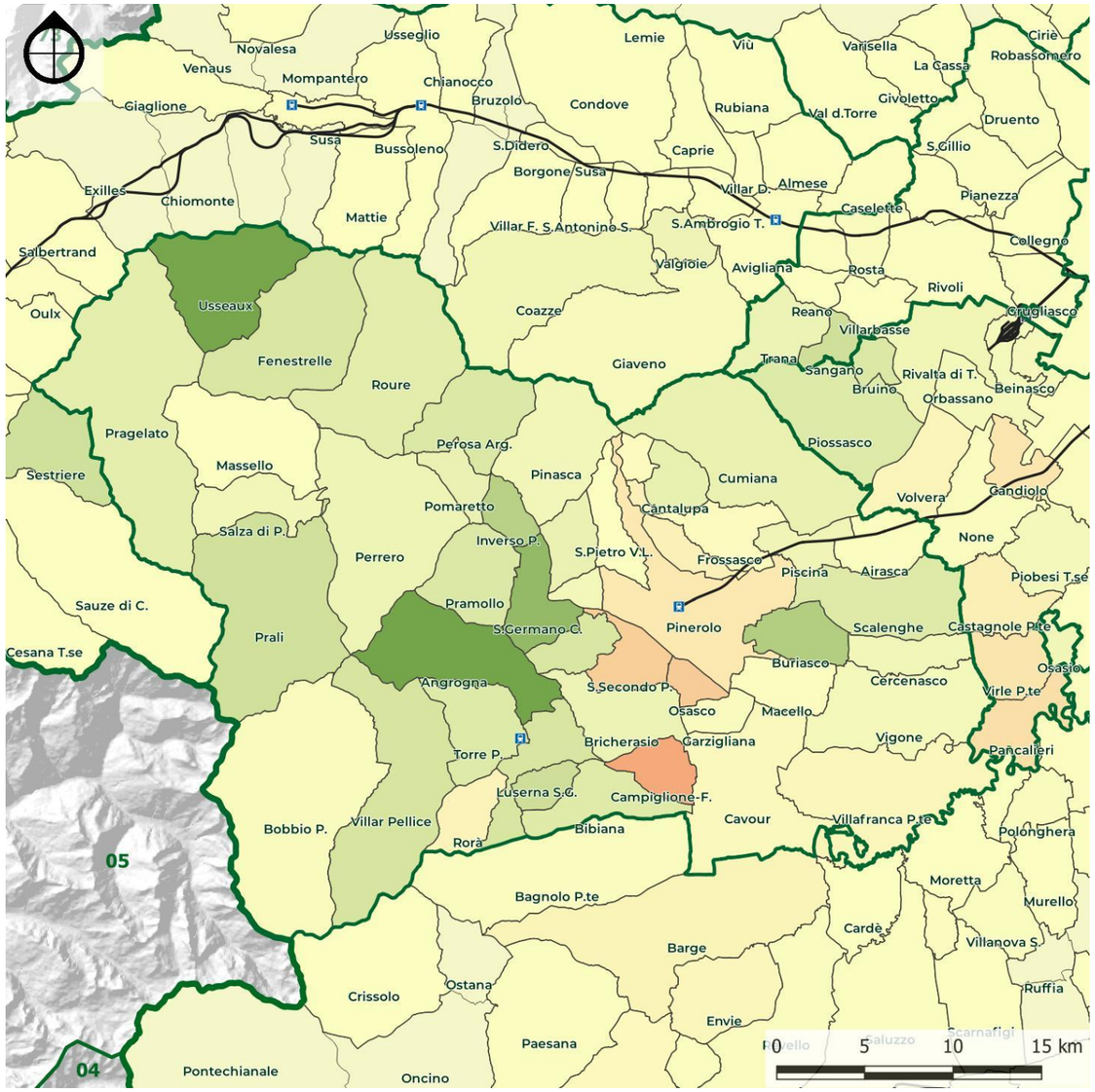


Fig. 5.2.xvii – Variazione dell'area d'influenza di Pinerolo dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Da queste analisi emerge come su Pinerolo graviti maggiormente la Val Chisone rispetto alla Val Pellice,

Negli ultimi 20 anni, con l'espansione della motorizzazione di massa un po' tutti i comuni delle Valli gravitano maggiormente su Pinerolo, in particolare si nota come il capoluogo abbia grande influenza sui comuni di Angrogna e di Usseaux.

5.2.3 Offerta di trasporto

La zona omogenea è innanzitutto servita dalla linea SFM 2 Pinerolo – Chivasso, che prevede corse cadenzate orarie lungo tutta la durata della giornata, con rinforzi semiorari in fascia di punta ed alcune riduzioni relativamente al servizio festivo ed a quello del mese di agosto.

Le stazioni del servizio SFM2, collocate all'interno della zona omogenea sono in tutto quattro:

- Airasca
- Piscina
- Pinerolo Olimpica
- Pinerolo

All'interno del comparto è presente anche la linea ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice, attualmente sospesa all'esercizio. Il riutilizzo di questa linea è oggetto di uno studio ad hoc, promosso dalla Città Metropolitana nel corso del 2023.

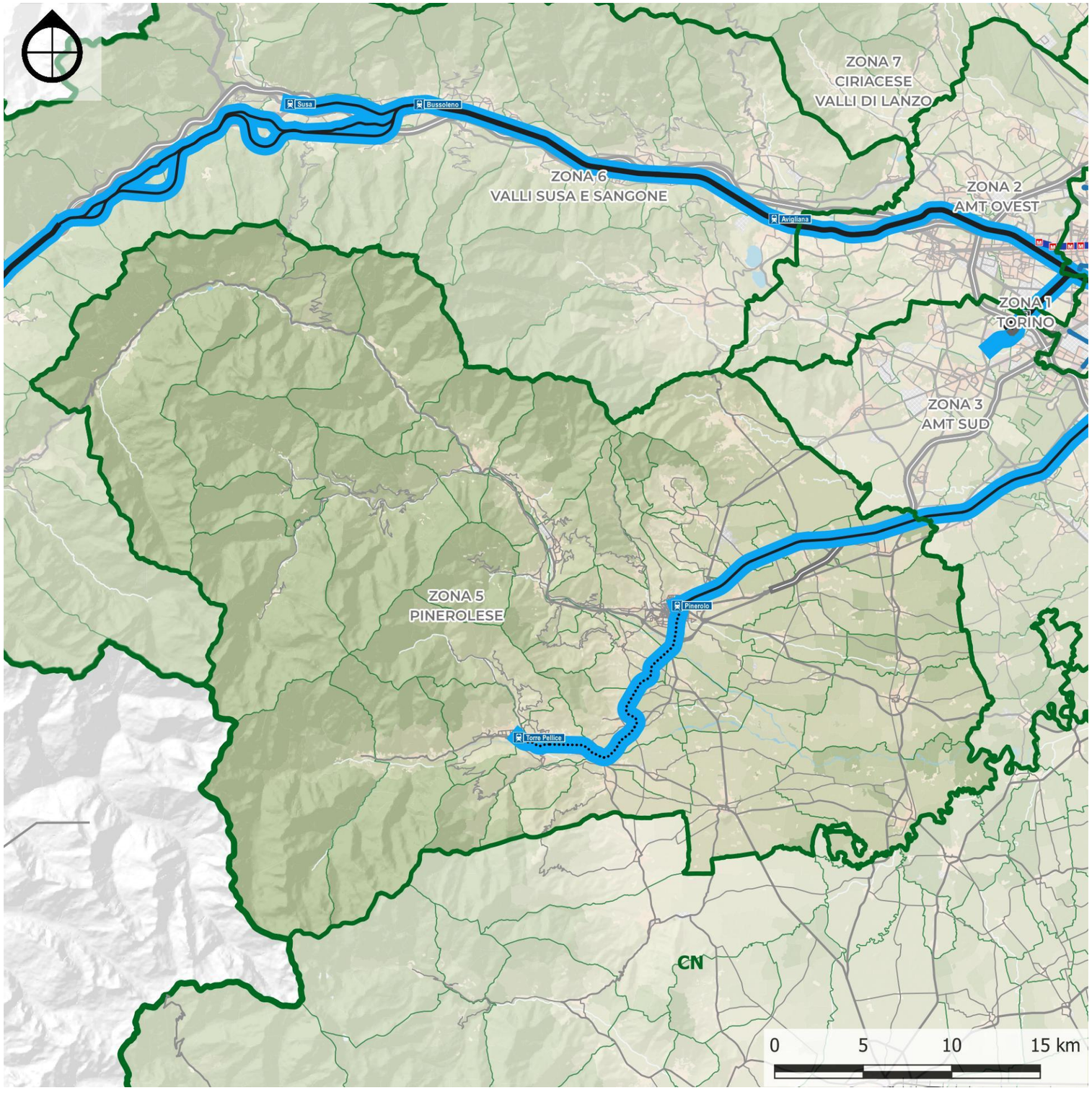


Fig. 5.2.xviii – Zona omogenea 5: rete ferroviaria
Elaborazione META



I nodi di interscambio sono Pinerolo e Piscina.

Essi sono descritti nelle schede riportate in fondo al presente paragrafo.

Relativamente al servizio pubblico su gomma, l'ossatura principale è costituita da 5 direttrici (di cui 4 gravitanti su Torino e ciascuna gestita da una diversa azienda):

- Le linee Sestriere – Perosa Argentina - Pinerolo – Torino (275) e Pinerolo – Torino (282), entrambe gestite da Arriva Italia, sono quelle più frequenti della zona omogenea in esame. I 3 tratti funzionali della linea hanno livelli di servizio distinti: tra Sestriere e Perosa i servizi sono cadenzati ma scostanti lungo il corso della giornata, alcuni dei quali sono in coincidenza con la linea 285 proveniente dalla stazione di Oulx, in Val di Susa; tra Perosa Argentina e Pinerolo è invece presente un servizio cadenzato ogni mezz'ora nei giorni feriali dal lunedì al venerdì, ma il livello di servizio resta comunque elevato anche il sabato e nei giorni festivi. Il tratto compreso tra Pinerolo e Torino è infine ricco di corse che affiancano e completano il servizio svolto dalla linea SFM2: circa la metà di tali servizi sono instradati lungo l'autostrada A55 e pertanto diretti.
- Una seconda linea decisamente importante per l'area è la Barge/Bagnolo – Cavour – Pinerolo – Torino, gestita da Cavourese (220-220B). Non tutte le corse transitano da Barge e Bagnolo, ma tra Cavour e Torino il servizio è frequente nei i giorni feriali, anche se non cadenzato. Leggermente minore il numero dei servizi che collegano anche Barge e Cavour con Torino. Circa un terzo dei servizi in direzione Torino è instradato dalla A55 prima o dopo il transito da Pinerolo; lo stesso avviene nella direzione opposta. Molto limitato il servizio festivo, che consiste in sole due coppie di corse.
- La terza direttrice per importanza (in base ai km) è rappresentata dalla linea 510 (GTT) che, in sovrapposizione alla linea urbana 5 e alla linea extraurbana 511 fino a Orbassano (entrambe le linee citate fanno comunque capo ad altre aree omogenee per coerenza geografica), collega Torino con Cumiana, garantendo comunque un proseguimento con cambio bus da/per Pinerolo presso il bivio di Cumiana. Il servizio è frequente ed abbastanza cadenzato; nei festivi sono presenti sei coppie di corse sprovvisti però di coincidenze e servizi tra Bivio Cumiana e Pinerolo.
- Unica delle direttrici principali non transitante da Torino è la linea Bobbio Pellice – Torre Pellice - Pinerolo (linea 901 + 284 – quest'ultima credo soppressa e fusa con la prima), che sostituisce il servizio ferroviario tra Pinerolo e Torre Pellice sospeso dal 2012. La pressoché totalità di questi servizi è in coincidenza a Pinerolo con la linea ferroviaria SFM2. Il servizio è orario e cadenzato; presente anche un discreto servizio festivo.

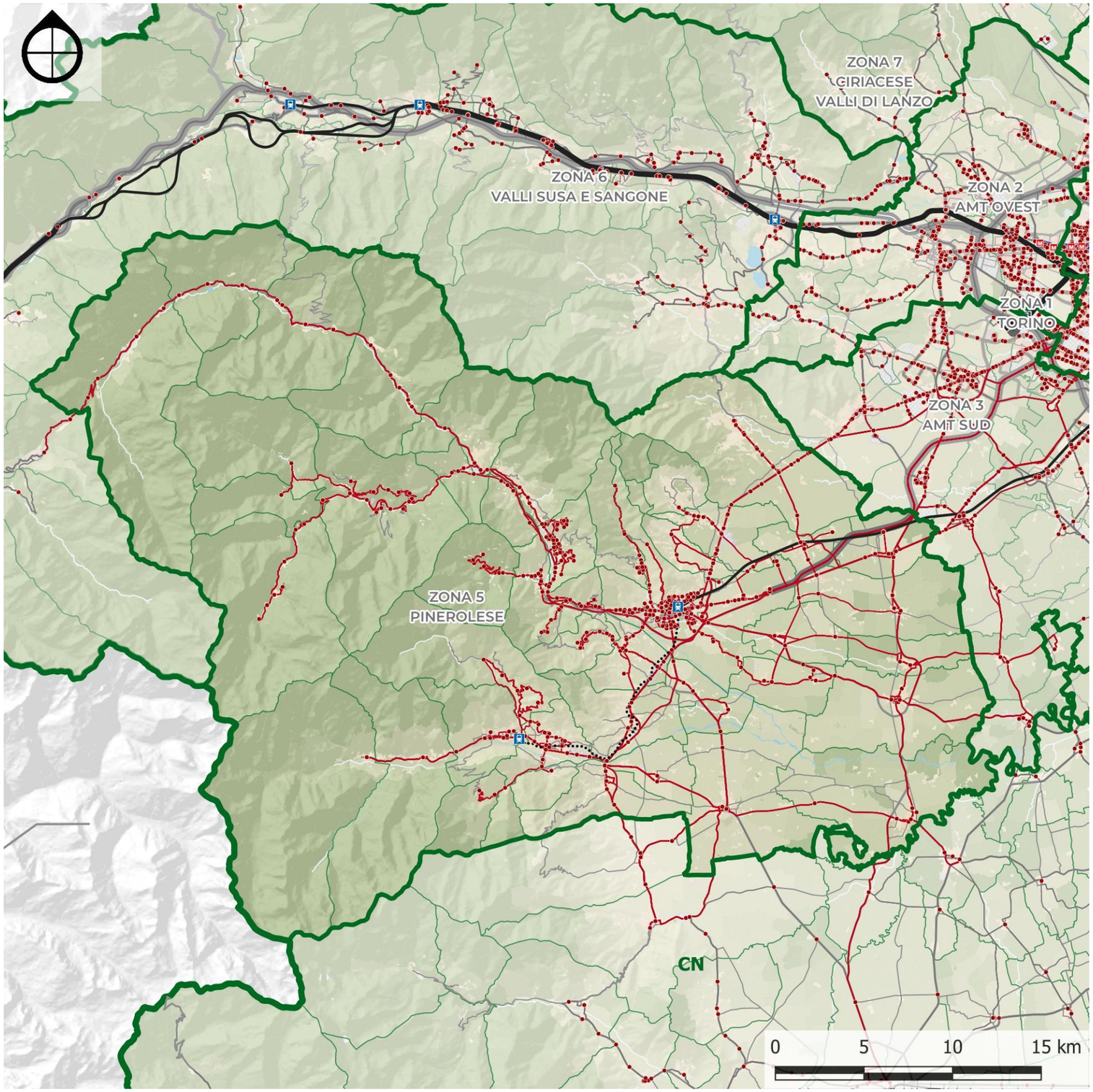


Fig. 5.2.xix – Zona omogenea 5: rete servizi automobilistici
Elaborazione META

Zona omogenea 5: Pinerolese LINEE TPL ATTRIBUITE ALLA ZONA OMOGENEA						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
120	ANGROGNA-TORRE PELLICE	Dedicato	UM Pinerolese	Dossetto	n.d.	0
213	Cumiana - Piscina - Pinerolo	ExtraTO	Cavourese	0	21.884	21.884
214	S.Bartolomeo - S.Secondo - Pinerolo	ExtraTO	Cavourese	0	9.117	9.117
216	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Bibiana - Campiglione - Luserna S.G. - Torre	ExtraTO	Cavourese	0	42.501	42.501
220	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Garzigliana - Osasco - Pinerolo - Orbassanc	ExtraTO	Cavourese	0	527.028	527.028
220B	BARGE-CAVOUR-PINEROLO	ExtraTO	Cavourese	0	436.728	436.728
275	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino	ExtraTO	Arriva	0	1.168.520	1.168.520
278	Pinerolo - Macello - Buriasco - Vigone	ExtraTO	Arriva	0	134.912	134.912
279	Bobbio Pellice - Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO	Arriva	0	137.977	137.977
280	Barge - Osasco - Pinerolo - Airasca SKF	ExtraTO	Arriva	0	148.140	148.140
281	linee scolastiche del Pinerolese	ExtraTO	Arriva	0	231.933	231.933
282	Pinerolo - Torino	ExtraTO	Arriva	0	691.317	691.317
283	Pinerolo - Roletto - Frossasco - Cantalupa	ExtraTO	Arriva	0	130.716	130.716
284	BOBBIO PELLICE-PINEROLO-TORINO	ExtraTO	Arriva	0	394.005	394.005
294	Lusernetta - Luserna S.G. - Torre Pellice	ExtraTO	Cavourese	0	42.483	42.483
296	TORRE PELLICE-LUSERNA-PINEROLO	ExtraTO	Cavourese	0	6.650	6.650
298	Barge - Bagnolo P. - Bibiana - Campiglione F. - Bricherasio - Cantine - Pine	ExtraTO	Cavourese	0	223.416	223.416
299T	Villafranca Piemonte - Torino	ExtraTO	Bus Company	0	573.899	573.899
299V	Saluzzo - Villafranca Piemonte	ExtraTO	Bus Company	0	181.456	181.456
301	Moretta - Villafranca - Airasca SKF	ExtraTO	Bus Company	0	42.008	42.008
303	Perosa A. - Perrero - Prali	ExtraTO	Arriva	0	105.336	105.336
313	RUATA-PRAMOLLO-VILLAR PEROSA	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
438	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	Cavourese	0	10.423	10.423
446	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	Cavourese	0	11.745	11.745
500	Perosa - Pomaretto - Inverso Pinasca - Villar Perosa	ExtraTO	Cavourese	0	8.199	8.199
510	Torino - Orbassano - Cumiana	ExtraTO	GTT	0	801.503	801.503
514	Torino (FIAT Mirafiori) - Cumiana	ExtraTO	GTT	0	41.211	41.211
517	SCOLASTICA DI VILLAR PEROSA	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
518	SERVIZIO SCOLASTICO DI PRAMOLLO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
519	SERVIZIO SCOLASTICO DI SAN GERMANO CHISONE	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
520	SALZA DI PINEROLO-MASSELLO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
523	SERVIZIO SCOLASTICO DI PERRERO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
524	SERVIZIO SCOLASTICO DI PORTE	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
528	RUATA - ALLIERI - PRAMOLLO RUA	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
534	RUATA-SAN GERMANO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
535	VILLA-RODORETTO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
536	GHIGO-GIORDANO	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
537	GHIGO-AGAPE	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
538	GHIGO-VILLA	Dedicato	CM ValChisone-G	0	n.d.	0
901	Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO	Cavour.+Arriva	0	342.215	342.215
700	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.7 STUDENTESCA	Urbano Pinerolo	Arriva	0	1.353	1.353
701	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.3	Urbano Pinerolo	Arriva	0	163.189	163.189
702	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.4B MERCATALE	Urbano Pinerolo	Arriva	0	4.618	4.618
703	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.4 andata/ritorno	Urbano Pinerolo	Arriva	0	82.680	82.680
704	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.1	Urbano Pinerolo	Cavourese	0	n.d.	0
705	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2	Urbano Pinerolo	Cavourese	0	144.147	144.147
706	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2B	Urbano Pinerolo	Cavourese	0	49.856	49.856
707	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.5	Urbano Pinerolo	Cavourese	0	67.774	67.774
708	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE A	Urbano Pinerolo	Arriva	0	4.243	4.243
709	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE B	Urbano Pinerolo	Cavourese	0	4.243	4.243
	TOTALE				**6.987.425**	**6.987.425**

Zona omogenea 5: Pinerolese LINEE TPL PARZIALMENTE RICADENTI NELLA ZONA OMOGENEA (attribuite ad altra zona omogenea o a contratto non CMTO)						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
386	Ponte Pietra - Coazze - Giaveno - Pinerolo - Osasco	ExtraTO	Cavourese	0	131.672	131.672
	TOTALE				**131.672**	**131.672**

Tab. 5.2.xx – Zona omogenea 5: percorrenze rete TPL attuale
Elaborazione META

- L'ultima direttrice principale per importanza in termini di km è servita dalla linea 299T (Villafranca Piemonte – Torino), gestita da Bus Company e in coincidenza con la linea 299V (Villafranca Piemonte – Saluzzo). Il servizio è frequente ed abbastanza cadenzato, soprattutto in partenza da Torino. Il servizio festivo comprende 4 coppie di corse.

È interessante notare come le linee sopra descritte, fatta eccezione per la Bobbio Pellice – Pinerolo, penetrino fino al centro di Torino, peraltro effettuando percorsi e capolinea in diverse aree della città:

- Le corse di Arriva Italia percorrono tutto corso Unione Sovietica e, dopo essere transitate da Porta Nuova, giungono fino all'autostazione di Corso Bolzano (Porta Susa);
- Le corse di Cavourese effettuano il medesimo percorso di quelle di Arriva ma, dopo essere giunte in corso Bolzano, proseguono fino in corso Stati Uniti, dove si attestano.
- Le corse di GTT invece da corso Unione Sovietica deviano in corso Galileo Ferraris e si attestano in corso stati uniti, non interscambiando con la metropolitana.
- Le corse di Bus Company, infine, da corso Unione svoltano per corso Bramante, piazza Carducci (interscambio con la metro) e si attestano a Torino Esposizioni.

A completare l'assetto di rete descritto si trovano altre linee a valenza locale, in primo luogo il servizio urbano di Pinerolo, composto da 6 linee più due mercatali. La maggior parte dei servizi sono cadenzati ogni ora e con un buon servizio anche nei giorni festivi. Grande importanza in termini di chilometri hanno anche i servizi scolastici del pinerolese, in gran parte racchiusi nella linea 281: la cittadina, essendo sede di scuole di ogni ordine e grado, esercita un'attrattiva molto forte di studenti, con un conseguente gran numero di servizi ad essi dedicati.

Essendo Pinerolo un centro locale importante, non mancano alcune linee secondarie che si irradiano da essa, di cui alcune a valenza operaia. Nelle alte valli Chisone e Germanasca la Comunità Montana garantisce inoltre tutta una serie di collegamenti prevalentemente scolastici o mercatali tra i centri minori.

Considerata nel suo insieme, la rete TPL afferente alla zona omogenea 5 presenta percorrenze vicine a 7 milioni di km/anno, riconducibili per il 93% ad autolinee extraurbane e per il restante 7% alla rete urbana di Pinerolo.

Circa il 49% delle percorrenze sono garantite da Arriva, il 23% da Cavourese e l'11% da Bus Company. La quota residua è gestita in pool.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

Città Metropolitana di Torino
Piano per l'accessibilità e l'intermodalità

Zona omogenea 5:
Pinerolese

Pinerolo

Tavola 1/2
Inquadramento e servizi

META mobilità economia territorio ambiente



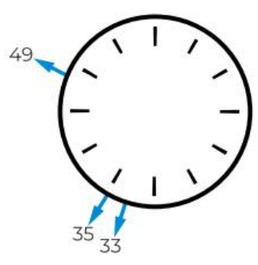
La stazione di **Pinerolo**, di testa, è il capolinea della linea ferroviaria che la collega con Moncalieri e quindi Torino. Da qui parte anche la diramazione verso Torre Pellice, senza traffico dal 2012 ma che nello scenario evolutivo SFM torna ad essere servita.

La stazione, che dista circa 500 metri dal centro della cittadina, è dotata di numerosi servizi e nelle sue immediate vicinanze è possibile interscambiare con diversi mezzi. Il suo buon livello di servizio, che vede due treni all'ora per il capoluogo, la rende pratica per raggiungere agevolmente tutte le località servite dalla linea SFM2.

Servita da (scenario evolutivo):

- sfm 1 Rivarolo Canavese - Chieri
- **sfm 2 Pinerolo - Chivasso**
- sfm 3 Bardonecchia/Susa - Caselle APT
- sfm 4 Alba - Germagnano
- sfm 5 Orbassano - TO Stura - (Ivrea)
- sfm 6 Asti - Caselle APT
- sfm 7 Fossano - Ceres
- sfm 8 Torino Lingotto - Chivasso
- AV LP FR RV Media/lunga percorrenza

Orologio di stazione (SFM):



Elenco dei servizi per minuto di partenza:
'33: Chivasso (SFM2)
'35: Torre Pellice (SFM2)
'49: Chivasso (SFM2)

Crediti foto: TorinoOggi.it

Accessibilità e circolazione

L'accesso principale si affaccia su piazza Garibaldi, che ospita un'area pedonale con un giardino e che, proprio davanti alla facciata del fabbricato viaggiatori, è attraversata da uno dei principali assi di scorrimento nord-sud della cittadina, a doppio senso di marcia. Sul lato sud della stazione, che essendo di testa è facilmente accessibile da piazza Garibaldi, si apre il piazzale del movicentro che ospita gli stalli dei bus ed un parcheggio di interscambio da circa un centinaio di posti, tutti gratuiti. Ancora oltre si accede ad una via senza uscita carrabile che ospita altri 36 posti, sempre gratis; il proseguimento è invece possibile per pedoni e bici grazie ad un sottopasso che oltre passa il ramo della ferrovia per Torre Pellice. Lungo il periplo di piazza Garibaldi la sosta è permessa ma, a seconda del lato, a pagamento o con disco orario (massimo 30 minuti). A circa 300 metri dalla stazione, più vicino al centro (ad ovest rispetto alla stazione) si trova piazza Vittorio Veneto che offre moltissimi altri posti auto ma in questo caso tutti a pagamento.

Dotazioni della stazione

Binari: 4: tre in uso (di cui uno più breve degli altri) ed uno a servizio della diramazione per Torre Pellice, distante circa 220 metri dalla testata di stazione.
Biglietteria: la stazione RFI ospita la biglietteria presenziata Trenitalia e 2 emettritrici automatiche. Presente una sala d'attesa.
Tabelloni: presenti su tutti i binari in uso (tranne binario 4) e nell'atrio principale.
Sottopasso: non presente.
Altri servizi: nel fabbricato viaggiatori presenti bar-tavola calda, giornalaio e tabacchi.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari. Non indicata la presenza degli stalli bus al lato della stazione.

Interscambi con altri servizi

Autobus: sul lato sud della stazione, parallelamente ai binari, è presente un movicentro con 4 stalli per i bus, che accedono all'area compiendo il periplo del parcheggio lungo una corsia preferenziale. Sono ben visibili le paline e sono riportati alcuni orari anche se in modo un po' confusionario e solo di alcune aziende; qui fermano bus extraurbani. Altri stalli sono presenti davanti alla facciata principale della stazione: dal lato dei binari sono presenti due stalli (qui fermano principalmente le linee urbane), mentre dal lato della piazza sono presenti altrettanti stalli di linee urbane/extraurbane dotati di pensiline con alcune informazioni sul servizio. Il viale attraversa piazza Garibaldi è usato come parcheggio per bus.
Taxi: di fronte al fabbricato viaggiatori c'è un area ad essa dedicati.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: presente una grande quantità di rastrelliere a lato del binario due, con alcuni stalli dotati anche di presa di ricarica per e-bike. L'area è coperta.
Parcheggi sicuri: a luglio 2024 non presente, ma previsto uno spazio protetto con accesso e prenotazione tramite APP.
Canaline su rampe di scale: non presenti rampe di scale (stazione di testa).
Piste di accesso: Pinerolo è dotata di una "bicipolitana" la cui linea 1 costeggia la stazione. Sul lato ovest la pista permette il proseguimento su piazza Garibaldi sia nella parte centrale che lungo via Giolitti; sul lato ovest la ciclabile prosegue verso il Centro studi superando il binario 4 grazie ad un sottopasso.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

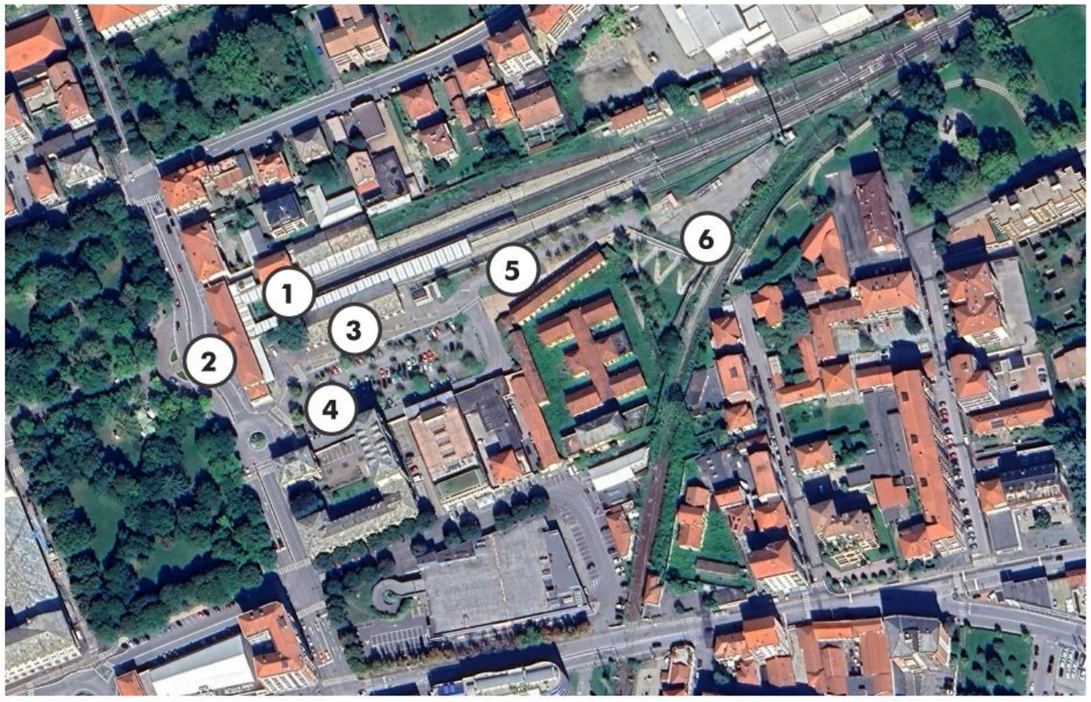
Città Metropolitana di Torino
Piano per l'accessibilità e l'intermodalità

Zona omogenea 5:
Pinerolese

Pinerolo

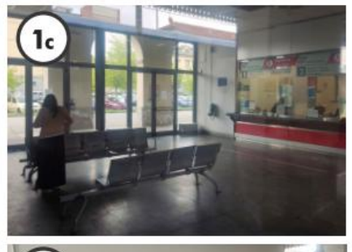
Tavola 2/2
Galleria fotografica

META
mobilità
economia
territorio
ambiente















1: la stazione è dotata di 4 binari, di cui 3 nel corpo stazione principale ed uno più lontano, a servizio della linea verso Torre Pellice (6b). Il terzo binario è più corto degli altri (1a) ed è usato da pochi treni al giorno. Tutte le banchine non sono ancora adeguate allo standard di 55 cm di altezza. La stazione è dotata di numerosi servizi tra cui edicola tabacchi (1b), biglietteria-sala d'attesa (1c) e bar-tavola calda. Un'ampia area coperta è occupata da rastrelliere per le bici molto comode ai treni (1d), di cui alcune con prese per bici elettriche (1e). Un'area vuota di medesime dimensioni, sempre prospiciente ai binari, sarà presto occupata da un parcheggio sicuro, accessibile tramite prenotazione via app (1f).

2: davanti alla facciata della stazione si trovano gli stalli delle linee urbane (2a); dal lato opposto della strada si trova un'area di fermata ancora più ampia (2b), con due pensiline e l'area dedicata al parcheggio dei taxi. Alle spalle si sviluppa il giardino di piazza Garibaldi.











3,4 e 5: sul lato sud della stazione si sviluppa il Movicentro con quattro stalli bus (3a) dove attestano linee principalmente extraurbane (3c). Una corsia è riservata al solo transito dei bus (3b e 4b), affiancata ambo direzioni da una ciclabile bidirezionale. All'interno di questo anello trova posto un parcheggio di interscambio gratuito di circa un centinaio di posti (4b). Al fondo del parcheggio le due corsie monodirezionali della ciclabile si riuniscono e proseguono verso est, parallelamente ad una via senza uscita dove però è disponibile un'altra quarantina di parcheggi gratuiti. Tale ciclabile, denominata "bicipolitana" unisce da est a ovest pinerolo ed è ben segnalata con degli appositi cartelli lungo tutto il percorso (3d).













6: a sud-ovest della stazione si trova il proseguimento della ciclabile verso il centro studi, che compie una discesa a zig-zag (6a) per passare al di sotto del binario che poco prima della stazione devia verso Torre Pellice. La banchina è presente ma abbandonata dall'anno 2012 (6b).

Crediti foto: Google Earth / Sopralluogo META / Google Street View

Città Metropolitana di Torino
Piano per l'accessibilità e l'intermodalità

Zona omogenea 5:
Pinerolese

Piscina

Tavola 1/1
Inq., servizi e galleria fotografica



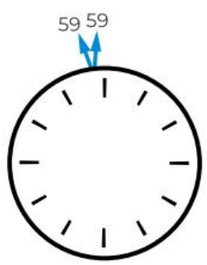
La stazione di **Piscina** si trova nell'estremità nord del concentrico. Il centro della cittadina dista appena 300 metri circa.

La località nello scenario evolutivo sarà servita da un treno ogni ora verso Torino e Chivasso, così come ovviamente verso Pinerolo. Di per sé Piscina ha un bacino d'utenza relativamente piccolo (3.200 abitanti), ma la posizione della stazione è strategica anche per gli abitanti di Cumiana, Frossasco e Buriasco che con un opportuno interscambio (via bus o auto privata) possono raggiungere ed utilizzare la stazione.

Servita da (scenario evolutivo):

- sfm 1 Rivarolo Canavese - Chieri
- **sfm 2 Pinerolo - Chivasso**
- sfm 3 Bardonecchia/Susa - Caselle APT
- sfm 4 Alba - Germagnano
- sfm 5 Orbassano - TO Stura - (Ivrea)
- sfm 6 Asti - Caselle APT
- sfm 7 Fossano - Ceres
- sfm 8 Torino Lingotto - Chivasso
- AV LP R RV Media/lunga percorrenza

Orologio di stazione (SFM):



Elenco dei servizi per minuto di partenza:
'59: Pinerolo (SFM2)
'59: Chivasso (SFM2)

Crediti foto: Sopralluogo META / Google Earth

Accessibilità e circolazione

L'accesso avviene da via Generale Pronotto, a doppio senso di marcia. Nei pressi della stazione è previsto un piccolo numero di parcheggi gratuiti (circa una 30ina) di cui alcuni regolati a disco orario per un massimo di 90 minuti. Lungo via Fornaci, a nord dei binari, sarebbe possibile aumentare il numero di parcheggi grazie agli ampi spazi liberi.

Dotazioni della stazione

Binari: 2, passanti
Tabelloni: presenti.
Altri servizi: presenti nelle vicinanze.
Biglietteria: solo automatica.
Sottopasso: sì, con rampe e senza ascensori.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari.

Interscambi con altri servizi

Autobus: non sono presenti fermate nelle vicinanze.
Taxi: non è presente un'area esclusiva ad essi dedicati.
Altro: nei fine settimana il bioparco ZOOM fornisce un servizio navetta a pagamento.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: non presenti.
Canaline: rampe nel sottopasso.
Parcheggi sicuri: non presenti.
Piste di accesso: non presenti.



Via Pronotto (1) ospita alcuni parcheggi di interscambio gratuiti; altri sono disponibili poco lontani, ma comunque in numero decisamente limitato. La stazione è dotata di un sottopasso senza ascensori ma con rampe (2a); le ringhiere vengono usate come rastrelliere stante la loro assenza. Le banchine non sono ancora adeguate allo standard di 55 cm (2b). Sempre nella foto 2b si intravede via Fornace sulla destra. Questa dispone di ampi spazi liberi destinabili a parcheggio di interscambio.







5.2.4 Frequentazione dei servizi

Le informazioni relative alla frequentazione dei servizi di trasporto pubblico sono ragionevolmente concrete soltanto per quanto riguarda il trasporto ferroviario, mentre per i servizi automobilistici permangono frammentate ed incomplete.

Per quanto concerne innanzi tutto le frequentazioni del trasporto ferroviario, la stazione maggiormente utilizzata è quella di Pinerolo, seguita da Pinerolo Olimpica, Piscina ed Airasca. Tra il 2019 ed il 2023 si è registrato un calo dell'ordine del 15%.

ZONA OMOGENEA 5								
		Passeggeri 2019			Passeggeri 2023			var.
Zona	Stazione	R/RV	SFM	TOTALE	R/RV	SFM	TOTALE	2019-23
5	Airasca	0	272	**272**	0	226	**226**	-16,9%
5	Piscina	0	502	**502**	0	421	**421**	-16,1%
5	Pinerolo Olimpica	0	892	**892**	0	677	**677**	-24,1%
5	Pinerolo	0	1.549	**1.549**	0	1.337	**1.337**	-13,7%

Tab. 5.2.xxi – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 5
Elaborazione META su dati AMP

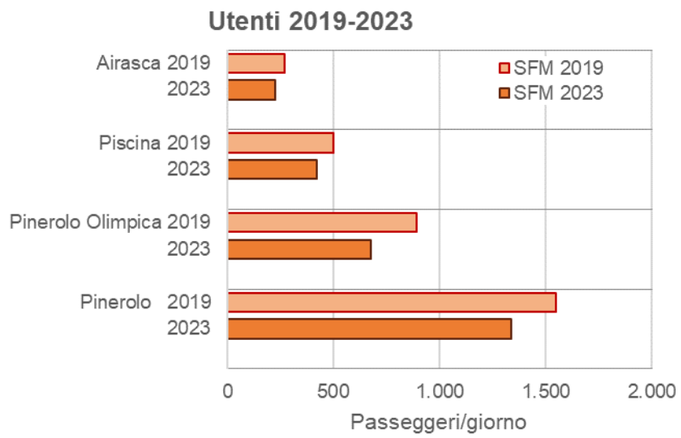


Fig. 5.2.xx – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 5
Elaborazione META su dati AMP

Le autolinee caratterizzate dai maggiori livelli di frequentazione sono la 275, che in periodo prepandemico raggiungeva i 3.000 passeggeri/giorno, e quindi la 220, 281, 282, che si collocavano fra i 1.000 ed i 2.000 passeggeri/giorno.

				Passeggeri saliti			Variazione	
Linea	Descrizione	Rete	Operatore	*2013*	*2018*	*2023*	*2013-18*	*2018-23*
120	ANGROGNA-TORRE PELLICE	Dedicato	UM Pinerolese	26	68	500	+162%	+635%
213	Cumiana - Piscina - Pinerolo	ExtraTO	Cavourese	43	46		+7%	=
214	S.Bartolomeo - S.Secondo - Pinerolo	ExtraTO	Cavourese	176	134		-24%	=
216	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Bibiana - Campiglione - Luserna	ExtraTO	Cavourese	125	48		-62%	=
220	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Garzigliana - Osasco - Pinerolo	ExtraTO	Cavourese	1.857	1.481		-20%	=
220B	BARGE-CAVOUR-PINEROLO	ExtraTO	Cavourese	n.d.	n.d.		=	=
275	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino	ExtraTO	Arriva	3.190	2.567		-20%	=
278	Pinerolo - Macello - Buriasco - Vigone	ExtraTO	Arriva	723	n.d.		=	=
279	Bobbio Pellice - Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO	Arriva	650	n.d.		=	=
280	Barge - Osasco - Pinerolo - Airasca SKF	ExtraTO	Arriva	155	n.d.		=	=
281	linee scolastiche del Pinerolese	ExtraTO	Arriva	1.410	1.198		-15%	=
282	Pinerolo - Torino	ExtraTO	Arriva	1.214	1.222		+1%	=
283	Pinerolo - Roletto - Frossasco - Cantalupa	ExtraTO	Arriva	588	n.d.		=	=
284	BOBBIO PELLICE-PINEROLO-TORINO	ExtraTO	Arriva	309	338		+9%	=
294	Lusernetta - Luserna S.G. - Torre Pellice	ExtraTO	Cavourese	95	82		-14%	=
296	TORRE PELLICE-LUSERNA-PINEROLO	ExtraTO	Cavourese	42	5		-88%	=
298	Barge - Bagnolo P. - Bibiana - Campiglione F. - Bricherasio -	ExtraTO	Cavourese	968	617		-36%	=
299T	Villafranca Piemonte - Torino	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
299V	Saluzzo - Villafranca Piemonte	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
301	Moretta - Villafranca - Airasca SKF	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
303	Perosa A. - Perrero - Prali	ExtraTO	Arriva	144	n.d.		=	=
313	RUATA-PRAMOLLO-VILLAR PEROSA	Dedicato	CM ValChisone-	47	27		-43%	=
438	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	Cavourese	173	53		-69%	=
446	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	Cavourese	50	10		-80%	=
500	Perosa - Pomaretto - Inverso Pinasca - Villar Perosa	ExtraTO	Cavourese	n.d.	n.d.		=	=
510	Torino - Orbassano - Cumiana	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
514	Torino (FIAT Mirafiori) - Cumiana	ExtraTO	GTT	58	35		-40%	=
517	SCOLASTICA DI VILLAR PEROSA	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	n.d.		=	=
518	SERVIZIO SCOLASTICO DI PRAMOLLO	Dedicato	CM ValChisone-	1	0		=	=
519	SERVIZIO SCOLASTICO DI SAN GERMANO CHISONE	Dedicato	CM ValChisone-	14	19		+36%	=
520	SALZA DI PINEROLO-MASSELLO	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	n.d.		=	=
523	SERVIZIO SCOLASTICO DI PERRERO	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	n.d.		=	=
524	SERVIZIO SCOLASTICO DI PORTE	Dedicato	CM ValChisone-	48	70		+46%	=
528	RUATA - ALLIERI - PRAMOLLO RUA	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	n.d.		=	=
534	RUATA-SAN GERMANO	Dedicato	CM ValChisone-	1	0		=	=
535	VILLA-RODORETTO	Dedicato	CM ValChisone-	5	0		=	=
536	GHIGO-GIORDANO	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	2		=	=
537	GHIGO-AGAPE	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	0		=	=
538	GHIGO-VILLA	Dedicato	CM ValChisone-	n.d.	5		=	=
700	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.7 STUDENTESCA	Urbano Pinei	Arriva	n.d.	n.d.		=	=
701	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.3	Urbano Pinei	Arriva	370	370		+0%	=
702	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.4B MERCATALE	Urbano Pinei	Arriva	49	49		+0%	=
703	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.4 andata/ritorno	Urbano Pinei	Arriva	256	256		+0%	=
704	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.1	Urbano Pinei	Cavourese	266	226		-15%	=
705	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2	Urbano Pinei	Cavourese	446	243		-46%	=
706	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2B	Urbano Pinei	Cavourese	196	217		+11%	=
707	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.5	Urbano Pinei	Cavourese	223	293		+31%	=
708	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE A	Urbano Pinei	Arriva	n.d.	n.d.		=	=
709	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE B	Urbano Pinei	Cavourese	n.d.	n.d.		=	=
901	Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO	Cavour.+Arriva	n.d.	n.d.		=	=
	TOTALE			**13.918**	**9.681**		**-30%**	**=**

Tab. 5.2.xxii – Frequentazione servizi automobilistici– linee zona omogenea 5
Elaborazione META su dati AMP

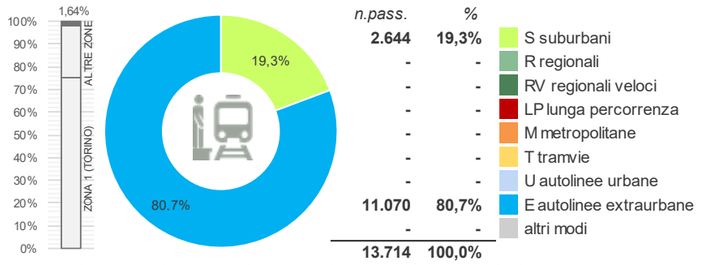
5.2.5 Simulazioni di traffico

La simulazione dello scenario attuale, effettuata con il modello di traffico multimodale illustrato nella relazione generale, consente di riprodurre con un adeguato livello di precisione le frequentazioni dei servizi di trasporto pubblico rilevate.

Nella zona omogenea 5 si stimano circa 13.700 passeggeri saliti al giorno, includendo gli interscambi (che corrispondono a circa il 30% dei saliti). Tale valore corrisponde al 1,6% del totale stimato per l'intera Città Metropolitana di Torino.

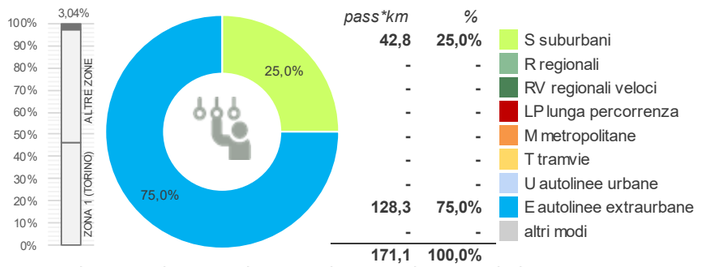
Le percorrenze sulla porzione rete di trasporto pubblico compresa nella zona omogenea 5 ammontano a circa 171.100 passeggeri*km al giorno (3,0% del totale stimato per la Città Metropolitana).

ZONA OMOGENEA 5 – PINEROLESE
SCENARIO ATTUALE
tutti i motivi – n. passeggeri saliti/giorno (incl. interscambi)



	n.pass.	*%*	
	2.644	**19,3%**	S suburbani
	-	-	R regionali
	-	-	RV regionali veloci
	-	-	LP lunga percorrenza
	-	-	M metropolitane
	-	-	T tramvie
	-	-	U autolinee urbane
	11.070	**80,7%**	E autolinee extraurbane
	-	-	altri modi
	13.714	**100,0%**	

*tutti i motivi – migliaia passeggeri*km/giorno*



	*pass*km*	*%*	
	42,8	**25,0%**	S suburbani
	-	-	R regionali
	-	-	RV regionali veloci
	-	-	LP lunga percorrenza
	-	-	M metropolitane
	-	-	T tramvie
	-	-	U autolinee urbane
	128,3	**75,0%**	E autolinee extraurbane
	-	-	altri modi
	171,1	**100,0%**	

spostamenti da/per zona omogenea 5 – distanza media percorsa

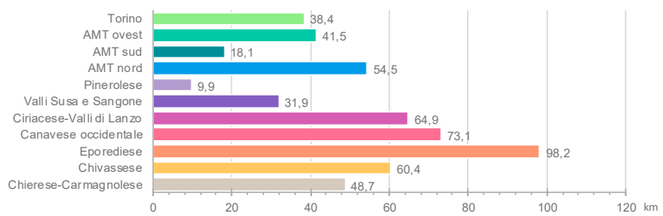


Fig. 5.2.xxi – Zona omogenea 5: statistiche trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

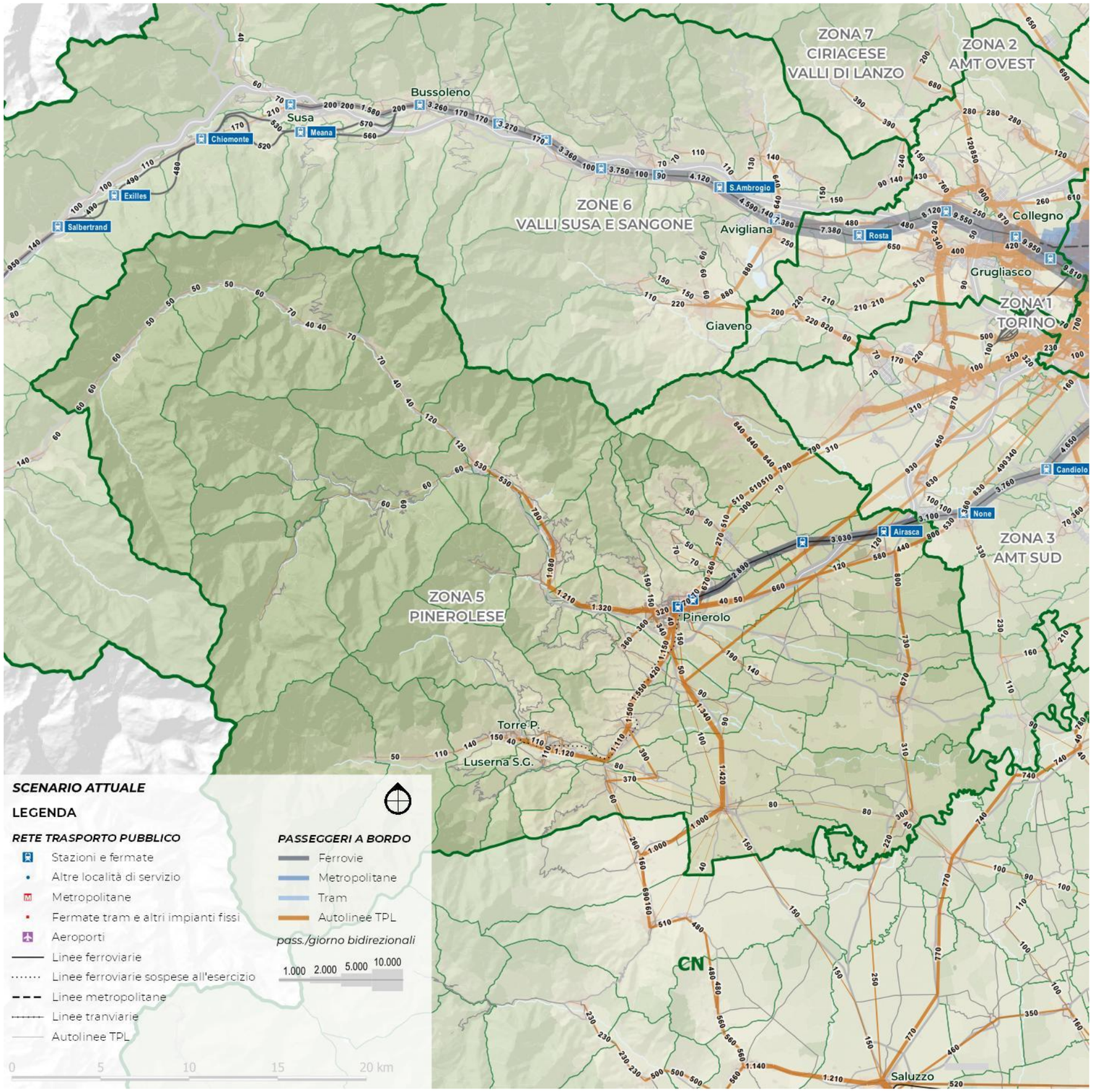


Fig. 5.2.xxii – Zona omogenea 5: flussi trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

5.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE

5.3.1 Quadro diagnostico

Contraddistinta da un livello di offerta di trasporto superiore ai valori medi extraurbani della Città metropolitana, la zona omogenea 5 è anche fra le poche ad aver conosciuto, in anni recenti, una serie di interventi di riordino che hanno contribuito ad adeguare la struttura di rete alle trasformazioni della domanda di mobilità.

Tale condizione si riscontra soprattutto lungo la direttrice storica di collegamento fra la Val Chisone, la città di Pinerolo e la conurbazione torinese, il cui orario risulta già integrato al capolinea montano di Oulx con la linea SFM3 e nel nodo intermedio di Pinerolo con la linea SFM2. L'istradamento autostradale verso Torino svolge in questo caso una funzione complementare al servizio ferroviario, in ordine sia alla missione svolta (orientata verso l'asse di corso Orbassano, discosto dal Passante), sia alla necessità di integrare una capacità di trasporto che resta vincolata dall'esercizio su una lunga tratta a semplice binario.

Meno strutturata appare la situazione di altre porzioni territoriali, quali ad esempio la Val Pellice, nella quale sono ancora presenti sovrapposizioni generate dall'integrazione ancora parziale degli ex servizi sostitutivi ferroviari sulla tratta Torre Pellice-Pinerolo, o molti comparti della pianura, nei quali il servizio presenta una configurazione marcatamente orientata alla sola domanda scolastica.

Il panorama è reso ancor più complesso dalla presenza di un certo numero di autolinee organizzate attorno alle necessità di singoli stabilimenti industriali, la cui funzionalità è oggi messa in discussione, almeno parzialmente, dalla progressiva dismissione e/o dalla profonda trasformazione di molte attività produttive.

Un ragionamento a parte merita poi il servizio urbano di Pinerolo, che si caratterizza attualmente per un assetto assai frammentato, in termini sia di missioni che di operatori, non riuscendo a sviluppare una buona efficacia come elemento ordinatore dei collegamenti interni alla città, e fra questi ed i centri di una conurbazione in sviluppo.

In definitiva, il servizio TPL extraurbano della zona omogenea 5 presenta un profilo in chiaroscuro, nel quale alcuni elementi razionalizzati e resi efficienti nei confronti della domanda esistente coesistono con altri, caratterizzati da minore efficacia o comunque da una certa obsolescenza delle logiche di servizio. Ciò conduce ad una certa dispersione dell'offerta, con linee poco frequenti e dunque frequentate solo da utenza obbligata, ridotta produttività dei fattori e mancata integrazione con i servizi ferroviari.

Da questo punto di vista, emerge con una certa evidenza la necessità di completare il processo di razionalizzazione della rete, secondo logiche di cadenzamento ed integrazione dei servizi, a vario titolo gravitanti sulla città di Pinerolo e sulla sua stazione ferroviaria.

5.3.2 Quadro programmatico

Il presente piano per la zona omogenea in oggetto si poggia su tre elementi infrastrutturali di forza: uno al suo interno (ovvero la riattivazione dei servizi ferroviari tra Pinerolo e Torre Pellice) e due esterni ma con evidenti ricadute anche sul pinerolese: l'attivazione della linea SFM5 Orbassano – Torino Stura (medio periodo) e la costruzione della seconda linea di metropolitana (lungo periodo). Il primo punto, una volta verificata la capienza del servizio ferroviario, consentirebbe la soppressione dei servizi gomma tra Torre Pellice e Pinerolo mentre l'arrivo del SFM ad Orbassano e soprattutto della seconda linea della metropolitana consentono di compiere operazioni di ridisegno della rete decisamente più organiche e complesse.

TRASFORMAZIONI TERRITORIALI

Nel prossimo decennio il Pinerolese sarà interessato da diversi interventi di riqualificazione e sviluppo urbano. Il Comune di Pinerolo, in particolare, sta lavorando a una variante del Piano Regolatore Generale, che prevede l'estensione e il completamento di alcune direttrici viarie interne, come il prolungamento di via Moirano e di corso Piave, e una nuova bretella stradale tra la zona di San Pietro Val Lemina e il quartiere Cottolengo. A livello più ampio, la Città Metropolitana di Torino ha avviato un processo di copianificazione per aggiornare il Piano Strategico Metropolitano, che mira a coordinare le azioni di sviluppo su tutto il territorio, compreso quello del Pinerolese. L'obiettivo è promuovere uno sviluppo sostenibile, valorizzando le risorse locali e migliorando la qualità della vita.

Sul fronte della viabilità, sono in programma diversi investimenti, molti dei quali finanziati attraverso i fondi del PNRR. La Città Metropolitana ha previsto interventi infrastrutturali strategici per migliorare i collegamenti stradali tra il Pinerolese, la cintura sud di Torino e il resto del Piemonte. Alcuni di questi interventi includono nuove rotatorie, raccordi, svincoli e tratti di collegamento che alleggeriranno il traffico soprattutto in entrata e uscita da Pinerolo.

Uno degli ambiti su cui si concentrano le maggiori attenzioni è quello del trasporto pubblico, in particolare quello su ferro. È in fase di potenziamento la linea SFM2 del Servizio Ferroviario Metropolitano, che collega Pinerolo a Torino e Chivasso. Si punta a un aumento della frequenza dei treni e a miglioramenti infrastrutturali per rendere il servizio più efficiente.

Tra le novità attese nei prossimi anni anche l'attivazione della linea SFM5, che collegherà Orbassano con Torino Stura passando per la cintura sud, creando nuove connessioni utili anche per chi proviene dal Pinerolese.

In parallelo, la Città Metropolitana ha sviluppato uno studio specifico sulla **possibile riattivazione della tratta ferroviaria Pinerolo–Torre Pellice**, mettendola a confronto con soluzioni alternative (quali la tramviarizzazione o la trasformazione in busvia veloce) che presentano diversi punti di vantaggio, specie in termini di costi unitari di esercizio.

Un altro fronte strategico è quello della mobilità dolce, ovvero la promozione dell'uso della bicicletta e dei mezzi leggeri. Il Comune di Pinerolo ha adottato un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), nato anche grazie alla collaborazione transfrontaliera con la Francia attraverso il progetto MUSIC (Mobilità Urbana Sicura, Intelligente e Consapevole). Le azioni previste includono ciclostazioni, campagne di sensibilizzazione e collegamenti ciclabili interni alla città.

Entro i prossimi anni è prevista anche la completazione della ciclovia Bruino–Pinerolo, una dorsale ciclabile lunga circa 24 chilometri che attraversa numerosi comuni della cintura. Questo progetto si inserisce nella più ampia rete metropolitana delle ciclovie urbane e rurali, pensata per incentivare sia il cicloturismo sia gli spostamenti quotidiani a zero emissioni.

5.3.3 Interventi programmati dal PUMS

I principali interventi programmati dal PUMS, che riguardano il sistema di trasporto pubblico di questa zona omogenea, sono i seguenti:

- Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano (scenario evolutivo) (4.01)
- Raddoppio selettivo linea Torino-Pinerolo e Settimo-Rivarolo (4.02)
- Integrazione tariffaria (4.12)
- Riordino rete extraurbana (4.16)
- Servizi a chiamata in aree a domanda debole (4.17)
- Pinerolo-Torre Pellice
- Bike-to-Rail

		Zone omogenee										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Scheda intervento PUMS	TO città	AMT ovest	AMT sud	AMT nord	Pinerolese	Valsusa	Ciriè-Lanzo	Canavese	Eporediese	Chivassese	Chierese-Carm.
4.01	- Servizio Ferroviario Metropolitano a regime (scenario evolutivo)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4.02	- Raddoppi selettivi delle linee Torino-Pinerolo e Settimo-Rivarolo			x	x	x			x			
4.03	- Completamento passante ferroviario (con stazione Rebaudengo-Fossata e fermate Dora e Zappata)	x										
4.04	- Prolungamento SFM5 ad Ivrea/Santhià									x	x	
4.05	- Prolungamento M1 a Bengasi e C.Vica	x	x	x								
4.06	- Prolungamenti M1 a Rivoli e Nichelino/Moncalieri (P+R)	x	x	x								
4.07	- Realizzazione M2 (per fasi) (con P+R)*	x		x	x							
4.08	- Realizzazione nuova linea T12	x	x									
4.09	- Prolungamenti T3/T4/T10	x		x								
4.10	- Velocizzazione rete tramviaria	x										
4.11	- Busvie elettriche	x										
4.12	- Integrazione tariffaria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
4.13	- Nodi interscambio e stazioni di porta SFM	x	x	x	x							
4.14	- Riordino linee di forza intorno alla stazione di Torino Lingotto	x										
4.15	- Bus espressi in tangenziale		x	x	x							
4.16	- Riordino rete extraurbana					x	x	x	x	x	x	x
4.17	- Servizi a chiamata in aree a domanda debole					x	x	x	x	x		
	- Pinerolo-Torre Pellice					x						
	- Bike-to-rail	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Tab. 5.3.i – Schema di sintesi degli interventi previsti dal PUMS
Elaborazione META su dati CMTO

5.3.4 Obiettivi specifici del piano

In quanto strumento attuativo del PUMS, avente funzione di programma di bacino ai sensi della L.R.1/2000 (*Norme in materia di TPL*), il Piano per l'Accessibilità e l'Intermodalità eredita gli obiettivi posti alla base di entrambi.

Per quanto concerne innanzi tutto la L.R.1/2000, essa come noto è finalizzata a:

a) promuovere un **equilibrato sviluppo economico e sociale** del territorio, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti ed indiretti;
b) incentivare, nella gestione del TPL, il **superamento degli assetti monopolistici**, introducendo regole di concorrenzialità mediante l'espletamento di procedure concorsuali per la scelta del gestore, in modo da acquisire una maggiore **efficacia** ed **efficienza**, intese sia come più adeguata risposta alla domanda di mobilità, sia come più favorevole rapporto tra i costi e i benefici nella produzione dei servizi;
c) raggiungere una maggiore **qualità ambientale**, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti e il rumore derivanti dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione.

Per quanto attiene invece al PUMS, i suoi obiettivi generali, direttamente derivanti dalle linee-guida ministeriali in materia, sono declinati come segue.

Macro-area	Obiettivi generali del PUMS	Obiettivi specifici TPL
Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	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**.	**Universal design**: un servizio di trasporto pubblico integrato, fruibile da tutti i cittadini e commisurato alle loro esigenze.
Sostenibilità 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** ed **ambientale**; - **decarbonizzazione**; - **disaccoppiamento** tra crescita economica e consumi materiali; - **risanamento acustico** e **idrogeologico**; - **riconnessione** ecologica.	**Approccio ASI (*Avoid-Shift-Improve*):** un servizio di trasporto pubblico attrattivo nei confronti del traffico privato, ottenuto utilizzando mezzi a basso impatto ambientale.
Sicurezza della mobilità stradale	Il sistema deve tenere conto che **tutti gli esseri umani**, qualche volta, commettono degli errori. È però **necessario che questi errori non si traducano in conseguenze tragiche ed irreversibili** per nessuno	**Vision zero**: un servizio di trasporto pubblico sicuro e resiliente agli errori degli operatori e degli utenti
Sostenibilità socio 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**.	**Next Generation UE**: un servizio di trasporto pubblico capace di minimizzare gli sprechi di risorse pubbliche, massimizzando l'utilità sociale

Tab. 5.3.ii – Obiettivi generali e specifici del PUMS

Fermi restando gli obiettivi generali di sicurezza, fruibilità e leggibilità del servizio, validi in egual modo per l'intero territorio metropolitano, quelli di efficacia, sostenibilità ambientale ed efficienza debbono essere declinati con riferimento alla specifica realtà delle singole zone omogenee.

A tale proposito, è comunque utile ricorda i due principi-funzionali che debbono orientare il ridisegno di rete:

- da un lato, un principio di connettività territoriale, secondo il quale ogni Comune deve disporre di connessioni TPL adeguate con il capoluogo metropolitano e con le polarità funzionali di riferimento per la propria zona omogenea;
- dall'altro, un principio di semplicità nell'integrazione fra modi, che pone il limite, sulle connessioni sopra indicate, di un solo interscambio

Nel caso della zona omogenea 5, tali principi-guida possono essere decliati come segue:

- nel caso della **rete urbana di Pinerolo** e degli altri Comuni della Zona (Torre Pellice, Villar Perosa e Cavour), in una maggiore **qualità**, **leggibilità**, **velocità** e **frequenza** del servizio, che lo renda maggiormente appetibile anche per l'utenza occasionale, in modo da far crescere il suo share modale;
- nel caso dei **Comuni esterni all'area urbana** pinerolese, nella **rapidità** del servizio e nella sua **continuità temporale** (copertura delle ore di morbida, dei fine settimana, dei mesi estivi), con relazioni orientate non solo verso Ivrea, ma anche verso le sub-polarità urbane delle zone omogenee circostanti;
- nel caso delle Aree Montane (Pragelato, Fenestrelle e Bobbio Pellice), nel mantenimento in ogni Comune di un livello minimo di servizio, adeguato ai bisogni dell'utenza

Da tali principi-guida discende la logica strategica di sviluppo del servizio TPL afferente alla zona omogenea in esame.

5.3.5 Logica e criteri progettuali

Gli indirizzi di riordino relativi a questa zona sono stati definiti secondo i criteri generali illustrati nel paragrafo 3.4 della Relazione Generale.

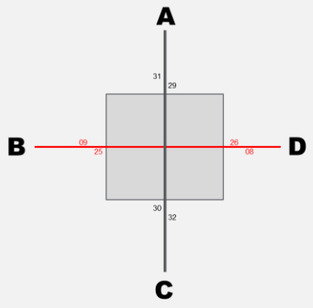
In sintesi, tali criteri sono ispirati ad una **programmazione integrata del servizio**, secondo criteri di accessibilità spaziale e temporale informati ai principi di **gerarchizzazione**, **cadenzamento** e della **sincronizzazione oraria**.

In altri termini, si prevede che il servizio venga ottimizzato secondo criteri di integrazione d'orario nei principali nodi di interscambio (tipicamente i movicentri presso le stazioni ferroviarie) in modo da massimizzare il numero delle relazioni servite. Ciò consente di garantire ampia copertura territoriale alle relazioni secondarie, mantenendo elevato il numero di collegamenti giornalieri, senza dover istituire un gran numero di linee dedicate dirette che, per le caratteristiche della domanda, finirebbero per operare con frequentazioni molto limitate, sottraendo risorse pubbliche scarse ad altri segmenti del servizio.

Conformemente alle linee-guida regionali, la gerarchizzazione della rete fa riferimento a tre livelli:

- ✓ Primario, con funzione di collegamento diretto interpolo (ad es.Ivrea-Biella)
- ✓ Secondario, con funzione di alimentazione della rete primaria su ferro
- ✓ Terziario, dedicato a specifiche categorie di utenza (servizi operai o scolastici)

A ciascuno di questi livelli sono attribuite frequenze di riferimento minime e massime, variabili a seconda del contesto operativo (urbano, suburbano, extraurbano), come sintetizzato nella Tab. 5.3.iii.



	A	B	C	D
A		*i*	*d*	*i*
B	*i*		*i*	*d*
C	*d*	*i*		*i*
D	*i*	*d*	*i*	

Principio fondamentale della sincronizzazione degli orari. Dandosi appuntamento in un nodo d'orario, caratterizzato dall'incrocio delle corse che procedono in direzione diverse, più linee riescono ad offrire ai passeggeri un "effetto rete" che amplifica le possibilità di spostamento (e quindi i benefici per l'utenza), senza moltiplicare il numero delle linee (e quindi i costi). Così, incrociando i treni del servizio ferroviario regionale, il servizio bus che collega direttamente A a C riesce a garantire anche le relazioni indirette A→B, A→D, B→C, D→C, e viceversa

Linee	Urbane	Suburbane*	Extraurbane
Primarie	5' / 10'	10' / 15'	15' / 30'
Secondarie	10' / 20'	20' / 30'	30' / 60'
Terziarie	20' / 30'	ad orario	ad orario

Tab. 5.3.iii – Intervalli di transito tipici per linee primarie/secondarie/terziarie nei diversi contesti

Note:
- Per le linee urbane dei poli esterni si assumono a riferimento i valori delle linee suburbane
- In aree a bassa densità gli intervalli di transito delle linee secondarie possono essere diradati
- Elaborazione META su dati CMTO

Dal punto di vista operativo, la metodologia, anche in questo caso dettagliatamente illustrata nella Relazione Generale (*paragrafo 3.5*), procede secondo i passaggi seguenti:

a) **identificazione dei capisaldi di rete e d'orario**, tipicamente identificati nelle stazioni-nodo del Servizio Ferroviario Metropolitano e/o nei capilinea della metropolitana;
b) **definizione della struttura-base del servizio**, ottenuta sovrapponendo direttrici disegnate secondo i principi del cadenzamento;
c) **verifica ed armonizzazione dei tempi di giro**, in modo da ottenere un'elevata produttività del lavoro senza penalizzare le funzioni di alimentazione della rete primaria.

In tal modo, è possibile ottenere un primo dimensionamento di massima dei servizi, in termini non solo di percorrenze chilometriche, ma anche di velocità commerciali e di numero massimo di veicoli in linea: tutti parametri che concorrono alla stima dei costi standard, essenziali per l'affidamento dei nuovi contratti.

Una metodologia specifica viene poi adottata per lo sviluppo dei **servizi flessibili in aree a domanda debole**, che mantengono comunque fermo l'ancoraggio ai nodi d'orario della rete primaria.

5.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete

Punto di partenza per la riorganizzazione della rete TPL gomma in base a criteri di gerarchizzazione ed integrazione d'orario è l'identificazione dei **capisaldi di rete**, in cui concentrare le funzioni di interscambio con il sistema di forza costituito dai servizi ferroviari regionali/suburbani e dalla rete metropolitana e tramviaria del capoluogo.

L'elemento fondamentale del sistema è rappresentato dalla direttrice ferroviaria Torino-Pinerolo, percorsa dalla linea SFM2.

Un primo caposaldo è rappresentato dalla stazione di **Pinerolo**, che si configura come **nodo 15|45** per i servizi locali, e come **nodo 30** per i servizi diretti. Le funzioni di interscambio delle autolinee feeder dovranno strutturarsi intorno a questo secondo asse di simmetria.

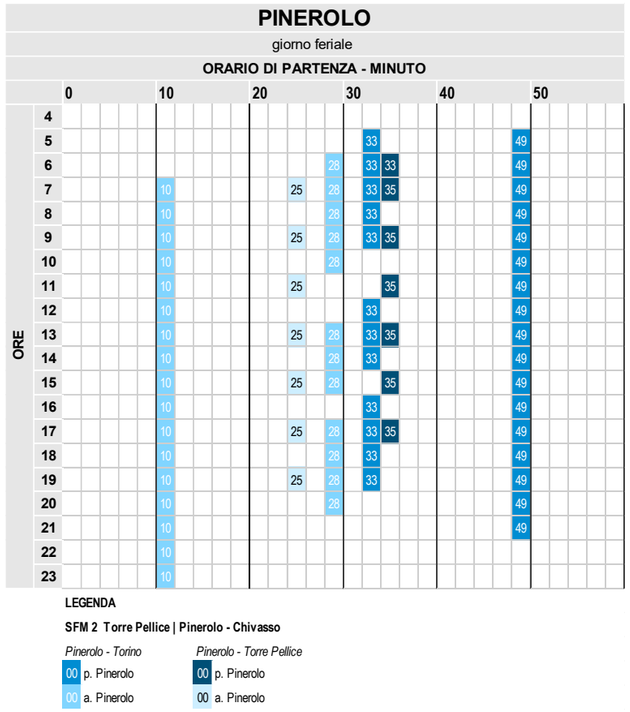


Fig. 5.3.i– Orologio di stazione di Pinerolo su orario SFM evolutivo
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

Segue la stazione di **Piscina di Pinerolo**, che assume invece il tipico profilo di un **nodo 00**.

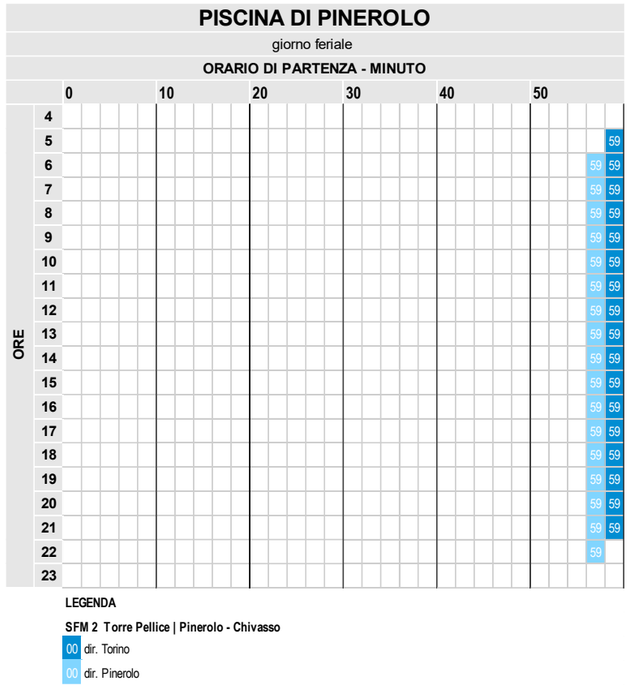


Fig. 5.3.ii– Orologio di stazione di Piscina su orario SFM evolutivo
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

5.3.7 Schema di rete-obiettivo

In generale, il ridisegno della rete della zona omogenea 5 è stato elaborato sulla base delle richieste locali emerse nelle consultazioni con i rappresentanti di tutti i Comuni ricadenti nel Pinerolese, con particolare attenzione alla capillarità, efficienza e semplificazione delle linee rispetto al sistema attuale caratterizzato da sovrapposizioni geografiche e orarie, assenza di sincronia, varianti di linea introdotte in tempi diversi, senza una pianificazione e una verifica generale della rete esistente.

Lo schema di rete proposto mantiene la struttura radiale sulla stazione di Pinerolo, mirando alla massima integrazione dei servizi extraurbani orientati verso le valli e la pianura, così come del servizio urbano della conurbazione più centrale.

Più specificamente, vengono fatti salvi gli interventi di razionalizzazione già attuati nel tempo sulla direttrice primaria Oulx-Sestriere-Perosa-Pinerolo-Torino, eliminando però la sovrapposizione storica del servizio lungo la SS23 tra Pinerolo e Torino. Per contro, sui quadranti della Val Pellice e della pianura si opera secondo i medesimi criteri di cadenzamento ed integrazione, in modo da ottenere uno schema omogeneo, basato essenzialmente su:

- un **sistema di adduzione proveniente dalle Valli Chisone-Germanasca e dalla Val Pellice, volto ad alimentare il Servizio Ferroviario Metropolitano in direzione di Torino**, ovvero a strutturare un sistema di collegamenti autostradali sulla direttrice complementare della A55, orientata verso il nodo del Drosso, futura sede del capolinea M2
- **sistemi più capillari a servizio dei quadranti di pianura in direzione di Torino**, con attestamenti articolati anche su nodi di interscambio quali la nuova stazione di Orbassano S.Luigi SFM5 o quella di Torino Lingotto;
- **linee interpolo volte a collegare in modo diretto Pinerolo al Saluzzese**, al Carmagnolese, alla Val Sangone ed alla Bassa Valsusa;
- una **rete urbana integrata e complementare alle precedenti**, volta soprattutto a connettere le località discoste dagli assi viari principali, quali in particolare Cantalupa, Frossasco, Roletto, San Pietro Val Lemina, Prarostino, San Secondo di Pinerolo e Baudenasca.

Lo schema prevede in particolare che l'adduzione al sistema autostradale avvenga attraverso i due nodi di intersambio di Ponte Chisone e di Pinerolo Eataly.

Nel primo caso, il nodo ha la funzione primaria di consentire l'interscambio tra le linee intercalate, provenienti dalla Val Pellice e da Cavour, e dirette alternativamente verso il centro di Pinerolo o la città di Torino (via autostrada). In tale nodo si prevede di posizionare anche un capolinea urbano della rete di Pinerolo, nonché, eventualmente di un parcheggio di interscambio destinato a veicoli privati (Fig. 5.3.iii).

Nel secondo, il raccordo è finalizzato all'alimentazione del servizio autostradale, alimentato alternativamente dalla Val Pellice e da Cavour via tangenziale, o dalla Val Chisone/Germanasca via Pinerolo centro, in direzione dell'autostrada. In questo caso il focus è soprattutto sull'interscambio auto+bus, in relazione alla valorizzazione del parcheggio esistente nell'area prospicente lo stradale di Poirino, sul lato opposto al supermercato Eataly (Fig. 5.3.ix).



Fig. 5.3.iii– Nodo di Ponte Chisone
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP



Fig. 5.3.iv– Nodo di Pinerolo Eataly
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

Per il disegno di rete e per un confronto analitico con la rete su gomma esistente, è stata utilizzata la piattaforma cloud Remix©, dedicata alla progettazione di reti di trasporto pubblico e alla pianificazione multimodale della mobilità. che ha consentito di pianificare, simulare e analizzare la rete su gomma di autobus urbani ed extraurbani, con visualizzazione degli altri servizi di trasporto pubblico, in modo rapido, integrato e collaborativo. Tra le sue principali caratteristiche vi sono la possibilità di costruire e modificare facilmente linee di trasporto, analizzare in tempo reale costi, copertura demografica e accessibilità, lavorare in contemporanea su progetti condivisi e utilizzare dati aperti come GTFS, GBFS e MDS. Remix integra anche dati operativi reali, come i tempi di percorrenza, migliorando l'affidabilità delle simulazioni e delle pianificazioni, con elaborazioni grafiche ottenibili in breve tempo, modificabili con facilità e comprensibili anche agli attori non specializzati in materia trasportistica.

SEGNALAZIONI ZONA OMOGENEA 5

Il riassetto di rete tiene conto delle segnalazioni inoltrate nelle varie fasi di consultazione, relativamente agli aspetti di seguito evidenziati:

- ✓ ad **Airasca**, le problematiche connesse al transito dei bus in direzione di Volvera, sulla SP139, asse caratterizzato da una carreggiata ristretta, nonché dalla presenza di un passaggio a livello che potrebbe causare ritardi ed attese alle corse;
- ✓ a **Bricherasio**, alla possibilità di differenziare il transito dei bus all'interno ed all'esterno dell'abitato al fine di decongestionare in parte il traffico nel centro storico;
- ✓ a **Campiglione-Fenile**, di mantenere un collegamento diretto con Pinerolo via Cavour-Bibiana;
- ✓ a **Garzigliana**, alla richiesta che le linee transitino all'interno del paese, e non lungo la SP589;
- ✓ a **None**, la richiesta di mantenere connessioni dirette con Orbassano e con l'ospedale di Candiolo;
- ✓ a **Pinerolo**, la necessità di non depotenziare il collegamento automobilistico autostradale con la Città di Torino;
- ✓ a **Prarostino**, la richiesta di intensificare i collegamenti con Pinerolo, in particolare nella fascia oraria pomeridiana.

Le ipotesi di riorganizzazione del servizio cercano di riscontrare anche le richieste pervenute dal **Centro Italiano Opere Femminili Salesiane (CIOFS) di Cumiana**, relativamente al potenziamento della connessione tra Cumiana e Piscina, utile a supportare la frequenza ai corsi da parte degli studenti residenti nelle località servite dalla linea ferroviaria Torino-Pinerolo, come None od Airasca, oltre che di Piscina stessa.

Occorre poi riprendere le osservazioni trasmesse dal **Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile (COMIS)** in ordine all'orario delle tratte urbane pinerolesi, al mantenimento del servizio serale sulle tratte Pinerolo-Perosa Argentina e Cumiana-Orbassano-Torino Lingotto,

Vi sono poi ulteriori indicazioni, emerse nel corso degli incontri di consultazione:

- la necessità di una migliore sincronizzazione fra gli orari di entrata/uscita dell'istituto Buniva di Pinerolo e quelli del trasporto pubblico;
- la richiesta di mettere in sicurezza le fermate bus collocate nei pressi dello stabilimento Freudenberg di Luserna San Giovanni.

Schema di rete obiettivo: VAL CHISONE - GERMANASCA

Il servizio di trasporto pubblico della Val Chisone è storicamente imperniato sulla **linea 275** che collega Sestriere a Perosa Argentina e Pinerolo, spesso con proseguimento per Torino. Nel corso degli ultimi dieci anni, la linea è stata progressivamente ristrutturata a formare un collegamento diretto tra l'Alta Valsusa (Oulx-Cesana) ed il capoluogo regionale via Perosa-Pinerolo, sincronizzata con l'SFM sia ad Oulx che a Pinerolo, ed istradata verso Torino lungo l'autostrada A55.

Alcune missioni della linea 275 sono rafforzate da corse scolastiche afferenti alla **linea 281**.

Per quanto concerne la Val Germanasca, essa è connessa al mondo esterno dalla **linea 313**, attestata a Perosa Argentina e coadiuvata da numerose linee locali esercite al di fuori del contratto ExtraTO. Questo assetto, che dal punto di vista della quantità di servizio offerto può ritenersi adeguato ad un'area caratterizzata da domanda debole, contrasta però con l'obiettivo di un singolo interscambio per raggiungere Torino (a meno di non ottenere una piena sincronizzazione con le corse automobilistiche dirette della linea 275).

Anche nella Bassa Val Chisone sono presenti numerosi autoservizi locali, che garantiscono l'accesso capillare alle località dell'inverso (in particolare San Germano Chisone e Pramollo), con finalità per lo più scolastiche.

L'assetto proposto per il comparto fa sostanzialmente salva l'organizzazione della linea 275, ricondotta alle due direttrici 5B.2 (Perosa-Pinerolo-Torino) e 5H (Oulx-Sestriere-Perosa-Pinerolo-Torino), entrambe caratterizzate dall'istradamento autostradale per Torino Porta Susa. La doppia sincronizzazione ad Oulx e Pinerolo fa sì che, sebbene la linea venga dimensionata a cadenza bioraria, Sestriere e le località dell'Alta Valle (in particolare Pragelato) possano disporre in tutte le fasce orarie di una connessione A/R con il capoluogo regionale, alternativamente via SFM3 o SFM2/A55.

A valle dell'interlocuzione con il Comune di Pinerolo, si prevede che le linee istradate in autostrada accedano alla tangenziale da strada Poirino transitando dal piazzale del supermercato Eataly, a formare un nodo P+R per l'intera area urbana pinerolese.

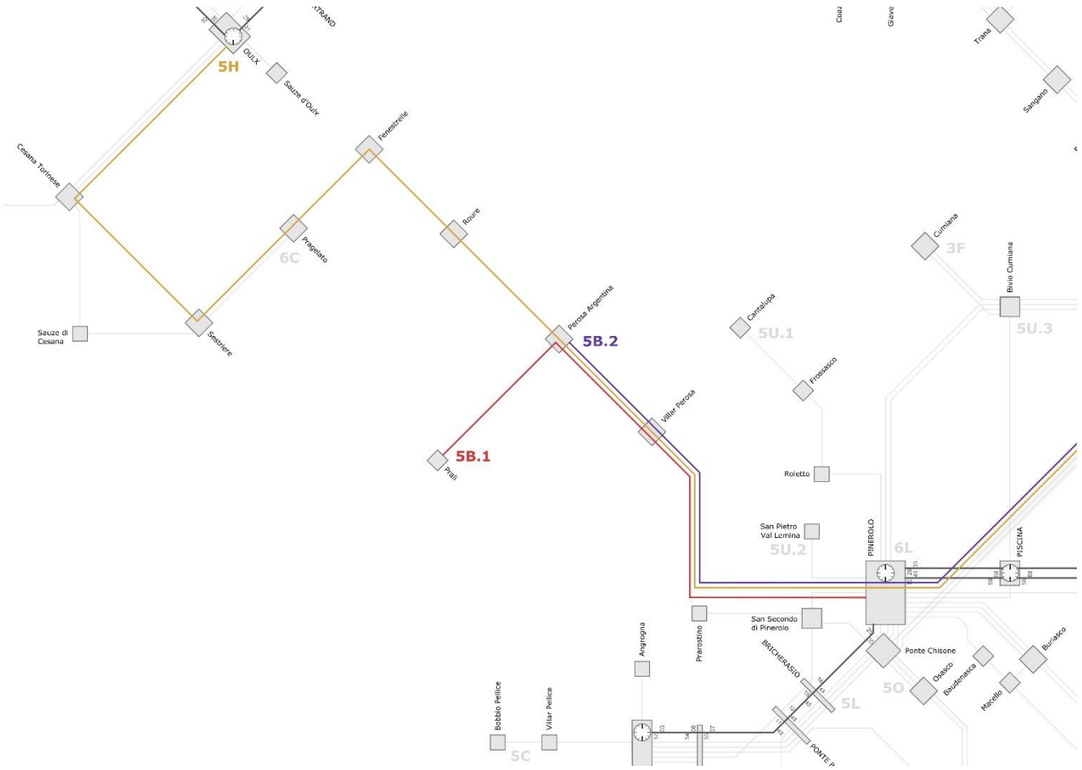
Gli elementi di riassetto riguardano invece più dettagliatamente la Val Germanasca e la Bassa Valle. In primo luogo, si prevede che la relazione Prali-Perosa venga estesa sino a Pinerolo, assumendo anche la funzione di rinforzo della direttrice principale nella parte più urbanizzata della valle. In secondo luogo, le esigenze di capillarità locale, non direttamente afferenti alla mobilità scolastica degli istituti primari e secondari di primo grado, viene ricondotta ad un servizio flessibile, operante a chiamata da Perosa Argentina, sia in direzione della Val Germanasca, sia in direzione della Bassa Valle.

Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincoli primari gli orologi di stazione di Oulx e Pinerolo.

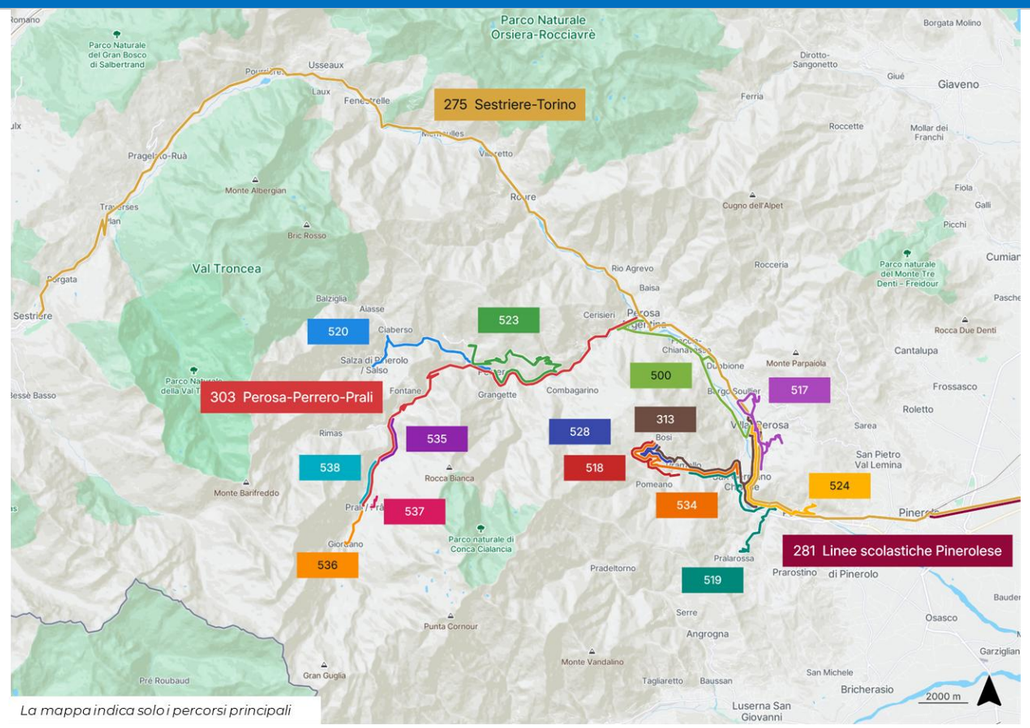
Tali vincoli sono già rispettati dalla linea 275 / direttrice 5H, che data la sua notevole estensione (quasi 120 km) presenta un tempo di giro assai elevato (480 minuti), pur con una pausa intermedia rese necessaria dalla sincronizzazione con l'SFM2 a Pinerolo.

Per quanto attiene invece alle direttrici 5B.1 e 5B.2, i tempi di giro risultano pari, rispettivamente, a 180 e 240 minuti.

SCHEMA RETICOLARE

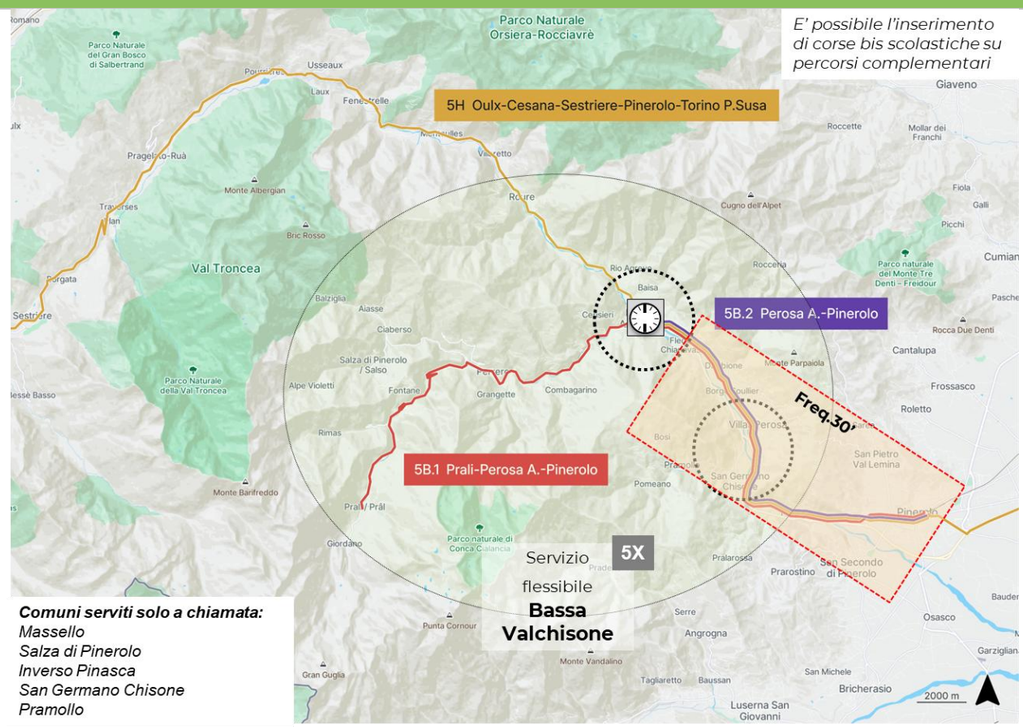


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



Comuni serviti solo a chiamata:
Massello
Salza di Pinerolo
Inverso Pinasca
San Germano Chisone
Pramollo

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA							
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza	
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno	EVOL
275	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino		**14** (6-20)	**14** (6-20)	1.162.225									
	Garantisce i collegamenti													
	Oulx - Sestriere - Perosa - Pinerolo - Torino	ExtraTO	**14** (6-20)	**14** (6-20)		**5H**	Oulx - Cesana - Sestriere - Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa	117,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	596.691	596.691
	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino		**8** (6-17)	**8** (6-17)										
	Perosa - Pinerolo - Torino		**56** (4-24)	=		**5B.2**	Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa	58,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	299.339	711.459
281	linee scolastiche del Pinerolese	ExtraTO	**32** (7-17)	**14** (6-20)	219.738									
	tratta Sestriere - Pinerolo													
303	Perosa A. - Perrero - Prali	ExtraTO	**22** (5-23)	**10** (7-19)	105.858	**5B.1**	Prali - Perosa - Pinerolo	38,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	194.260	824.612
500	Perosa - Pomaretto - Inverso Pinasca - Villar Perosa	ExtraTO	?	?	8.322									
313	Ruata - Pramollo - Villar Perosa	Dedicato	**9** (5-22)	=	46.299									
517	Scolastica di Villar Perosa	Dedicato	**4** (scol)	=	12.519									
518	Servizio scolastico di Pramollo	Dedicato	?	?	2.765									
519	Servizio scolastico di San Germano Chisone	Dedicato	**11** (scol)	=	10.847									
520	Salza di Pinerolo - Massello	Dedicato	**6** (scol)	=	5.005									
523	Servizio scolastico di Perrero	Dedicato	?	?	9.838									
524	Servizio scolastico di Porte	Dedicato	**4** (scol)	=	8.534									
528	Ruata - Allieri - Pramollo Ruà	Dedicato	**8** (scol)	=	6.573									
534	Ruata - San Germano	Dedicato	?	?	3.413									
535	Villa - Rodoretto	Dedicato	**4** (scol)	=	3.494									
536	Ghigo - Giordano	Dedicato	?	?	1.613									
537	Ghigo - Agape	Dedicato	?	?	832									
538	Ghigo-Villa	Dedicato	?	?	1.757									
						5X	Servizio flessibile Bassa Val Chisone (Perosa Argentina)	=	**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560	58.016

Schema di rete obiettivo: VAL PELLICE

Il servizio di TPL extraurbano della Val Pellice è attualmente imperniato sulle **linee 901, 279, 284 e 296** che, con orario coordinato, assicurano il collegamento tra Pinerolo e Luserna-Torre Pellice, con parziali proseguimenti fino a Villar e Bobbio Pellice. Questo servizio è coadiuvato dalla linea 284, che collega la valle direttamente a Torino

Una funzione complementare è da attribuire invece alle **linee 216, 438, 446**, che assicurano collegamenti scolastici da/per le località di pianura (in particolare Osasco, Cavour e Barge), nonché alle linee 120 e 294 che offrono connessioni capillari per i Comuni disposti sui versanti e nei valloni laterali (Angrogna, Lusernetta, Rorà).

Lo schema di rete proposto si basa sulla razionalizzazione dei collegamenti primari con Pinerolo e Torino, ottenuta identificando le due direttrici 5C (Bobbio-Torre-Pinerolo) e 5L (Torre-Ponte Chisone-Torino via autostrada), integrate nel nodo di Ponte Chisone con le linee provenienti da Cavour-Barge e con la rete urbana di Pinerolo, in modo da assicurare sistematiche corrispondenze per le due destinazioni principali.

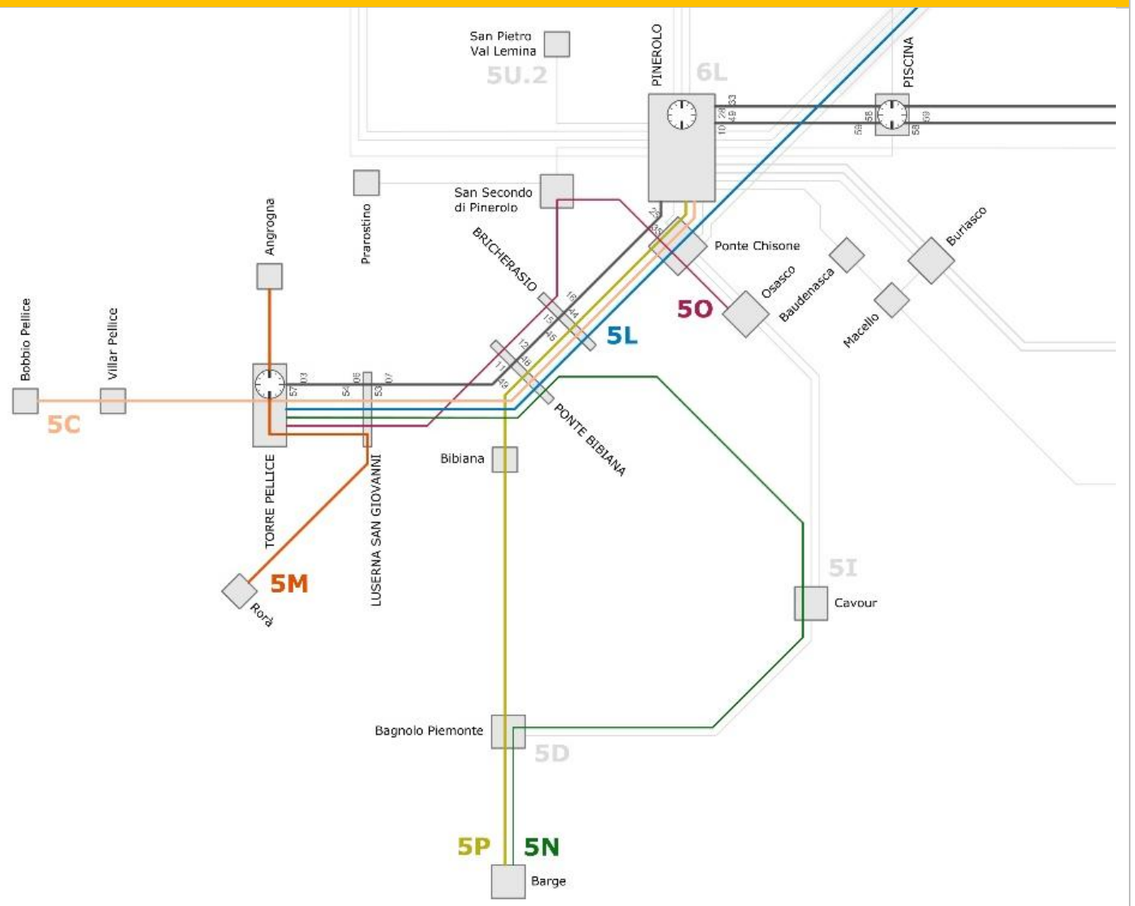
A valle dell'interlocuzione con il Comune di Pinerolo, si prevede che la direttrice 5L, istradata in autostrada, fermi anche presso l'intersezione fra la tangenziale e strada Poirino/SP129 (supermercato Eataly), a formare un nodo P+R per l'intera area urbana pinerolese.

Lo schema fa inoltre salvi i collegamenti scolastici per Barge (5N) ed Osasco (5O), istituendo inoltre una ulteriore direttrice di collegamento locale fra Angrona, Torre-Luserna, e Lusernetta-Rorà.

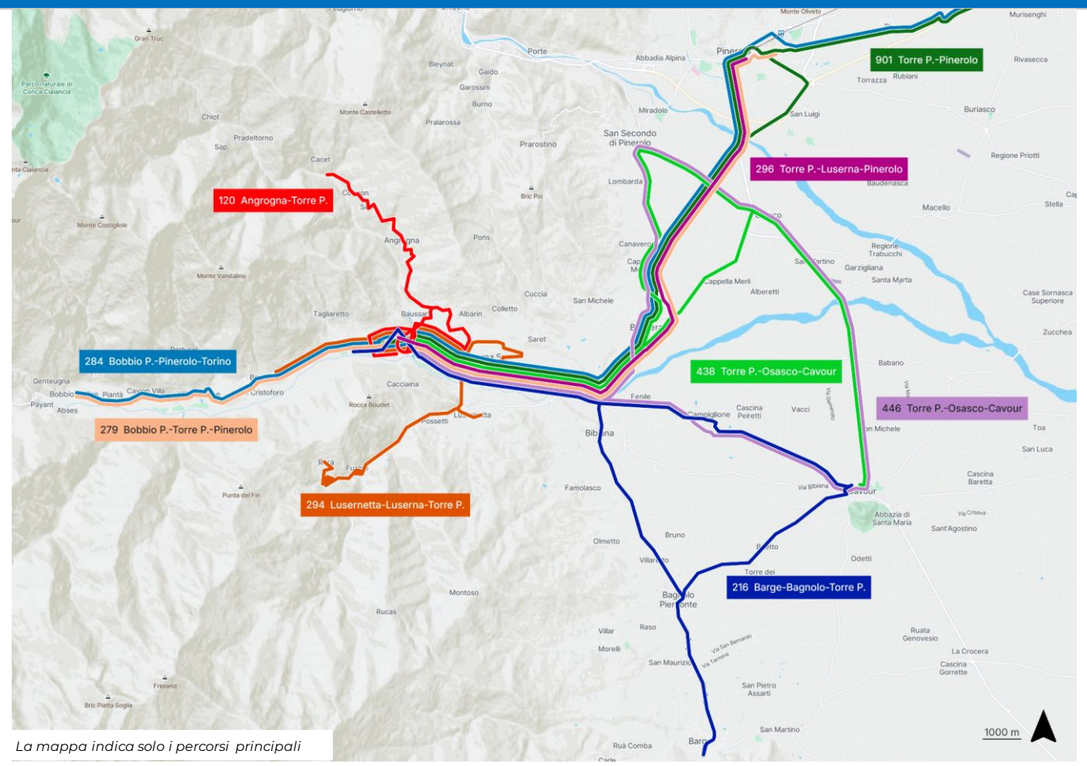
Lo schema è poi integrato da un sistema flessibile, basato a Torre Pellice.

Dal punto di vista oraristico, lo schema assume il vincolo primario dell'orologio di stazione di Pinerolo, ben coerente con il tempo di giro della direttrice 5C (120 min). La direttrice 5L presenta invece un tempo di giro di 180 minuti, coerente con le altre missioni autostradali verso Torino, provenienti da Perosa e Cavour.

SCHEMA RETICOLARE

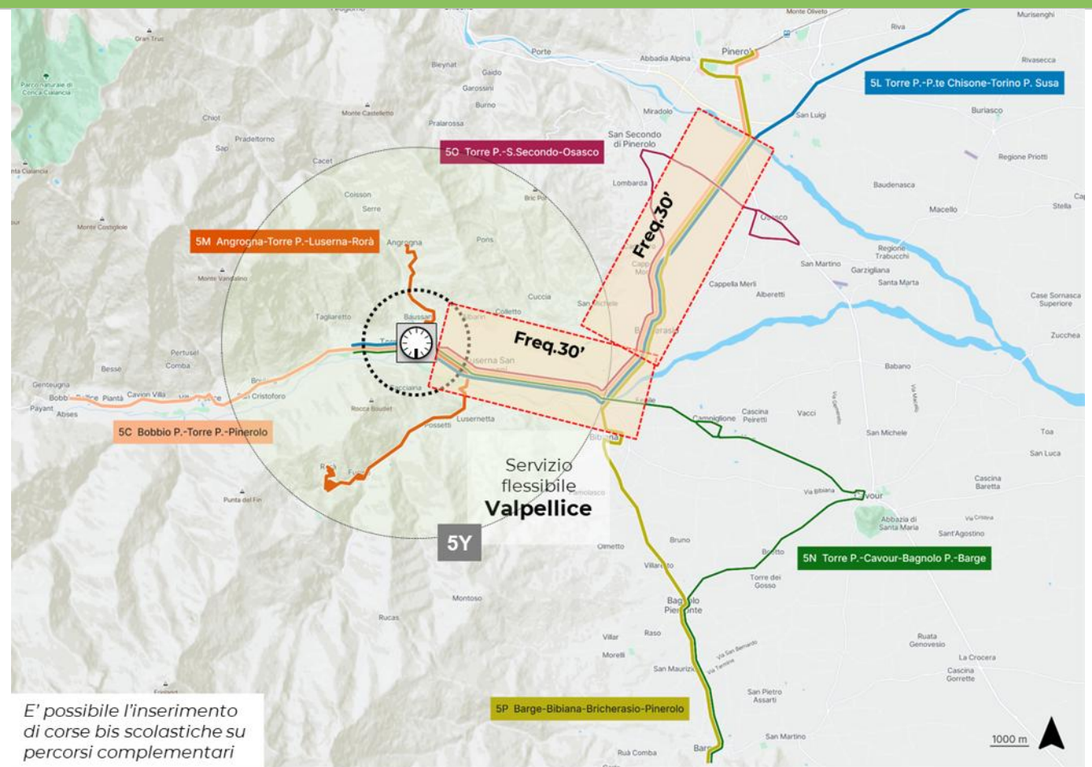


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE

Linea	Descrizione	Contratto	Corse/giorno (ore) FER	Corse/giorno (ore) FEST	Percorrenze km/anno
279	Bobbio Pellice - Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO	**46** (6-22)	**14** (6-20)	136.898
901	Torre Pellice - Pinerolo	ExtraTO			317.056
296	Torre Pellice - Luserna - Pinerolo	ExtraTO	**1** (scol)	=	5.069
284	Bobbio Pellice - Pinerolo - Torino	ExtraTO	**24** (6-22)	=	395.530
120	Angrogna - Torre Pellice	Dedicato	**14** (7-17)	=	26.020
294	Lusernetta - Luserna S.G. - Torre Pellice	ExtraTO	**10** (7-17)	=	44.366
216	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Bibiana - Campiglione - Luserna S.G. - Torre Pellice	ExtraTO	**7** (6-17)	=	37.922
438	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	**3** (scol)	=	10.484
446	Torre Pellice - Luserna S.G. - S.Secondo - Osasco - Cavour	ExtraTO	**3** (scol)	=	11.591

RETE FUTURA

Direttrice	Descrizione	Lungh. km	Tipologia (frequenza)	Frequenza fer p/m (fest)	Corse/giorno (BASE) FER	Corse/giorno (BASE) FEST	Percorrenza km/anno
5C	Bobbio Pellice - Torre Pellice - Luserna - Bricherasio - Pinerolo	25,4	**E2**	120 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	308.008
5L	Torre Pellice - Bricherasio - Ponte Chisone - Torino Porta Susa	54,6	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	278.344
5M	Angrogna - Luserna - Rorà	14,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	74.758
5N	Torre Pellice - Cavour - Bagnolo Piemonte - Barge	25,2	**E3s**	ore scolastiche	**4** (scol)	=	21.160
5O	Torre Pellice - San Secondo - Osasco	17,9	**E3s**	ore scolastiche	**4** (scol)	=	15.002
5Y	Servizio flessibile Val Pellice (Torre Pellice)	=	**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560

Schema di rete obiettivo: PIANURA PINEROLESE SUD

Il comparto territoriale di pianura, collocato a Sud di Pinerolo, è oggi strutturato intorno alle **linee 220/220B**, che percorrono l'itinerario Barge-Bagnolo-Cavour-Osasco-Pinerolo, e la **linea 298**, istradata invece sull'itinerario alternativo Barge-Bagnolo-Bibiana-Bricherasio-Pinerolo.

LO schema attuale appare nel complesso funzionale, anche se gravato da un eccesso di produzione associato all'istradamento terminale della linea 220/220B, che effettua sistematicamente il lungo anello Cavour-crocera di Barge-Barge-Bagnolo-Cavour, caratterizzato da domanda modesta.

Lo schema proposto si integra con quello della Val Pellice strutturandosi su tre direttrici distinte, così identificate:

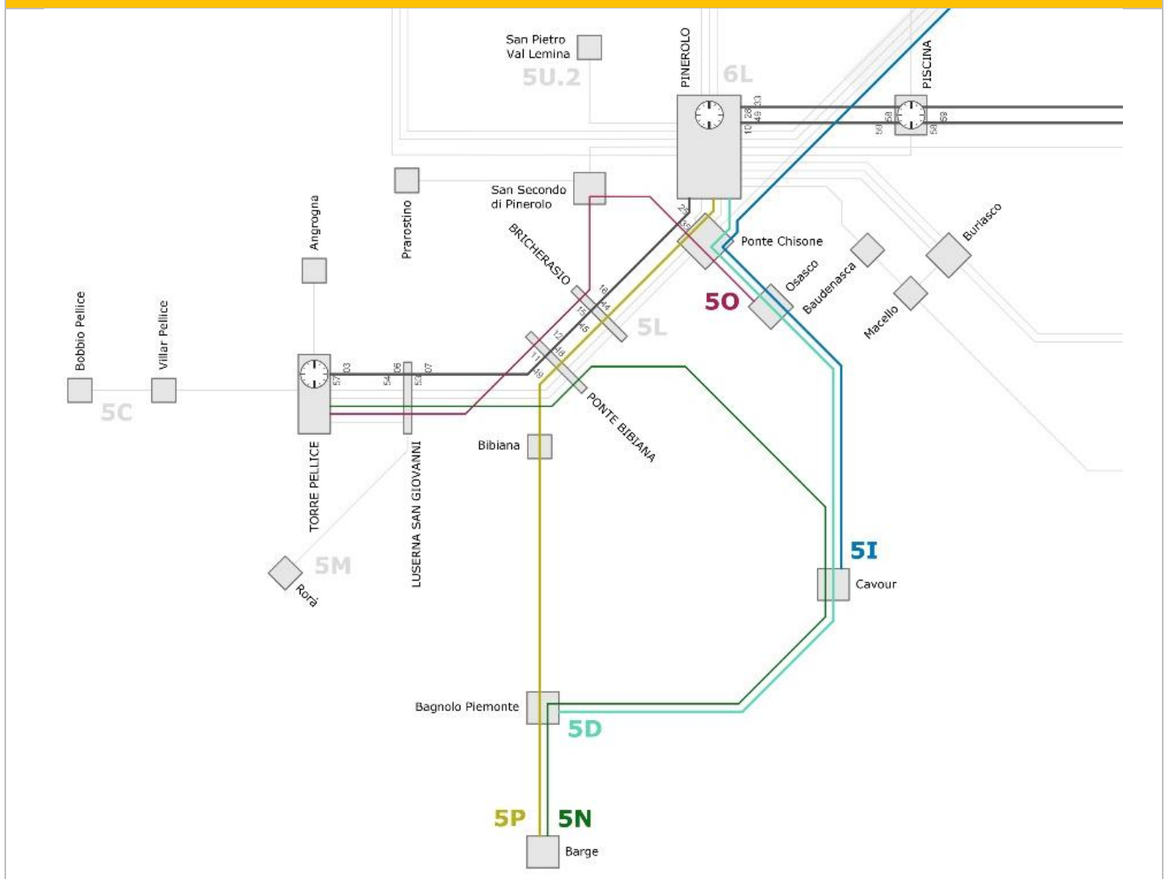
- 5D Bagnolo-Cavour-Osasco-Ponte Chisone-Pinerolo SFM
- 5L Cavour-Osasco-Ponte Chisone-Torino via autostrada
- 5P Barge-Bagnolo-Bricherasio-Pinerolo SF;

A valle dell'interlocuzione con il Comune di Pinerolo, si prevede che la direttrice 5L, istradata in autostrada, fermi anche presso l'intersezione fra la tangenziale e strada Poirino/SP129 (supermercato Eataly), a formare un nodo P+R per l'intera area urbana pinerolese.

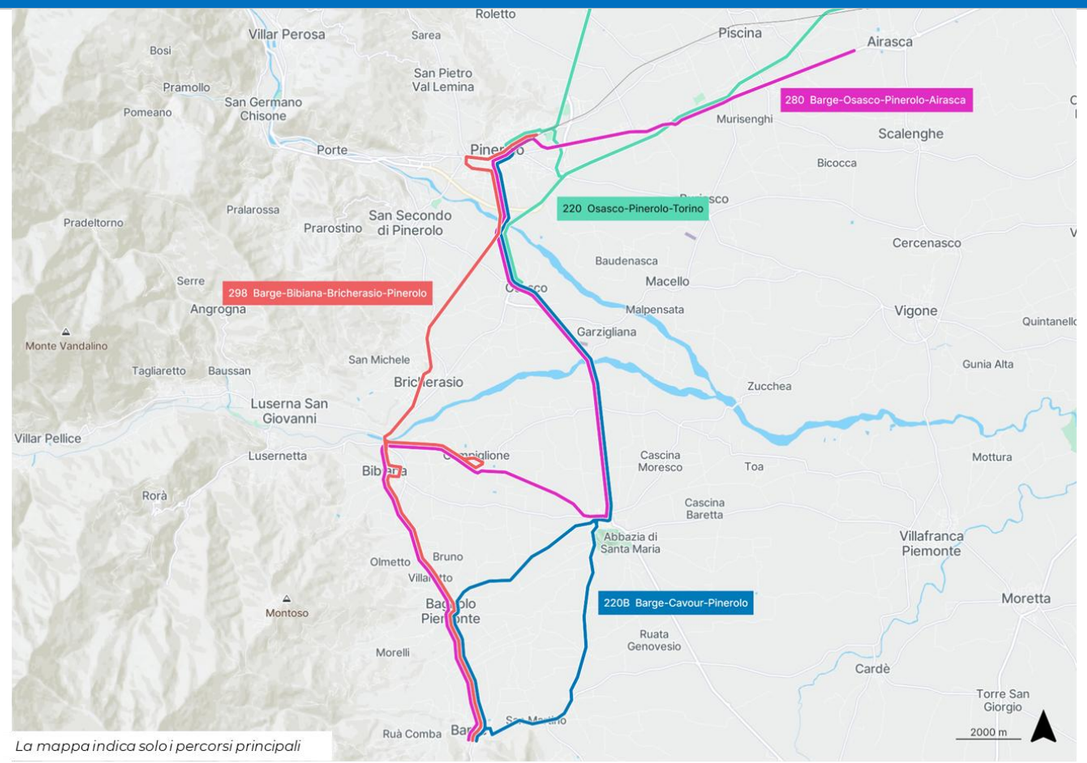
Per quanto riguarda la direttrice 5P, si prevede che essa venga integrata nel collegamento interpolo Saluzzo-Pinerolo, di competenza del Bacino SE.

Dal punto di vista oraristico, lo schema assume il vincolo primario dell'orologio di stazione di Pinerolo, ben coerente con il tempo di giro della direttrice 5C (120 min). La direttrice 5L presenta invece un tempo di giro di 180 minuti, coerente con le altre missioni autostradali verso Torino, provenienti da Perosa e Cavour.

SCHEMA RETICOLARE

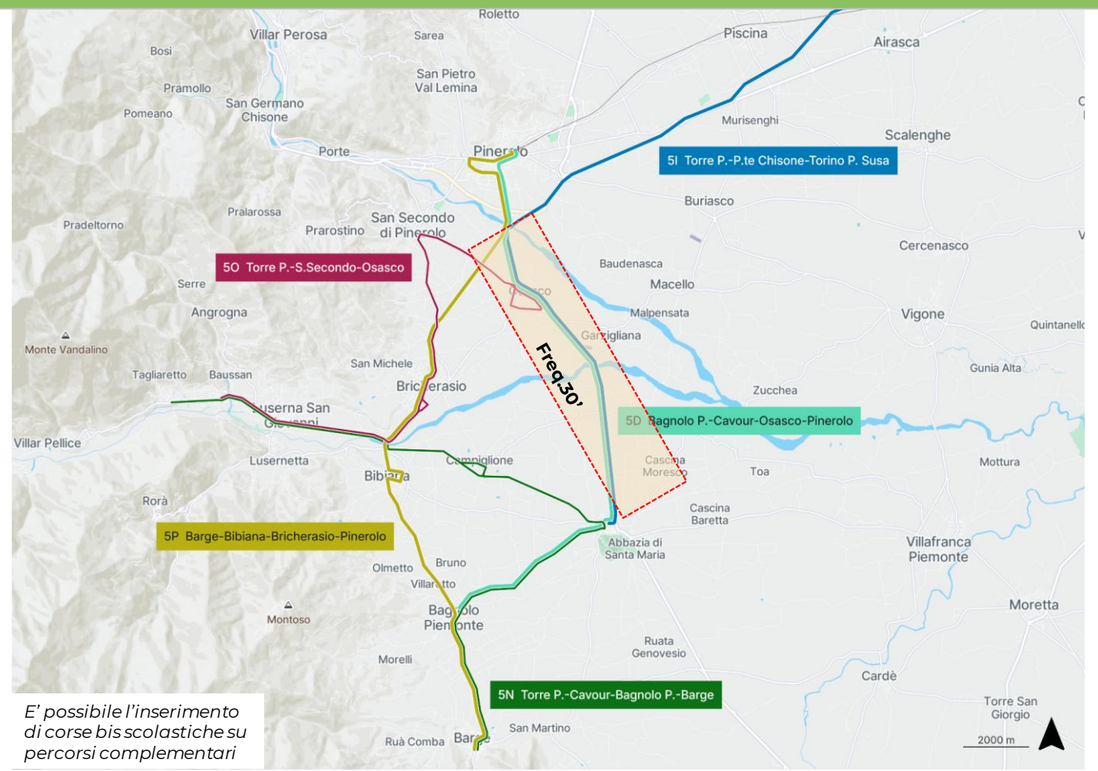


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
220	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Garzigliana - Osasco - Pinerolo - Orbassano - Torino	ExtraTO	**44** (4-21)	**4** (8-21)	489.797	**5D**	Bagnolo P. - Cavour - Osasco - Pinerolo	19,2	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	232.187
220B	Barge - Cavour - Pinerolo	ExtraTO	**14** (6-20)	**14** (6-20)	415.467	**5I**	Cavour - Osasco - Ponte Chisone - Torino Porta Susa	50,6	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	257.603
280	Barge - Osasco - Pinerolo - Airasca SKF	ExtraTO	**16** (5-22)	=	149.427	*DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT*							
298	Barge - Bagnolo P. - Bibiana - Campiglione F. - Bricherasio - Cantine - Pinerolo	ExtraTO	**30** (6-18)	=	175.761	**5P**	Barge - Bibiana - Bricherasio - Pinerolo	24,0	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	290.749

Schema di rete obiettivo: PIANURA PINEROLESE SUD-EST

Questo esteso comparto a predominanza rurale è oggi servito, in prevalenza, dalle due **linee 299T** Villafranca Piemonte-Torino **e 278** Pinerolo-Macello-Buriasco-Vigone, che seguono i due principali andamenti viari, approssimativamente ortogonali fra loro, intersecandosi a Vigone.

Un ruolo complementare è poi attribuibile ai percorsi Pinerolo-Scalenghe e Pinerolo-Virle-Osasio-Pancalieri della linea 281, nonché alla linea 301, che assicura i collegamenti di cambio turno in direzione dello stabilimento SKF di Airasca.

Le principali criticità associate a questa struttura di servizio non riguardano tanto l'assetto di rete, quanto lo sviluppo del corrispondente orario, ancora molto focalizzato sulle sole esigenze della mobilità scolastica.

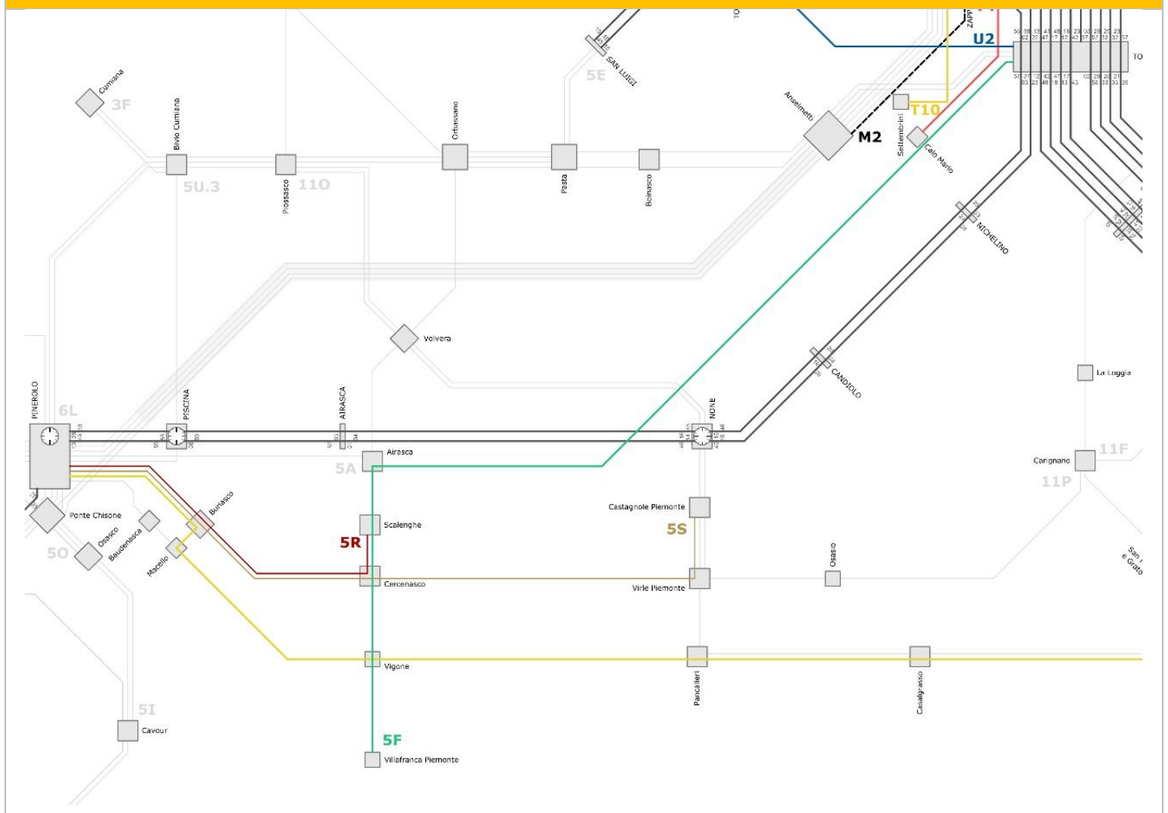
Lo schema proposto mantiene in buona sostanza la struttura odierna, riconducendola alle due direttrici 5F e 5G, rafforzandone il ruolo interpolo, rispettivamente da Saluzzo-Moretta e da Carmagnola-Pancalieri, e programmandone il cadenzamento, nonché la sincronizzazione nei due nodi ferroviari di Pinerolo e Carmagnola.

Il servizio è integrato dalle due direttrici scolastiche 5R e 5S, volte a rinforzare le connessioni con gli ambiti di Cercenasco-Scalenghe e Castagnole-Virle. A differenza della struttura odierna, l'istradamento verso Pinerolo non avviene attraverso la SS23, bensì via Virle-Cercenasco-Buriasco.

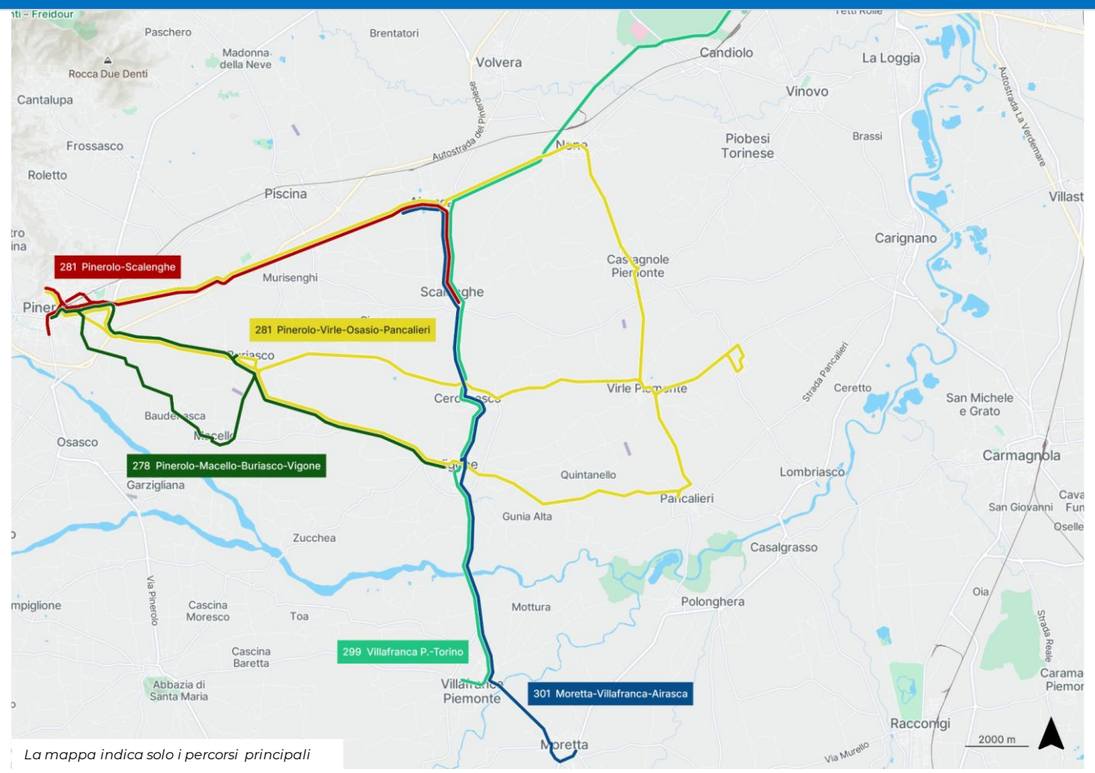
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario gli orari dei nodi ferroviari di Pinerolo e Carmagnola. Il tempo di giro della direttrice 5G, pari a 180 minuti, risulta coerente con questa impostazione.

Per quanto riguarda invece la direttrice 5F, il tempo di giro, determinato sulla sola tratta Villafranca-Torino (ovvero escludendo dal computo la precedente tratta Saluzzo-Villafranca), risulta pari a 120 minuti.

SCHEMA RETICOLARE

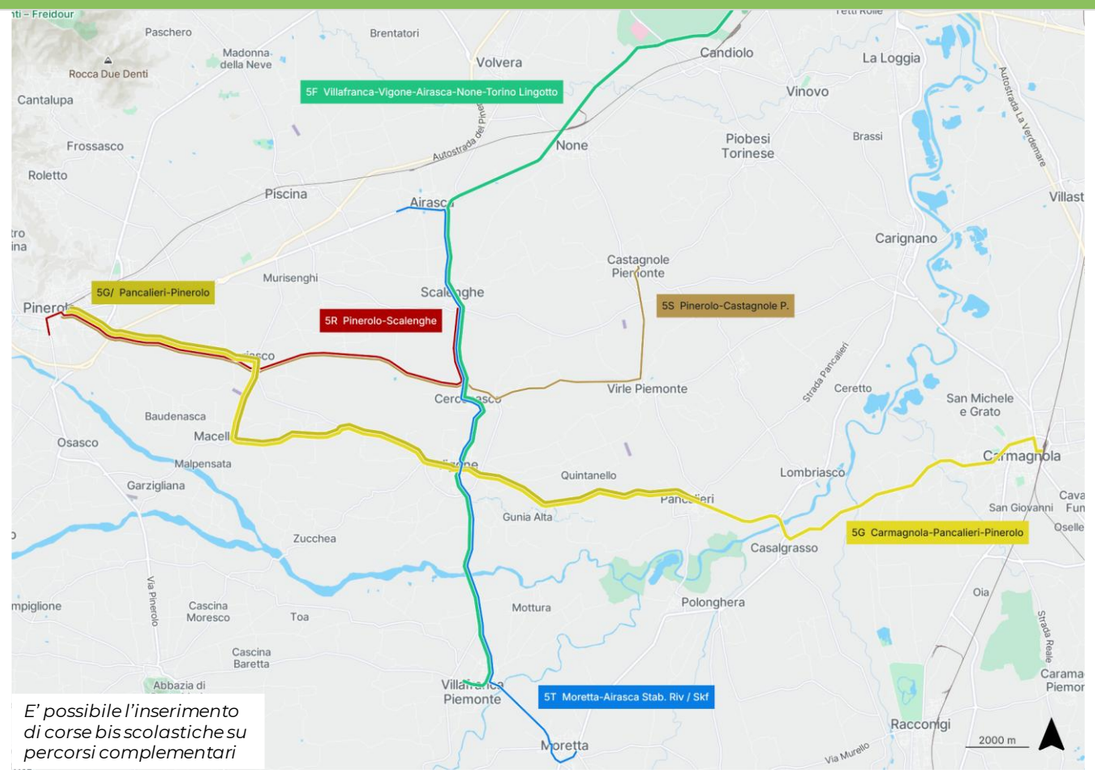


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	FER	FEST	km/anno	**Direttrice**	**Descrizione**	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
275	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino	ExtraTO	**38** (4-24)	**8** (9-21)	1.162.225	**5A**	Pinerolo SFM - Airasca - Volvera - Orbassano - Lingotto SFR SFM	37,6	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	454.927
281	linee scolastiche del Pinerolese	ExtraTO			219.738								
	Pinerolo-Volvera		**9** (scol)	=									
277	Airasca - Torino	ExtraTO	n.d.	n.d.	210.749	**5F**	Villafranca - Vigone - Airasca - None SFM - Stupinigi - Lingotto SFR SFM	38,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	471.702
282	Pinerolo - Torino	ExtraTO	**16** (6-20)	=	682.451	SOPPRESSA							

Schema di rete obiettivo: PIANURA PINEROLESE EST

Questo comparto corrisponde alla direttrice "stradale" Torino-Pinerolo (SS23), storicamente servita dalla **linea 275**, che tuttavia risulta in questo tratto sostanzialmente sovrapposta sia al servizio ferroviario, sia – da Airasca in poi – alla **linea 299T** proveniente da Saluzzo e Moretta-Villafranca-Vigone-Scalenghe.

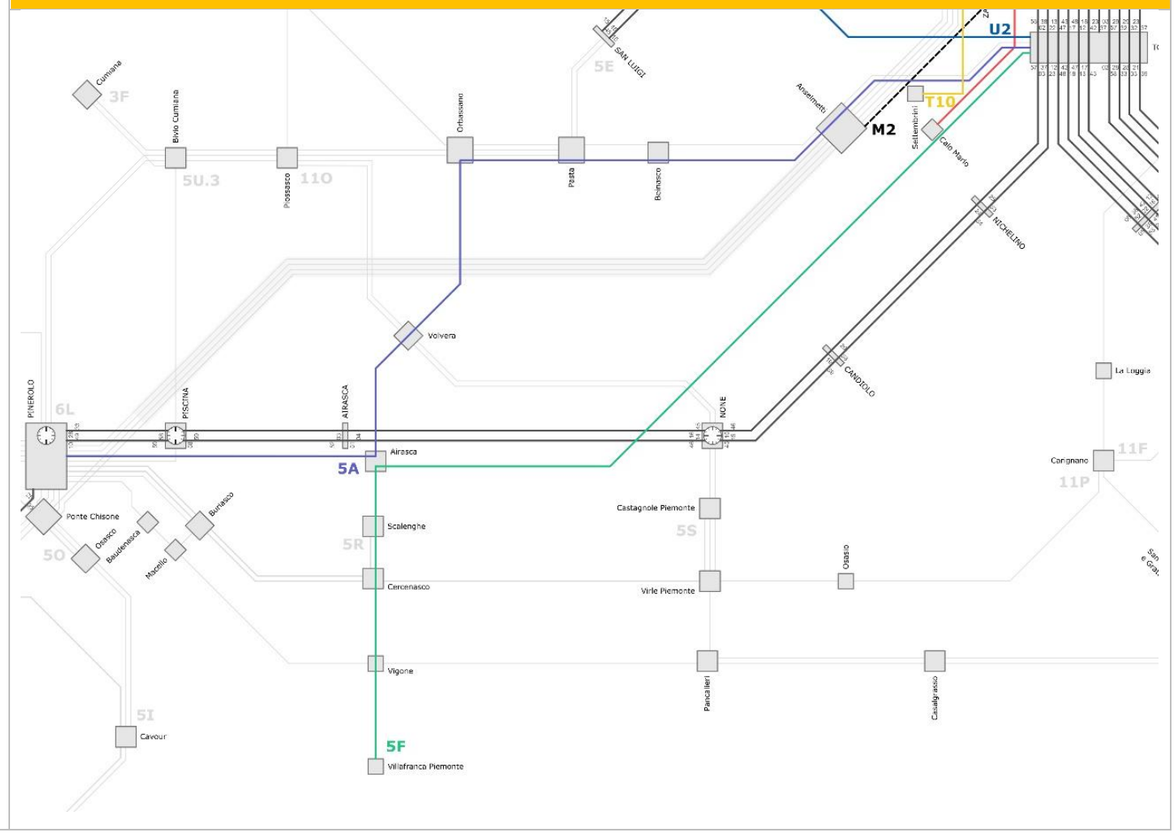
Dato l'obiettivo di ridurre sostanzialmente le sovrapposizioni gomma-ferro, e la contestuale richiesta di potenziamento del servizio, pervenuta dal Comune di Volvera, il piano opera una revisione radicale della struttura di rete sopprimendo la linea parallela alla ferrovia, e riconducendola alla nuova direttrice 5°, che dopo aver percorso la SS23 tra Pinerolo ed Airasca, imbocca la SP139 raggiungendo Volvera ed Orbassano, proseguendo quindi verso Beinasco e Torino (Lingotto).

Questa nuova direttrice massimizza così la complementarietà rispetto al servizio ferroviario, anche in previsione del futuro attestamento M2 del Drosso (fermata Anselmetti), integrandosi con la direttrice 5F nel nodo di Airasca (fermata comune in via Roma, non presso la stazione), a garantire anche le connessioni indirette fra Villafranca-Vigone-Scalenghe ed Orbassano-Beinasco.

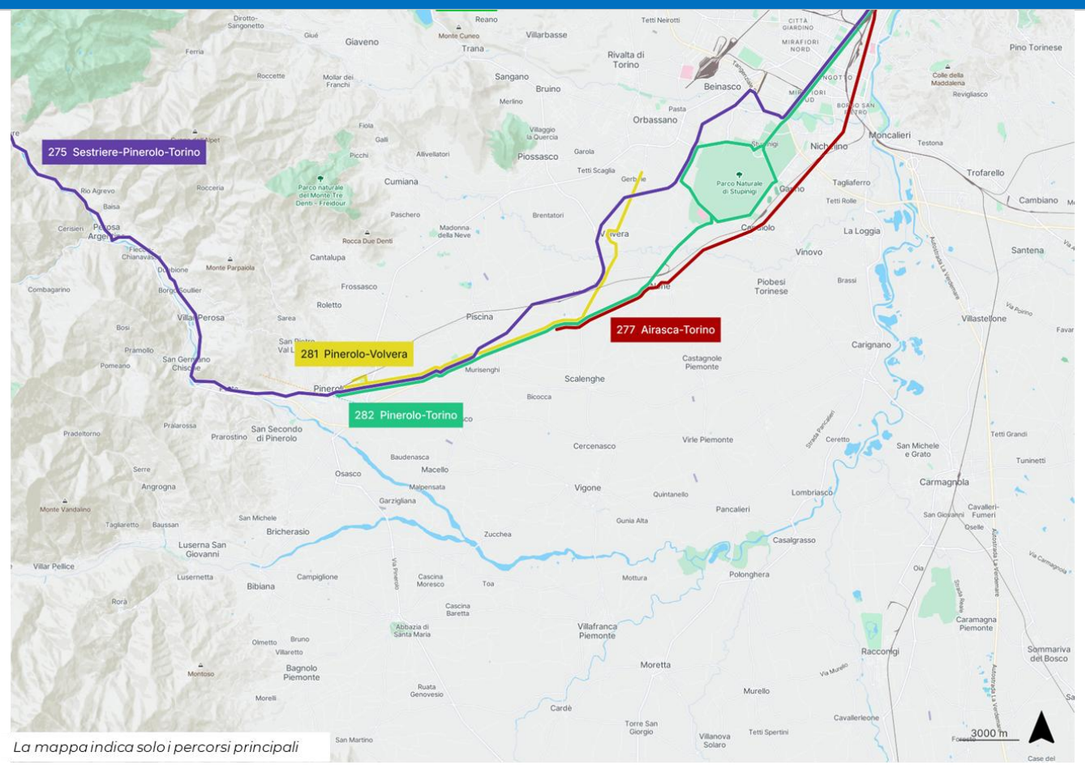
Si segnala però a questo proposito la necessità di adeguare il tratto stradale della SP139 compreso tra Airasca e Volvera, stretto e caratterizzato dalla presenza di un passaggio a livello, che potrebbe impattare sulla regolarità del servizio. In attesa della realizzazione di tale adeguamento, è comunque possibile mettere in sicurezza la circolazione bus predisponendo un sistema di controllo semaforico che garantisca il transito dei soli mezzi pesanti a senso unico alternato nella tratta più critica.

Lo schema di cadenzamento proposto continua ad assumere come vincolo l'orologio di stazione di Pinerolo. Il tempo di giro della direttrice 5A risulta dell'ordine dei 180 minuti ed è coerente con il cadenzamento orario proposto per il servizio.

SCHEMA RETICOLARE

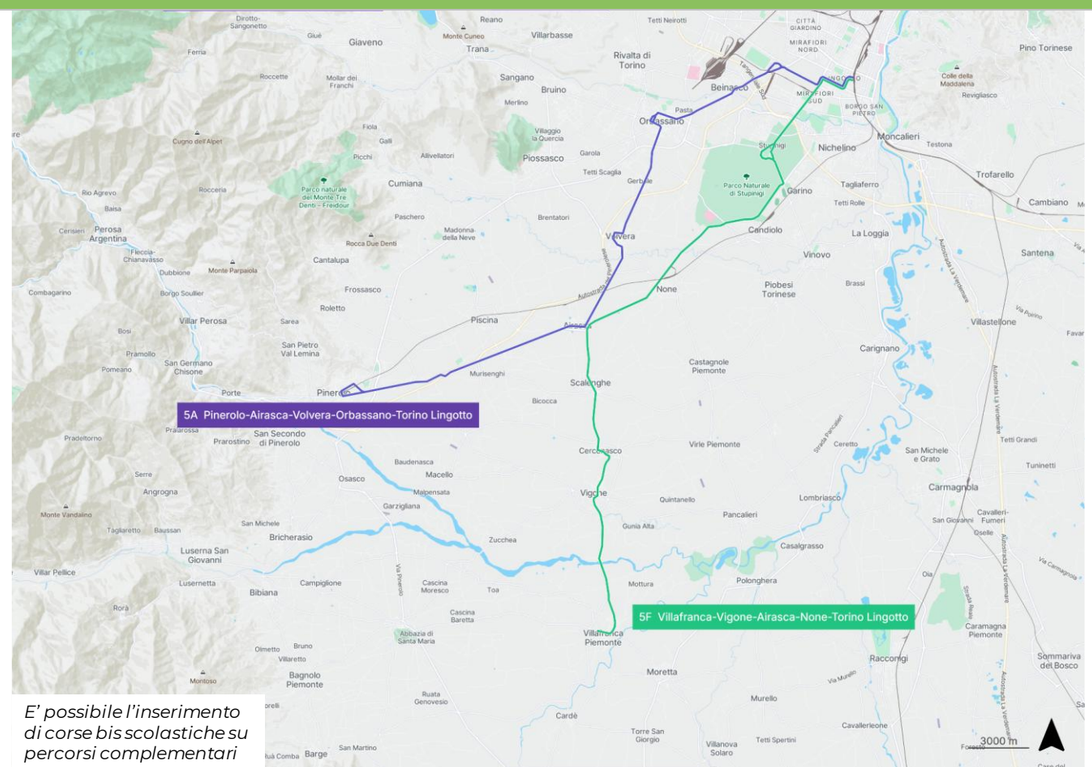


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
275	Sestriere - Perosa A. - Pinerolo - Torino	ExtraTO	**38** (4-24)	**8** (9-21)	1.162.225	**5A**	Pinerolo SFM - Airasca - Volvera - Orbassano - Lingotto SFR SFM	37,6	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	454.927
281	linee scolastiche del Pinerolese	ExtraTO			219.738								
	Pinerolo-Volvera		**9** (scol)	=									
277	Airasca - Torino	ExtraTO	n.d.	n.d.	210.749	**5F**	Villafranca - Vigone - Airasca - None SFM - Stupinigi - Lingotto SFR SFM	38,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	471.702
282	Pinerolo - Torino	ExtraTO	**16** (6-20)	=	682.451	SOPPRESSA							

Schema di rete obiettivo: PIANURA PINEROLESE NORD-EST

La direttrice di collegamento fra Pinerolo e Torino via Orbassano, storicamente complementare a quella primaria rappresentata dalla SS23, ha assunto nel tempo un ruolo via via più consolidato, destinato a rafforzarsi ulteriormente in ragione dell'attivazione di nuovi servizi di accesso al centro di Torino, quali segnatamente la linea 2 della metropolitana ed ancor più la SFM5 nella nuova stazione di Orbassano-San Luigi.

Attualmente, la direttrice è servita da due linee primarie, ovvero la **220** che, provenendo da Barge, collega Pinerolo a Torino via Orbassano, e la **510** che si origina invece da Cumiana seguendo poi il medesimo itinerario.

A questi servizi se ne aggiungono poi altri, di significato complementare, che garantiscono collegamenti scolastici fra la Valsusa, la Valsangone e Pinerolo, ovvero le connessioni di cambio turno con lo stabilimento della FIAT di Mirafiori.

Lo schema di rete proposto si struttura intorno a tre nuove direttrici, così identificate:

3F Cumiana-Piossasco-Orbassano-S.Luigi SFM5

5E Pinerolo SFM2 -Piossasco-Orbassano-S.Luigi SFM5

6L Pinerolo SFM2-Piossasco-Bruino-Avigliana SFM3

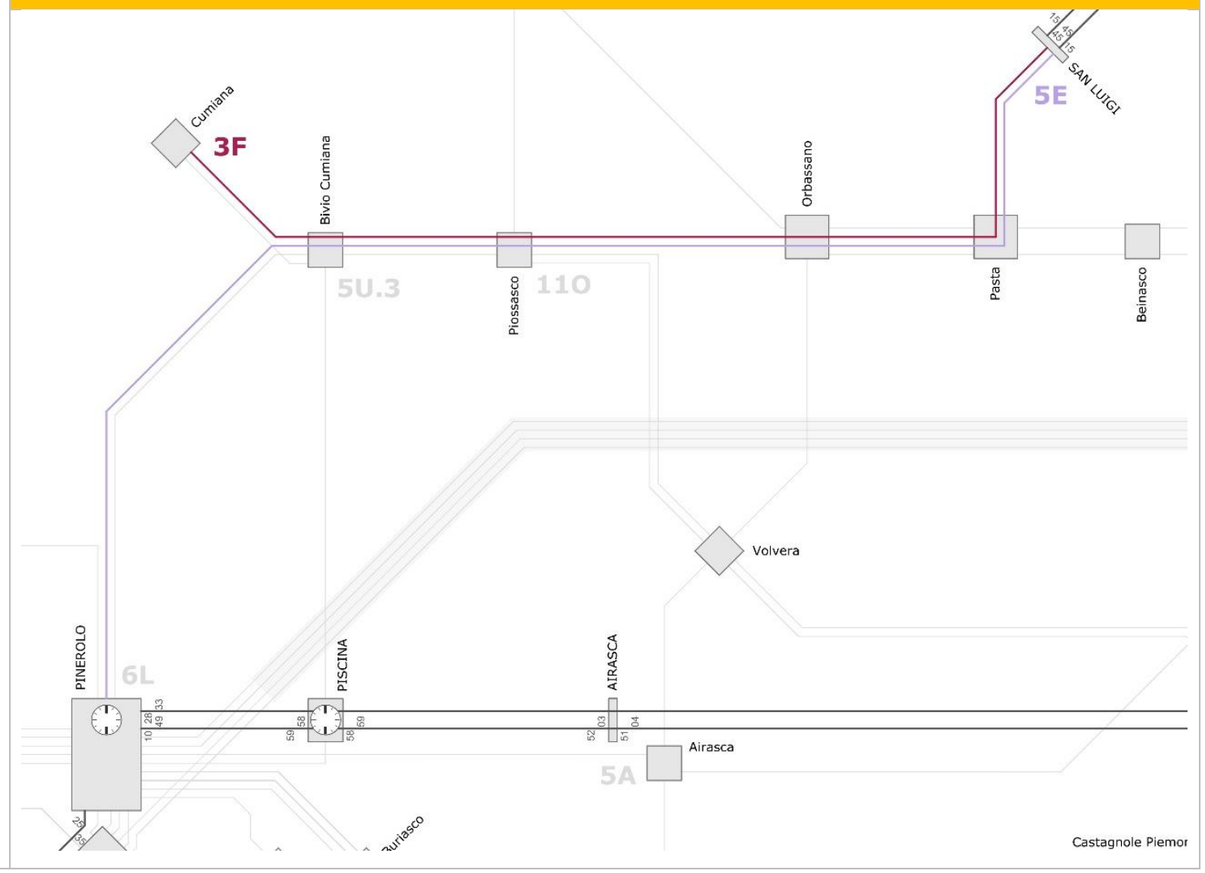
tutte a cadenza oraria.

L'intercalamento delle direttrici 5E e 6L tra Pinerolo e Piossasco e delle direttrici 3F e 5E tra Piossasco e la stazione di Orbassano San Luigi consente di garantire il cadenzamento semiorario su entrambe le relazioni.

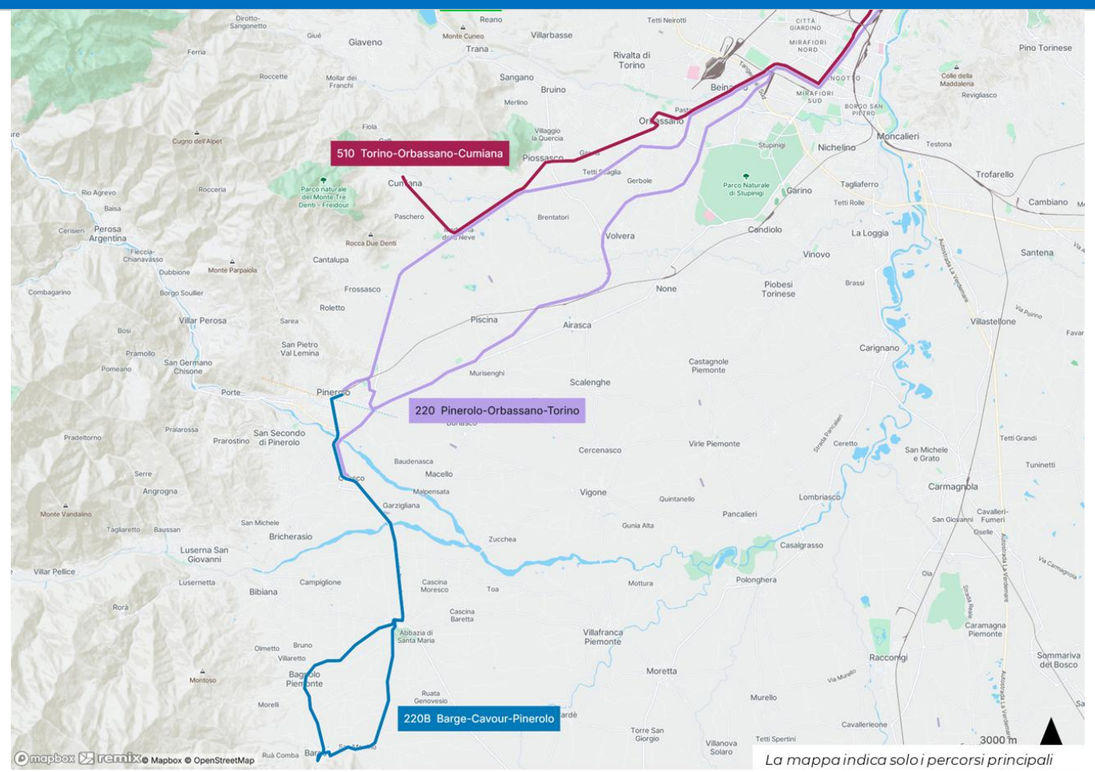
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincoli gli orologi di stazione di Pinerolo, Avigliana ed Orbassano S.Luigi.

I tempi di giro di tutte e tre le direttrici sono pari a 120 minuti.

SCHEMA RETICOLARE

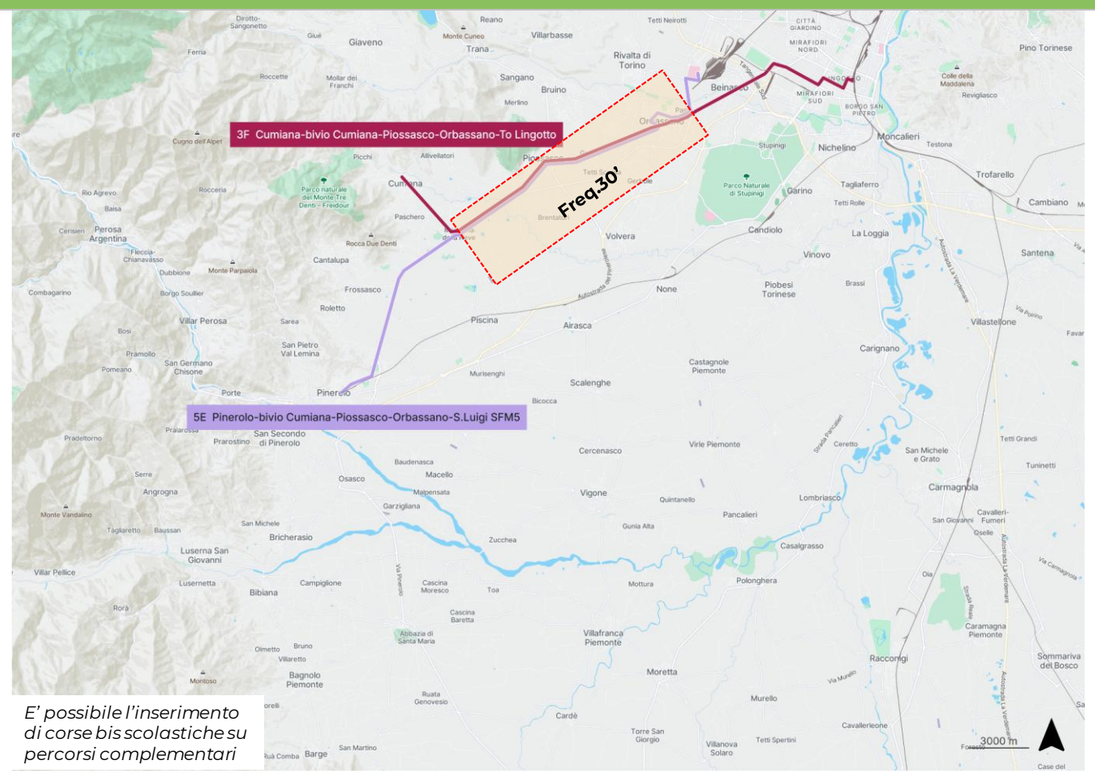


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
220	Barge - Bagnolo P. - Cavour - Garzigliana - Osasco - Pinerolo - Orbassano - Torino	ExtraTO	**25** (4-21)	**4** (9-21)	489.797	**5E**	Pinerolo SFM - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM	28,4	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	343.981
510	Torino - Orbassano - Cumiana	ExtraTO	**64** (6-23)	**10** (6-21)	795.656	**3F**	Cumiana - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM	21,8	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	264.223
514	Torino (FIAT Mirafiori) - Cumiana	ExtraTO	**6** (lav)	=	41.500	*DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT*							
344	Bruino - Avigliana	ExtraTO	**3** (7-15)	=	5.692	**6L**	Pinerolo - Piossasco - Bruino - Trana - Avigliana	31,4	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	379.832
386	Ponte Pietra - Coazze - Giaveno - Pinerolo - Osasco	ExtraTO	**7** (6-18)	=	136.274								

Schema di rete obiettivo: RETE URBANA DI PINEROLO

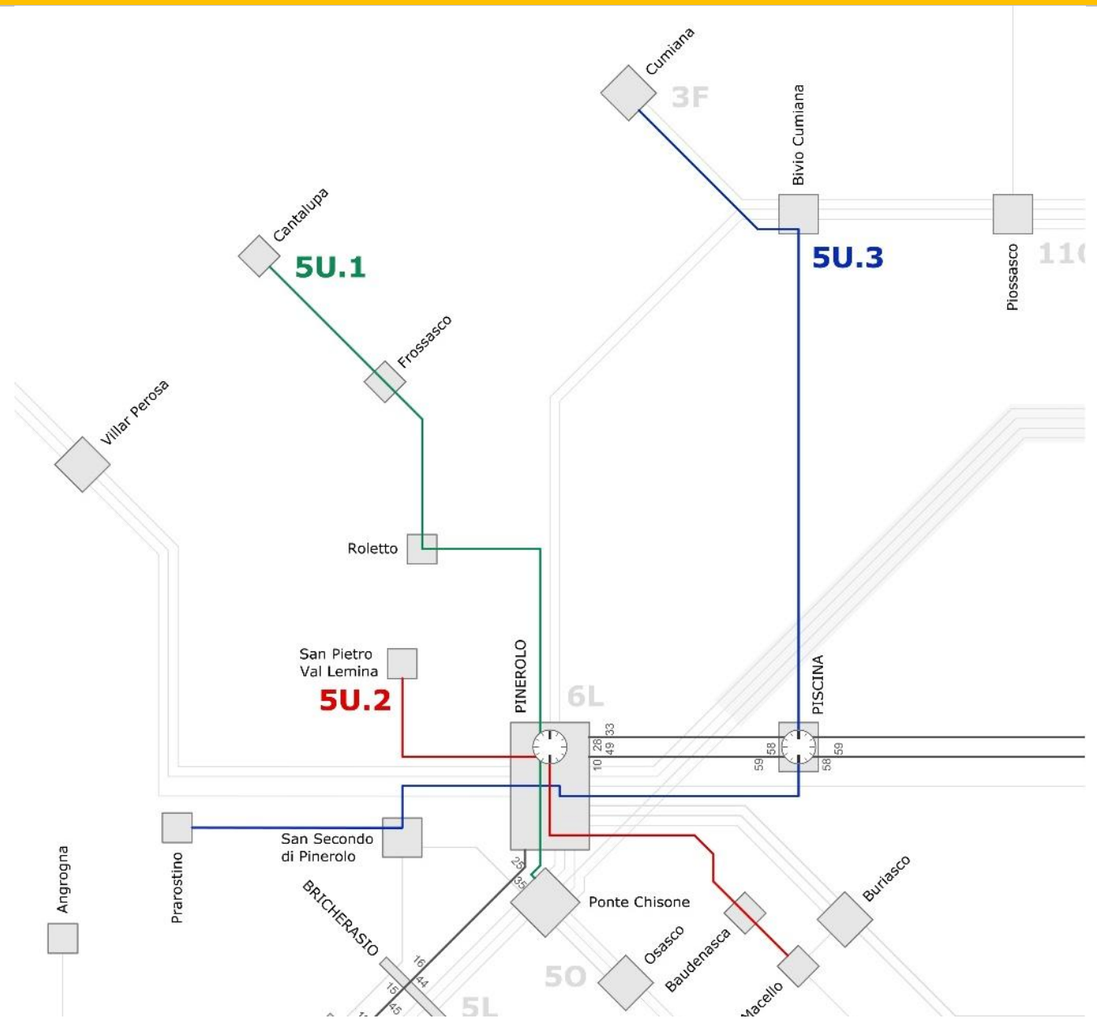
Attualmente il servizio urbano di Pinerolo si struttura su ben 8 linee distinte, alcune delle quali caratterizzate da periodicità parziali (scolastiche o mercatali). Tale frammentazione non favorisce l'efficacia del servizio.

Il piano propone una ristrutturazione basata sull'identificazione di due sole direttrici strettamente urbane, diametrali rispetto al contesto urbano: la 5U.1 Cantalupa-Frossasco-Roletto-Pinerolo SFM-Ponte Chisone, e la 5U.2 S.Pietro Val Lemina-Pinerolo SFM, Baudenasca Macello, entrambe esercite a cadenzamento semiorario.

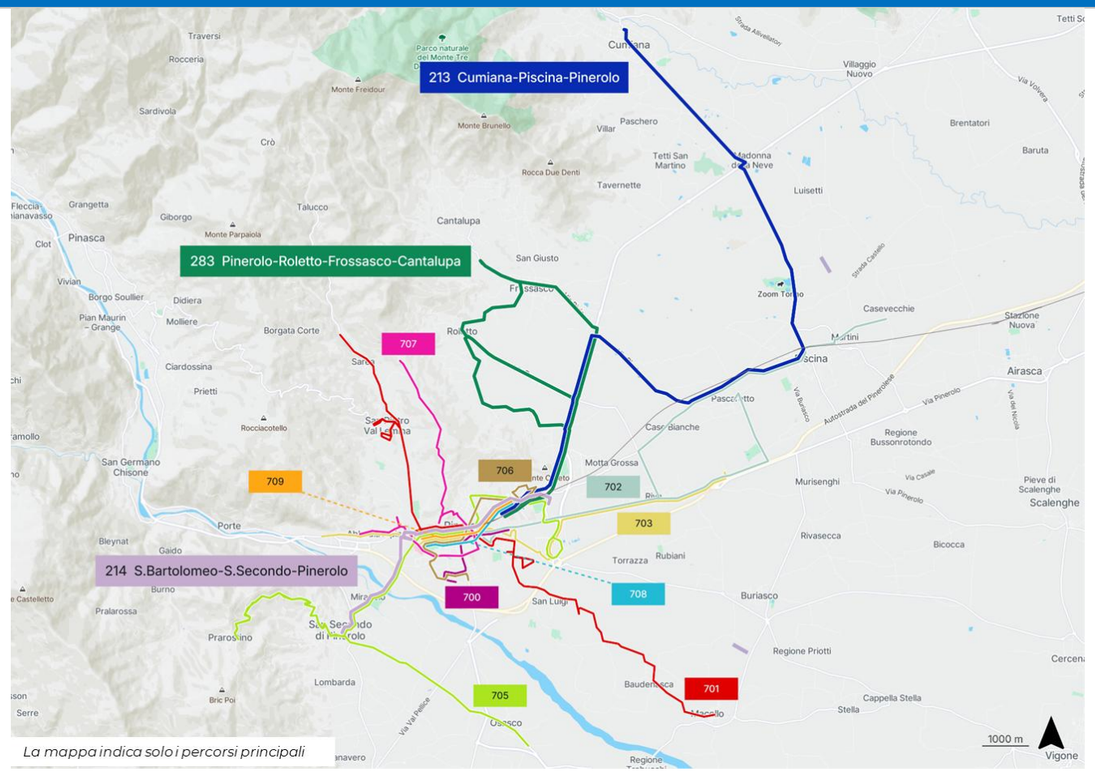
A queste due direttrici se ne aggiunge una terza, la 5U.3, che dipartendosi da Cumiana raggiunge direttamente Piscina e Pinerolo via Riva, proseguendo quindi per San Secondo e Prarostino. Tale direttrice ha lo scopo di raffrorzare l'alimentazione della stazione di Piscina in direzione di Torino, sia da Cumiana, sia dalle frazioni orientali di Pinerolo (in particolare Riva). Essa risponde anche alla richiesta di migliorare i collegamenti tra la stazione di Piscina e Cumiana per i passeggeri provenienti in treno da Candiolo, None ed Airasca.

Lo schema di cadenzamento assume come vincolo sempre il nodo della stazione di Pinerolo. I tempi di giro sono pari a 120 minuti per le direttrici 5U.1 e 5U.3, a soli 60 minuti per la direttrice 5U.2.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

E' possibile l'inserimento di corse bis scolastiche su percorsi complementari

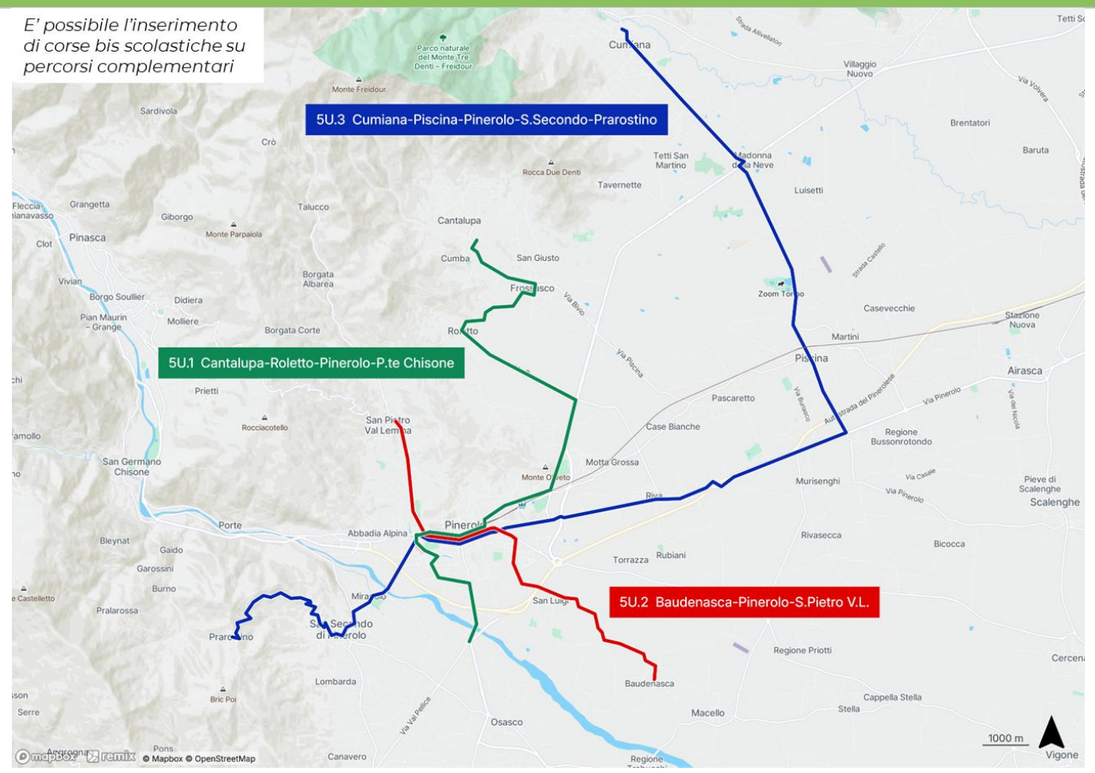


TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
283	Pinerolo - Roletto - Frossasco - Cantalupa	ExtraTO	**40** (6-20)	**4** (9-17)	131.177	**5U.1**	Cantalupa - Frossasco - Roletto - Quartieri sud - Ponte Chisone	15,9	**E1**	30 / 30 (60)	**70** (5-21)	**30** (7-21)	344.598
700	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.7 STUDENTESCA	Urb.Pinerolo	**2** (scol)	=	1.360								
701	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.3	Urb.Pinerolo	**26** (6-20)	**14** (8-18)	123.745	**5U.2**	Baudenasca - San Pietro Val Lemina	9,8	**E1**	30 / 30 (60)	**70** (5-21)	**30** (7-21)	210.912
705	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2	Urb.Pinerolo	**46** (6-21)	=	157.681								
706	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.2B	Urb.Pinerolo	=	=	50.020								
213	Cumiana - Piscina - Pinerolo	ExtraTO	**16** (9-18)	=	26.891	**5U.3**	Cumiana - Piscina - San Secondo - Prarostino	28,0	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	339.257
704	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.1	Urb.Pinerolo	**26** (6-19)	=	0								
703	AREA VASTA DI PINEROLO - (SAPAV) L.4 andata/ritorno	Urb.Pinerolo	**23** (6-20)	**12** (6-20)	82.926								
702	AREA VASTA DI PINEROLO (SAPAV) L.4B MERCATALE	Urb.Pinerolo	**4** (merc)	=	4.484								
214	S.Bartolomeo - S.Secondo - Pinerolo	ExtraTO	**2** (scol)	=	5.088								
707	AREA VASTA DI PINEROLO (CAVOURESE) L.5	Urb.Pinerolo	**34** (7-19)	**10** (8-16)	67.984								
708	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE A	Urb.Pinerolo	=	=	4.162								
709	AREA VASTA DI PINEROLO - NAVETTA MERCATALE B	Urb.Pinerolo	=	=	4.162								

5.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi

In definitiva, il riassetto di rete identificato dal piano identifica le **diciassette direttrici extraurbane** che seguono:

- **5A**: Pinerolo SFM – Airasca – Volvera – Orbassano – TO Drosso - TO Lingotto SFM
- **5B.1**: Prali - Perosa Argentina - Pinerolo SFM
- **5B.2**: Perosa Argentina – Pinerolo SFM – TO Drosso (*via A55*) – TO P.ta Susa
- **5C**: Bobbio Pellice – Torre Pellice – Bricherasio – Ponte Chisone – Pinerolo SFM
- **5D**: Bagnolo Piemonte – Cavour – Osasco – Pinerolo SFM
- **5E**: Pinerolo SFM – Piossasco – Orbassano – Orbassano S.Luigi SFM
- **5F**: Villafranca Piemonte – Vigone – Airasca – None SFM – Stupinigi – TO Lingotto SFM
- **5G**: Pinerolo SFM – Buriasco –Macello – Vigone – Pancalieri – Carmagnola SFM
- **5H**: Oulx SFM – Sestriere – Perosa Argentina – Pinerolo SFM – TO Drosso (*via A55*) – TO P.ta Susa
- **5I**: Cavour – Osasco – Ponte Chisone – TO Drosso (*via A55*) – TO P.ta Susa
- **5L**: Torre Pellice – Bricherasio – Ponte Chisone – TO Drosso (*via A55*) – TO P.ta Susa
- **5M**: Angrogna – Torre Pellice – Luserna S.Giovanni – Rorà
- **5N**: Torre Pellice – Cavour – Bagnolo Piemonte – Barge
- **5O**: Torre Pellice – San Secondo di Pinerolo – Osasco
- **5P**: Barge – Bibiana – Bricherasio – Pinerolo
- **5R**: Scalenghe – Pinerolo
- **5S**: Castagnole - Pinerolo

In aggiunta, sono identificate anche tre direttrici urbane:

- **5U.1**: Cantalupa – Frossasco – Roletto – Pinerolo SFM – Ponte Chisone
- **5U.2**: S.Pietro Val Lemina – Pinerolo SFM – Baudenasca
- **5U**.3: Cumiana – Piscina – Pinerolo SFM – San Secondo di Pinerolo - Prarostino

ed i due servizi flessibili della Val Chisone (5X) e della Val Pellice (5Y).

Oltre alle direttrici sopra descritte, la zona è interessata anche dal transito di direttrici programmate nell'ambito di altre zone che vengono qui riportate per completezza.

- **3F: Cumiana - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano – TO Drosso – TO Lingotto SFM**
- **6C: Pragelato - Sestriere - Sauze di Cesana - Cesana – Oulx**
- **6L: Avigliana SFM – Trana – Bruino – Piossasco – Pinerolo SFM**

		Lunghezza	Vel.commerciale		Tipo		Cadenza-base		Percorrenze		Tempi	
			km/ora				min		vkm/anno		vh/anno	
Direttrice	**Descrizione**	km	netta	lorda	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
5A	Pinerolo SFM - Airasca - Volvera - Orbassano - Lingotto SFR SFM	37,6	32,2	25,0	**E2**	**0**	60		454.927	0	14.131	0
5B.1	Prali - Perosa - Pinerolo	38,1	28,2	25,4	**E2-**	**E1**	120	30	194.260	824.612	6.880	29.203
5B.2	Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa	58,7	35,2	29,4	**E2-**	**E2**	120	60	299.339	711.459	8.493	20.187
5C	Bobbio Pellice - Torre Pellice - Luserna - Bricherasio - Pinerolo	25,4	35,5	25,4	**E2**	**E2+**	60	60	308.008	454.688	8.680	12.814
5D	Bagnolo P. - Cavour - Osasco - Pinerolo	19,2	41,1	19,2	**E2**	**E2+**	60	60	232.187	342.760	5.652	8.344
5E	Pinerolo SFM - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM	28,4	35,5	28,4	**E2**	**0**	60		343.981	0	9.690	0
5F	Villafranca - Vigone - Airasca - None SFM - Stupinigi - Lingotto SFR SFM	38,9	37,7	38,9	**E2**	**0**	60		471.702	0	12.516	0
5G	Pinerolo - Buriasco - Macello - Vigone - Pancalieri - Carmagnola	38,1	29,0	25,4	**E2-**	**0**	120		194.260	0	6.710	0
5H	Oulx - Cesana - Sestriere - Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa	117,1	33,5	29,3	**E2-**	**E2-**	120	120	596.691	596.691	17.836	17.836
5I	Cavour - Osasco - Ponte Chisone - Torino Porta Susa	50,6	41,0	33,7	**E2-**	**E2**	120	60	257.603	612.262	6.285	14.938
5L	Torre Pellice - Bricherasio - Ponte Chisone - Torino Porta Susa	54,6	39,0	36,4	**E2-**	**E2**	120	60	278.344	661.557	7.134	16.957
5M	Angrogna - Luserna - Rorà	14,7	25,9	14,7	**E2-**	**E2**	120	60	74.758	177.683	2.888	6.863
5N	Torre Pellice - Cavour - Bagnolo Piemonte - Barge	25,2	35,1	25,2	**E3s**	**0**	=		21.160	0	602	0
5O	Torre Pellice - San Secondo - Osasco	17,9	34,6	17,9	**E3s**	**0**	=		15.002	0	434	0
5P	Barge - Bibiana - Bricherasio - Pinerolo	24,0	=	24,0	**E2**	**0**	60		290.749	0	0	0
5R	Scalenghe-Pinerolo	16,5	47,1	16,5	**E3s**	**0**	=		13.843	0	294	0
5S	Castagnole-Pinerolo	32,2	37,9	32,2	**E3s**	**0**	=		27.082	0	714	0
5U.1	Cantalupa - Frossasco - Roletto - Quartieri sud - Ponte Chisone	15,9	25,8	15,9	**E1**	**S2+**	30	20	344.598	490.771	13.340	18.998
5U.2	Baudenasca - San Pietro Val Lemina	9,8	26,6	19,5	**E1**	**S2+**	30	20	210.912	300.378	7.932	11.296
5U.3	Cumiana - Piscina - San Secondo - Prarostino	28,0	30,6	28,0	**E2**	**E2+**	60	60	339.257	500.819	11.103	16.390
5X	Servizio flessibile Bassa Val Chisone (Perosa Argentina)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
5Y	Servizio flessibile Val Pellice (Torre Pellice)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
	TOTALE								**5.051.780**	**5.789.712**	**141.313**	**173.827**

Tab. 5.3-iv – Riepilogo delle direttrici e dei livelli produttivi
Elaborazione META

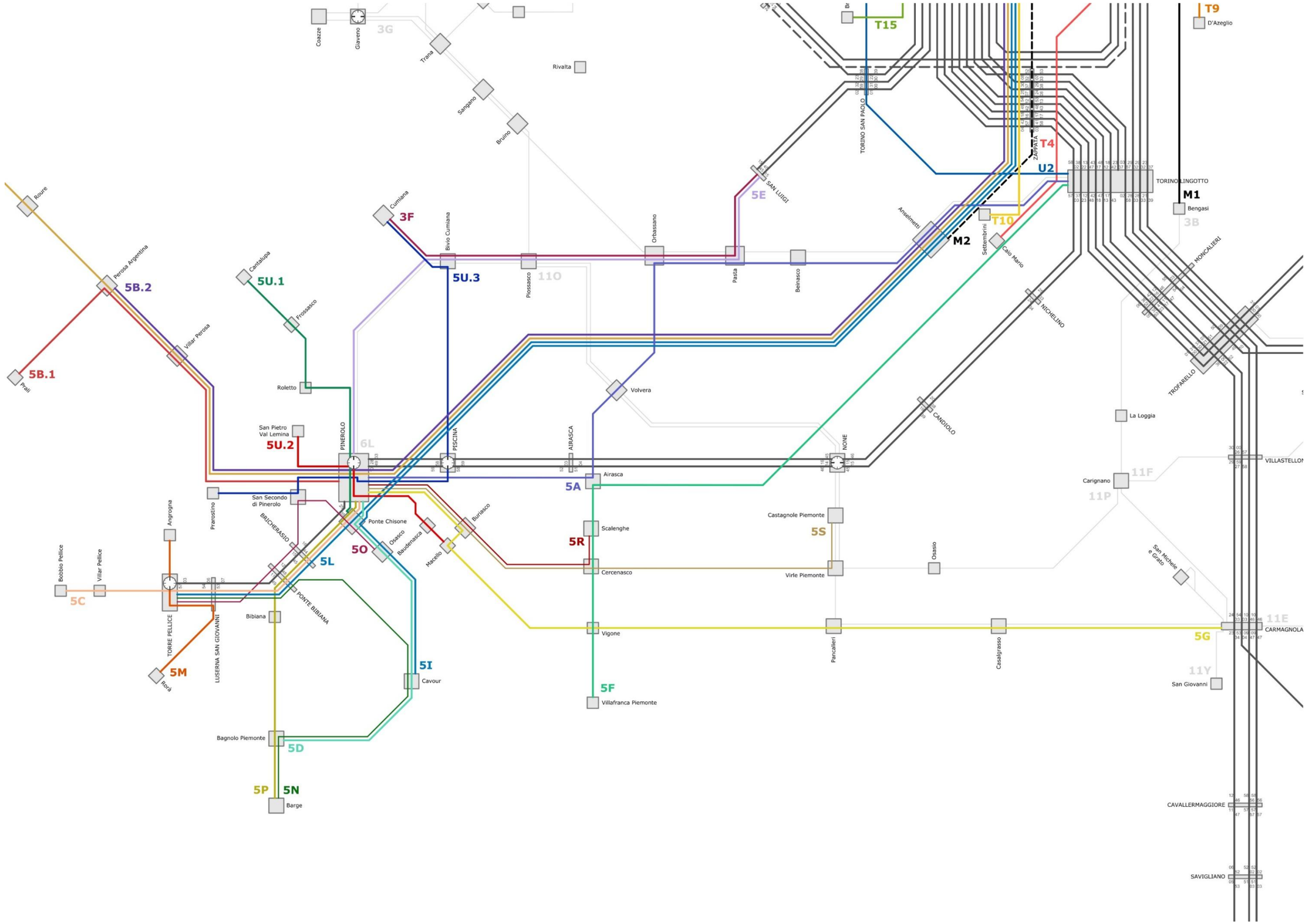


Fig. 5.3.v – Zona omogenea 5: schema di rete complessivo
Elaborazione META

5.3.9 Simulazioni di traffico

La simulazione dello scenario di piano, effettuata con il medesimo modello di traffico multimodale calibrato nello scenario attuale, evidenzia un aumento del numero di passeggeri saliti giornalmente sulla rete di trasporto pubblico nella zona omogenea 5 (+1.600, pari a +11,8%) e delle percorrenze (+7.000 pass*km, pari a +4,1%).

La quota di interscambi sul totale dei saliti risulta in leggera diminuzione rispetto alla situazione attuale (29% contro 30%); lo scenario di riferimento presenta un valore intermedio (29,5).

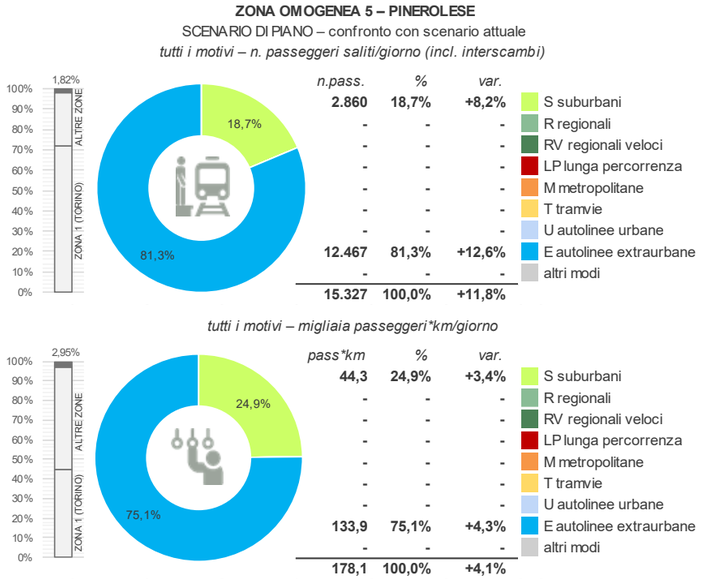


Fig. 5.3.vi – Zona omogenea 5: statistiche trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META

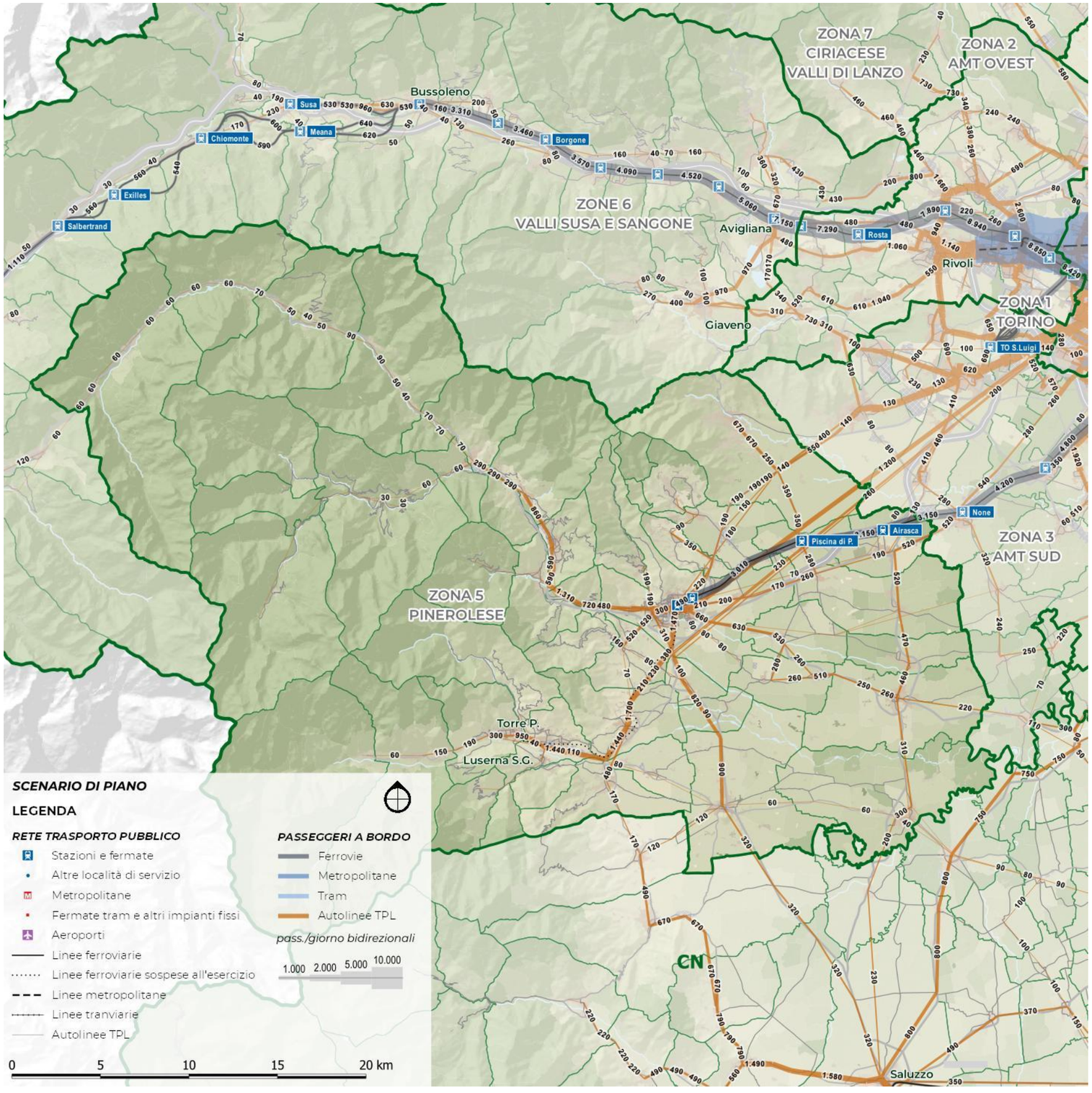
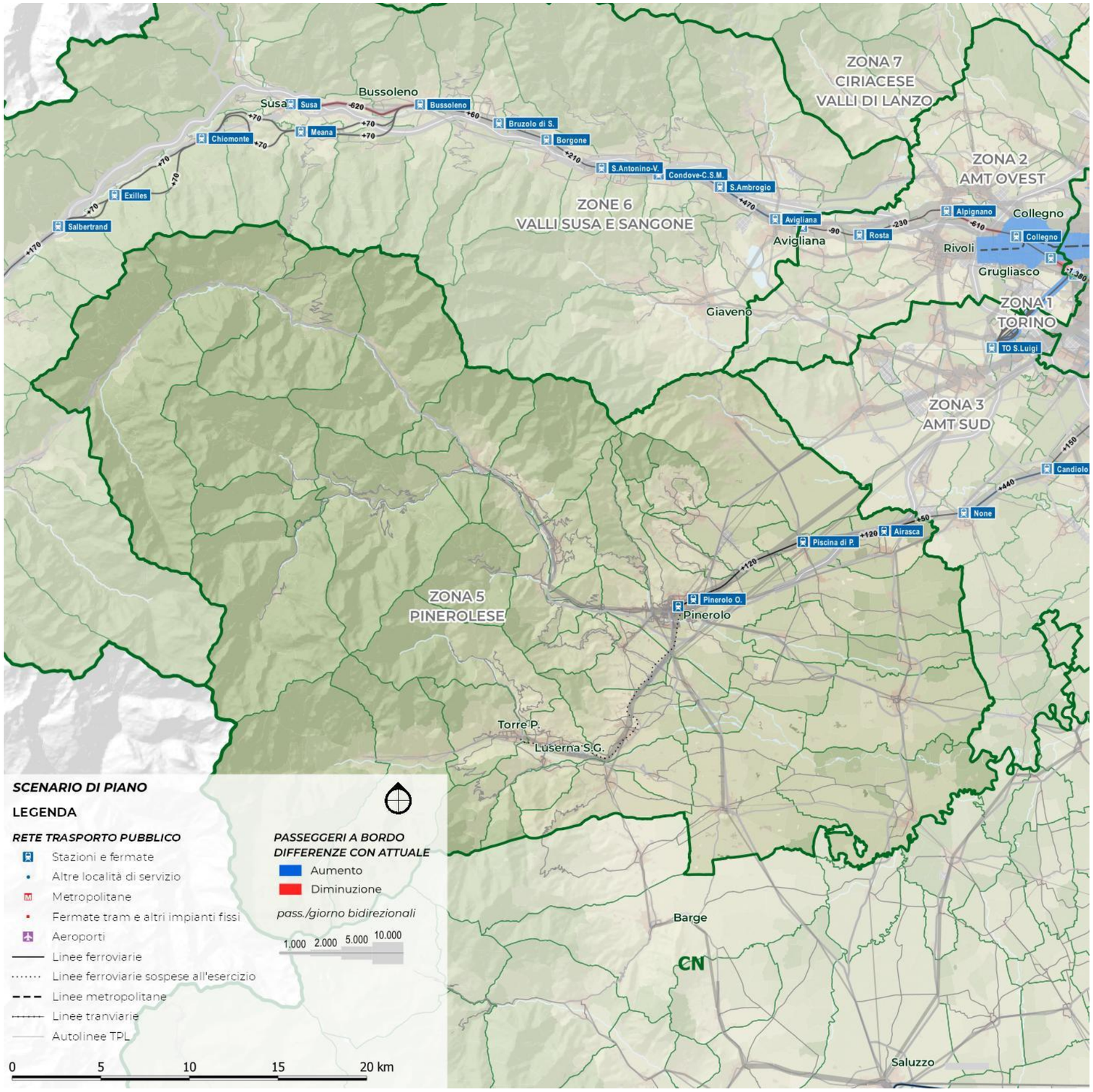


Fig. 5.3.vii – Zona omogenea 5: flussi trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META



Nella zona omogenea 5 le variazioni sulla rete di trasporto pubblico sono correlabili alle azioni del piano e alle variazioni modali stimate nel passaggio da scenario attuale a scenario di riferimento: queste ultime sono riconducibili all'incremento di frequentazione dei servizi ferroviari suburbani (+200 saliti/giorno, pari a +8% circa) mentre l'aumento dei passeggeri sulle autolinee extraurbane è pressoché interamente conseguenza del piano (+1.400 saliti/giorno, +12,6%).

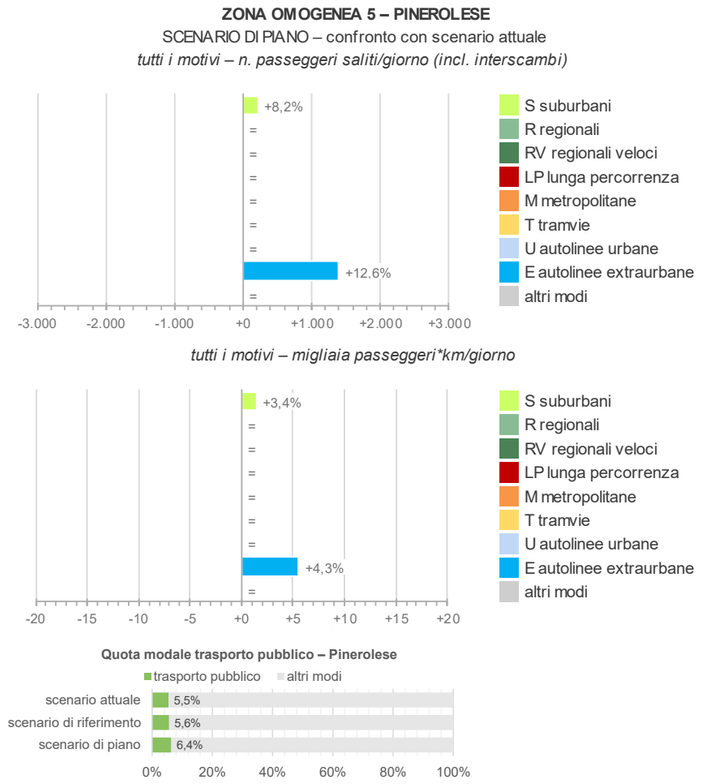


Fig. 5.3.viii – Zona omogenea 5: statistiche trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Fig. 5.3.ix – Zona omogenea 5: flussi trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Le simulazioni evidenziano che gli incrementi di utenza, considerati in valore assoluto, si rilevano soprattutto nei Comuni di **Pinerolo** e **Piscina**, con diffusa tendenza ad un moderato aumento più o meno in tutti i comparti territoriali della zona. In termini relativi, i risultati migliori si riscontrano in località quali **Cantalupa**, **Roletto**, **Prarostino** e **Bobbio Pellice**. Alcuni risultati in controtendenza vengono fatti registrare a Macello e Campiglione Fenile.

Leggendo invece i risultati a livello di rete, i riscontri più soddisfacenti provengono dalle direttrici:

- ✓ **5B.2**, **5L** e **5H**, che evidenziano la forza dei collegamenti autostradali tra Pinerolo e Torino, mantenuti in un'ottica di complementarietà con il servizio ferroviario metropolitano;
- ✓ **5C**, **5D** e **5I**, a riprova del buon potenziale di domanda attribuibile al riordino della rete della Val Pellice e della pianura pinerolese Sud**;**
- ✓ **5A**, che manifesta una buona tenuta sulla relazione ordinaria Pinerolo-Torino, nonostante il cambio di tracciato via Volvera ed Orbassano;
- ✓ **5G**, che evidenzia l'esistenza di una discreta domanda latente (non necessariamente di estremità) sulla relazione Pinerolo-Carmagnola.

Valori più modesti contraddistinguono invece le direttrici finalizzate a garantire livelli di servizio minimi nelle aree montane, come ad esempio la 5B.1.

5.4 ASSETTO DI RETE

5.4.1 Aspetti generali

La quarta ed ultima parte dell'allegato è dedicata all'illustrazione dettagliata della rete di progetto, così come definita e verificata attraverso la metodologia illustrata nei paragrafi precedenti.

Una vista d'insieme della rete è illustrata nella Fig. 5.4.i, riportata nella pagina a fianco.

Come si può osservare, il nuovo assetto di rete si caratterizza per:

- un **sistema di connessioni con la Città di Torino articolato e complementare al servizio ferroviario metropolitano**, che assicura anche i collegamenti con i principali sub-poli della cintura metropolitana (in particolare Orbassano);
- una **rete radiale di adduzione alla città di Pinerolo da tutti i quadranti territoriali circostanti** (Val Chisone-Germanasca, Val Pellice, Pianura pinerolese, Sud, Sud-Est, Est, Nord-Est)
- alcune **connessioni interpolo** con le circostanti zone dell'Alta e Bassa Valsusa, della Valsangone, del Carmagnolese e del Saluzzese;
- una **rete di area urbana complementare a quella extraurbana**, che assume in particolare la funzione di connettere i Comuni della corona pinerolese, non collocati sulle direttrici viarie primarie di accesso alla città.

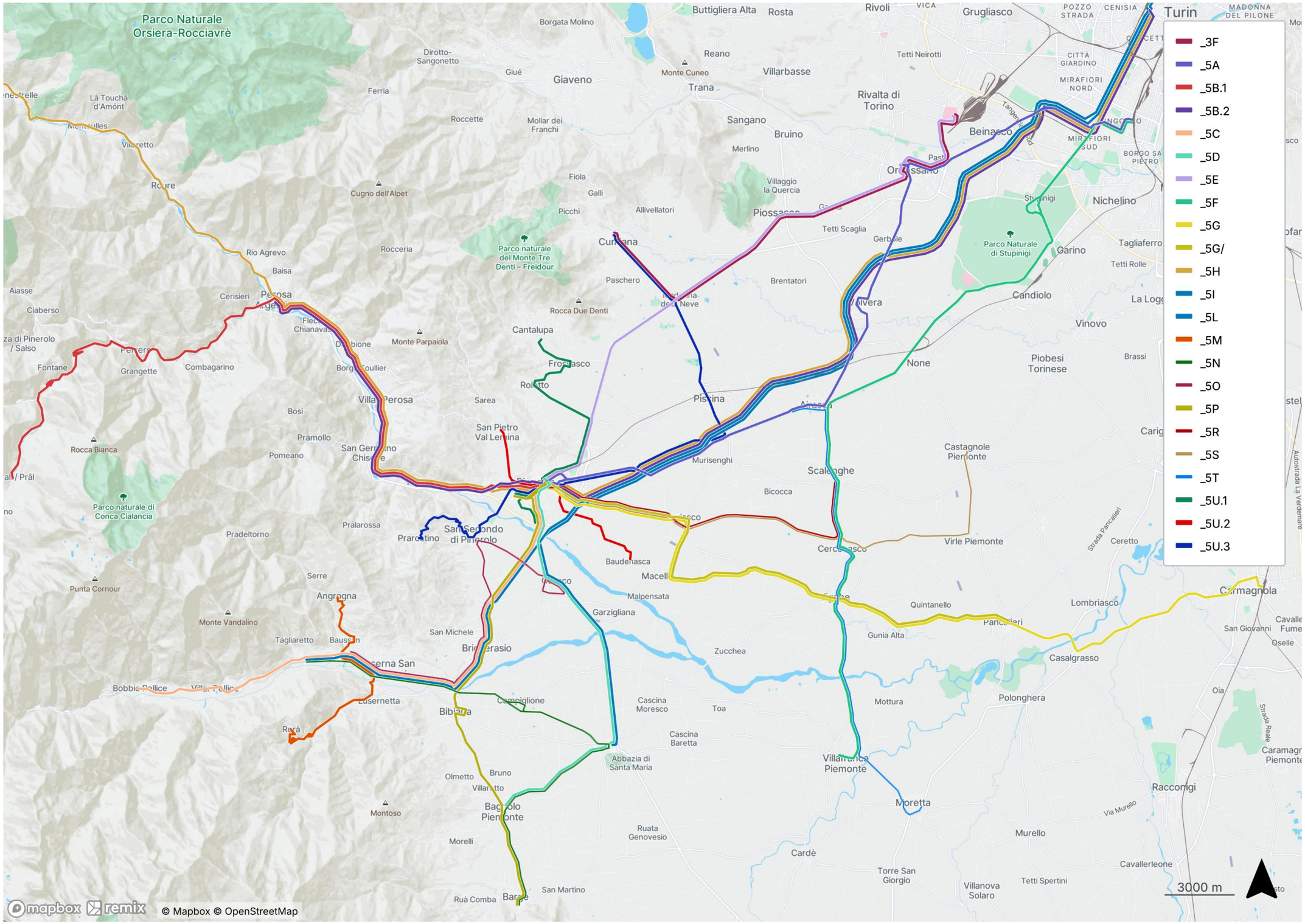


Fig. 5.4.i – Mappa delle direttrici extraurbane di progetto
Elaborazione META base Remix ©

5.4.2 Schede di linea

La descrizione della rete è infine dettagliata a livello di singola direttrice. Nelle pagine che seguono si riportano le schede relative a tutte le linee che interessano il territorio della zona omogenea in esame (ivi incluse quelle afferenti a schemi di riassetto sviluppati per altre zone, ma comunque transitanti all'interno dei suoi confini).

Per ciascuna direttrice si riportano:

- ✓ il codice identificativo
- ✓ la missione, in termini di principali località servite;
- ✓ i principali nodi di interscambio;
- ✓ la tipologia;
- ✓ la cadenza base feriale;
- ✓ il numero di corse feriali;
- ✓ la lunghezza;
- ✓ le percorrenze annue stimate;;
- ✓ le velocità commerciali netta e lorda (ottenute cioè considerando o meno le pause ai capilinea);
- ✓ una descrizione sintetica del servizio effettuato in ordine alle località attraversate.

Per ciascuna direttrice è poi riportata una mappa sintetica dei percorsi, che evidenzia i nodi di interscambio (con i rispettivi orologi) nonché le principali località servite. A fianco è riportata la legenda comune a tutte le mappe.

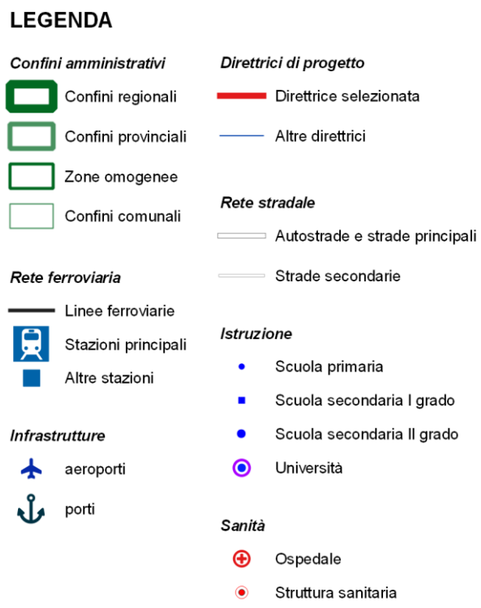


Fig. 5.4.ii – Legenda delle schede di linea
Elaborazione META

5A

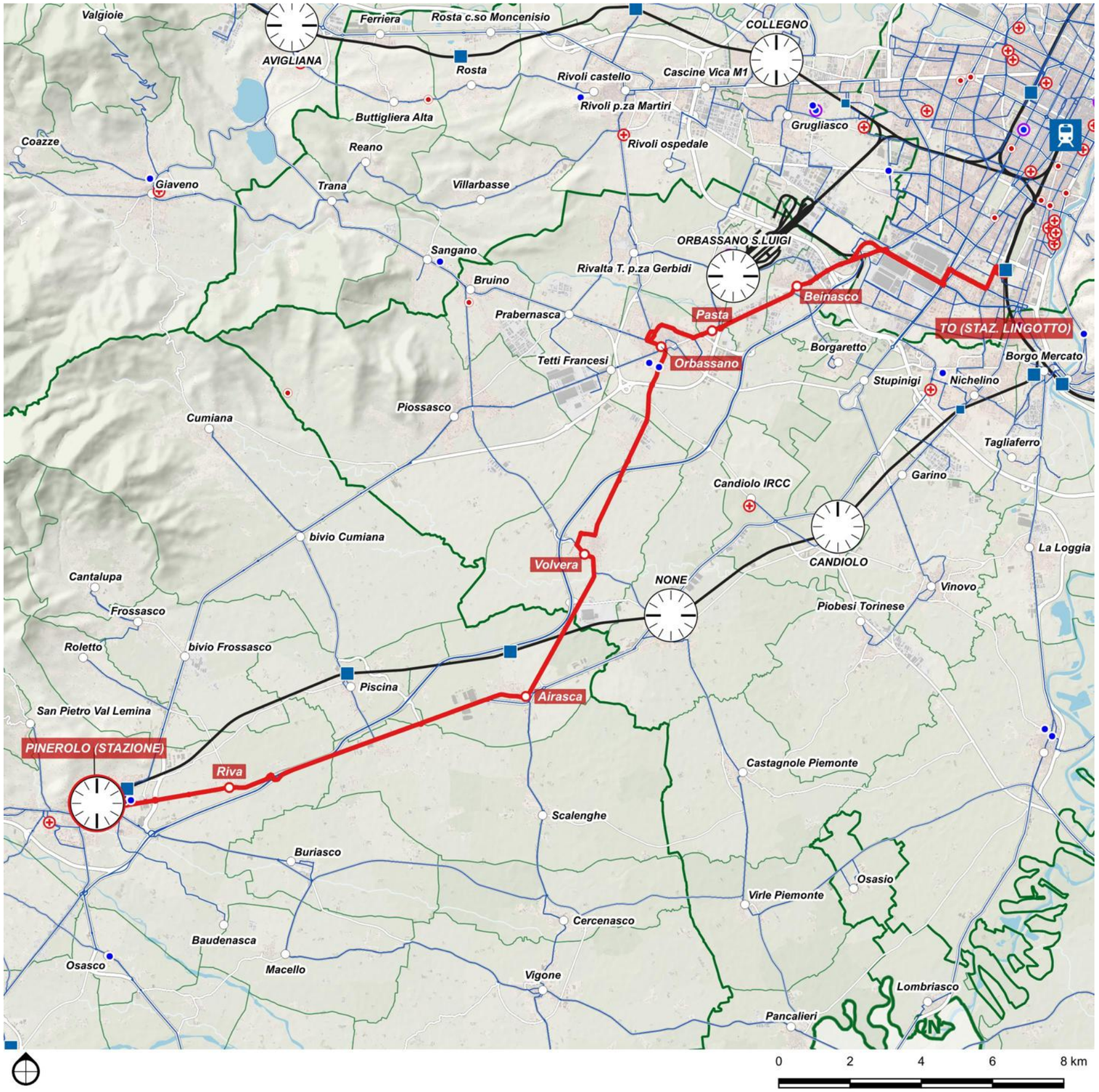
Pinerolo SFM - Airasca - Volvera - Orbassano - Lingotto SFR SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	454.927	32.2	25.0

Direttrice extraurbana secondaria che collega il centro di Pinerolo con il nodo ferroviario di Torino Lingotto, attraversando i comuni di Airasca, Volvera e Orbassano lungo un asse di forte rilevanza metropolitana.

Svolge una funzione strategica di connessione tra l'area sud-occidentale della Città Metropolitana di Torino e il capoluogo, supportando una domanda elevata di mobilità pendolare, sia scolastica che lavorativa.

La direttrice favorisce l'integrazione modale con la rete ferroviaria e rappresenta un'alternativa complementare ai servizi su ferro, garantendo accessibilità ai principali poli attrattori del sistema metropolitano torinese.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Pinerolo SFM - Airasca - Volvera - Orbassano - Lingotto SFR SFM

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	37.6 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, Torino Lingotto FS

5B.1

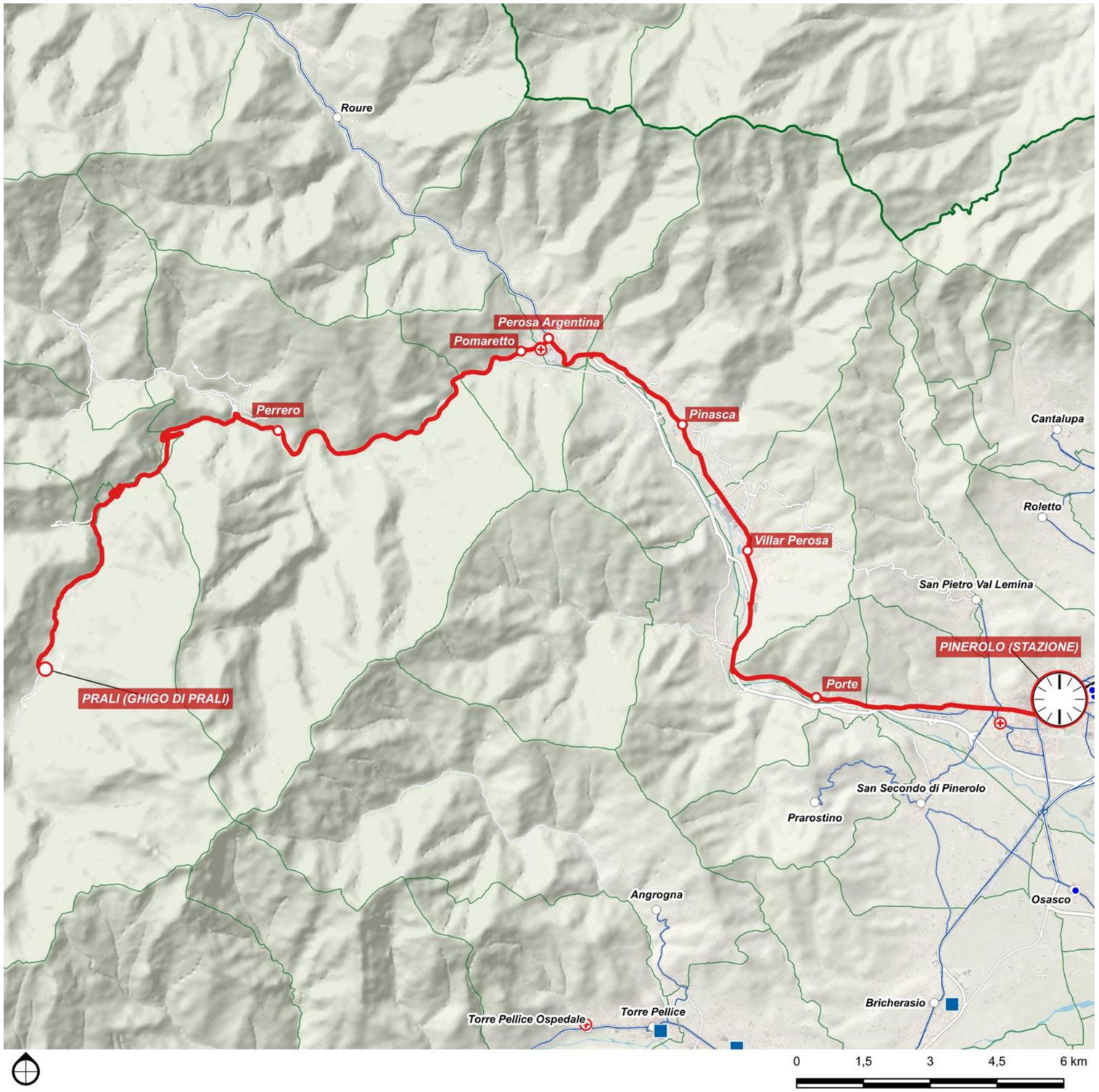
Prali - Perosa - Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	194.260	28.2	25.4

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette il comune montano di Prali al centro urbano di Pinerolo, attraversando il fondovalle del Torrente Chisone e i principali centri intermedi come Perosa Argentina.

Assolve una funzione fondamentale di collegamento tra l'alta Val Chisone e il sistema urbano della pianura, garantendo l'accessibilità ai servizi scolastici, sanitari e amministrativi concentrati nel capoluogo.

La direttrice serve una domanda pendolare strutturalmente legata alla mobilità sistematica e assume un ruolo strategico per la coesione territoriale e l'inclusione delle aree montane nel sistema di trasporto pubblico metropolitano.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Prali - Perosa - Pinerolo

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	38.1 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS

5B.2

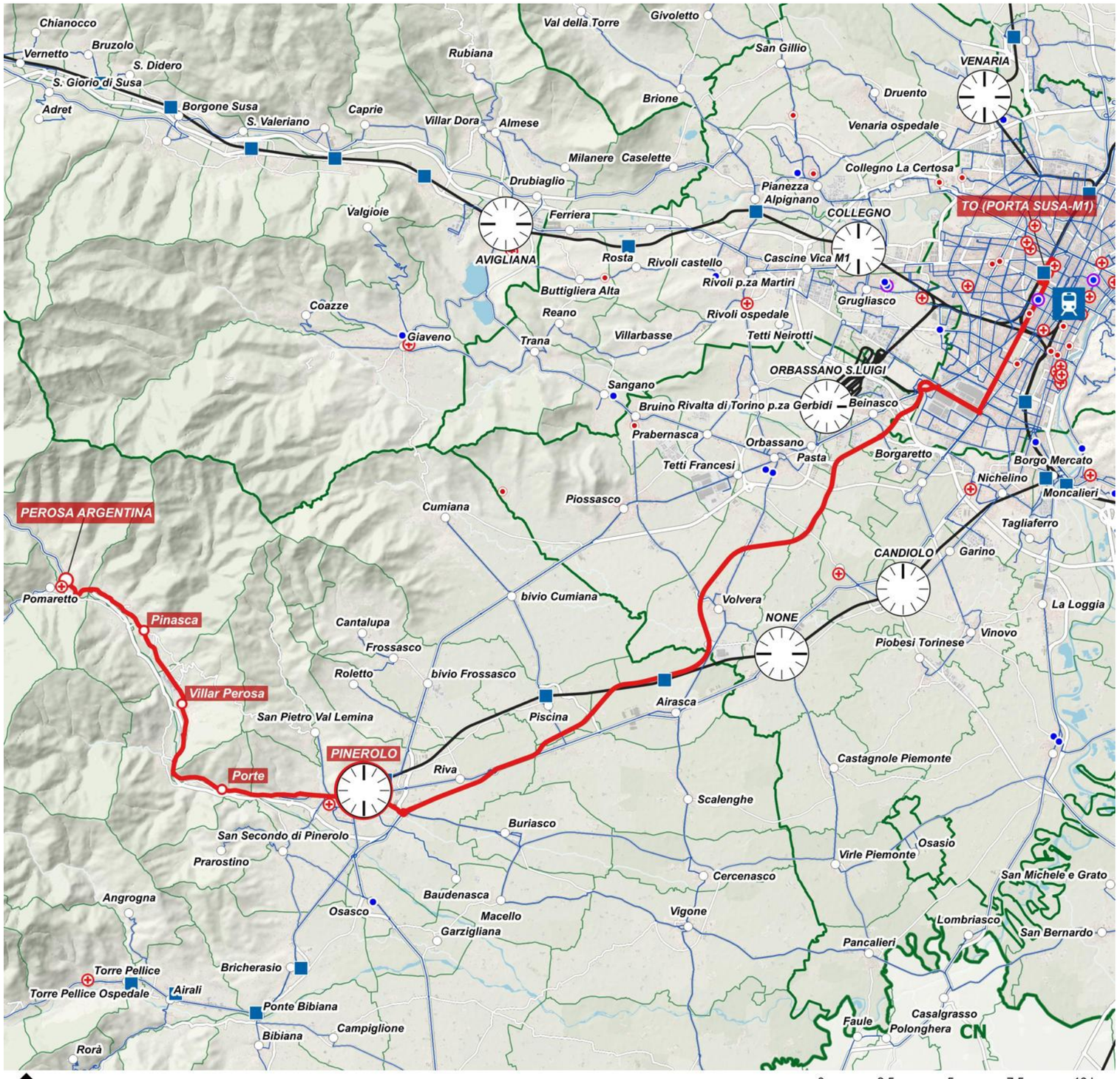
Perosa – Pinerolo - Torino Porta Susa

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	299.339	35.2	29.4

Direttrice extraurbana secondaria di collegamento tra il centro di Perosa Argentina e il polo urbano di Pinerolo, con un tracciato che si sviluppa lungo l'asse principale della Val Chisone. Il servizio prosegue per Torino via autostrada, attraverso il nodo di Pinerolo Eataly.

Riveste un ruolo essenziale per la mobilità sistematica, in particolare scolastica e lavorativa, assicurando l'accessibilità ai servizi urbani e alle infrastrutture di interscambio del capoluogo.

La direttrice intercetta una domanda costante proveniente dai comuni della media valle, configurandosi come un asse portante per l'integrazione tra area montana e fondovalle pinerolese.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Perosa – Pinerolo - Torino Porta Susa	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	59 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, Torino Porta Susa FS M1

5C

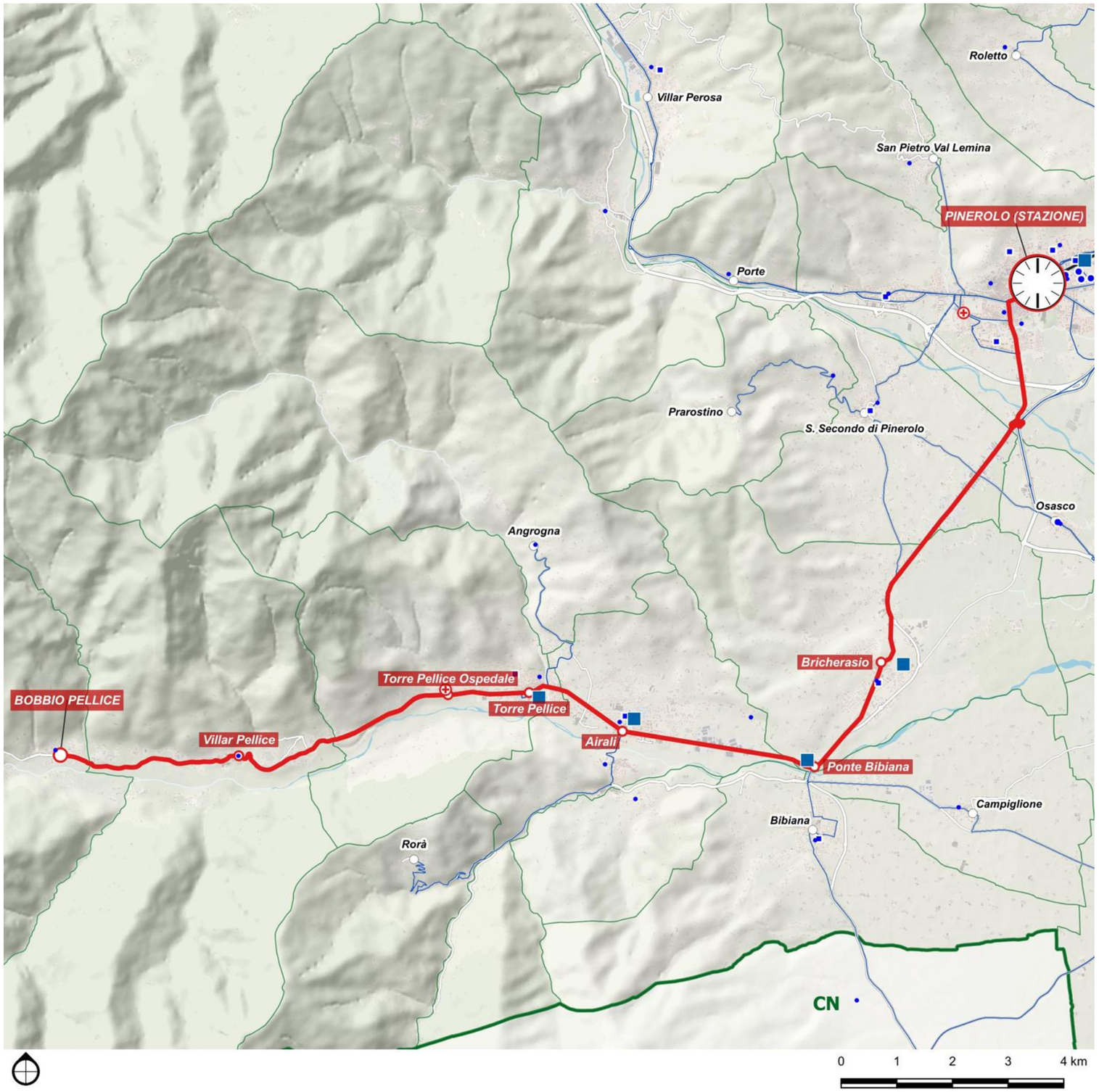
Bobbio Pellice - Torre Pellice - Luserna - Bricherasio - Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	308.008	35.5	25.4

Direttrice extraurbana secondaria di rilevanza intercomunale che connette il territorio dell'alta Val Pellice, a partire da Bobbio Pellice, con il centro urbano di Pinerolo, attraversando i comuni di Torre Pellice, Luserna San Giovanni e Bricherasio.

Svolge una funzione strategica di raccolta e convogliamento dei flussi provenienti dalla valle verso il capoluogo, con una domanda prevalentemente pendolare e scolastica.

La direttrice attraversa ambiti a media densità insediativa e si innesta nella rete urbana pinerolese, garantendo l'accessibilità ai principali poli di servizio e favorendo l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico metropolitano.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Bobbio Pellice - Torre Pellice - Luserna - Bricherasio - Pinerolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	25.4 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS

5D

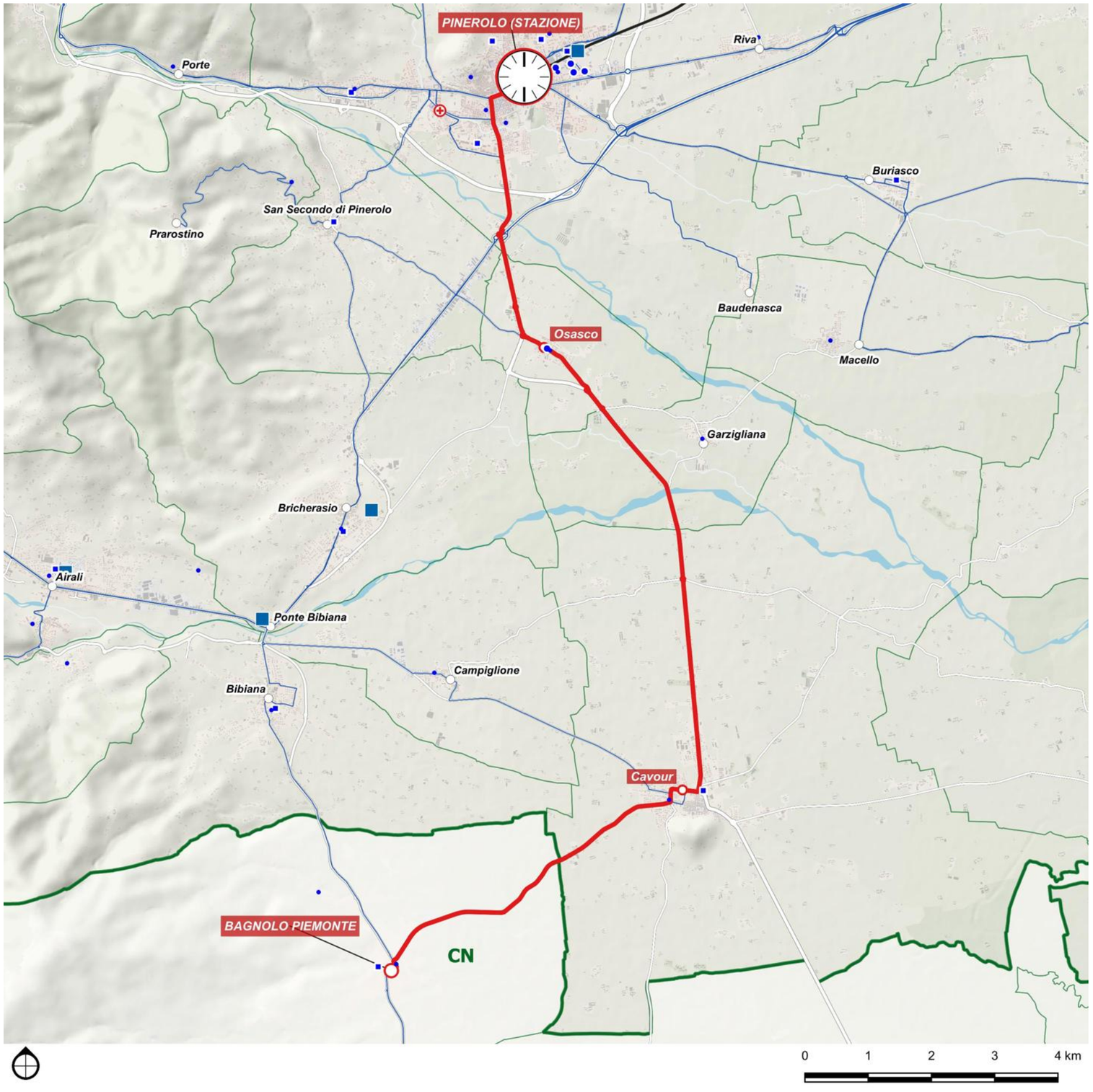
Bagnolo P. - Cavour - Osasco - Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	232.187	41.1	19.2

Direttrice extraurbana secondaria che collega il comune cuneese di Barge con il centro urbano di Pinerolo, attraversando gli abitati di Cavour e Osasco.

Svolge una funzione primaria di collegamento tra l'area pedemontana sud-occidentale e il bacino urbano pinerolese, servendo una domanda regolare a carattere scolastico, lavorativo e residenziale.

Il tracciato si innesta sulla viabilità principale di fondovalle e garantisce l'accessibilità ai poli attrattori e ai servizi del capoluogo, costituendo un asse funzionale di integrazione tra territori a diversa densità insediativa.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Bagnolo P. - Cavour - Osasco - Pinerolo

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	19.2 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS

5E

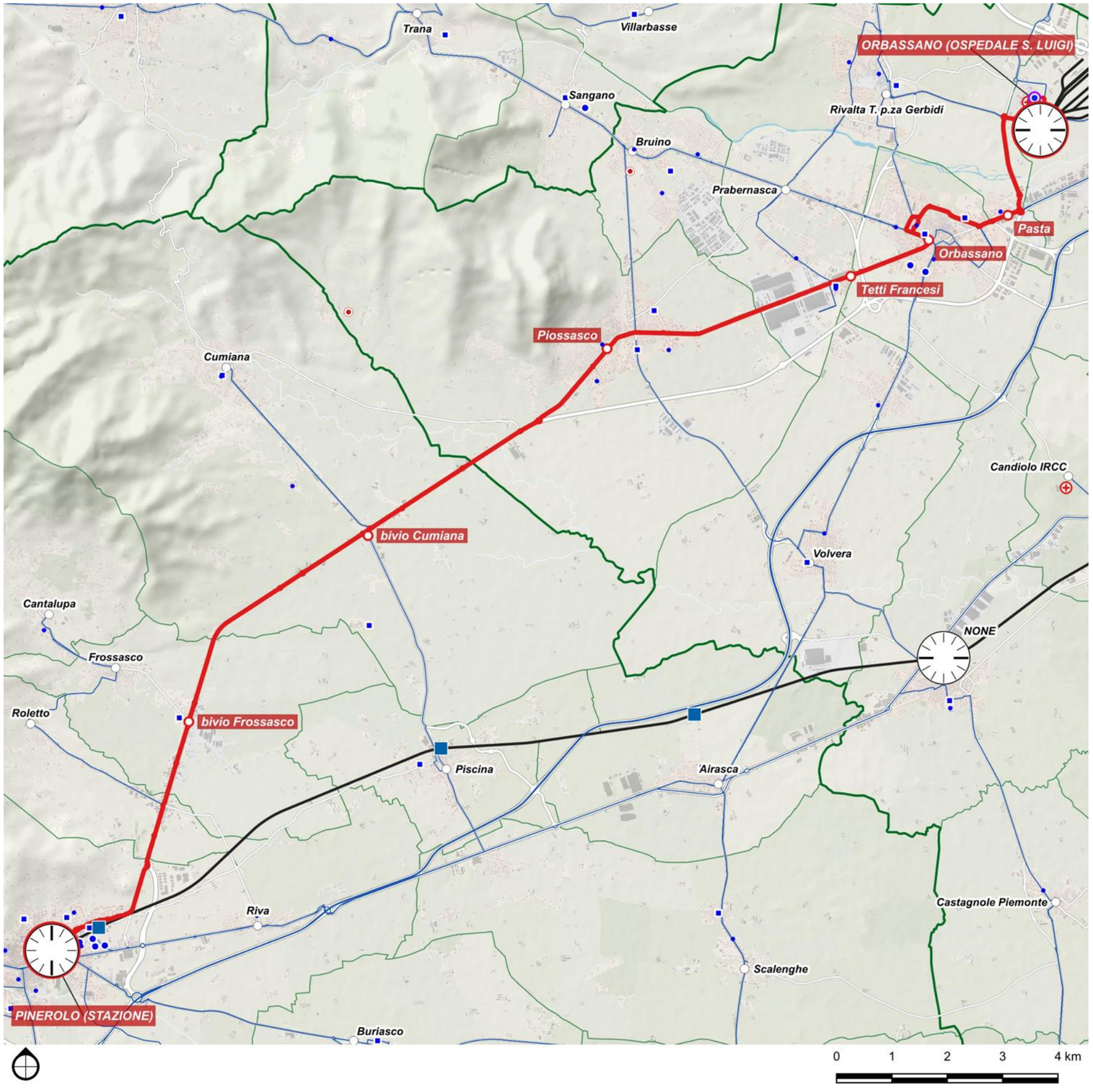
Pinerolo SFM - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	343.981	35.5	28.4

Direttrice extraurbana secondaria a funzione metropolitana che collega il polo urbano di Pinerolo all'area sud-occidentale di Torino, attraversando i centri di Bivio Cumiana, Piossasco e Orbassano, raggiungendo il presidio ospedaliero di San Luigi Gonzaga.

Svolge un ruolo strategico per la mobilità intercomunale e l'accessibilità ai servizi sanitari di rilevanza sovralocale, intercettando una domanda pendolare significativa, sia lavorativa che scolastica.

Il tracciato si sviluppa lungo un asse viario ad alta percorrenza, con potenzialità di integrazione modale in corrispondenza dei poli ferroviari posti agli estremi della direttrice.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Pinerolo SFM - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	56
Lunghezza	28.4 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, San Luigi SFM

5F

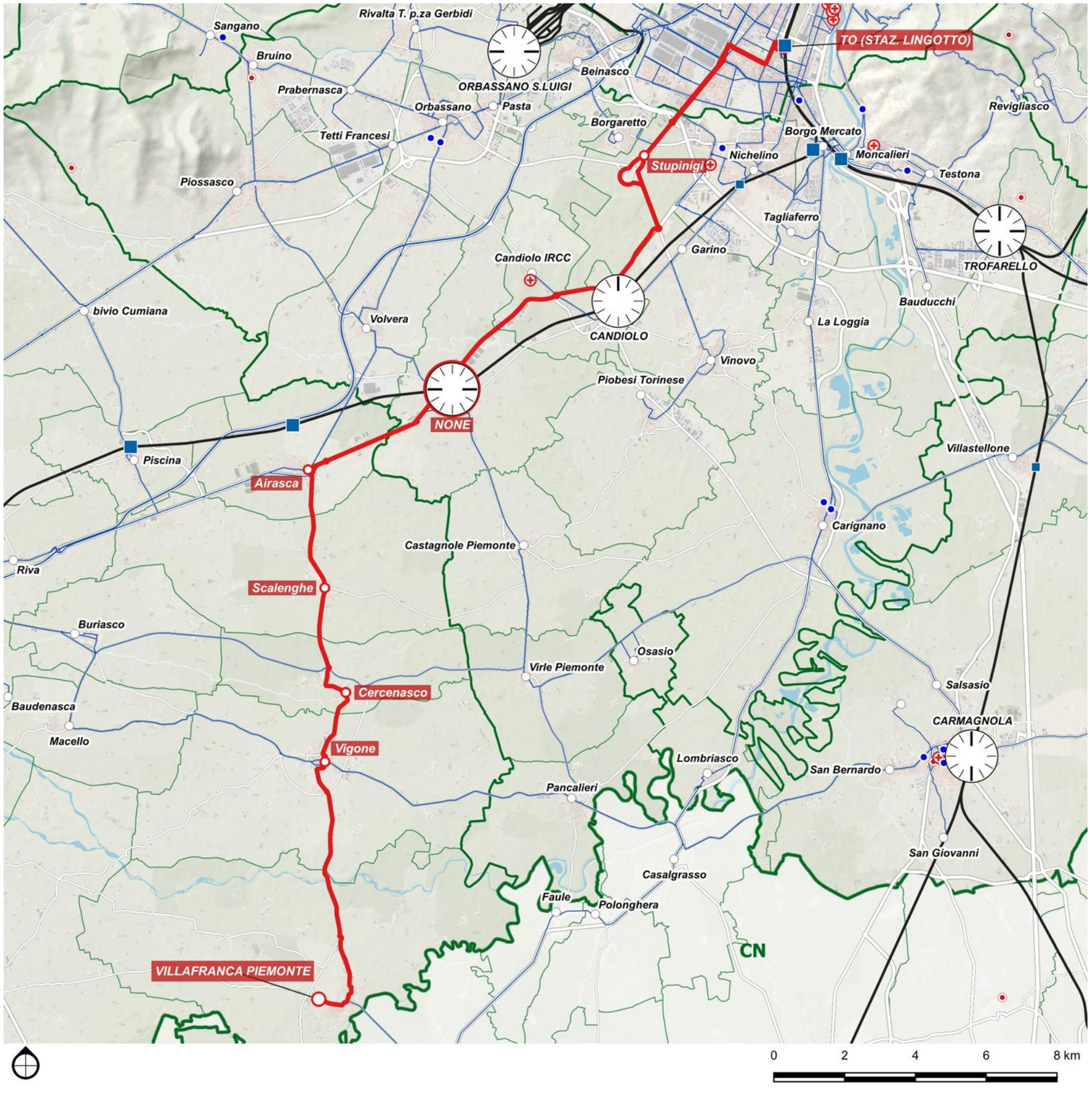
Villafranca - Vigone - Airasca - None SFM - Stupinigi - Lingotto SFR SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	471.702	37.7	38.9

Direttrice extraurbana secondaria che collega il comune di Villafranca Piemonte all'area sud della città di Torino, attraversando i centri di Vigone, Airasca e None, raggiungendo la stazione ferroviaria di Torino Lingotto.

Serve una domanda pendolare consistente, sia lavorativa che scolastica, assolvendo una funzione di connessione tra ambiti insediativi differenti e il capoluogo.

Costituisce un'importante direttrice di adduzione al sistema urbano torinese, con possibilità di integrazione con il trasporto ferroviario e la rete di trasporto pubblico metropolitana.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Villafranca - Vigone - Airasca - None SFM - Stupinigi - Lingotto SFR SFM

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	38.9 km
Nodi di interscambio:	None SFM, Torino Lingotto FS

5G

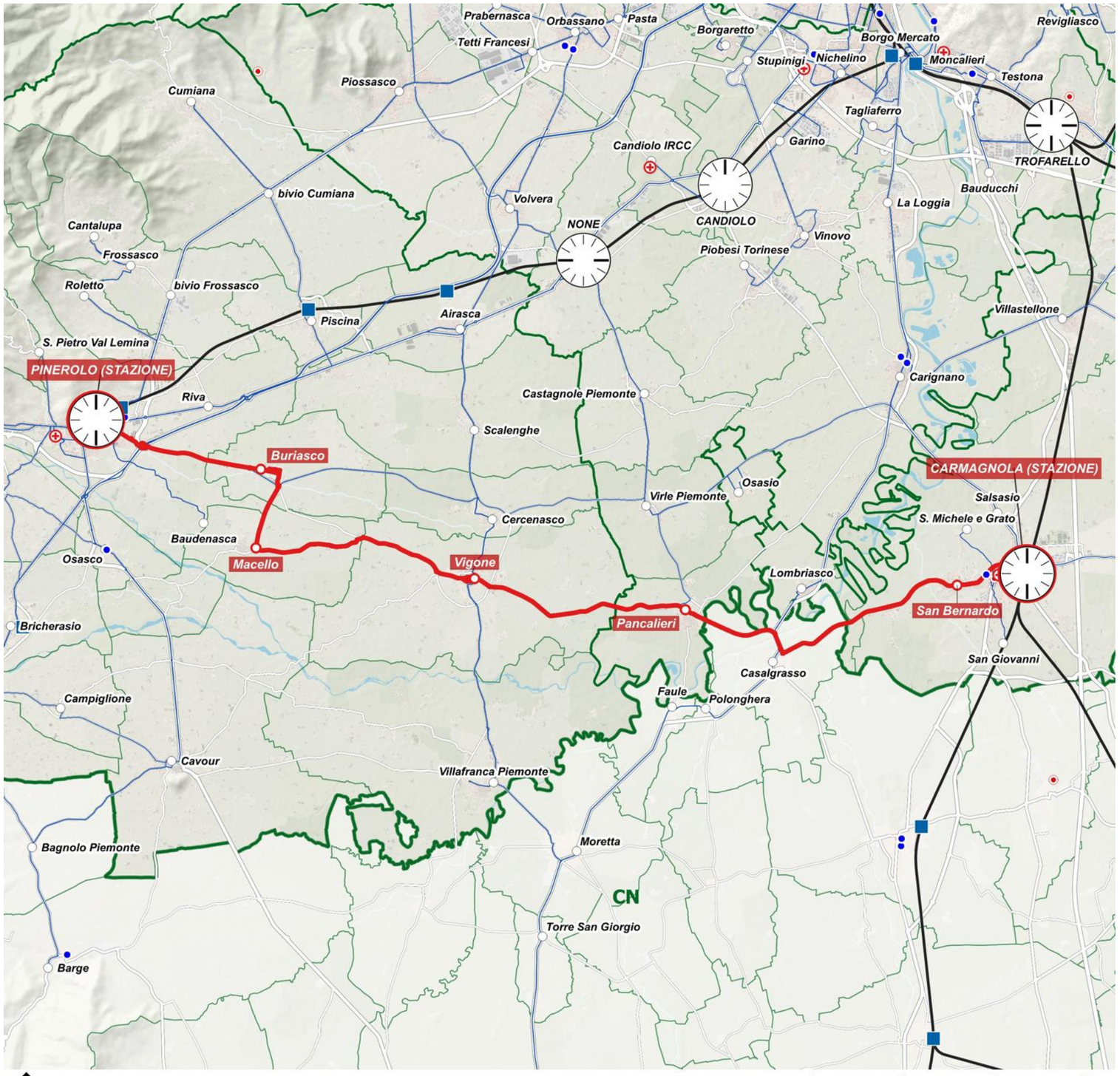
Pinerolo - Buriasco - Macello - Vigone - Pancalieri - Carmagnola

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	194.260	29.0	25.4

Direttrice extraurbana secondaria diradata dalla rilevanza intercomunale che collega il centro di Pinerolo con il comune di Carmagnola, attraversando gli abitati di Buriasco, Macello, Vigone e Pancalieri.

Connette ambiti a bassa e media densità insediativa con due poli urbani di riferimento, svolgendo una funzione primaria per la mobilità sistematica legata a motivazioni scolastiche, lavorative e di accesso ai servizi.

La direttrice rappresenta inoltre un collegamento diretto tra il bacino pinerolese e l'area sud della Città Metropolitana di Torino, con possibilità di integrazione con la rete ferroviaria presso il nodo di Carmagnola.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Pinerolo - Buriasco - Macello - Vigone - Pancalieri - Carmagnola

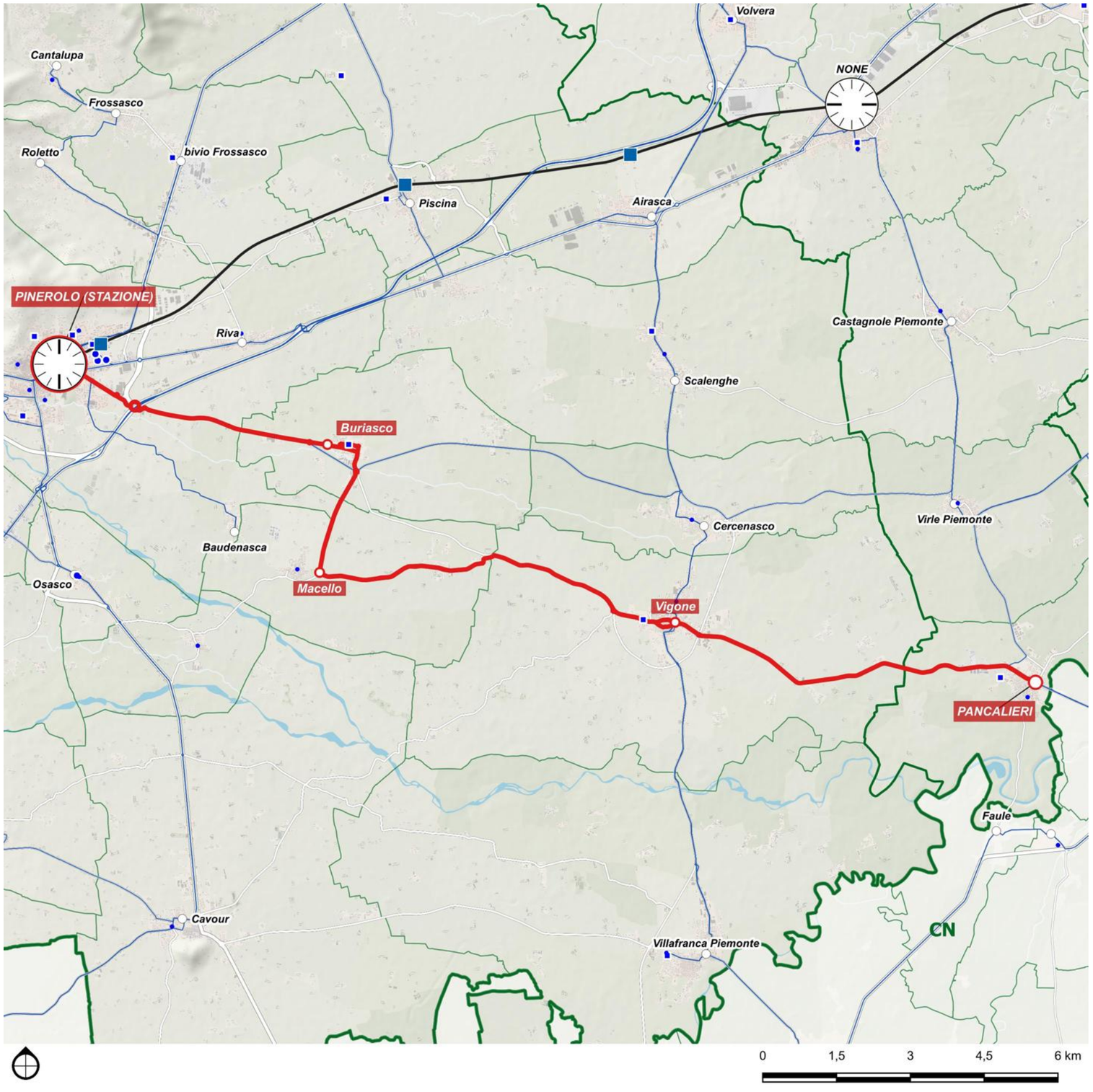
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	38.1 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, Carmagnola FS

5G/

Pinerolo - Buriasco - Macello - Vigone - Pancalieri

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	128.878	26.6	25.3

Direttrice extraurbana secondaria di collegamento tra Pinerolo, Vigone e Pancalieri. Integra il precedente servizio a cadenza oraria.



DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Pinerolo - Buriasco - Macello - Vigone - Pancalieri		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		14
Lunghezza		25.3 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS	

5H

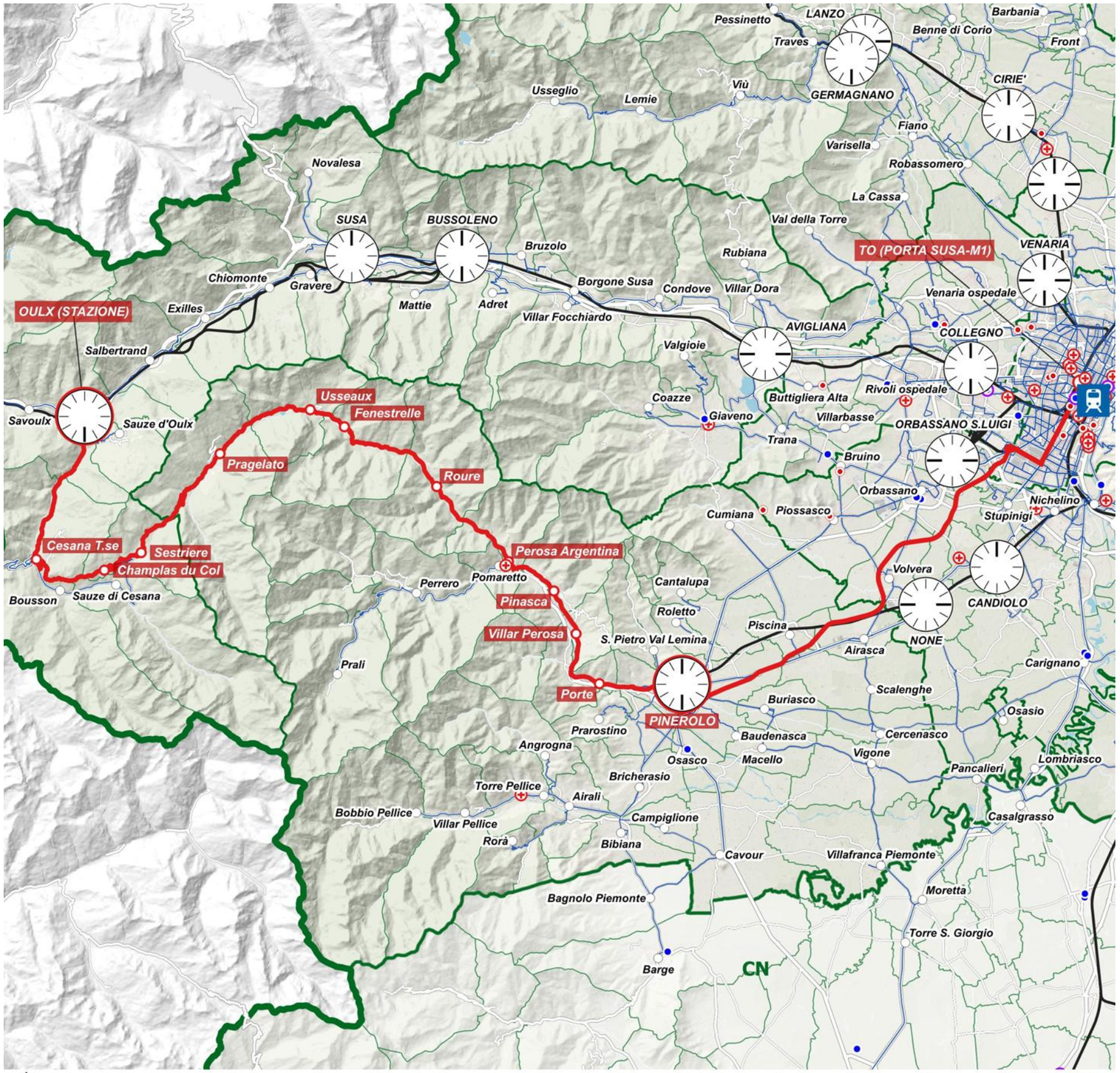
Oulx - Cesana - Sestriere - Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	596.691	33.5	29.3

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'Alta Valle di Susa con il sistema metropolitano torinese, attraversando i poli turistici di Cesana e Sestriere, il fondovalle della Val Chisone (Perosa Argentina), il nodo urbano di Pinerolo e concludendosi presso la stazione di Torino Porta Susa.

Il tracciato assolve una funzione di connessione rapida intervalliva e autostradale, servendo sia flussi stagionali sia mobilità sistematica legata a motivazioni scolastiche, lavorative e sanitarie.

La direttrice autostradale favorisce l'integrazione modale con la rete ferroviaria regionale, contribuendo alla coesione territoriale e all'accessibilità del sistema montano.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Oulx - Cesana - Sestriere - Perosa - Pinerolo - Torino Porta Susa	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	117.1 km
Nodi di interscambio:	Oulx FS, Pinerolo FS, Torino Porta Susa FS M1

5I

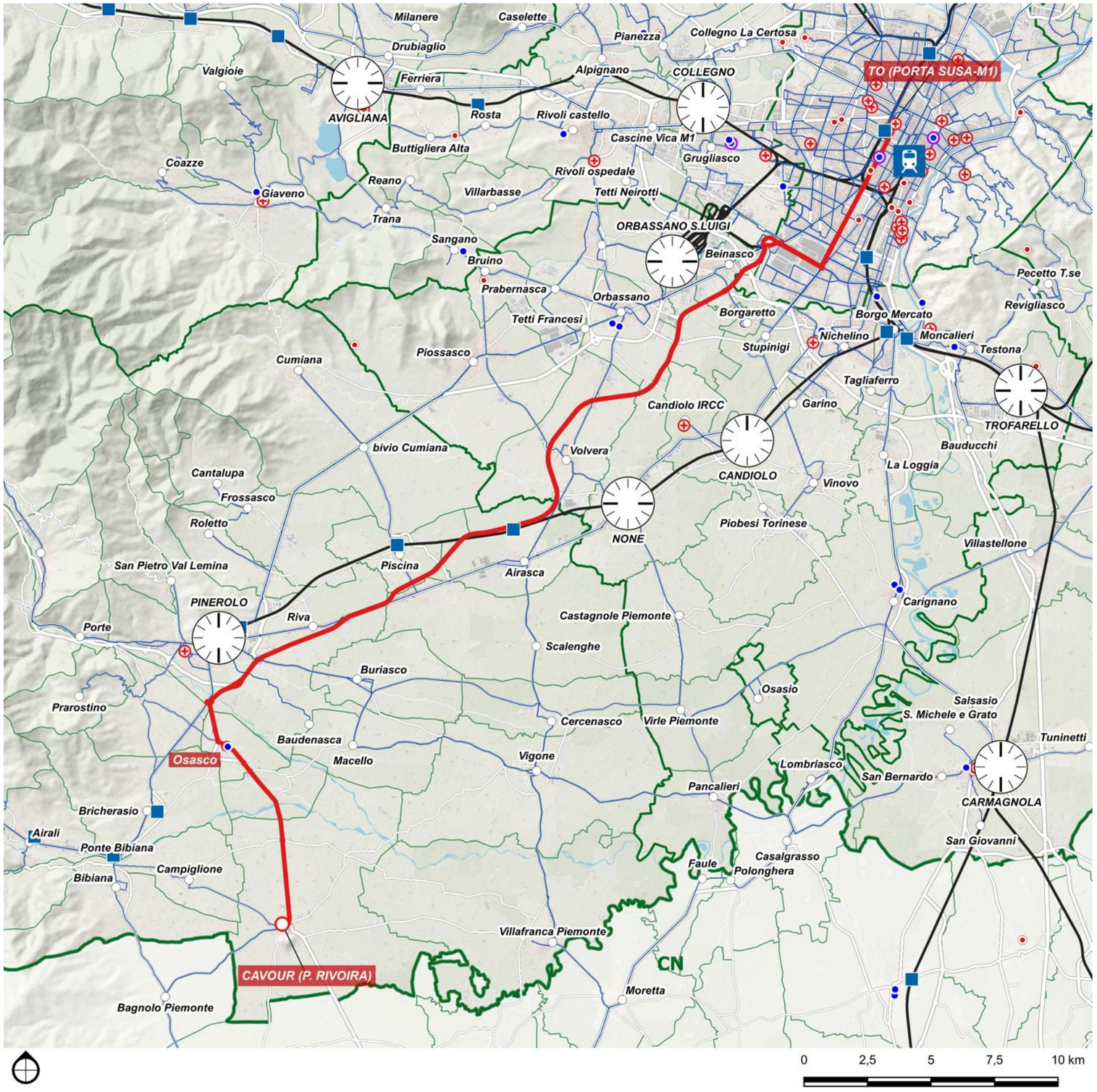
Cavour - Osasco - Ponte Chisone - Torino Porta Susa

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	257.603	41.0	33.7

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega il comune di Cavour con il nodo ferroviario di Torino Porta Susa, attraversando i centri di Osasco e Ponte Chisone.

Svolge una funzione di connessione tra ambiti a media densità insediativa del pinerolese e il sistema urbano torinese, servendo una domanda principalmente scolastica e lavorativa.

La direttrice autostradale favorisce l'integrazione con la rete ferroviaria presso i poli di Pinerolo e Torino, configurandosi come asse di adduzione verso il capoluogo e i suoi principali poli attrattori.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cavour - Osasco - Ponte Chisone - Torino Porta Susa

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	50.6 km
Nodi di interscambio:	Torino Porta Susa FS M1

5L

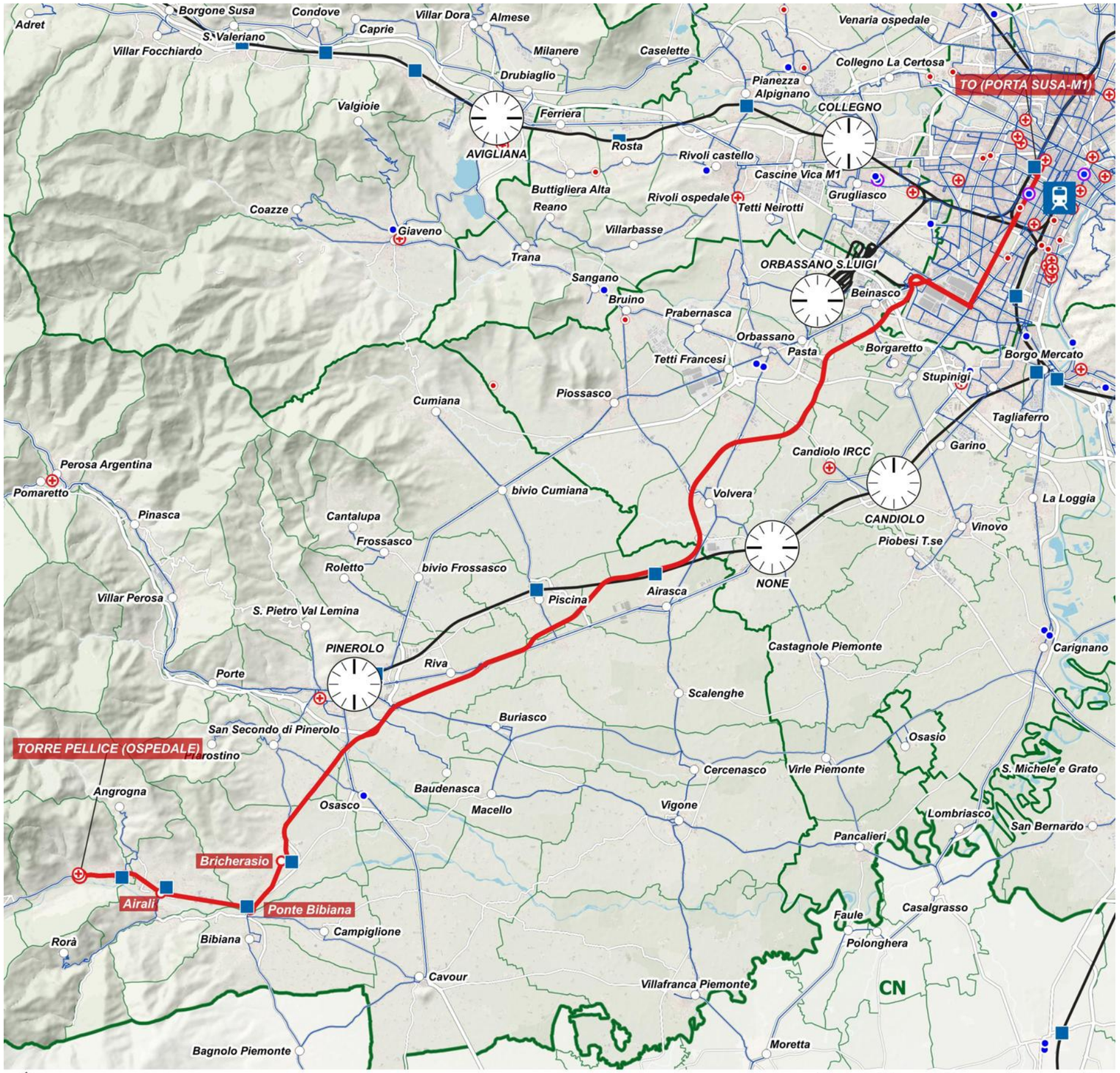
Torre Pellice - Bricherasio - Ponte Chisone - Torino Porta Susa

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	278.344	39.0	36.4

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette l'alta Val Pellice al capoluogo torinese, attraversando il centro di Bricherasio e il nodo di Ponte Chisone, concludendosi presso la stazione di Torino Porta Susa.

Il servizio assolve una funzione di adduzione dai territori vallivi al sistema metropolitano, rispondendo ad una domanda prevalentemente pendolare e scolastica.

Il tracciato attraversa ambiti territoriali eterogenei e consente l'integrazione modale con la rete ferroviaria regionale, garantendo un rapido collegamento per via autostradale.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Torre Pellice - Bricherasio - Ponte Chisone - Torino Porta Susa

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	54.6 km
Nodi di interscambio:	Torino Porta Susa FS M1

5M

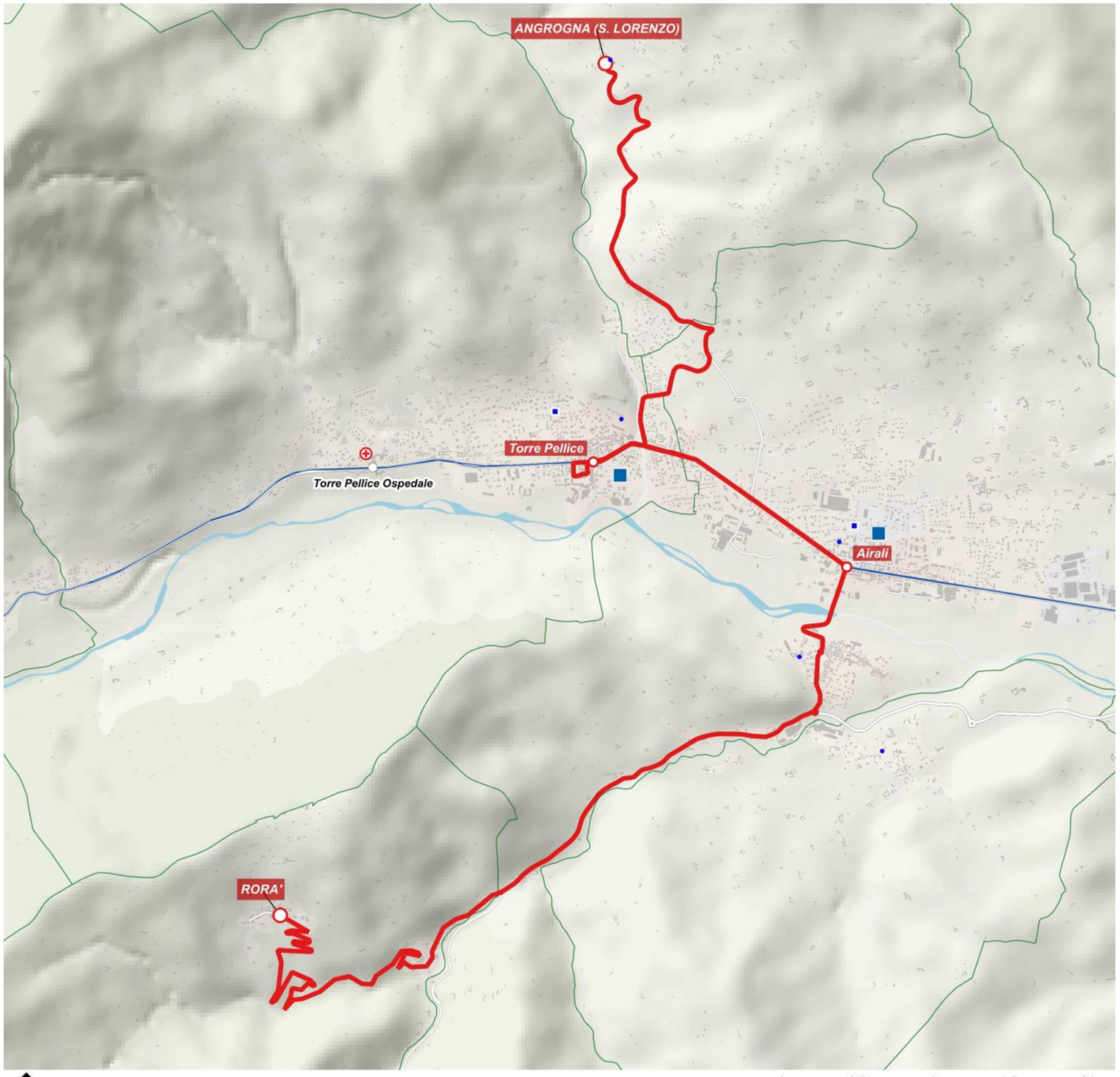
Angrogna - Luserna - Rorà

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	74.758	25.9	14.7

Direttrice extraurbana secondaria diradata a carattere montano che mette in relazione i comuni di Angrogna e Rorà con il centro di Luserna San Giovanni, nodo di accesso al fondovalle e punto di raccordo con la rete di trasporto pubblico verso la pianura.

Il tracciato svolge una funzione essenziale di servizio territoriale, garantendo l'accessibilità delle aree a bassa densità insediativa e morfologicamente complesse ai principali poli scolastici, sanitari e commerciali della bassa Val Pellice.

La direttrice intercetta una domanda contenuta ma significativa in termini di equità territoriale e inclusione dei comuni montani nel sistema di mobilità pubblica.



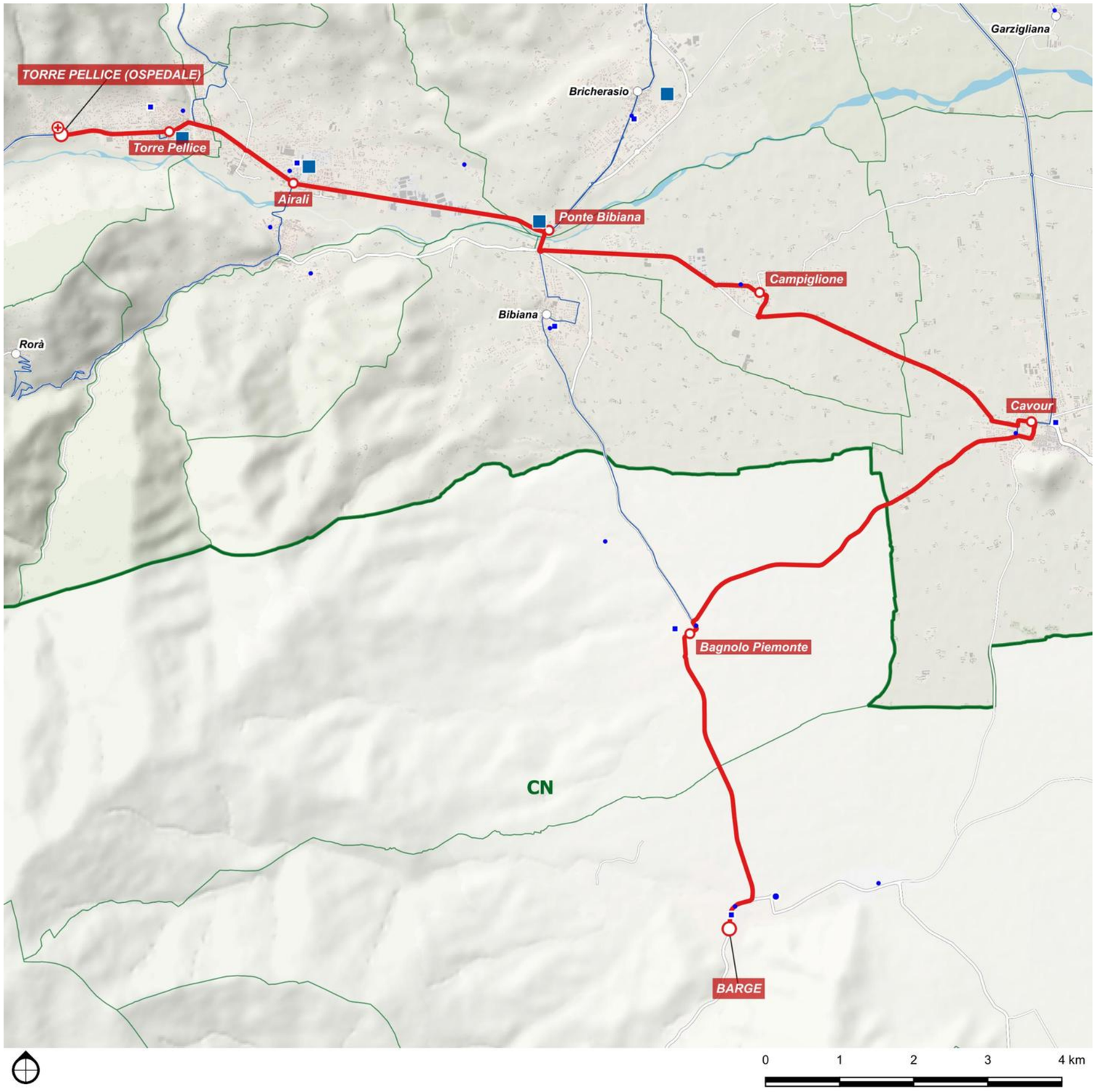
DETTAGLIO PERCORSI	
Base	
Angrogna - Luserna - Rorà	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	14.7 km
Nodi di interscambio:	-

5N

Torre Pellice - Cavour - Bagnolo Piemonte - Barge

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	21.160	35.1	25.2

Direttrice extraurbana terziaria che assicura i collegamenti scolastici tra la Val Pellice, Cavour e Barge.



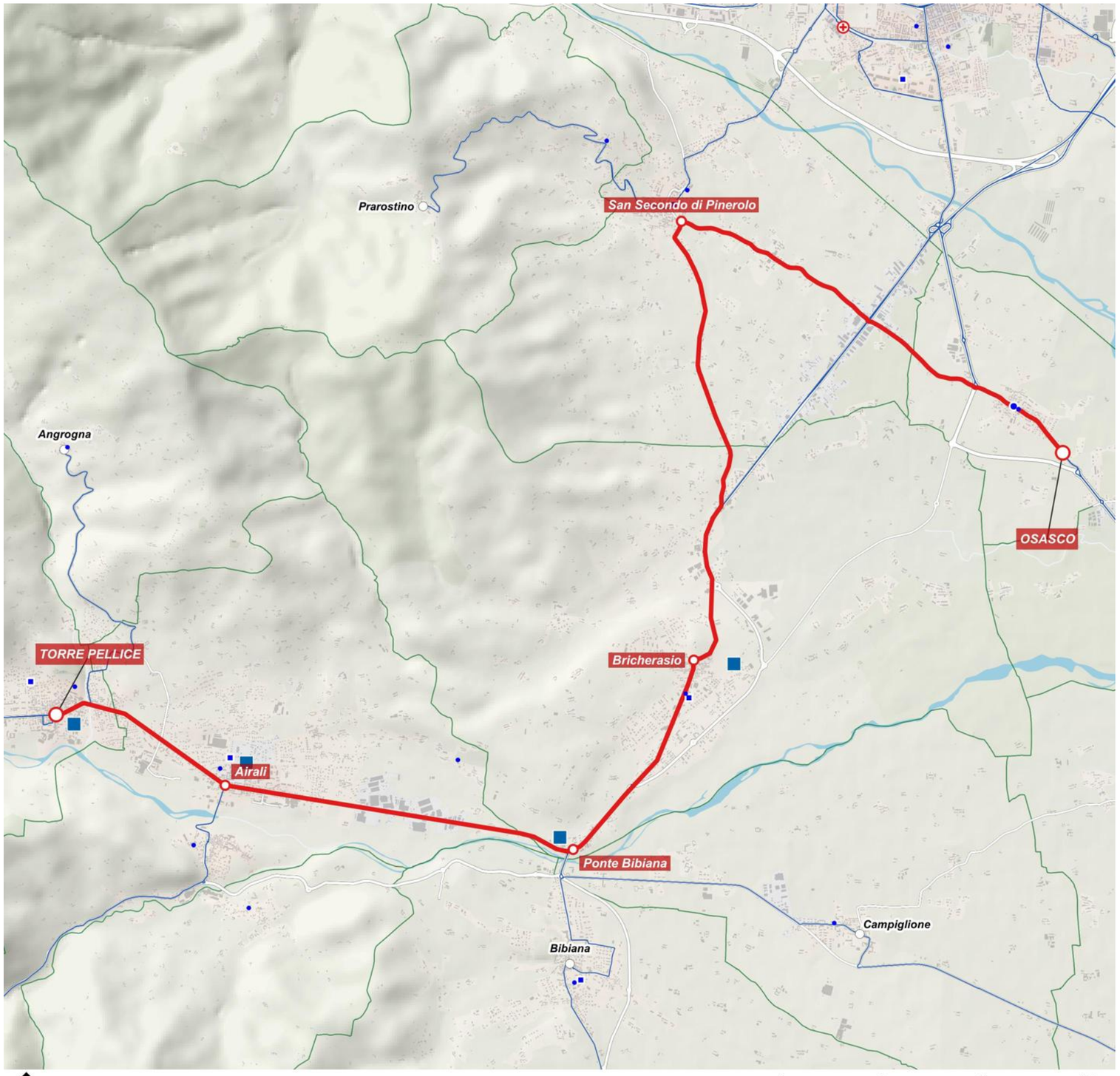
DETTAGLIO PERCORSI	
Base	
Torre Pellice - Cavour - Bagnolo Piemonte - Barge	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	4
Lunghezza	25.2 km
Nodi di interscambio:	-

5O

Torre Pellice - San Secondo - Osasco

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	15.002	34.6	17.9

Direttrice extraurbana terziaria che assicura i collegamenti scolastici tra la Val Pellice, San Secondo di Pinerolo ed Osasco.



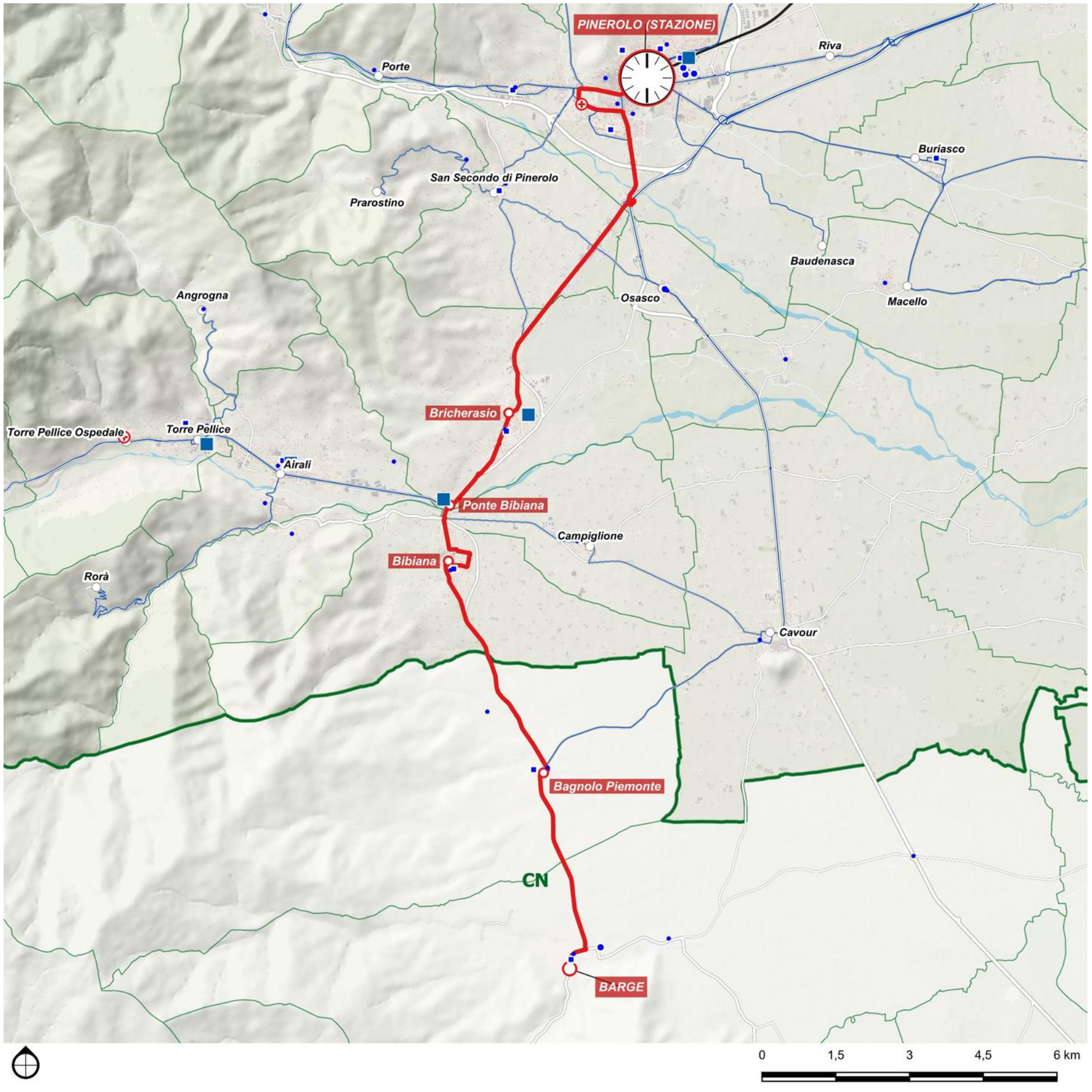
DETTAGLIO PERCORSI	
Base	
Torre Pellice - San Secondo - Osasco	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	4
Lunghezza	17.9 km
Nodi di interscambio:	-

5P

Barge - Bibiana - Bricherasio - Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	290.749	=	24.0

Direttrice extraurbana secondaria che collega Barge-Bagnolo a Pinerolo. Da integrare nel collegamento interpolo Saluzzo-Pinerolo, di competenza del Bacino Sud-Est.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Barge - Bibiana - Bricherasio - Pinerolo

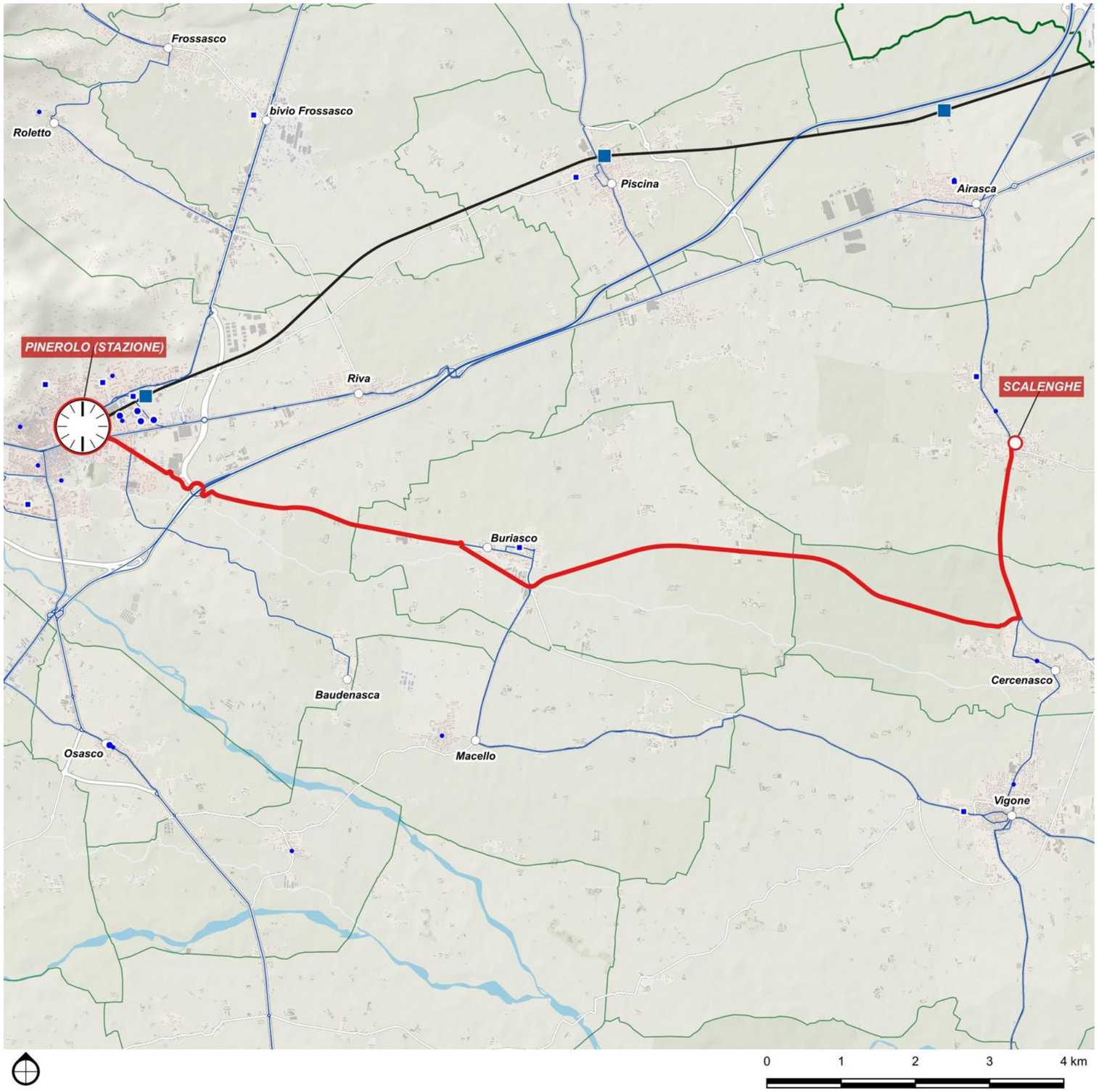
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		24 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS	

5R

Scalenghe-Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	13.843	47.1	16.5

Direttrice extraurbana terziaria che assicura i collegamenti scolastici tra Scalenghe, Cercenasco e Pinerolo.



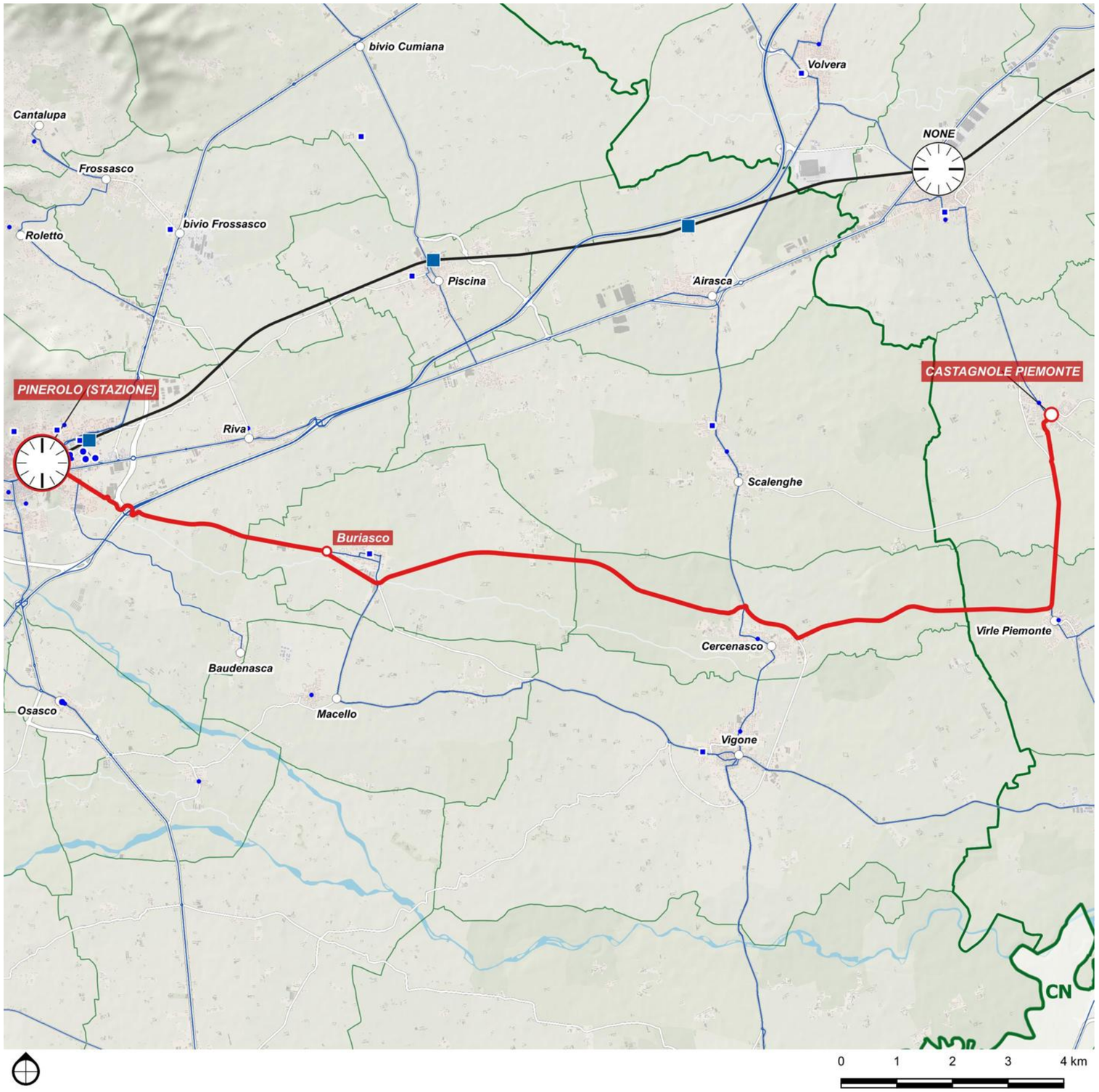
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Scalenghe-Pinerolo		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		4
Lunghezza		16.5 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS	

5S

Castagnole-Pinerolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E3s	-	27.082	37.9	32.2

Direttrice extraurbana terziaria che assicura i collegamenti scolastici tra Castagnola Piemonte, Virle Piemonte, Cercenasco e Pinerolo.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Castagnole-Pinerolo

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	4
Lunghezza	32.2 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS

5U.1

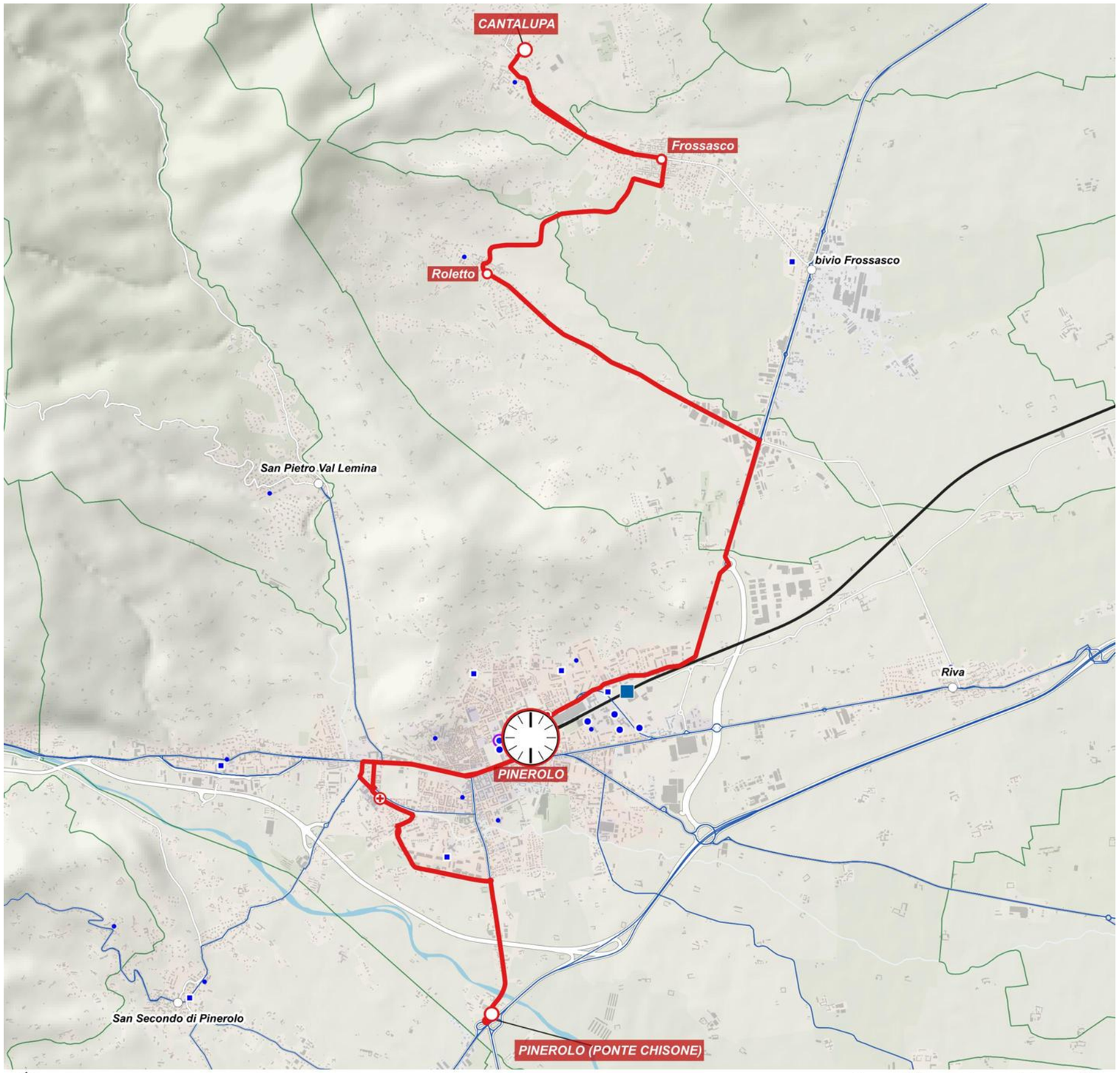
Cantalupa - Frossasco - Roletto - Quartieri sud - Ponte Chisone

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E1	30	344.598	25.8	15.9

Direttrice extraurbana primaria che connette ambiti comunali a bassa e media densità insediativa con quartieri meridionali del comune di Pinerolo, con ulteriore prosecuzione fino all'area nodale di Ponte Chisone.

Assolve una funzione di raccolta della domanda diffusa, con particolare riferimento alla mobilità scolastica e pendolare, assicurando continuità tra il sistema insediativo periurbano e i principali poli di servizio.

Costituisce inoltre un elemento di supporto all'intermodalità locale, in virtù del collegamento con il nodo ferroviario pinerolese e con la rete stradale di valle.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cantalupa - Frossasco - Roletto - Quartieri sud - Ponte Chisone

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	70
Lunghezza	15.9 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS

5U.2

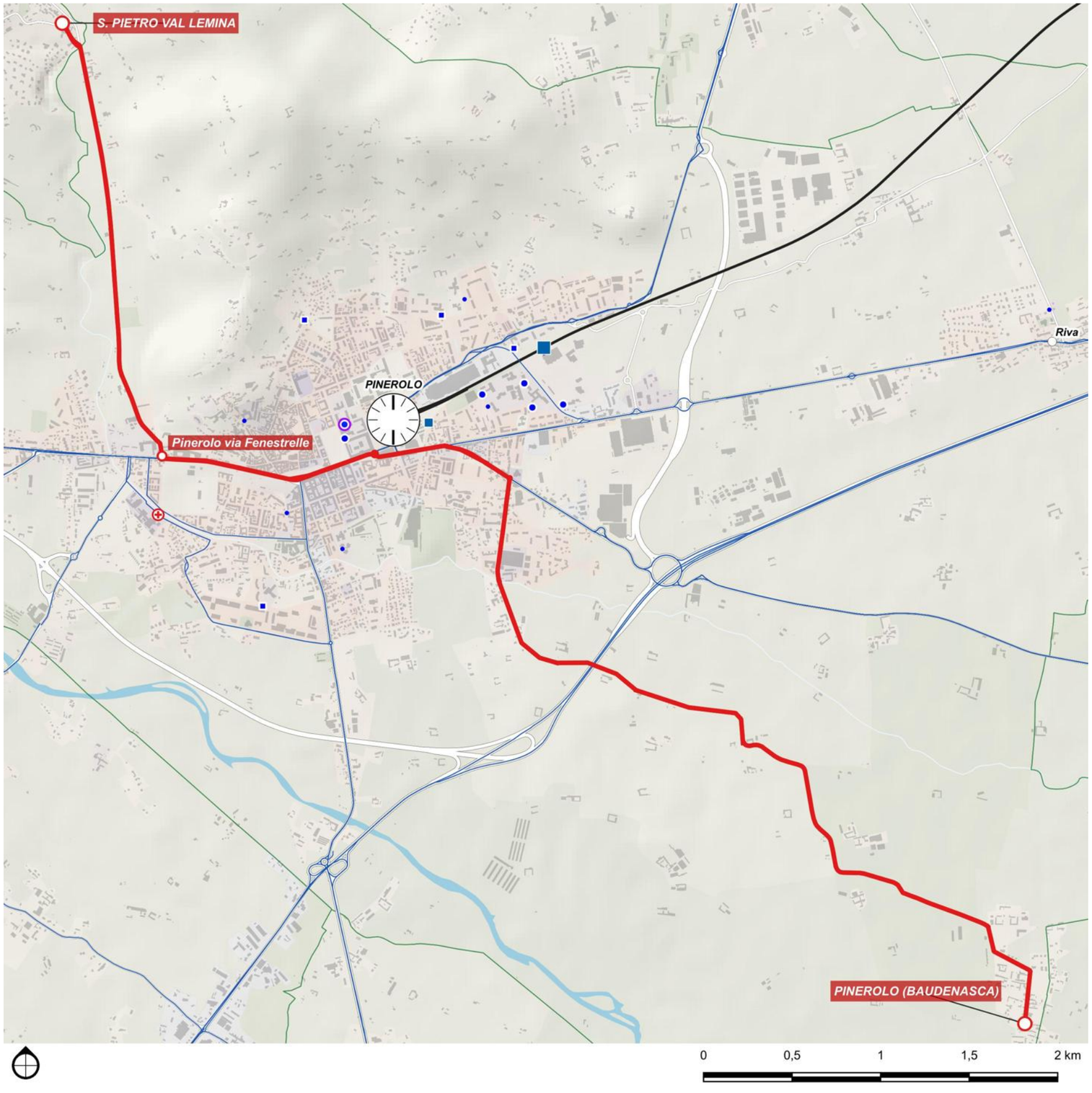
Baudenasca - San Pietro Val Lemina

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E1	30	210.912	26.6	19.5

Direttrice extraurbana primaria che collega l'abitato di San Pietro Val Lemina alla frazione di Baudenasca, attraversando la rete viaria urbana del comune di Pinerolo.

Svolge prevalentemente una funzione di collegamento per la mobilità residenziale e scolastica, garantendo l'accessibilità quotidiana a servizi e poli attrattori situati sul territorio comunale.

La direttrice intercetta una domanda a bassa intensità ma continua, contribuendo alla copertura dell'area collinare e alla connessione con il sistema di trasporto pubblico urbano e intercomunale.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Baudenasca - San Pietro Val Lemina

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	70
Lunghezza	9.8 km
Nodi di interscambio:	-

5U.3

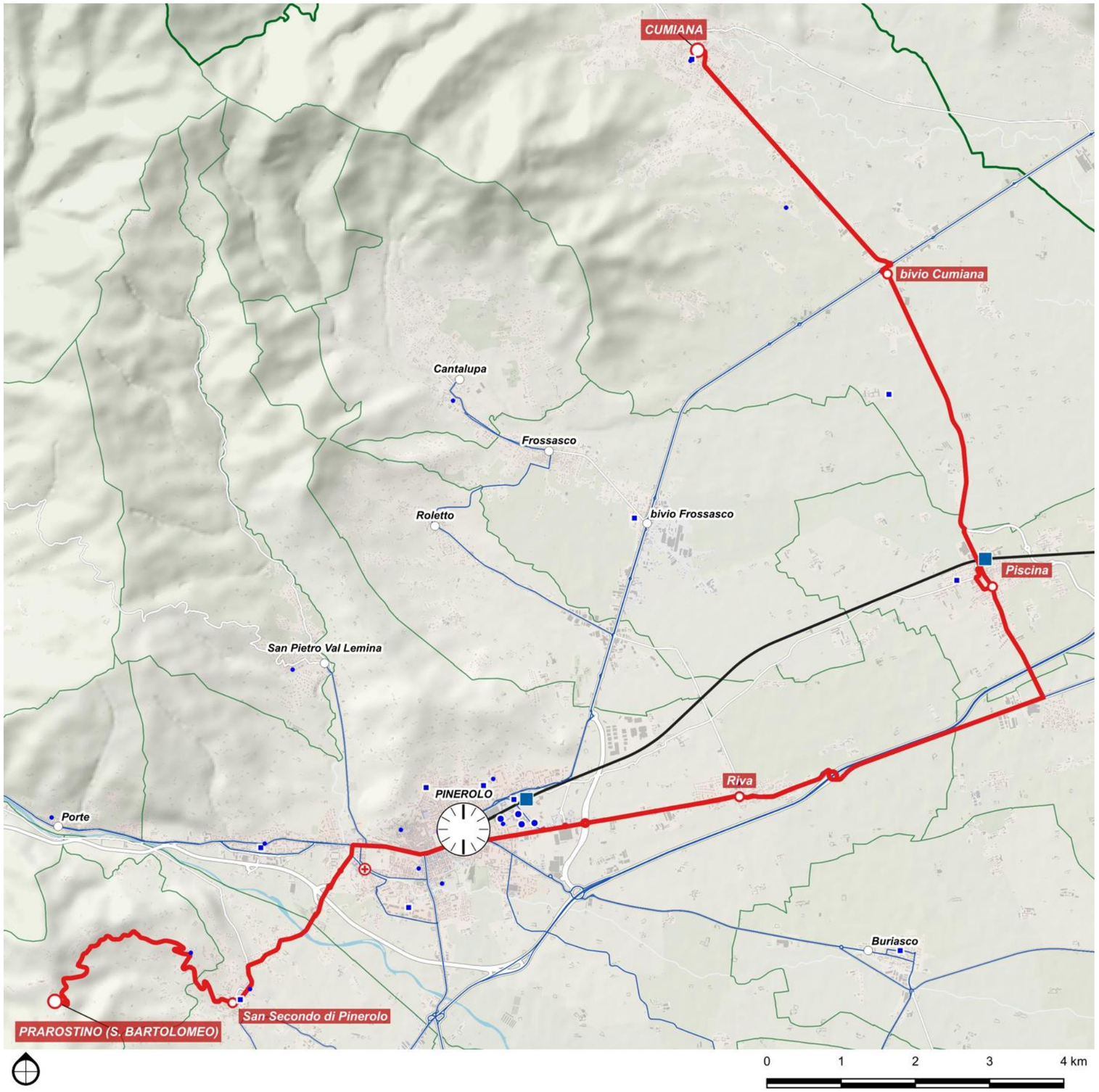
Cumiana - Piscina - San Secondo - Prarostino

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	339.257	30.6	28.0

Direttrice extraurbana secondaria che connette i centri di Cumiana, Piscina, San Secondo di Pinerolo e Prarostino, attraversando un territorio a composizione insediativa mista.

Assolve una funzione di collegamento tra aree residenziali a bassa e media densità e il bacino urbano di Pinerolo, intercettando una domanda prevalentemente scolastica e pendolare.

Il tracciato garantisce l'accessibilità ai servizi sovracomunali e favorisce l'integrazione con la rete viaria principale e il trasporto pubblico locale.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cumiana - Piscina - San Secondo - Prarostino

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	28 km
Nodi di interscambio:	Piscina FS

3F

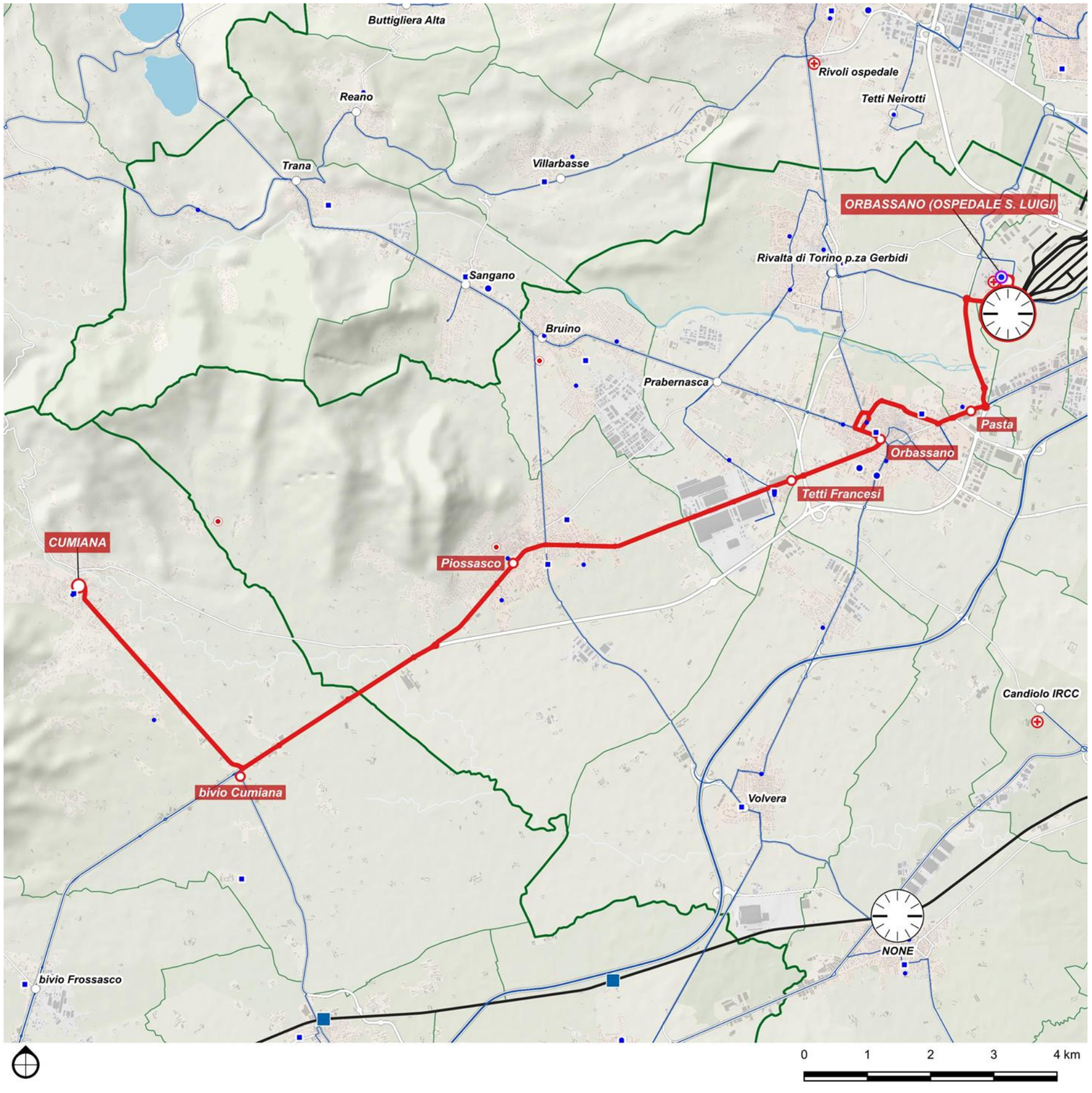
Cumiana - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	264.223	35,4	21,8

Direttrice extraurbana secondaria che collega il comune di Cumiana e il nodo viario di Bivio Cumiana con i centri residenziali di Piossasco e Orbassano, fino a raggiungere il polo urbano e ferroviario di Torino Lingotto.

Svolge una funzione strategica di collegamento sistematico e pendolare tra ambiti di cintura e l'area metropolitana torinese, servendo un bacino densamente abitato.

La direttrice favorisce l'interscambio con la rete ferroviaria presso la stazione di Lingotto e garantisce l'accessibilità a poli scolastici, sanitari e direzionali del sud torinese.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cumiana - Bivio Cumiana - Piossasco - Orbassano - San Luigi SFM

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	21,8 km
Nodi di interscambio:	San Luigi SFM

6C

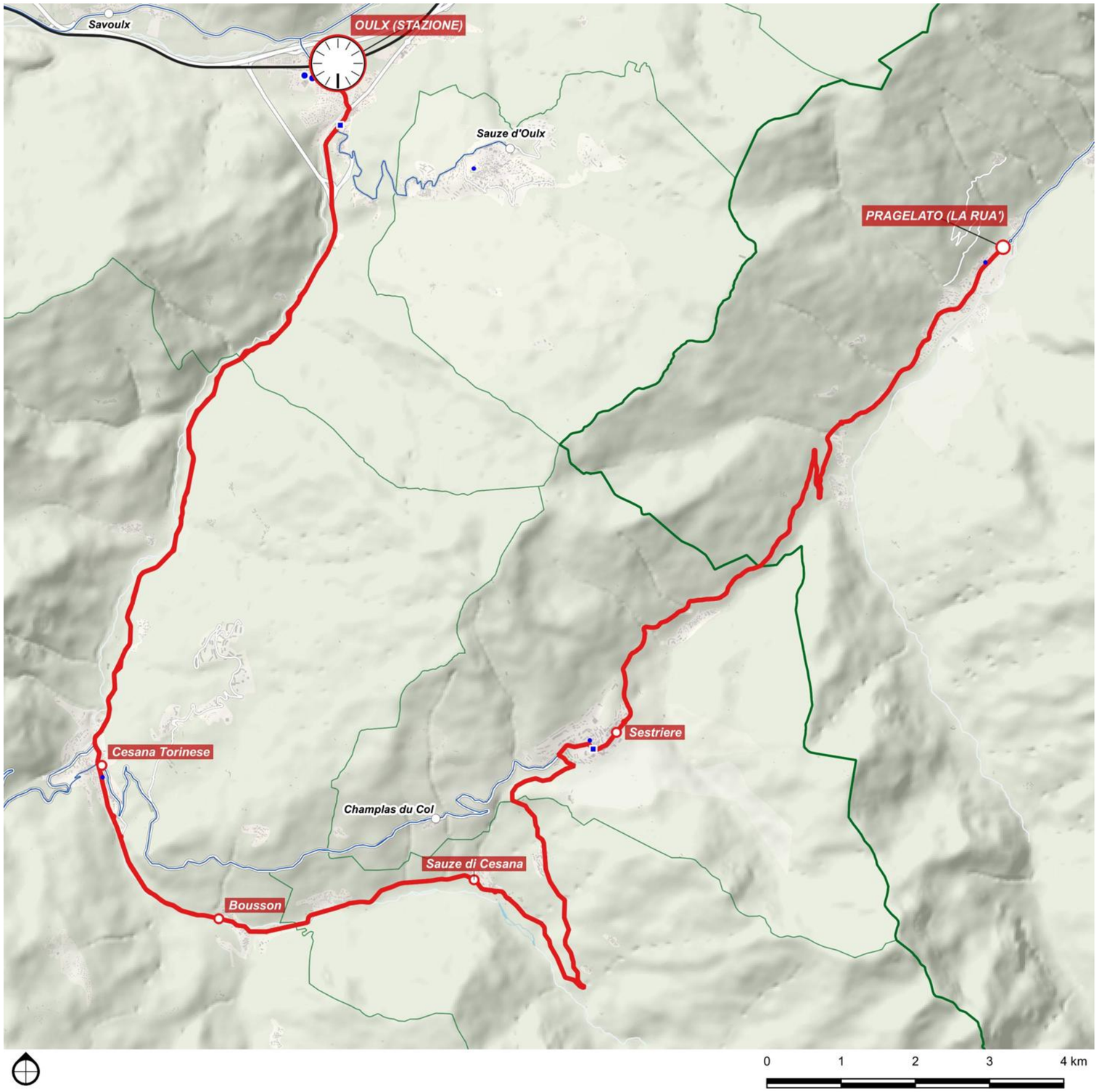
Pragelato - Sestriere - Sauze di Cesana - Cesana - Oulx

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E3s	-	30.215	30.4	30.4

Direttrice extraurbana terziaria di tipo scolastico che collega l'Alta Val Chisone con il nodo ferroviario di Oulx, attraversando i centri alpini di Sestriere, Sauze di Cesana e Cesana Torinese.

Svolge un ruolo essenziale per la mobilità pendolare dell'Alta Valle, con la possibilità di intercettare una domanda di tipo stagionale e garantire continuità tra le località turistiche e i principali nodi di interscambio.

Origina a Pragelato, centro di turismo sportivo a forte stagionalità, e termina a Oulx, nodo strategico per l'interscambio gomma-rotaia e l'accesso ai servizi a lunga percorrenza.



DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Pragelato - Sestriere - Sauze di Cesana - Cesana - Oulx		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		4
Lunghezza		36 km
Nodi di interscambio:	Oulx FS	

6L

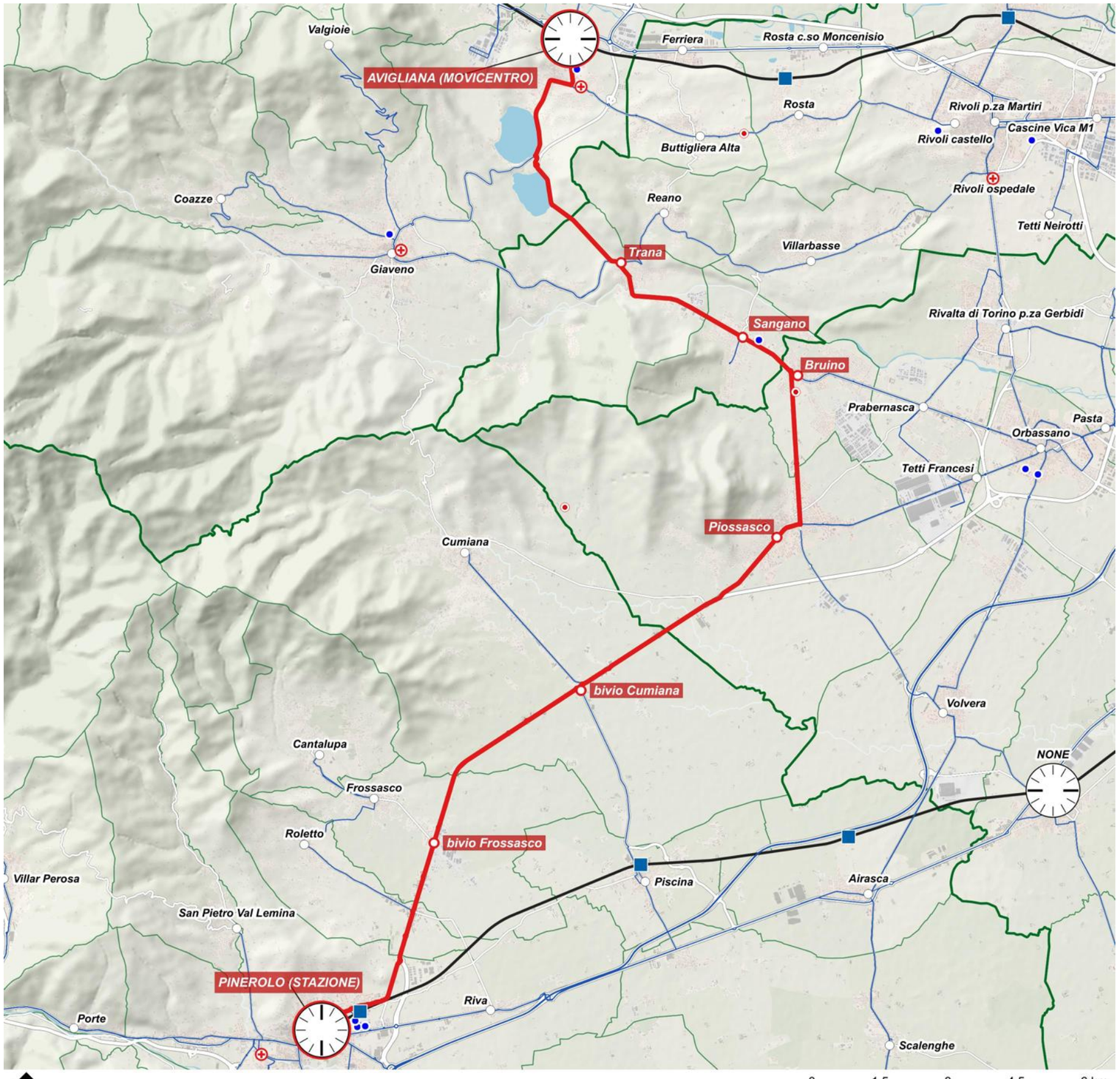
Pinerolo - Piossasco - Bruino - Trana - Avigliana

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	379.832	34.8	31.4

Direttrice extraurbana secondaria che collega il bacino del pinerolese con la Bassa Valle di Susa, attraversando ambiti a forte vocazione residenziale e pendolare.

Origina da Pinerolo, nodo territoriale dotato di ampia offerta di servizi e di una stazione ferroviaria, e attraversa i comuni di Piossasco, Bruino e Trana, caratterizzati da mobilità prevalentemente sistematica.

La direttrice termina ad Avigliana, caposaldo ferroviario della valle e punto strategico per l'interscambio modale verso l'area metropolitana torinese. Il tracciato garantisce frequenze compatibili con la domanda di punta e favorisce l'accesso ai poli scolastici, produttivi e amministrativi principali.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Pinerolo - Piossasco - Bruino - Trana - Avigliana

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	31.4 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, Avigliana FS

5.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Airasca	SFM2	*servizio diretto (TO passante)*	=
	5A	*Pinerolo SFM, TO Lingotto*	SFM2, TO Passante
	5F	*None SFM, TO Lingotto*	TO Passante, SFM2
	5T	=	=
Almese	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Angrogna	5M	=	=
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Avigliana	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Bibiana	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5L	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5N	=	=
	5O	=	=
	5P	*Pinerolo SFM*	SFM2
Bobbio Pellice	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Borgone Susa	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Bricherasio	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5L	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5O	=	=
	5P	*Pinerolo SFM*	SFM2
Brosso	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Brozolo	10Z	*Crescentino SFR*	=
Brusasco	10Z	*Crescentino SFR*	=
Bruzolo	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Buriasco	5G	*Pinerolo SFM, Carmagnola SFM*	SFM2, SFM4+7, RV
	5R	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5S	*Pinerolo SFM*	SFM2
Bussoleno	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Campiglione-Fenile	5N	=	=
Cantalupa	5U.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
Cantoira	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Caprie	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Cavour	5D	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5I	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5N	=	=
Cercenasco	5F	*None SFM, TO Lingotto*	TO Passante, SFM2
	5R	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5S	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5T	=	=
Ceres	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Cesana Torinese	6Z	*Oulx SFM*	SFM3
Chianocco	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Chiomonte	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Chiusa di San Michele	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Claviere	6Z	*Oulx SFM*	SFM3

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Coassolo Torinese	7X	*Lanzo Torinese SFM*	SFM 4+7
Coazze	6V	*Giaveno*	3G
Condove	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Cumiana	3F	*Orbassano S.Luigi*	SFM5
	5E	*Pinerolo SFM, Orbassano S.Luigi SFM*	SFM2, SFM5
	5U.3	*Pinerolo SFM, Piscina SFM*	SFM2
Exilles	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Fenestrelle	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Frassinetto	8Z	*Pont SFM*	SFM 1
Frossasco	5U.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
Garzigliana	5D	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5I	*TO P.ta Susa*	TO Passante
Germagnano	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Giaglione	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Giaveno	6V	*Giaveno*	3G
Gravere	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Ingria	8Z	*Pont SFM*	SFM 1
Inverso Pinasca	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Issiglio	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Lanzo Torinese	7X	*Lanzo Torinese SFM*	SFM 4+7
Luserna San Giovanni	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5L	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5M	=	=
	5N	=	=
	5O	=	=
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Macello	5G	*Pinerolo SFM, Carmagnola SFM*	SFM2, SFM4+7, RV
Massello	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Mattie	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Meana di Susa	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Mezzenile	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Mompantero	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Monastero di Lanzo	7X	*Lanzo Torinese SFM*	SFM 4+7
Moncenisio	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Novalesa	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Osasco	5D	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5I	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5O	=	=
Oulx	6Z	*Oulx SFM*	SFM3
Perosa Argentina	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5B.2	*Pinerolo SFM, TO Porta Susa*	SFM2, TO Passante
	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Perrero	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Pessinetto	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Pinasca	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5B.2	*Pinerolo SFM, TO Porta Susa*	SFM2, TO Passante
	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Pinerolo	SFM2	*servizio diretto (TO passante)*	=
	5A	*Pinerolo SFM, TO Lingotto*	SFM2, TO Passante
	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5B.2	*Pinerolo SFM, TO Porta Susa*	SFM2, TO Passante
	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5D	*Pinerolo SFM, Orbassano S.Luigi SFM*	SFM2, SFM5
	5G	*Pinerolo SFM, Carmagnola SFM*	SFM2, SFM4+7, RV
	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5I	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5L	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5P	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5R	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5S	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5U.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5U.2	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5U.3	*Pinerolo SFM, Piscina SFM*	SFM2
Piscina	SFM2	*servizio diretto (TO passante)*	=
	5U.3	*Pinerolo SFM, Piscina SFM*	SFM2
Pomaretto	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
Pont Canavese	8Z	*Pont SFM*	SFM 1
Porte	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5B.2	*Pinerolo SFM, TO Porta Susa*	SFM2, TO Passante
	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Pragelato	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	6C	*Oulx SFM*	SFM3
Prali	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
Pramollo	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Prarostino	5U.3	*Pinerolo SFM, Piscina SFM*	SFM2
Ribordone	8Z	*Pont SFM*	SFM 1
Roletto	5U.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
Rorà	5M	=	=
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Roure	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
Rueglio	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Salbertrand	6Z	*Oulx SFM*	SFM3
Salza di Pinerolo	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
San Didero	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
San Germano Chisone	5X	*Perosa Argentina*	9H, 9B.2 (corse autostradali)
San Giorio di Susa	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
San Pietro Val Lemina	5U.2	*Pinerolo SFM*	SFM2
San Secondo di Pinerolo	5O	=	=
	5U.3	*Pinerolo SFM, Piscina SFM*	SFM2
Sant'Ambrogio di Torino	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Sauze di Cesana	6Z	*Oulx SFM*	SFM3
Sauze d'Oulx	6Z	*Oulx SFM*	SFM3
Scalenghe	5F	*None SFM, TO Lingotto*	TO Passante, SFM2
	5R	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5T	=	=
Sparone	8Z	*Pont SFM*	SFM 1
Susa	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Torre Pellice	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5L	*TO P.ta Susa*	TO Passante
	5M	=	=
	5N	=	=
	5O	=	=
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Traversella	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Traves	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Usseaux	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
Valchiusa	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Valgioie	6V	*Giaveno*	3G
Venaus	6Y	*Susa SFM*	SFM3
Verrua Savoia	10Z	*Crescentino SFR*	=
Vidracco	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Vigone	5F	*None SFM, TO Lingotto*	TO Passante, SFM2
	5G	*Pinerolo SFM, Carmagnola SFM*	SFM2, SFM4+7, RV
	5T	=	=
Villafranca Piemonte	5F	*None SFM, TO Lingotto*	TO Passante, SFM2
	5T	=	=
Villar Dora	6W	*Avigliana SFM*	SFM3
Villar Focchiardo	6X	*Bussoleno SFM*	SFM3
Villar Pellice	5C	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5Y	*Airali*	5L (corse autostradali)
Villar Perosa	5B.1	*Pinerolo SFM*	SFM2
	5B.2	*Pinerolo SFM, TO Porta Susa*	SFM2, TO Passante
	5H	*Oulx SFM, Pinerolo SFM, TO P.ta Susa SFM*	SFM3, SFM2, TO Passante
Vistrorio	9T	*Val di Chy (bivio Rueglio)*	=
Viù	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7

5.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi