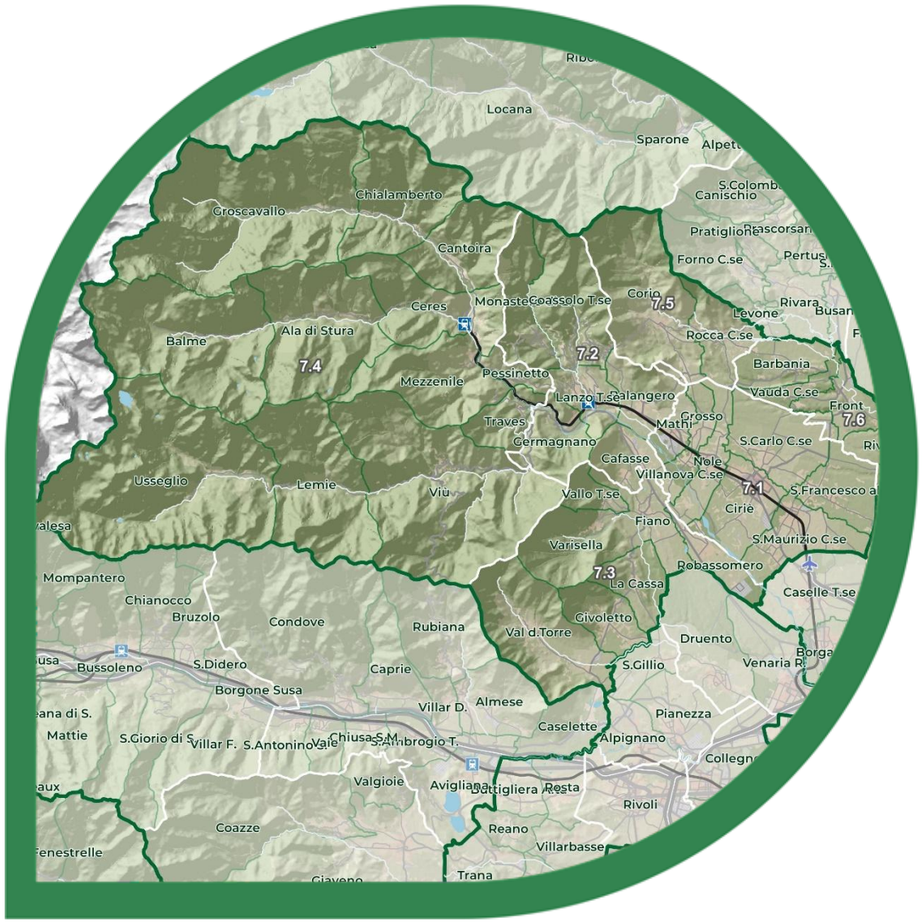
TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino



PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'INTERMODALITÀ

Allegato – Zona Omogenea 7

CIRIACESE E VALLI DI LANZO

Agosto 2026

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 7 – Ciriacese e Valli di Lanzo -

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*	72	=	=	*RapportoFIN_Zona7.pdf*
				=		

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

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

INDICE

7 CIRIACESE – VALLI DI LANZO 5

7.1 PREMESSA 5

7.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE 6
- 7.2.1 Inquadramento territoriale 6
- 7.2.2 Domanda di mobilità 18
- 7.2.3 Offerta di trasporto attuale 22
- 7.2.4 Frequentazioni dei servizi 30
- 7.2.5 Simulazioni di traffico 32

7.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE 33
- 7.3.1 Quadro diagnostico 33
- 7.3.2 Quadro programmatico 33
- 7.3.3 Interventi programmati dal PUMS 34
- 7.3.4 Obiettivi specifici del piano 35
- 7.3.5 Logica e criteri progettuali 36
- 7.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete 36
- 7.3.7 Schema di rete-obiettivo 39
- 7.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi 46
- 7.3.9 Simulazioni di traffico 48

7.4 ASSETTO DI RETE 51
- 7.4.1 Aspetti generali 51
- 7.4.2 Schede di linee 53
- 7.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio 71
- 7.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi 73

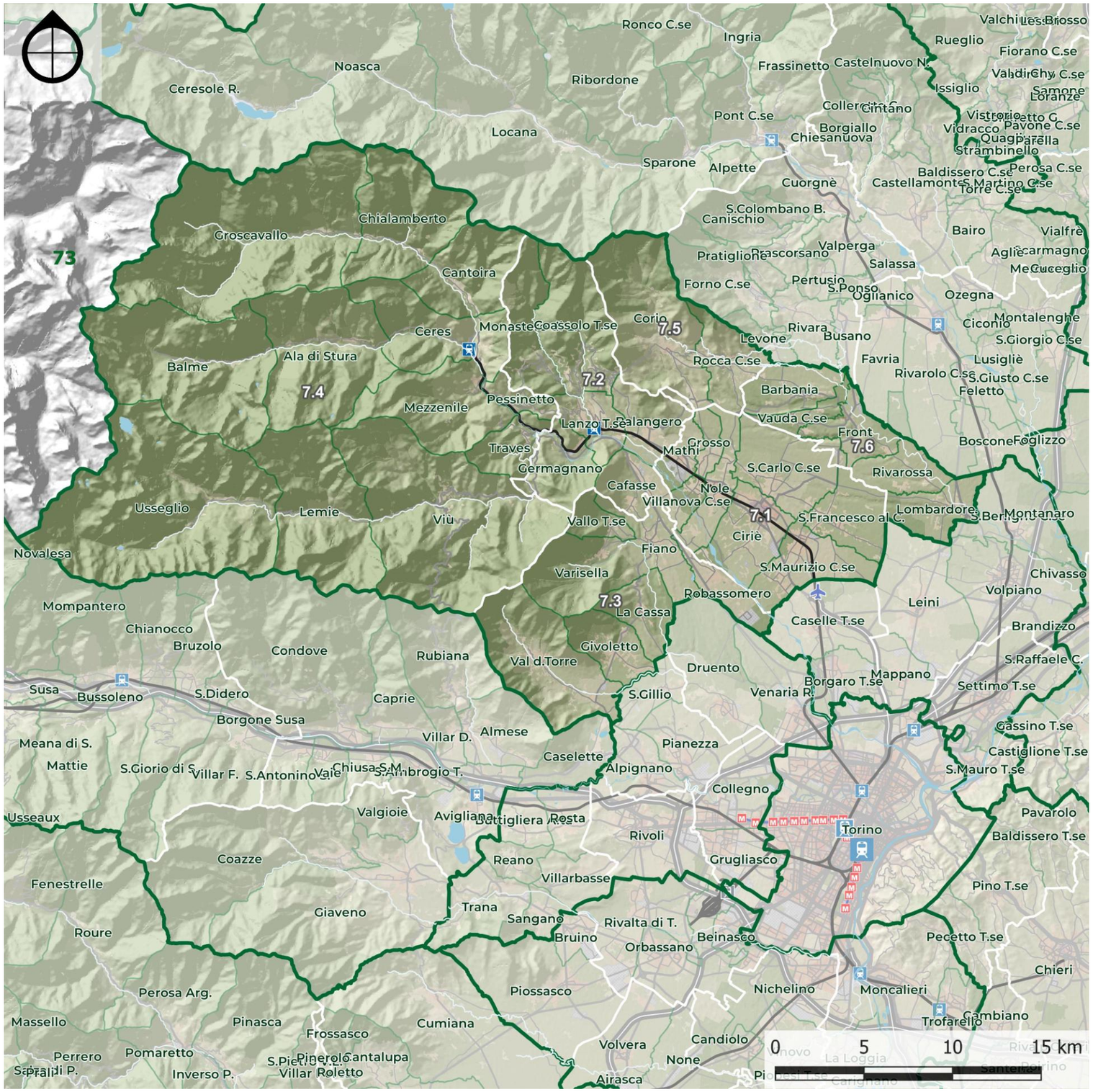


Fig. 7.1.i – Ciriacese, Valli di Lanzo: Inquadramento territoriale
Elaborazione META su dati ISTAT

7 CIRIACESE – VALLI DI LANZO

7.1 PREMESSA

L'area omogenea Ciriacese e Valli di Lanzo comprende 40 comuni che si estendono su una superficie complessiva di circa 1000 kmq, e che, ai fini dell'analisi territoriale, sono stati suddivisi in 6 sottozone:

- **Ciriacese (7.1)**:
  Ciriè, Grosso, Mathi, Nole, San Carlo Canavese, San Francesco al Campo, San Maurizio Canavese, Villanova Canavese.

- **Pedemonte di Lanzo (7.2):**
  Balangero, Cafasse, Coassolo Torinese, Germagnano, Lanzo Torinese, Monastero di Lanzo

- **Valle Ceronda-Casternone (7.3):**
  Fiano, Givoletto, La Cassa, Robassomero, Val della Torre, Vallo Torinese, Varisella

- **Valli di Lanzo (7.4)**:
  Ala di Stura, Balme, Cantoira, Ceres, Chialamberto, Groscavallo, Lemie, Mezzenile, Pessinetto, Traves, Usseglio, Viù

- **Valle del Malone (7.5):**
  Corio e Rocca Canavese

- **Vauda Canavese (7.6):**
  Barbania, Font, Lombardore, Rivarossa, Vauda Canavese

Questa zona omogenea include territori moto diversi tra loro: alcuni, come Val della Torre, Robassomero, San Maurizio Canavese o Ciriè, ormai pienamente integrati nella cintura metropolitana "allargata", altri, come Lanzo o Corio, appartenenti alla fascia pedemontana, altri ancora appartenenti a pieno titolo al sistema delle Aree Interne.

7.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

7.2.1 Inquadramento territoriale

Alla data del 31/12/2023, la popolazione di questa zona omogenea era pari a poco meno di 100 mila abitanti, per una densità media di circa 100 ab/kmq. Questo valore, tuttavia, costituisce una media fra estremi molto diversi tra loro, con massimi superiori ai 1.000 ab/kmq nel comune di Ciriè, e minimi inferiori ai 10 ab./kmq in tutte e tre le testate di valle (come evidenziato nella Fig. 7.2.ii).

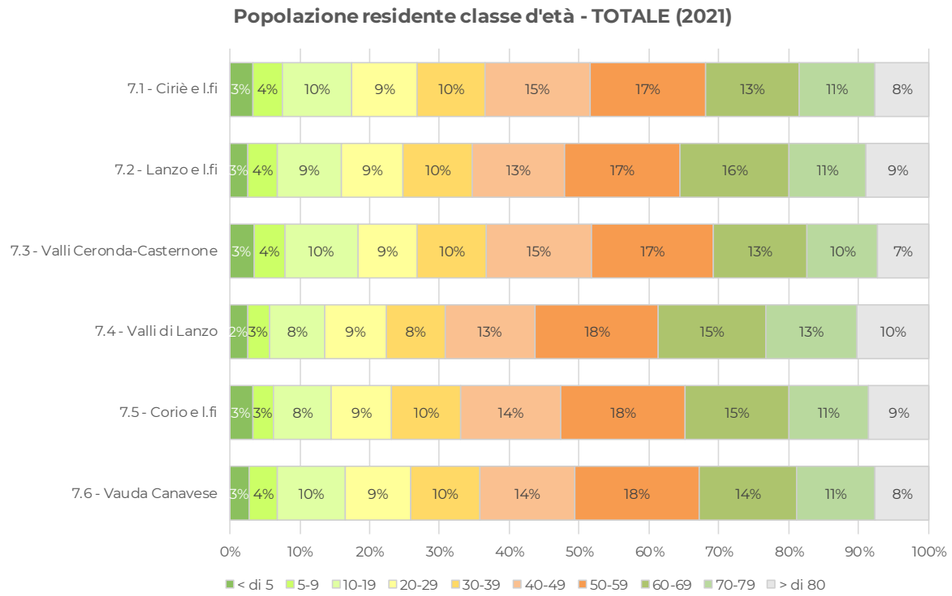
Considerando le sottozone, circa metà del peso demografico è concentrato nel solo Ciriacese, che forma ormai una piccola subpolarità urbana formata dai Comuni di Nole, San Carlo Canavese, San Maurizio Canavese e San Francesco al Campo, ormai conurbati.

Seguono le Valli Ceronda-Casternone, dove si raggiungono ormai densità tipiche della cintura metropolitana, con tessuti residenziali diffusi. Come si osserva dalla Fig. 7.2.ii in questo caso, contrariamente a quanto accade nel Ciriacese, la popolazione è dispersa su più nuclei senza un polo principale.

La terza zona per peso demografico è rappresentata dall'area di Lanzo, gravitante sulla polarità storica dell'area; quest'area al 2023 conta circa 14.000 abitanti.

Le altre tre zone si collocano tutte al di sotto dei 10.000 residenti, con densità pari a 10,7 ab/kmq nel caso delle Valli di Lanzo e a 86 ab/kmq nel caso della sottozona di Corio e limitrofi e 145 ab/kmq nel caso della sottozona di Vauda Canavese

Il caso particolare delle Valli di Lanzo è d'interesse poiché le valli occupano oltre la metà della superficie della zona oggetto di studio ma con meno del 10% della popolazione. Questa situazione è evidenziata nella Fig. 7.2.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. 7.2-i – Classi di età per sottozona (2021)
Elaborazione META su dati ISTAT

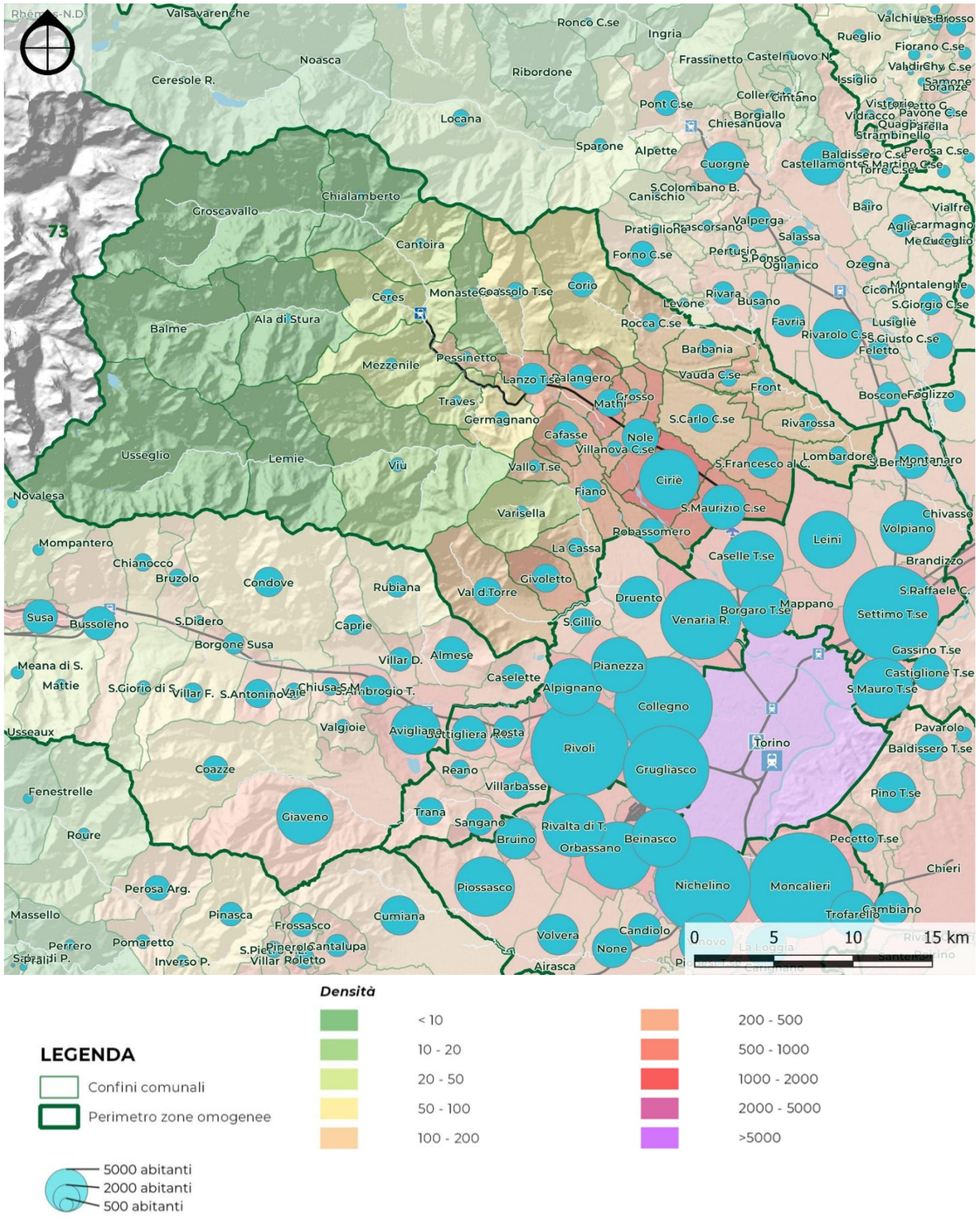
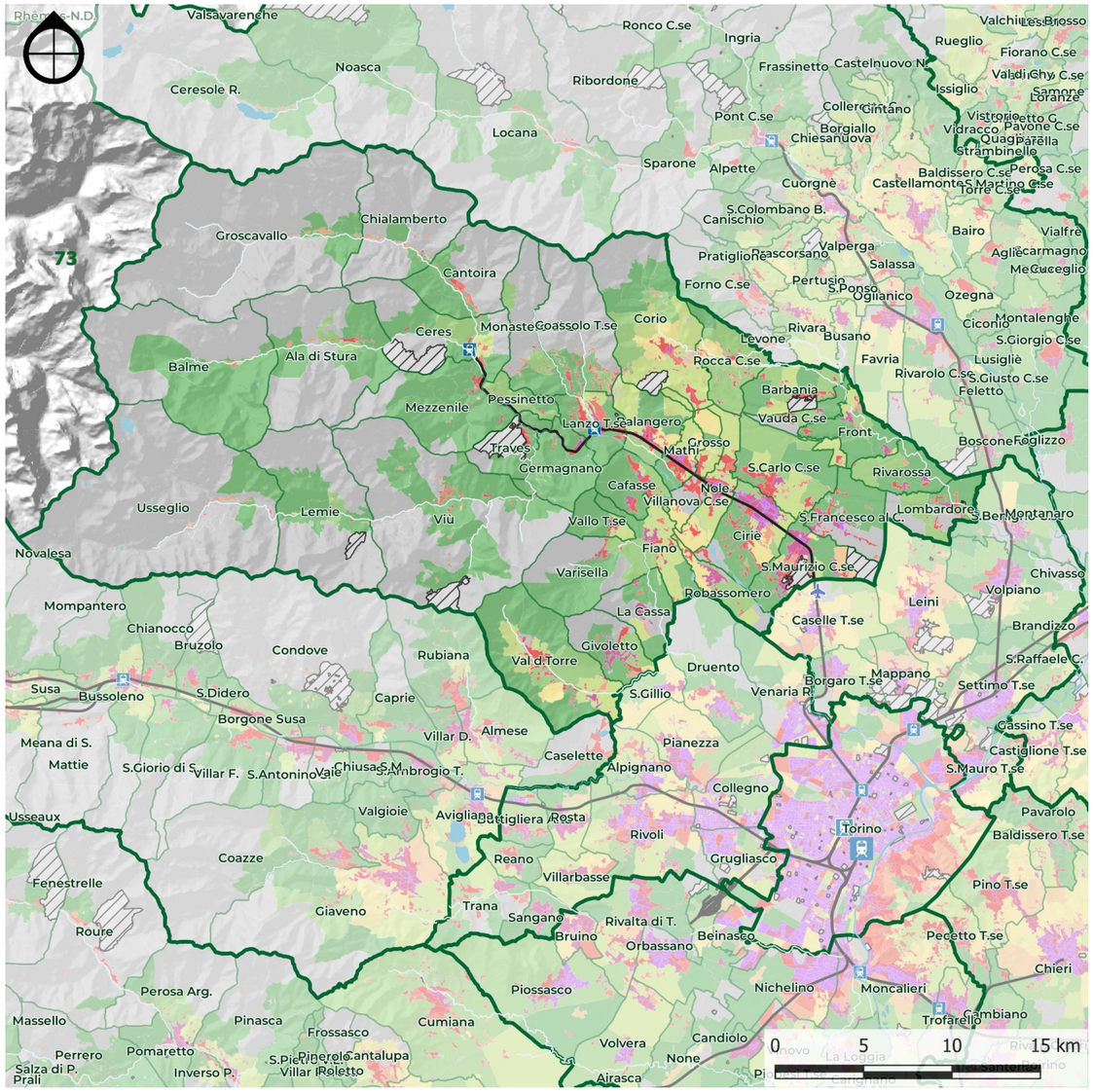


Fig. 7.2.i – Densità abitativa per comune
Elaborazione META su dati ISTAT



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

Popolazione e densità 2023				
Zona Omogenea 7			kmq	ab/kmq
Ciriacese-Valli di Lanzo		2023	superficie	densità
1086	Ciriè	18.124	17,7	1.022,2
1119	Grosso	994	4,3	231,2
1146	Mathi	3.724	7,1	524,5
1166	Nole	6.705	11,3	593,4
1237	San Carlo Canavese	4.031	21,0	192,0
1240	San Francesco al Campo	4.835	15,0	322,3
1248	San Maurizio Canavese	10.266	17,3	592,0
1301	Villanova Canavese	1.208	3,9	309,7
7.1	**Ciriacese**	**49.887**	**98**	**510,8**
1016	Balangero	3.062	13,0	235,4
1046	Cafasse	3.302	10,2	322,8
1088	Coassolo Torinese	1.465	28,0	52,3
1113	Germagnano	1.114	14,4	77,1
1128	Lanzo Torinese	4.951	10,3	481,1
1155	Monastero di Lanzo	321	17,6	18,2
7.2	**Pedemonte di Lanzo**	**14.215**	**94**	**151,9**
1104	Fiano	2.659	41,0	64,9
1116	Givoletto	4.106	12,8	320,8
1126	La Cassa	1.772	12,0	147,2
1220	Robassomero	3.088	8,6	359,9
1284	Val della Torre	3.976	36,5	108,8
1286	Vallo Torinese	780	6,0	130,0
1289	Varisella	843	22,5	37,5
7.3	**Valli Ceronda-Casternone**	**17.224**	**139**	**123,5**
1003	Ala di Stura	473	46,3	10,2
1019	Balme	100	62,7	1,6
1054	Cantoira	625	23,0	27,1
1072	Ceres	1.001	28,1	35,7
1075	Chialamberto	335	35,0	9,6
1118	Groscavallo	202	93,0	2,2
1131	Lemie	157	45,4	3,5
1152	Mezzenile	721	29,1	24,8
1188	Pessinetto	593	5,9	100,5
1279	Traves	511	10,7	47,8
1282	Usseglio	191	98,0	1,9
1313	Viù	1.117	84,1	13,3
7.4	**Valli di Lanzo**	**6.026**	**561**	**10,7**
1094	Corio	3.044	41,5	73,4
1221	Rocca Canavese	1.743	14,2	122,7
7.5	**Valle del Malone**	**4.787**	**56**	**86,0**
1021	Barbania	1.561	12,8	122,0
1109	Front	1.583	10,6	148,8
1135	Lombardore	1.719	12,7	135,1
1218	Rivarossa	1.552	10,9	142,8
1290	Vauda Canavese	1.423	7,0	203,3
7.6	**Vauda Canavese**	**7.838**	**54**	**145,1**
	TOTALE	**99.977**	**1001,7**	**99,80**

Tab. 7.2-ii – Popolazione e densità
Elaborazione META su dati ISTAT

Nel cartogramma Fig. 7.2.ii risulta evidente come le sezioni più popolate siano quelle distribuite lungo l'infrastruttura ferroviaria e in prossimità della viabilità di connessione con Torino.

Analizzando le dinamiche demografiche in dettaglio è possibile osservare come nell'insieme del territorio oggetto di studio la popolazione sia cresciuta di circa il 12% dal 1981 al 2023 anche se la crescita è notevolmente rallentata passando da un +8,9% dal 2001 al 2011 ad un +0,3% dal 2011 al 2019. Negli anni post covid la dinamica demografica è stata caratterizzata da una decrescita del circa l'1%

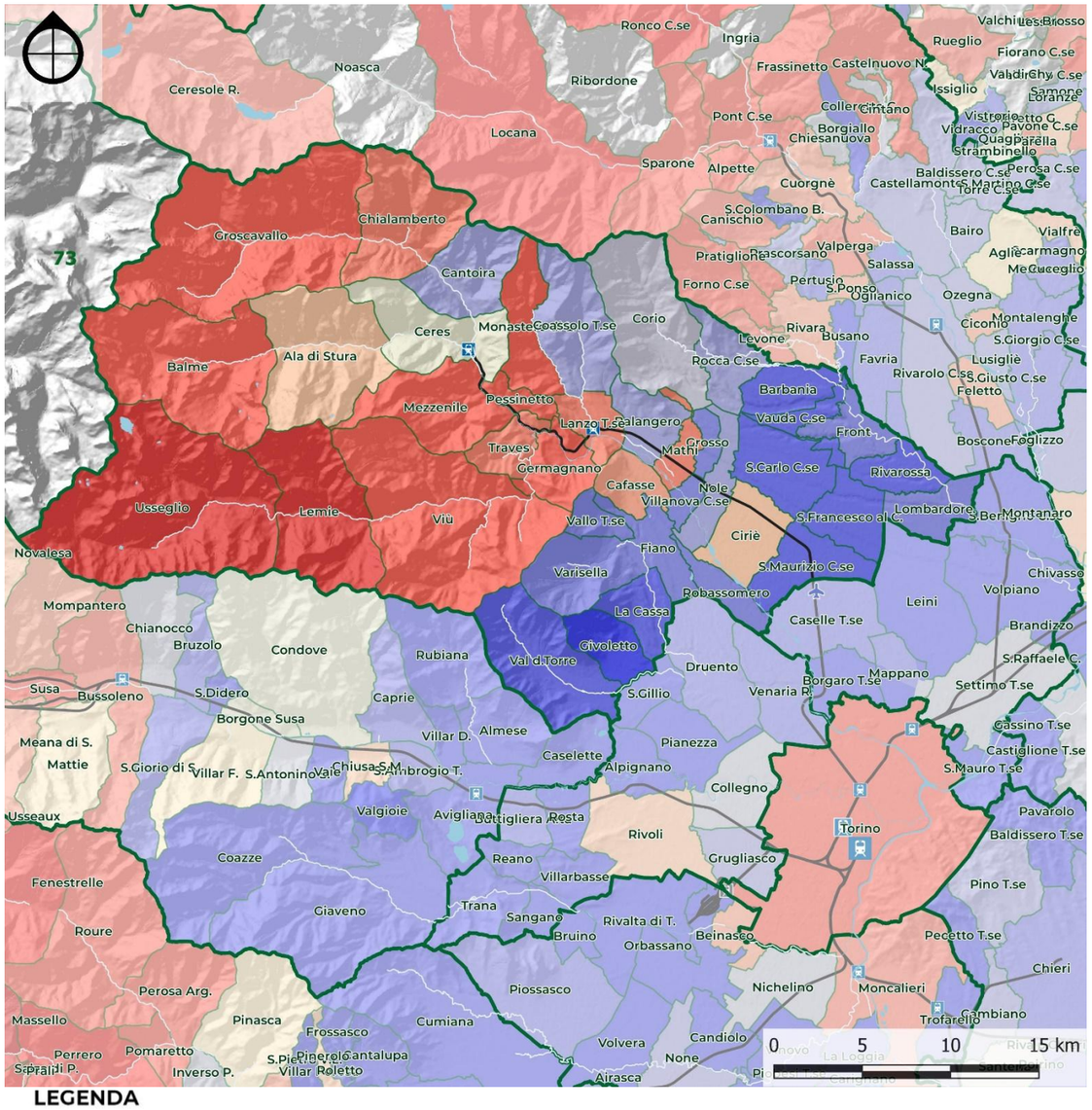
Le due zone che sono cresciute maggiormente sono: Le valli Ceronda-Casternone e Vauda Canavese che hanno visto aumentare la propria popolazione rispettivamente del 50% e del 30% dal 1981 al 2023. Le sottozone sopra citate risentono della vicinanza del capoluogo e allo stato attuale ne costituiscono un'ampia cintura.

Le due aree che sono cresciute meno sono quelle del Ciriacese e di Corio, nella quali la popolazione è cresciuta rispettivamente di circa l'11% e del 10%

Rispetto al 1981 le aree che hanno subito un notevole decremento sono quella di Lanzo (la cui popolazione è diminuita del 6,5 %) e soprattutto le Valli, in cui la popolazione ha subito un decremento del 18%, nello specifico la decrescita ha riguardato più le basse valli che le testate.

La dinamica di decrescita della popolazione nelle aree interne e nelle valli appare evidente nel decennio 2001-2011, periodo in cui la popolazione subisce un leggero incremento in tutte le sottozone ad eccezione delle valli di Lanzo interessate da una decrescita di popolazione pari al 4,3%.

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 delle Valli Ceronda-Casternone in cui si passa da una crescita del 18,5% ad una del 2%. Negli anni successivi al 2020 l'intero territorio è interessato da un decremento della popolazione ad eccezione dell'area delle Valli Ceronda-Casternone caratterizzate da un aumento, seppur molto marginale, della popolazione e dalle Valli di Lanzo che sembrano arrestare la loro decrescita accennando tassi bassissimi di ripresa.



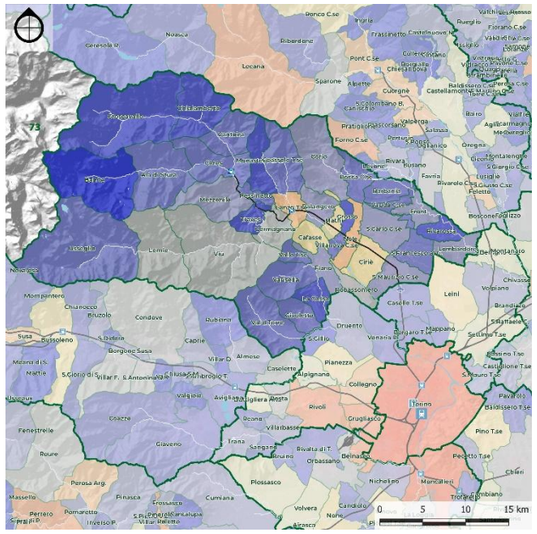
LEGENDA

Confini comunali

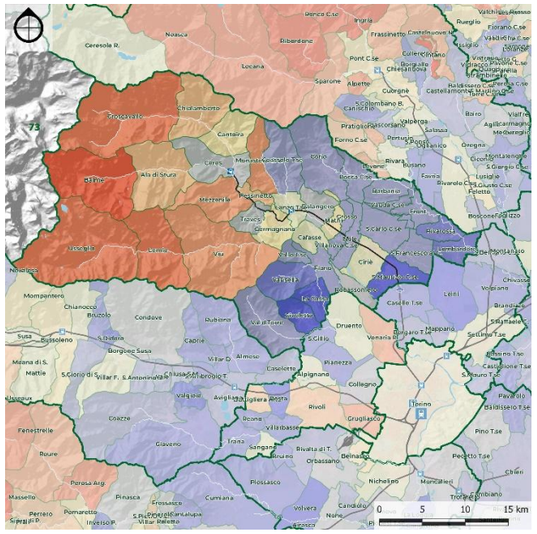
Perimetro zone omogenee

Riduzioni	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%

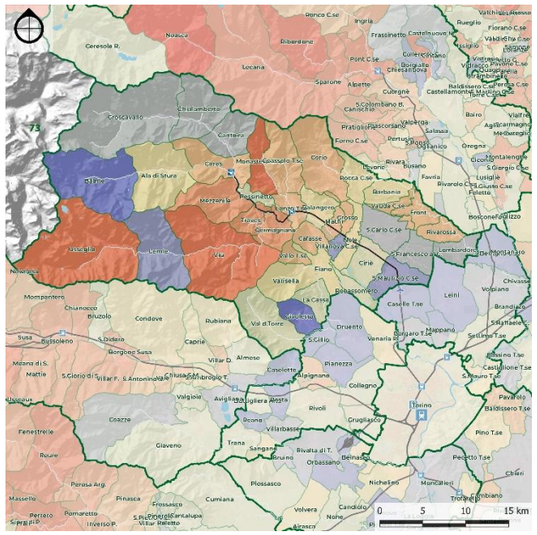
Fig. 7.2.iii – Variazione popolazione per comune 1981-2023
Elaborazione META su dati ISTAT



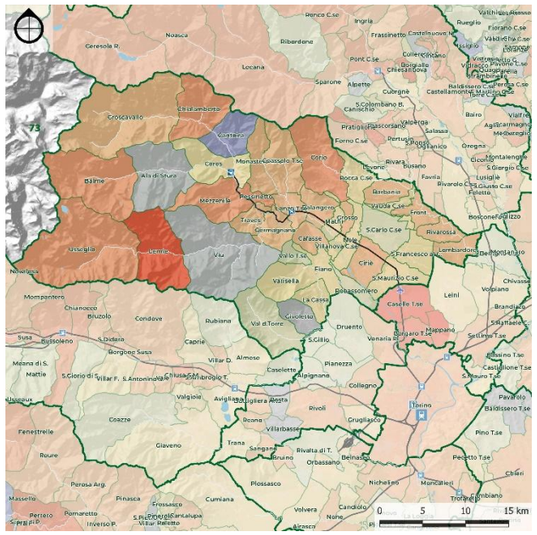
Tab. 7.2-iii – Variazione popolazione 1991-2001
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 7.2-iv – Variazione popolazione 2001-2011
Elaborazione META su dati ISTAT



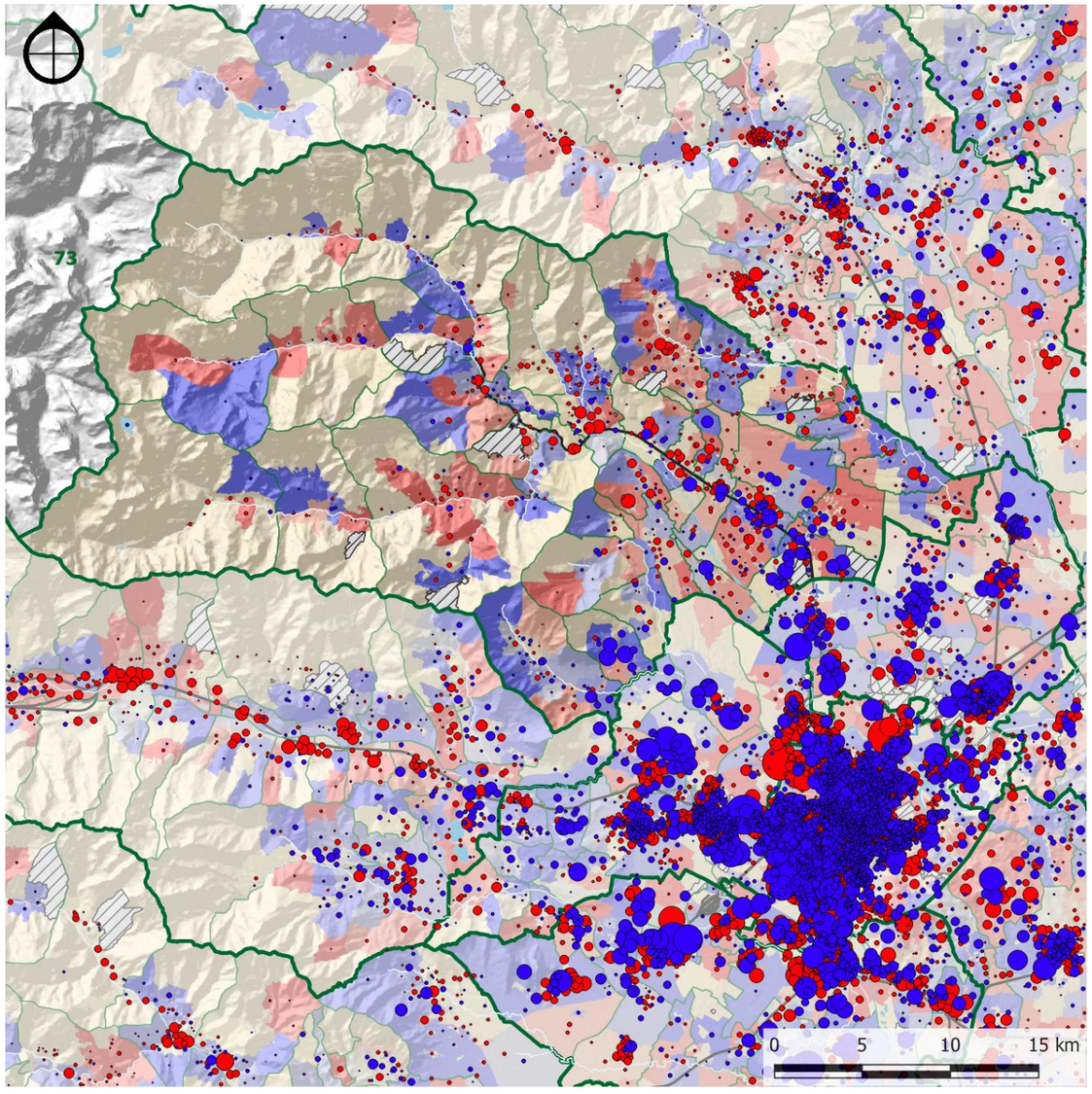
Tab. 7.2-v – Variazione popolazione 2011-2019
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 7.2-vi – Variazione popolazione 2019-2023
Elaborazione META su dati ISTAT

Popolazione residente (1981-2023)											
Zona Omogenea 7		abitanti						variazione %			
Ciriacese-Valli di Lanzo		1981	1991	2001	2011	2019	2023	2001-11	2011-19	2019-23	1981-23
1086	Ciriè	18.831	18.395	18.239	18.452	18.548	18.124	1,2%	0,5%	-2,3%	**-3,8%**
1119	Grosso	856	732	956	1.048	1.000	994	9,6%	-4,6%	-0,6%	**16,1%**
1146	Mathi	4.080	4.048	4.011	3.978	3.889	3.724	-0,8%	-2,2%	-4,2%	**-8,7%**
1166	Nole	6.255	6.515	6.230	6.883	6.838	6.705	10,5%	-0,7%	-1,9%	**7,2%**
1237	San Carlo Canavese	3.154	3.272	3.533	3.916	4.012	4.031	10,8%	2,5%	0,5%	**27,8%**
1240	San Francesco al Campo	3.420	3.816	4.278	4.753	4.882	4.835	11,1%	2,7%	-1,0%	**41,4%**
1248	San Maurizio Canavese	7.078	6.546	7.150	9.513	10.335	10.266	33,0%	8,6%	-0,7%	**45,0%**
1301	Villanova Canavese	988	898	1.016	1.127	1.214	1.208	10,9%	7,7%	-0,5%	**22,3%**
7.1	**Ciriacese**	**44.662**	**44.222**	**45.413**	**49.670**	**50.718**	**49.887**	**9,4%**	**2,1%**	**-1,6%**	**11,7%**
1016	Balangero	2.849	2.794	3.058	3.172	3.136	3.062	3,7%	-1,1%	-2,4%	**7,5%**
1046	Cafasse	3.552	3.498	3.490	3.538	3.383	3.302	1,4%	-4,4%	-2,4%	**-7,0%**
1088	Coassolo Torinese	1.269	1.220	1.458	1.555	1.491	1.465	6,7%	-4,1%	-1,7%	**15,4%**
1113	Germagnano	1.335	1.226	1.278	1.260	1.131	1.114	-1,4%	-10,2%	-1,5%	**-16,6%**
1128	Lanzo Torinese	5.736	5.224	5.110	5.182	4.986	4.951	1,4%	-3,8%	-0,7%	**-13,7%**
1155	Monastero di Lanzo	458	333	425	389	335	321	-8,5%	-13,9%	-4,2%	**-29,9%**
7.2	**Pedemonte di Lanzo**	**15.199**	**14.295**	**14.819**	**15.096**	**14.462**	**14.215**	**1,9%**	**-4,2%**	**-1,7%**	**-6,5%**
1104	Fiano	2.267	2.331	2.555	2.710	2.639	2.659	6,1%	-2,6%	0,8%	**17,3%**
1116	Givoletto	1.701	1.893	2.141	3.509	3.974	4.106	63,9%	13,3%	3,3%	**141,4%**
1126	La Cassa	930	950	1.328	1.794	1.795	1.772	35,1%	0,1%	-1,3%	**90,5%**
1220	Robassomero	2.739	2.867	2.946	3.014	3.031	3.088	2,3%	0,6%	1,9%	**12,7%**
1284	Val della Torre	2.558	2.899	3.533	3.848	3.960	3.976	8,9%	2,9%	0,4%	**55,4%**
1286	Vallo Torinese	669	629	746	801	792	780	7,4%	-1,1%	-1,5%	**16,6%**
1289	Varisella	664	565	685	830	851	843	21,2%	2,5%	-0,9%	**27,0%**
7.3	**Valli Ceronda-Casternone**	**11.528**	**12.134**	**13.934**	**16.506**	**17.042**	**17.224**	**18,5%**	**3,2%**	**1,1%**	**49,4%**
1003	Ala di Stura	474	401	475	462	453	473	-2,7%	-1,9%	4,4%	**-0,2%**
1019	Balme	135	50	115	95	112	100	-17,4%	17,9%	-10,7%	**-25,9%**
1054	Cantoira	543	464	559	550	585	625	-1,6%	6,4%	6,8%	**15,1%**
1072	Ceres	1.014	855	1.014	1.067	1.033	1.001	5,2%	-3,2%	-3,1%	**-1,3%**
1075	Chialamberto	412	262	371	358	355	335	-3,5%	-0,8%	-5,6%	**-18,7%**
1118	Groscavallo	263	172	222	195	192	202	-12,2%	-1,5%	5,2%	**-23,2%**
1131	Lemie	387	212	223	187	164	157	-16,1%	-12,3%	-4,3%	**-59,4%**
1152	Mezzenile	980	821	905	837	761	721	-7,5%	-9,1%	-5,3%	**-26,4%**
1188	Pessinetto	717	565	633	613	617	593	-3,2%	0,7%	-3,9%	**-17,3%**
1279	Traves	572	416	549	564	524	511	2,7%	-7,1%	-2,5%	**-10,7%**
1282	Usseglio	365	230	262	224	200	191	-14,5%	-10,7%	-4,5%	**-47,7%**
1313	Viù	1.488	1.192	1.231	1.126	1.021	1.117	-8,5%	-9,3%	9,4%	**-24,9%**
7.4	**Valli di Lanzo**	**7.350**	**5.640**	**6.559**	**6.278**	**6.017**	**6.026**	**-4,3%**	**-4,2%**	**0,1%**	**-18,0%**
1094	Corio	2.807	2.934	3.147	3.355	3.183	3.044	6,6%	-5,1%	-4,4%	**8,4%**
1221	Rocca Canavese	1.537	1.396	1.654	1.744	1.716	1.743	5,4%	-1,6%	1,6%	**13,4%**
7.5	**Valle del Malone**	**4.344**	**4.330**	**4.801**	**5.099**	**4.899**	**4.787**	**6,2%**	**-3,9%**	**-2,3%**	**10,2%**
1021	Barbania	1.192	1.274	1.462	1.614	1.598	1.561	10,4%	-1,0%	-2,3%	**31,0%**
1109	Front	1.363	1.455	1.598	1.721	1.662	1.583	7,7%	-3,4%	-4,8%	**16,1%**
1135	Lombardore	1.405	1.373	1.514	1.698	1.721	1.719	12,2%	1,4%	-0,1%	**22,3%**
1218	Rivarossa	957	1.099	1.422	1.663	1.577	1.552	16,9%	-5,2%	-1,6%	**62,2%**
1290	Vauda Canavese	1.113	1.175	1.402	1.507	1.452	1.423	7,5%	-3,6%	-2,0%	**27,9%**
7.6	**Vauda Canavese**	**6.030**	**6.376**	**7.398**	**8.203**	**8.010**	**7.838**	**10,9%**	**-2,4%**	**-2,1%**	**30,0%**
	TOTALE	**89.113**	**86.997**	**92.924**	**100.852**	**101.148**	**99.977**	**8,5%**	**0,3%**	**-1,2%**	**12,2%**

Tab. 7.2-vii – Variazioni popolazione (2001- 2023)
Elaborazione META su dati ISTAT



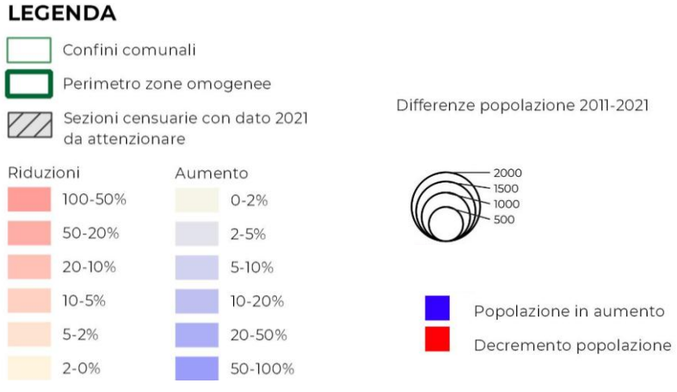
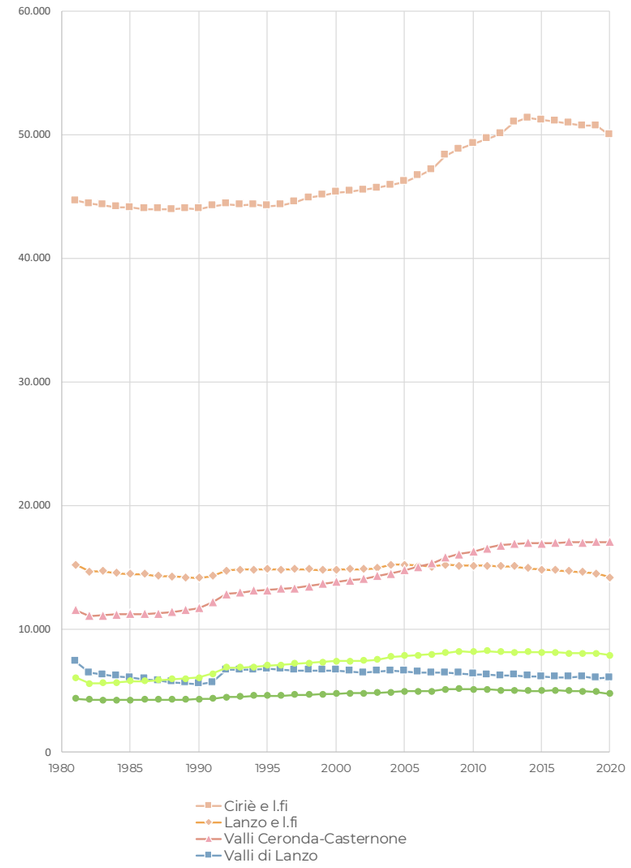


Fig. 7.2.iv – Variazione popolazione per sezione censuaria 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Ciriacese-Valli di Lanzo	Popolazione residente (1981-2023)											
	1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-19	2019-23	1981-2023
7.1 Ciriè e l.fi	44.662	44.222	45.413	49.670	50.718	49.887	-1,0%	2,7%	9,4%	2,1%	-1,6%	**13,6%**
7.2 Lanzo e l.fi	15.199	14.295	14.819	15.096	14.462	14.215	-5,9%	3,7%	1,9%	-4,2%	-1,7%	**-4,8%**
7.3 Valli Ceronda-Casternone	11.528	12.134	13.934	16.506	17.042	17.224	5,3%	14,8%	18,5%	3,2%	1,1%	**47,8%**
7.4 Valli di Lanzo	7.350	5.640	6.559	6.278	6.017	6.026	-23,3%	16,3%	-4,3%	-4,2%	0,1%	**-18,1%**
7.5 Corio e l.fi	4.344	4.330	4.801	5.099	4.899	4.787	-0,3%	10,9%	6,2%	-3,9%	-2,3%	**12,8%**
7.6 Vauda Canavese	6.030	6.376	7.398	8.203	8.010	7.838	5,7%	16,0%	10,9%	-2,4%	-2,1%	**32,8%**
TOTALE	**89.113**	**86.997**	**92.924**	**100.852**	**101.148**	**99.977**	**-2,4%**	**6,8%**	**8,5%**	**0,3%**	**-1,2%**	**13,5%**

Tab. 7.2-viii – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 7.2-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 87.233 residenti con almeno 15 anni d'età, quelli che si trovano in condizione professionale sono circa 43.000, ovvero 49,3% del totale (Tab. 7.2-x) mentre il restante 50,7% era ripartito in prevalenza sui ritirati dal lavoro (27,3%), le casalinghe (7,4%), gli studenti (7,3%) e le altre categorie (5,1%). Circa il 3,6% 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. 7.2-x, l'incidenza dei ritirati dal lavoro è massima, con valore del 32,2%, nell'area delle Valli di Lanzo, e nell'area di Lanzo e comuni limitrofi (29,8%), mentre assume i valori minimi del 25,3% nelle Valli Ceronda-Casternone Tali dati sono confrontabili con quelli della Tab. 7.2-i relativi alle classi di età. Si evidenzia infatti la corrispondenza con le % di over 65.

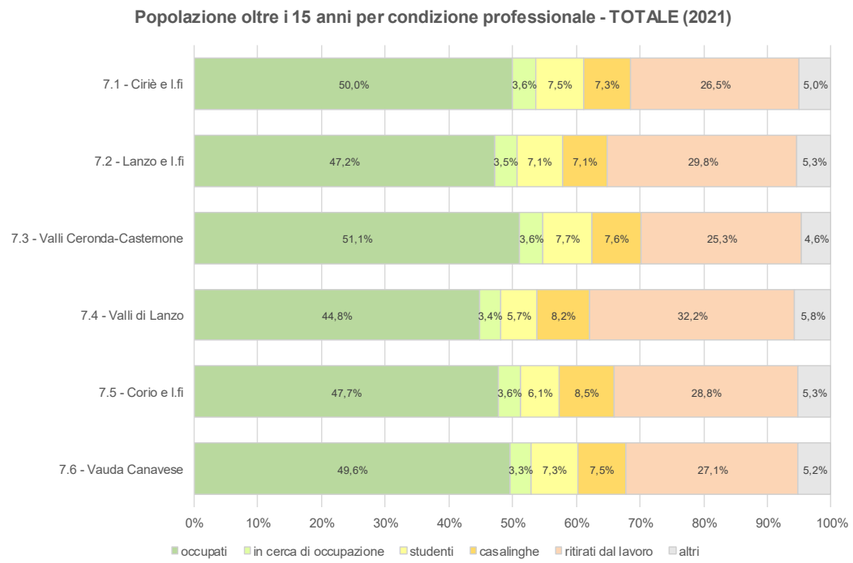
Per quanto riguarda il tasso di popolazione occupata è visibile come la dinamica sia contraria a quella appena descritta e raggiunga i valori più elevati nelle aree della cintura allargata: Valli Ceronda-Casternone (51,1%), e Ciriè e limitrofi (50%). I Valori minimi si riscontrano nelle Valli di Lanzo (44,8%)

Si evidenzia inoltre nella Fig. 7.2.v come la popolazione occupata sia aumentata nel decennio 2011-2021 nelle aree di cintura e nei comuni che gravitano intorno a Ciriè.

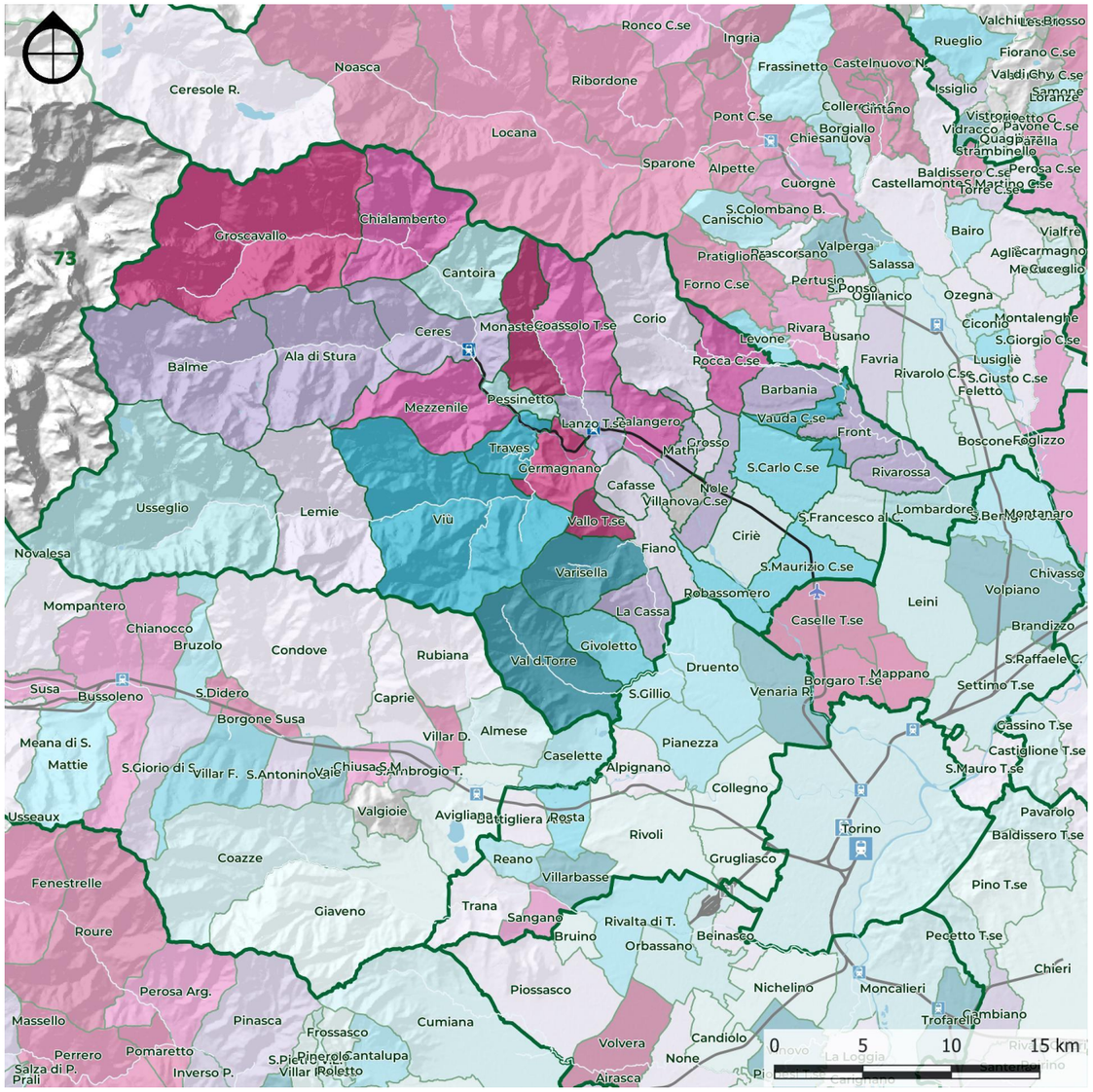
Popolazione residente per condizione professionale - TOTALE (2021)

Zona omogenea	FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE					TOTALE GENERALE (> 15 anni)
	occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	
7.1 Ciriè e l.fi	21.830	1.581	**23.411**	3.279	3.178	11.581	2.187	**20.225**	**43.636**
7.2 Lanzo e l.fi	5.877	435	**6.312**	889	884	3.711	665	**6.149**	**12.461**
7.3 Valli Ceronda-Casternone	7.589	540	**8.129**	1.147	1.125	3.752	685	**6.709**	**14.838**
7.4 Valli di Lanzo	2.340	176	**2.516**	299	428	1.680	302	**2.709**	**5.225**
7.5 Corio e l.fi	2.003	150	**2.153**	254	357	1.210	222	**2.043**	**4.196**
7.6 Vauda Canavese	3.412	227	**3.639**	502	517	1.864	355	**3.238**	**6.877**
TOTALE	**43.051**	**3.109**	**46.160**	**6.370**	**6.489**	**23.798**	**4.416**	**41.073**	**87.233**

Tab. 7.2-x – Popolazione residente per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 7.2-xi – Popolazione residente per condizione professionale 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. 7.2.v – Variazione popolazione occupata 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

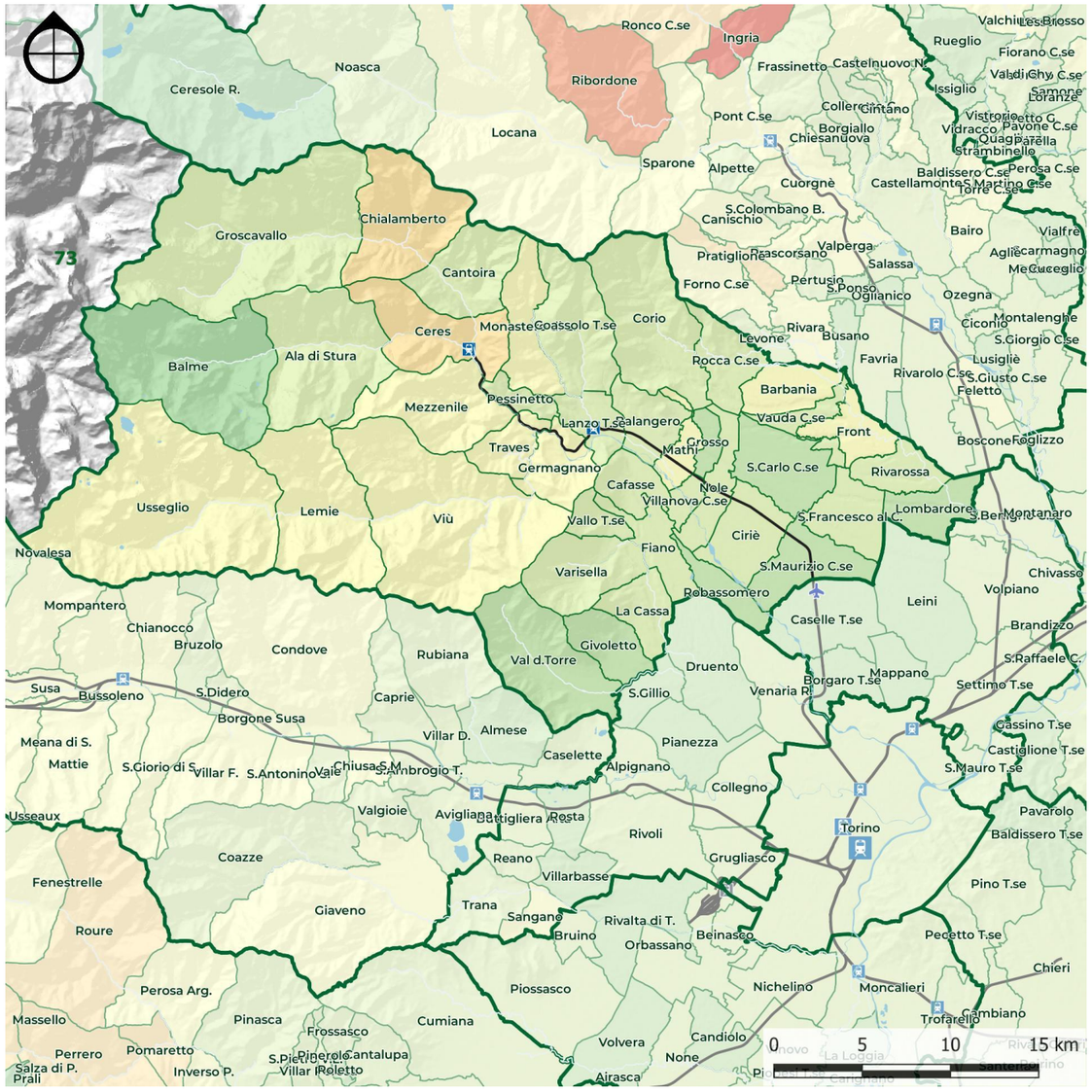


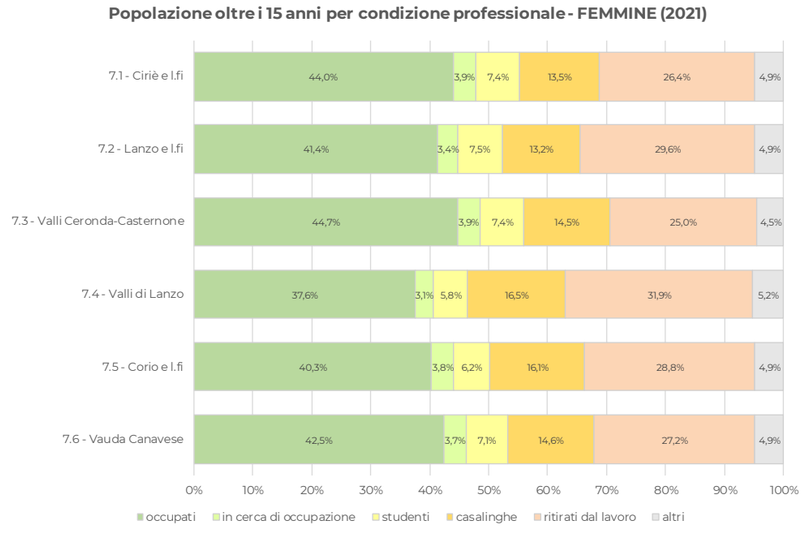
Fig. 7.2.vi – Tasso di occupazione femminile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

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.

Anche in questo cartogramma è evidente come i comuni della cintura allargata abbiano tassi più alti di occupazione rispetto al resto del territorio. Nello specifico le Valli di Lanzo presentano un tasso di ritirate dal lavoro di circa il 32%, fa eccezione il comune di Balme con un tasso di occupazione tra il 55 e il 60% forse dovuto alle attività turistiche.

Popolazione residente per condizione professionale - FEMMINE (2021)									
	FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE					TOTALE
Zona omogenea	occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	GENERALE (> 15 anni)
7.1 Ciriè e l.fi	9.923	875	**10.798**	1.669	3.039	5.968	1.095	**11.771**	**22.569**
7.2 Lanzo e l.fi	2.631	216	**2.847**	477	838	1.883	311	**3.509**	**6.356**
7.3 Valli Ceronda-Casternone	3.332	291	**3.623**	553	1.082	1.860	335	**3.830**	**7.453**
7.4 Valli di Lanzo	934	77	**1.011**	143	411	792	128	**1.474**	**2.485**
7.5 Corio e l.fi	849	79	**928**	130	338	606	103	**1.177**	**2.105**
7.6 Vauda Canavese	1.447	125	**1.572**	242	498	925	168	**1.833**	**3.405**
TOTALE	**19.116**	**1.663**	**20.779**	**3.214**	**6.206**	**12.034**	**2.140**	**23.594**	**44.373**

Tab. 7.2-xii – Popolazione residente femminile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



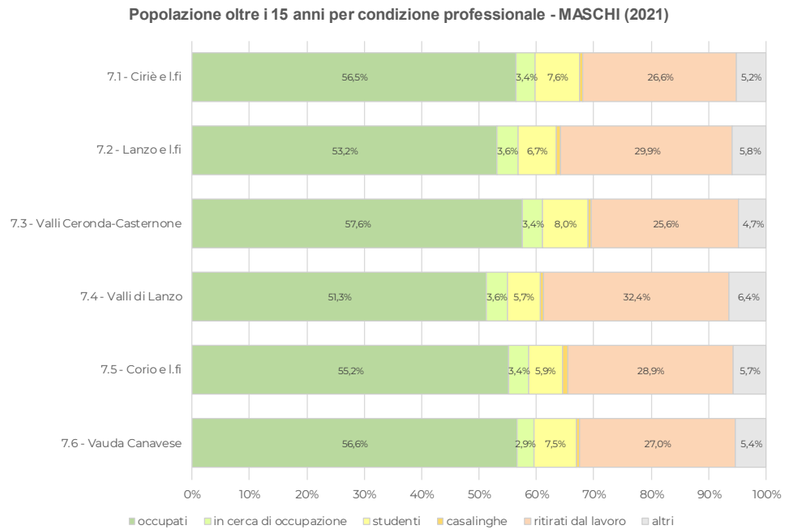
Tab. 7.2-xiii – Popolazione residente femminile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

Il cartogramma dell'occupazione maschile mostra una situazione molto diversa dalla precedente. Il tasso di occupazione è superiore al 55% in quasi tutte le zone del territorio ad eccezione delle Valli di Lanzo (51%) e Lanzo e limitrofi (53%). Anche dall'analisi della condizione professionale della popolazione maschile risaltano le aree delle Valli Ceronda-Casternone, i comuni limitrofi a Ciriè e la Vauda Canavese.

I Comuni di Balme, Givoletto e S. Maurizio Canavese presentano un tasso di occupazione tra il 55 e il 60%.

Popolazione residente per condizione professionale - MASCHI (2021)									
	FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE					TOTALE GENERALE (> 15 anni)
Zona omogenea	occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	
7.1 Ciriè e l.fi	11.907	706	**12.613**	1.610	139	5.613	1.092	**8.454**	**21.067**
7.2 Lanzo e l.fi	3.246	219	**3.465**	412	46	1.828	354	**2.640**	**6.105**
7.3 Valli Ceronda-Casternone	4.257	249	**4.506**	594	43	1.892	350	**2.879**	**7.385**
7.4 Valli di Lanzo	1.406	99	**1.505**	156	17	888	174	**1.235**	**2.740**
7.5 Corio e l.fi	1.154	71	**1.225**	124	19	604	119	**866**	**2.091**
7.6 Vauda Canavese	1.965	102	**2.067**	260	19	939	187	**1.405**	**3.472**
TOTALE	**23.935**	**1.446**	**25.381**	**3.156**	**283**	**11.764**	**2.276**	**17.479**	**42.860**

Tab. 7.2-xiv – Popolazione residente maschile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 7.2-xv – Popolazione residente maschile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

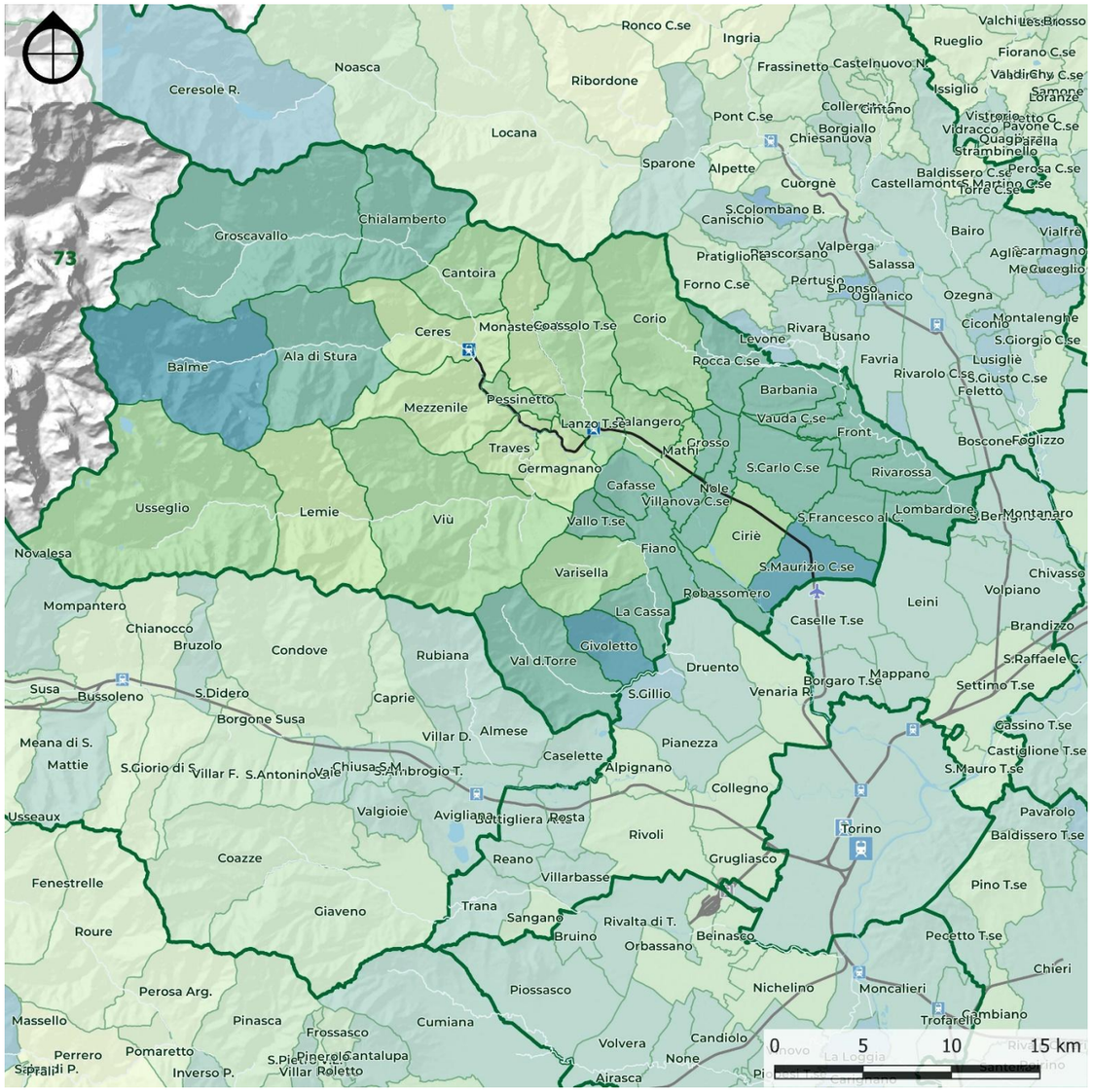




Fig. 7.2.vii – Tasso di occupazione maschile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

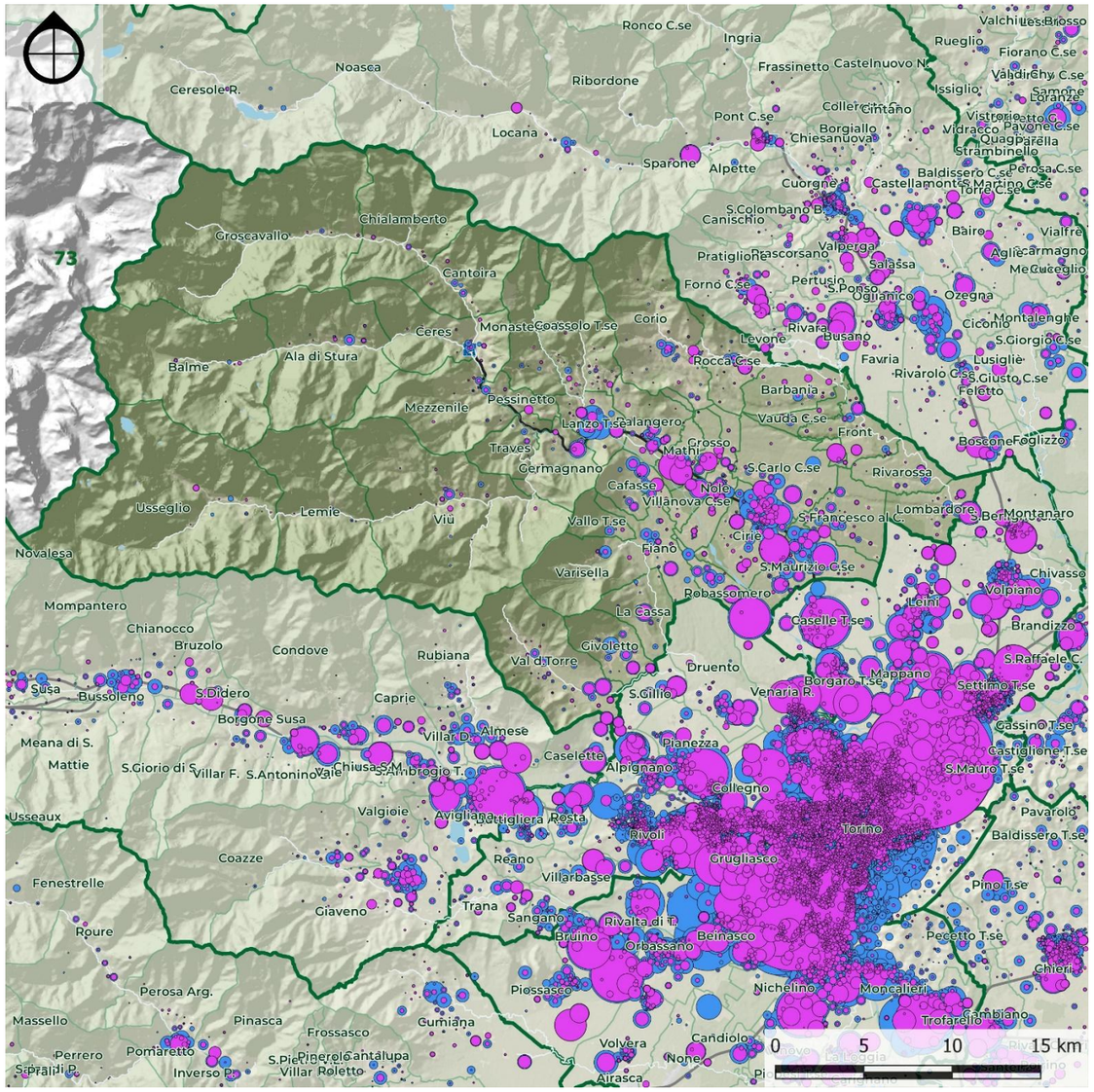


Fig. 7.2.viii – Addetti industria per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

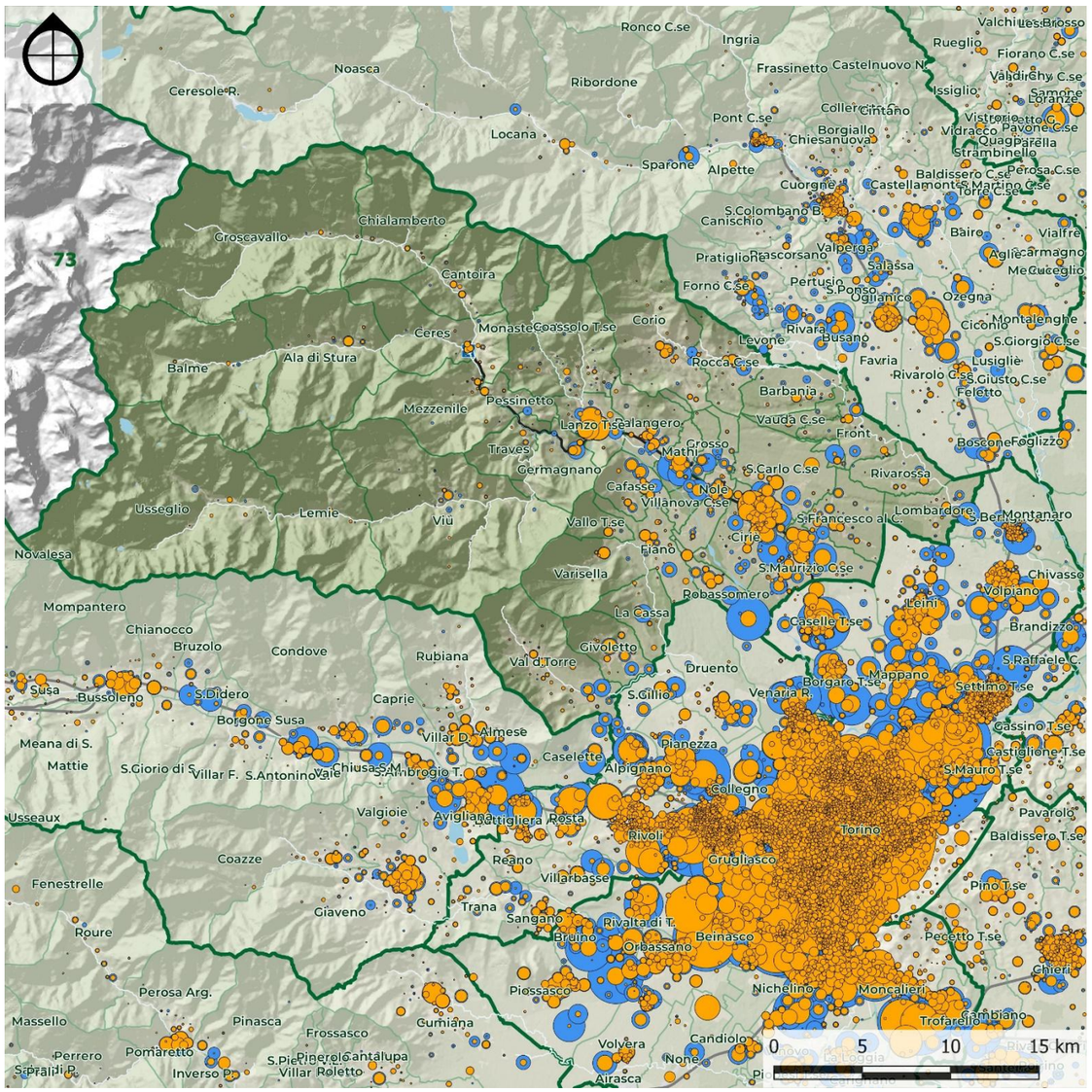
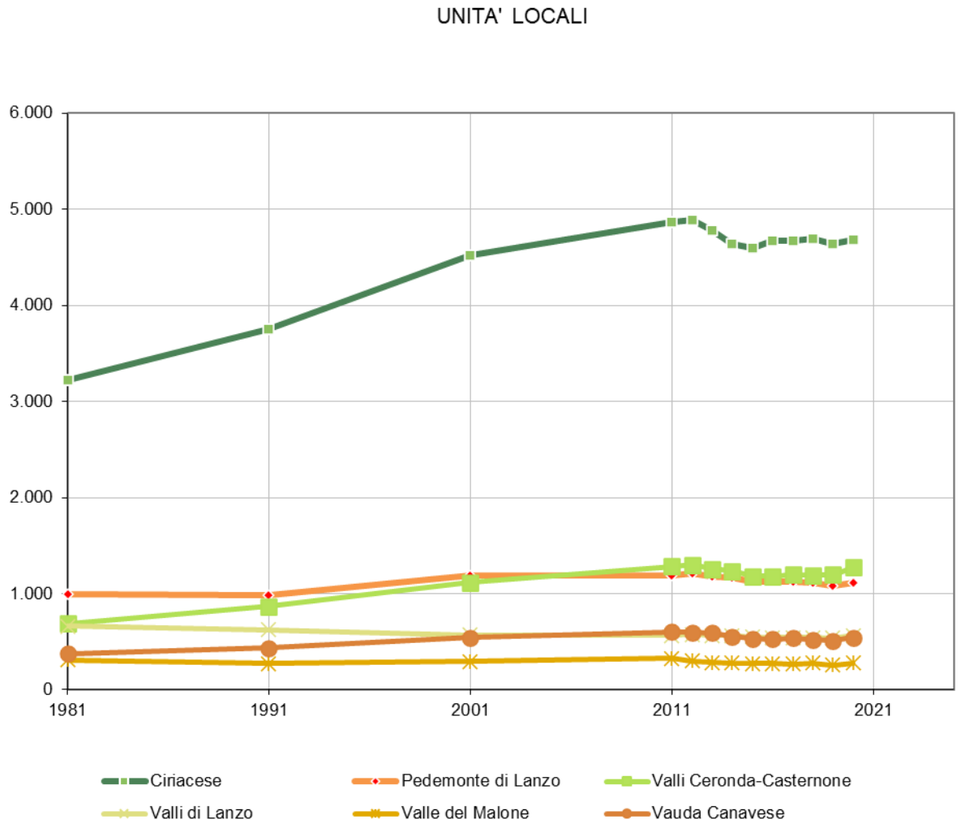


Fig. 7.2.ix – Addetti terziario per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 7	Unità locali delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)						
	1981	1991	2001	2011	2015	2019	2020
7.1 Ciriacese	3.217	3.748	4.518	4.870	4.598	4.638	4.678
7.2 Pedemonte di Lanzo	990	986	1.186	1.194	1.127	1.079	1.112
7.3 Valli Ceronda-Casternone	690	869	1.115	1.286	1.183	1.197	1.271
7.4 Valli di Lanzo	660	623	570	565	549	540	567
7.5 Valle del Malone	310	270	294	324	275	258	277
7.6 Vauda Canavese	374	436	545	603	534	511	544
TOTALE	**6.241**	**6.932**	**8.228**	**8.842**	**8.266**	**8.223**	**8.449**

Tab. 7.2-xvi – Unità locali delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



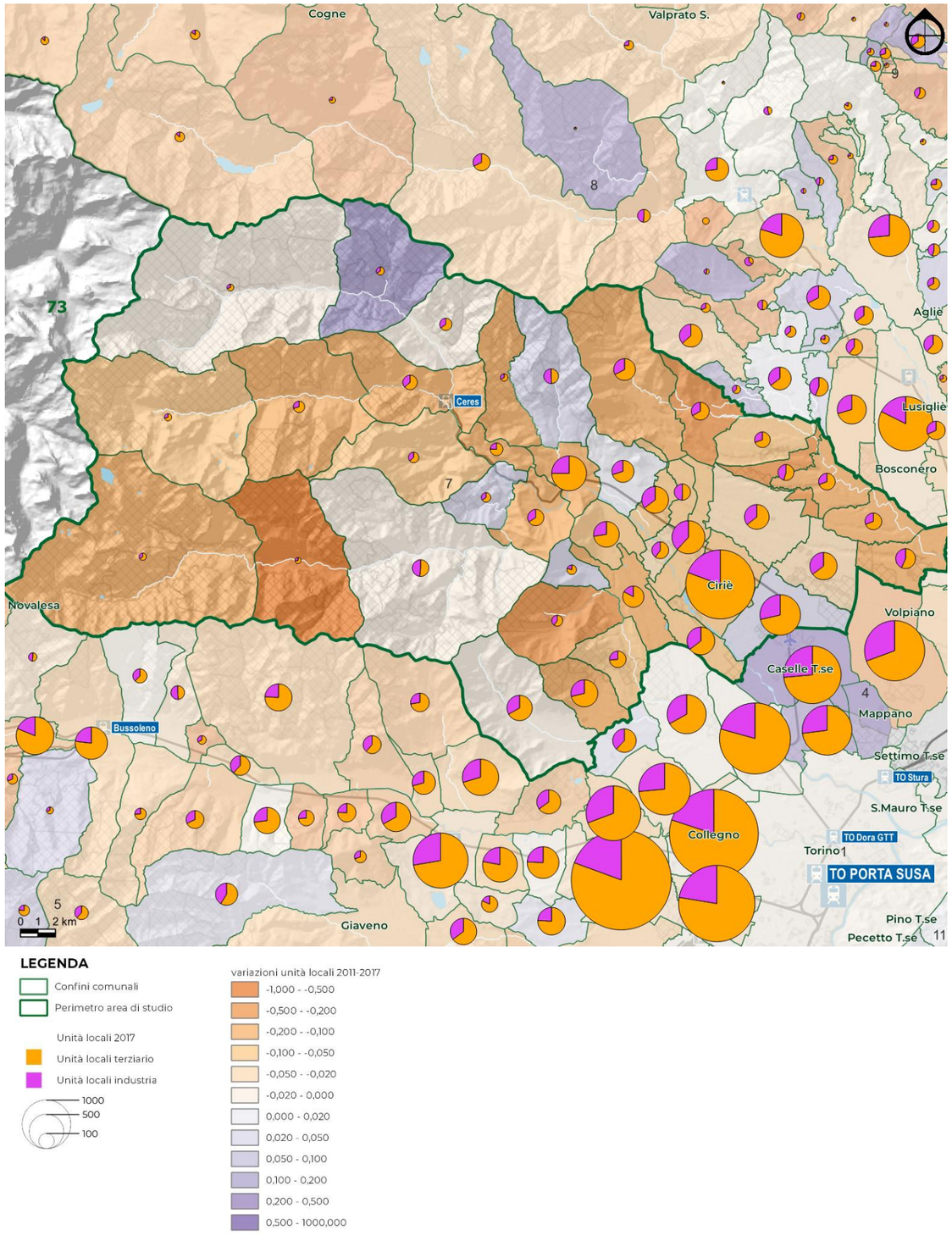


Fig. 7.2.x – Unità locali per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

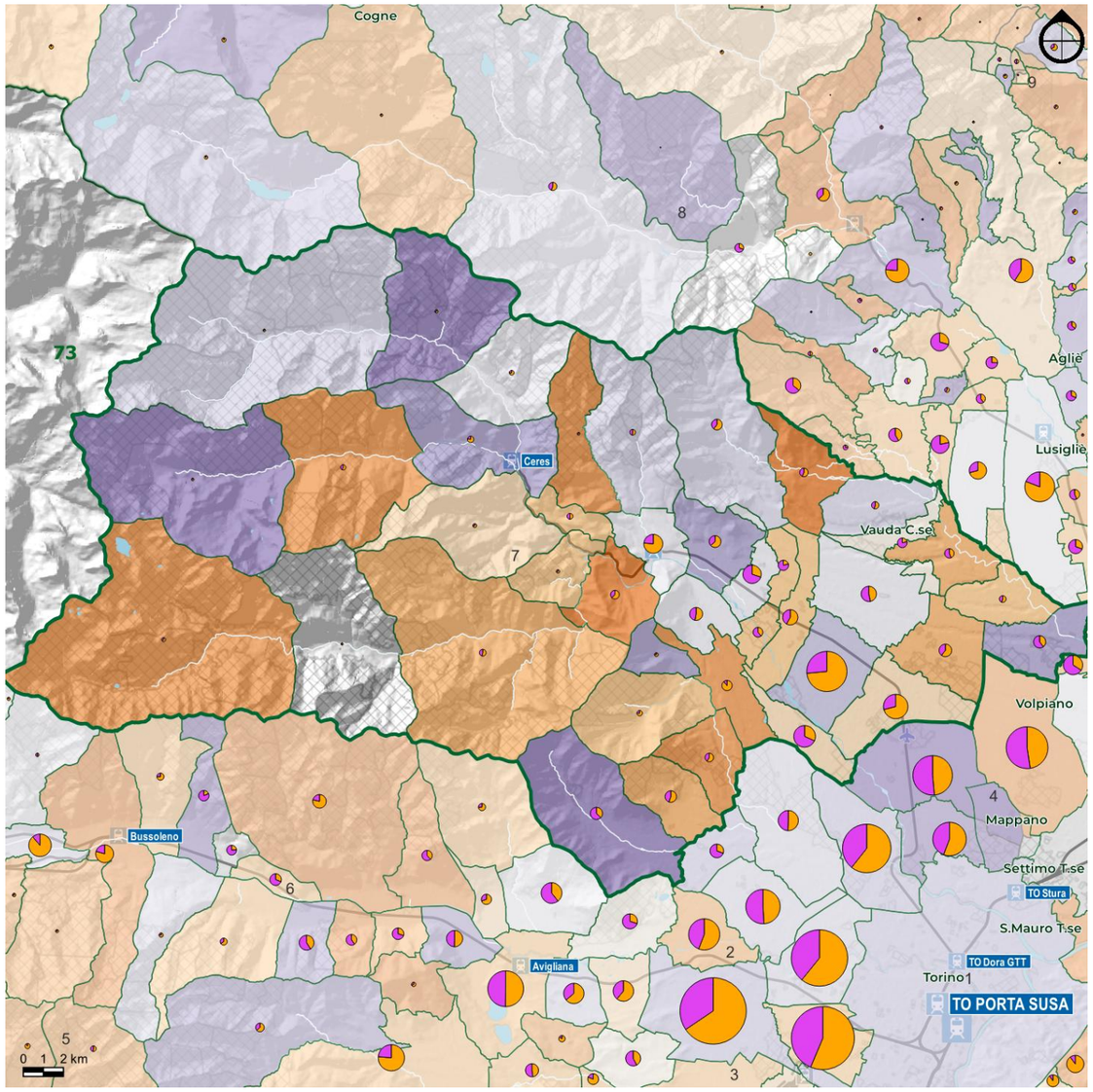
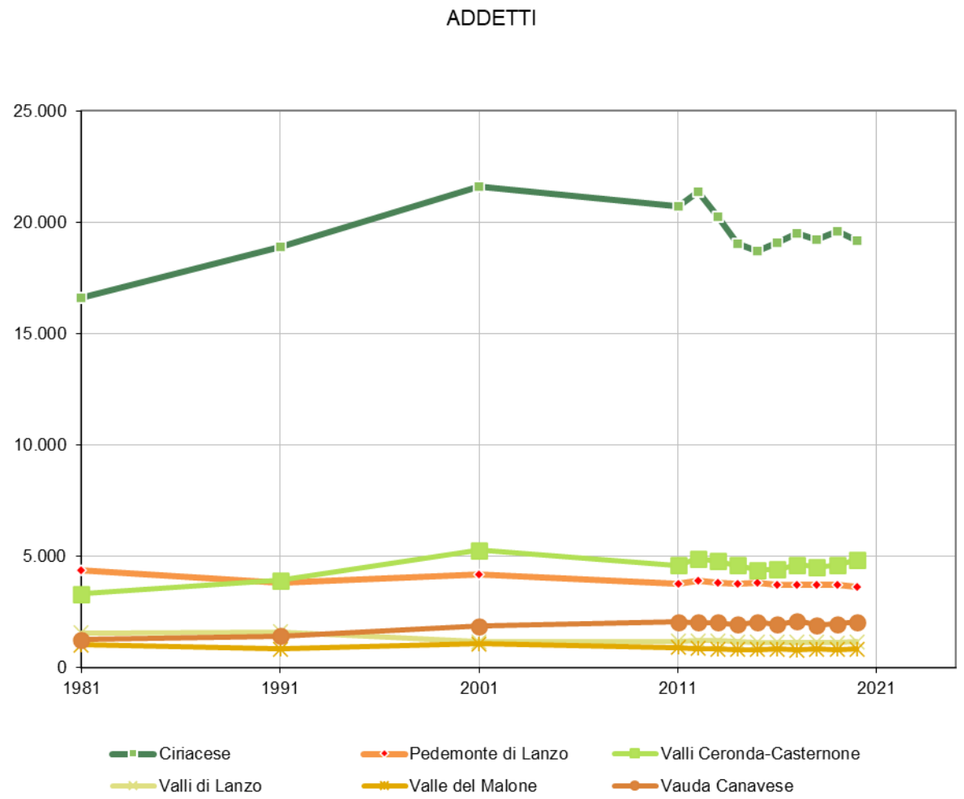
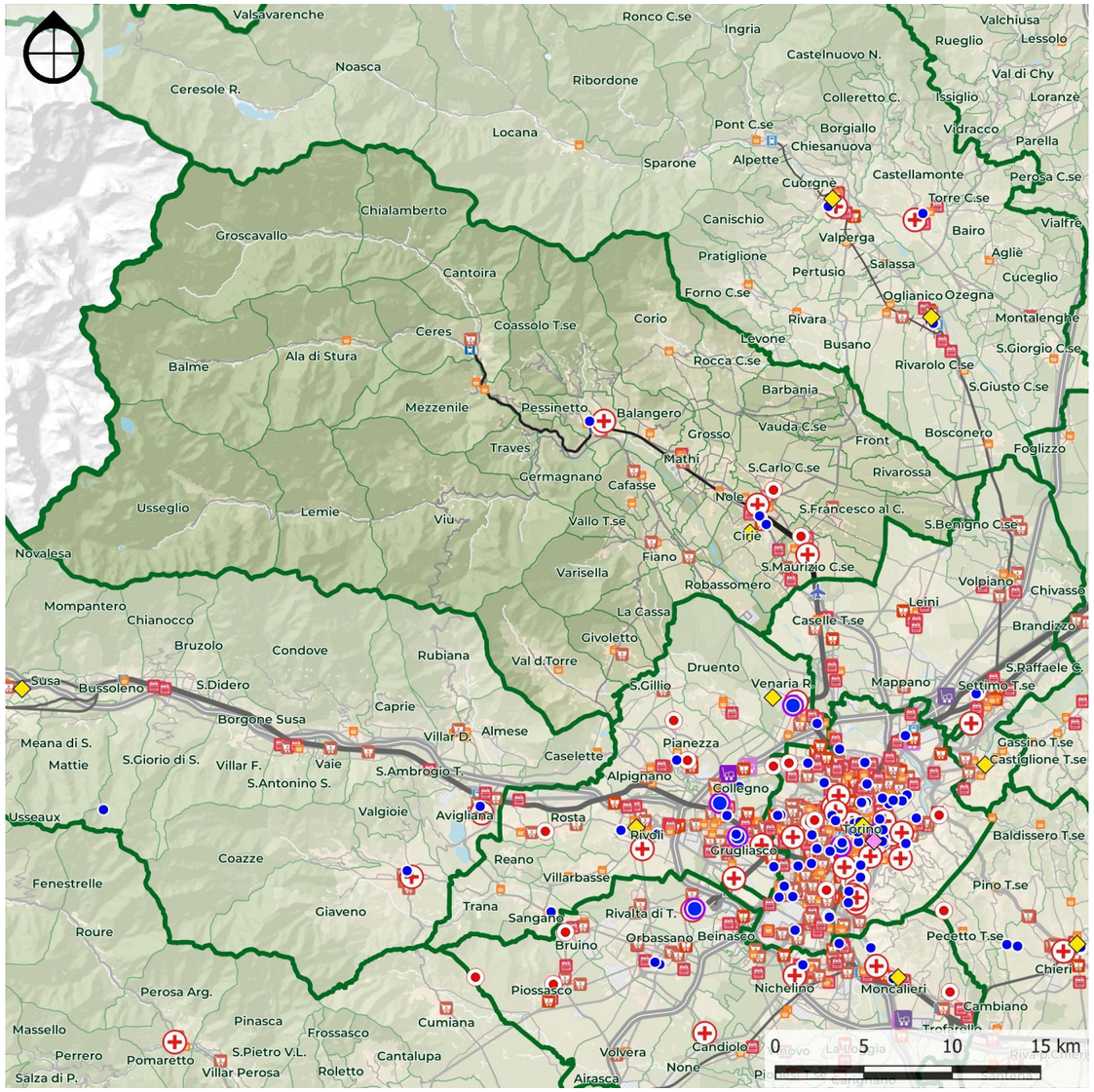


Fig. 7.2.xi – Addetti per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 7	Addetti delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)						
	1981	1991	2001	2011	2015	2019	2020
7.1 Ciriacese	16.603	18.876	21.621	20.700	18.724	19.609	19.161
7.2 Pedemonte di Lanzo	4.371	3.800	4.202	3.750	3.826	3.712	3.627
7.3 Valli Ceronda-Casternone	3.301	3.923	5.273	4.598	4.382	4.600	4.840
7.4 Valli di Lanzo	1.551	1.604	1.158	1.176	1.143	1.110	1.154
7.5 Valle del Malone	1.024	827	1.056	894	819	802	837
7.6 Vauda Canavese	1.247	1.410	1.866	2.056	2.043	1.955	2.055
TOTALE	**28.097**	**30.440**	**35.176**	**33.174**	**30.936**	**31.788**	**31.674**

Tab. 7.2-xvii – Addetti delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT





LEGENDA

- Confini zonee omogenee
- Confini comunali
- Linee ferroviarie
- Stazione principale nel nodo
- Altre stazioni
- Camera di Commercio
- Sedi Agenzia delle entrate
- Aeroporti
- Scuole secondarie di secondo grado
- Università
- Ospedali
- Altre strutture sanitarie
- Discount
- Ipermercati
- Supermercati
- Minimercato
- gdo_leroy_merlin
- gdo_ikea
- gdo_mondo_convenienza

Fig. 7.2.xii – Poli attrattori
Elaborazione META

ATTRATTORI DI TRAFFICO

La zona omogenea 7 presenta una struttura marcatamente bipolare: i principali servizi sanitari e d'istruzione sono infatti concentrati a Lanzo e Ciriè, con un ruolo complementare attribuibile a San Maurizio Canavese.

Le strutture commerciali sono più distribuite, raggiungendo anche gli ambiti di Corio, Fiano e Givoletto. A monte di Ceres è presente un solo attrattore, di tipo commerciale.

Strutture ospedaliere						
Comune		Nome	Tipologia	indirizzo	reparti	posti letto
CIRIE'	1086	PRESIDIO OSPED. RIUNITO SEDE DI CIRIE'	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA BATTITORE	19	255
LANZO TORINESE	1128	PRESIDIO OSPED. RIUNITO SEDE DI LANZO	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA DELLA ROCCA MARCHESE	5	102
LANZO TORINESE	1128	SANTA CROCE SRL	CASA DI CURA PRIVATA	VIA CHALLANT AYMONE	2	100
SAN CARLO CANAVESE	1237	VILLA GRAZIA SRL	CASA DI CURA PRIVATA	STRADA POLIGONO	2	150
SAN MAURIZIO CANAVESE	1248	ISTITUTO SUORE S.GIUSEPPE DI SUSA	CASA DI CURA PRIVATA	PIAZZA VITTIME DI BOLOGNA	2	120
SAN MAURIZIO CANAVESE	1248	BEATA VERGINE CONSOLATA	ISTITUTO QUALIFICATO PRESIDIO DELLA U.S.L.	VIA FATEBENEFRATELLI	1	165

Tab. 7.2-xviii – Strutture ospedaliere
Elaborazione META

Elenco scuole secondarie di secondo grado					
comune	cod_scuola	tipo scuola	nome scuola	indirizzo	iscritti 2021
Ciriè	TOPS04901V	LICEO SCIENTIFICO	I.I.S. "FERMI-GALILEI" - CIRIE' (TO)	VIA DON BOSCO9	655
Ciriè	TORC007019	IST PROF PER I SERVIZI COMMERCIALI	T. D'ORIA	VIA PREVER13	427
Ciriè	TOTD04901P	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	I.I.S. "FERMI-GALILEI" - CIRIE' (TO)	VIA SAN GIOVANNI BOSCO17	524
Ciriè	TOTD049503	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	I. T. COMM. E GEOM. E. FERMI SER.	VIA SAN GIOVANNI BOSCO17	0
Ciriè	TOTF00701V	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	T. D'ORIA	VIA PREVER13	392
Lanzo Torinese	TOPM02301Q	ISTITUTO MAGISTRALE	F. ALBERT	VIA TESSO 7	589
Lanzo Torinese	TORH02301C	IST PROF PER I SERVIZI ALBERGHIERI E RISTORAZIONE	F.ALBERT	VIA TESSO 7	256

Tab. 7.2-xix – Scuole secondarie secondo grado
Elaborazione META

7.2.2 Domanda di mobilità

OD ISTAT

Quasi tutti i comuni dell'Area Interna Valli di Lanzo sono generatori netti di spostamenti sistematici, ovvero spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, ad eccezione di Lanzo Torinese e Lemie, in cui prevalgono gli spostamenti attratti. Lanzo 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 Lanzo sono per esigenze di studio. Il caso di Lemie è invece particolare, seppur basato su numeri molto esigui. Una possibile spiegazione si potrebbe cercare nell'assenza di scuole di qualsiasi ordine e grado. Questa situazione potrebbe portare le giovani famiglie ad insediarsi in prevalenza nella vicina Viù, dove è presente sia la scuola primaria che la secondaria di primo grado, per essere vicini alle scuole e a maggiori servizi e spostarsi poi nel comune di Lemie esclusivamente per raggiungere il posto di lavoro, rendendo Lemie un attrattore di lavoratori.

I comuni con il peggior rapporto attratti/generati, non sono quelli delle zone più interne delle alte valli, in cui la lontananza dalle principali vie di comunicazione funge da deterrente, limitando il pendolarismo tra valli e verso l'esterno, ma quelli del fondovalle, serviti sia dalla ferrovia Torino – Ceres che dalla SP1 "delle Valli di Lanzo", e del pedemonte, più prossimi alla pianura.

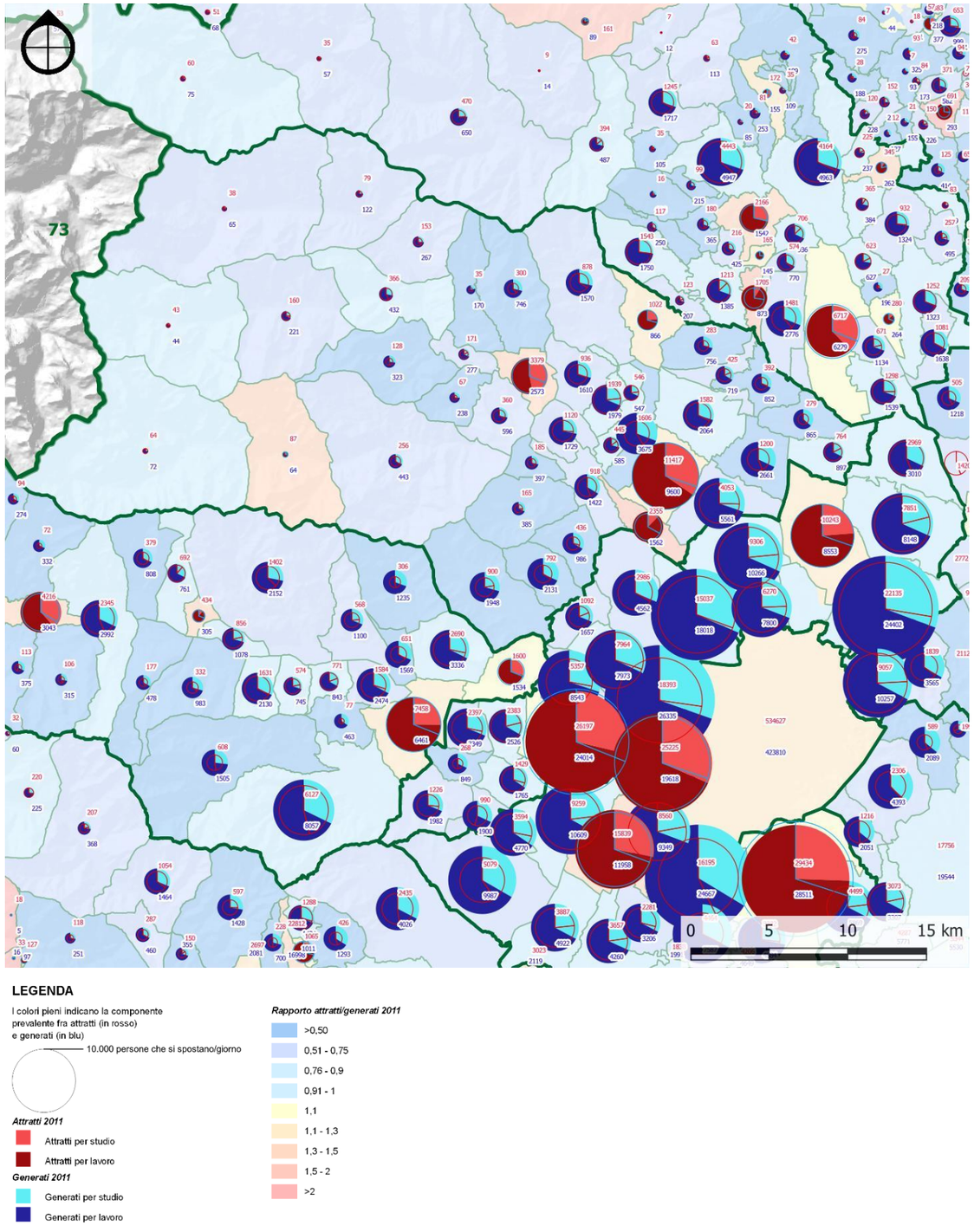
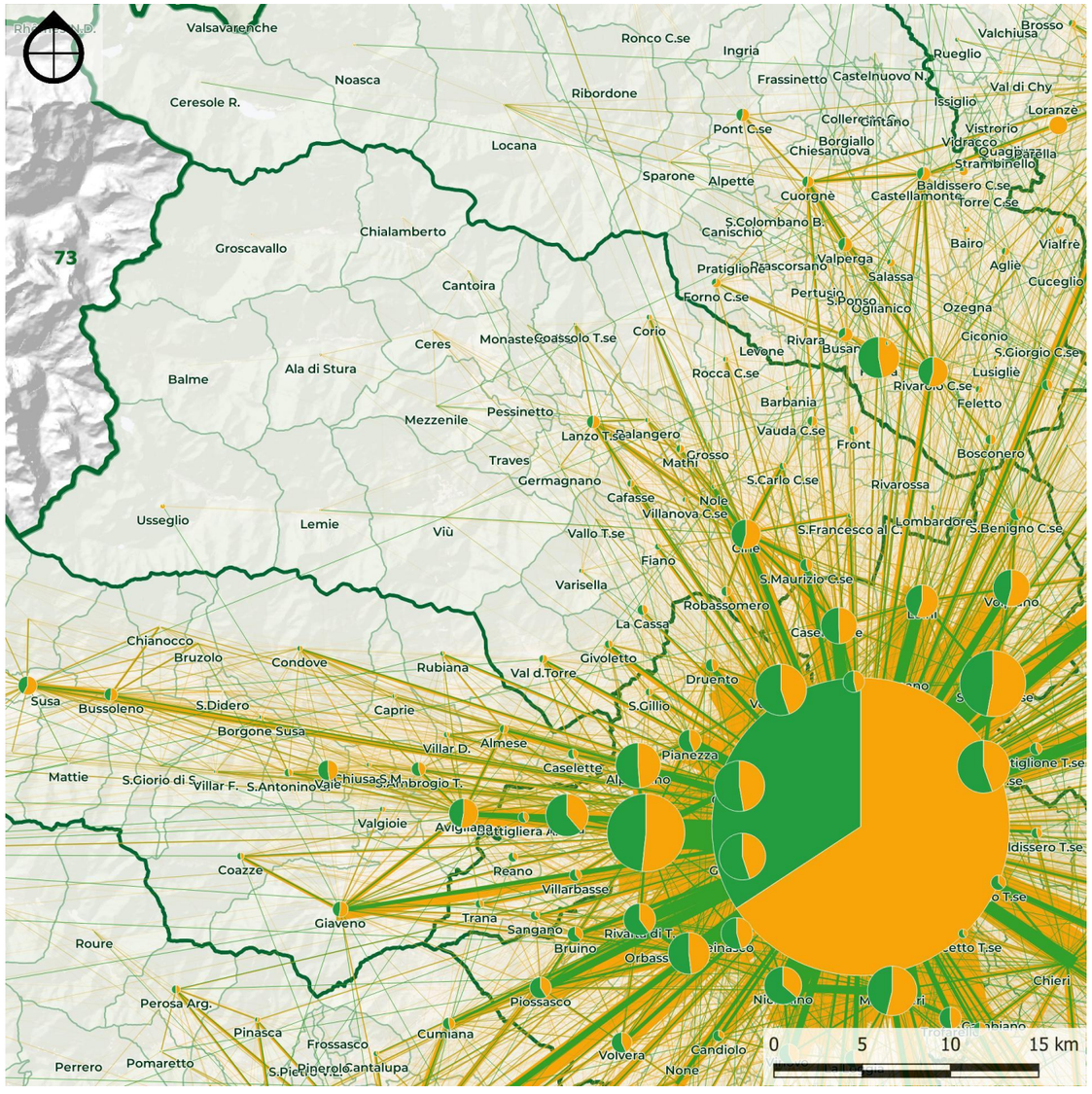


Fig. 7.2.xiii – Spostamenti sistematici attratti e generali da ciascun comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

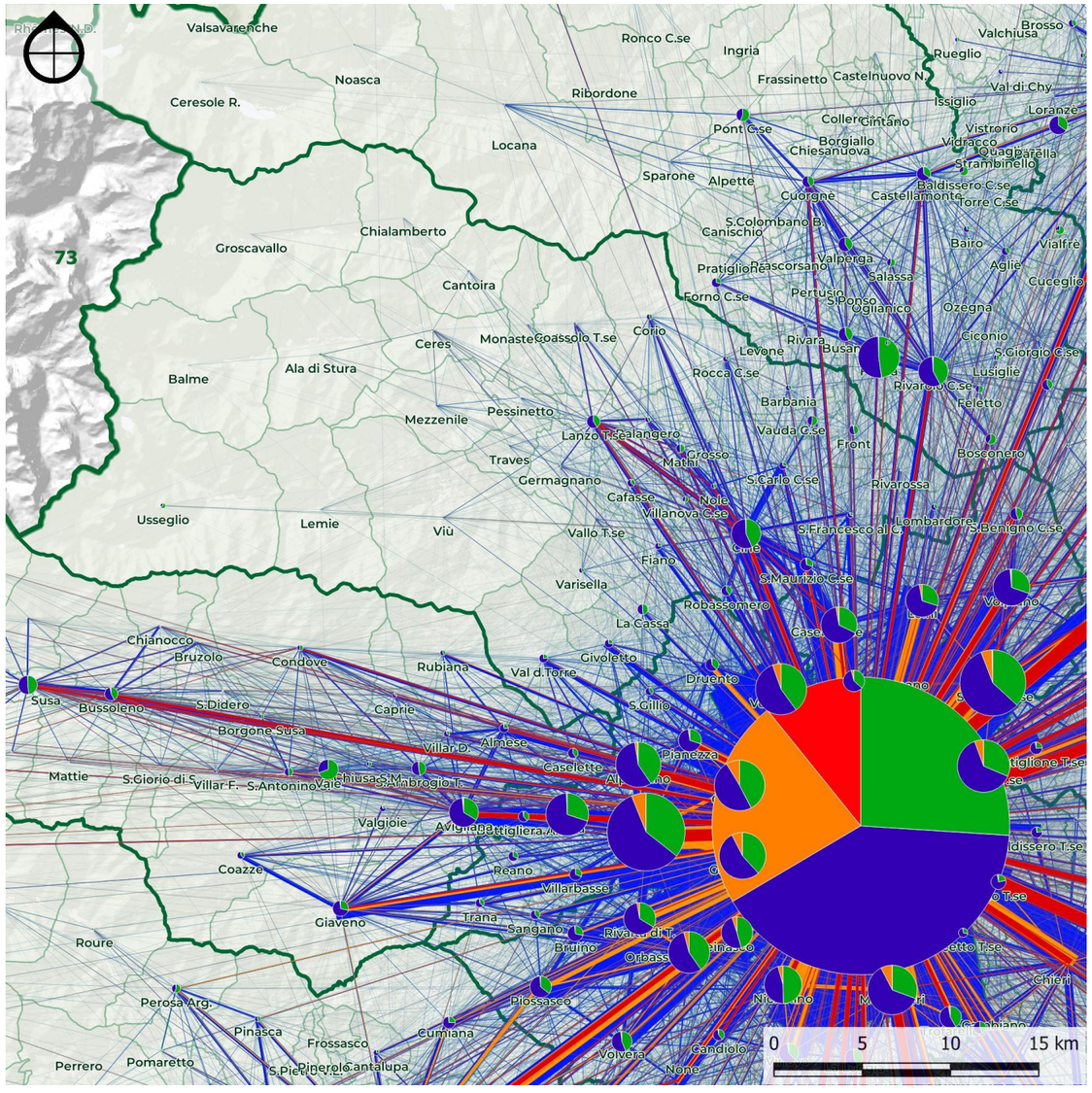
Linee di desiderio

Spostamenti per motivo
- Lavoro
- Studio

Spostamenti/giorno
- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni
- 5000
- 1000
- 100

Fig. 7.2.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

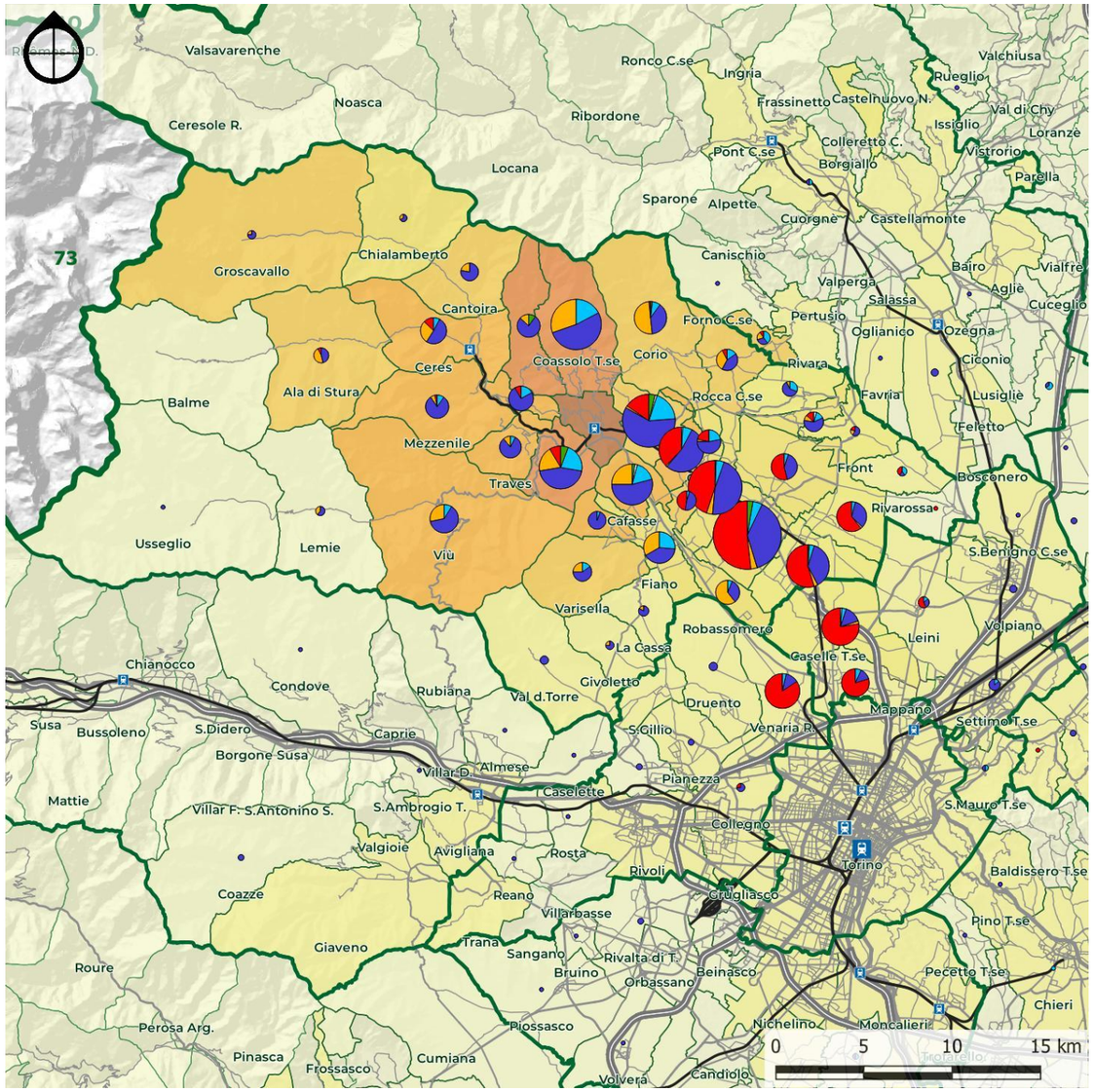
Spostamenti/giorno
- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni
- 5000
- 1000
- 100

Fig. 7.2.xv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per modo
Elaborazione META su dati ISTAT

Si nota come l'area urbana di Lanzo sia molto più simile al Ciriacese che alle Valli di Lanzo, formando con quell'area un unico bacino piuttosto uniforme e concentrando la maggiore intensità di spostamenti in quella direzione.

AREE D'INFLUENZA



LEGENDA

Aree di influenza

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 35%
- 35 - 50%
- >=50%

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Moto
- Non motorizzato

Fig. 7.2.xvi – Area d'influenza di Lanzo nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

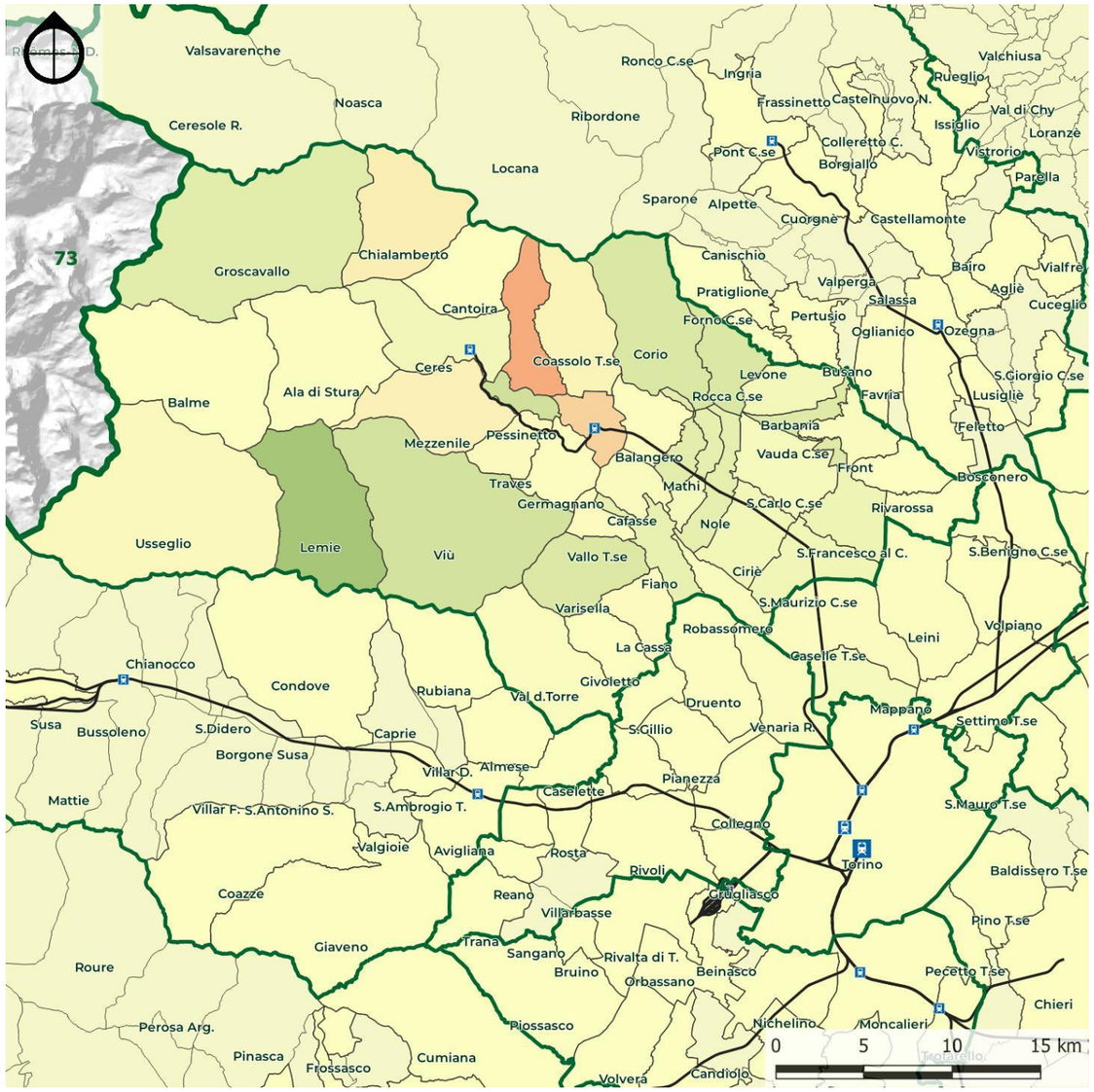
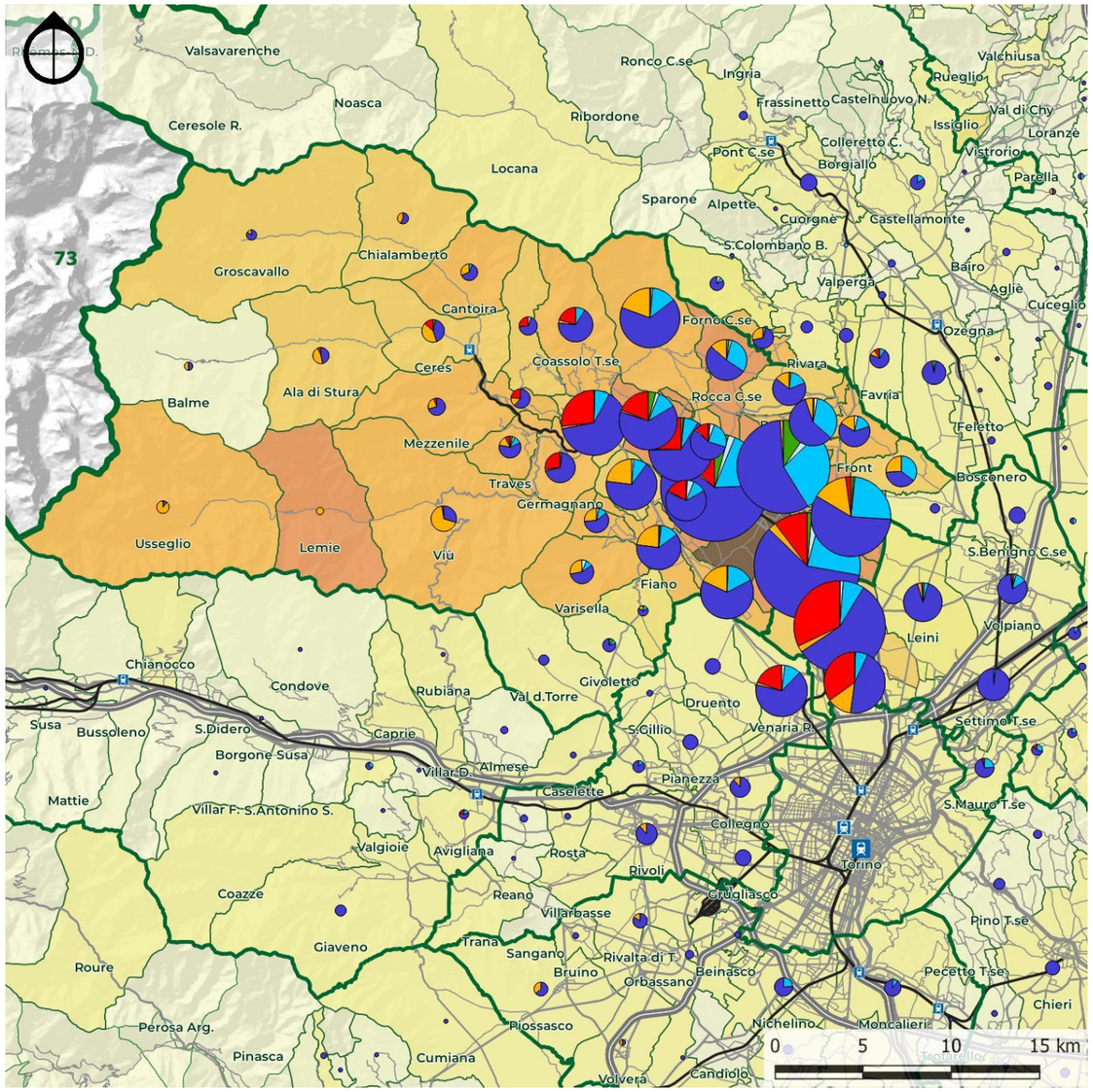


Fig. 7.2.xvii – Variazione dell'area d'influenza di Lanzo Torinese dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Da queste analisi emerge la fortissima dipendenza del comune di Monastero di Lanzo da Lanzo Torinese e a seguire quella di Coassolo e Germagnano. Al contrario emerge invece l'esclusione delle alte valli di Viù ed Ala dall'area di influenza di Lanzo. Negli ultimi 20 anni il Comune di Monastero di Lanzo è quello che in più gran misura ha diminuito la sua dipendenza da Lanzo, pur restandone fortemente legato. È invece aumentata l'influenza di Lanzo su Lemie e Corio. Con uno sguardo d'insieme, l'espansione della motorizzazione di massa negli ultimi decenni ha causato una diminuzione dell'influenza di Lanzo sui comuni contermini e un aumento invece sui comuni un po' più distanti, prima più indipendenti.



LEGENDA

Aree di influenza

- 0%
- 0 - 0.5%
- 0,5 - 1%
- 1 - 2%
- 2 - 5%
- 5 - 10%
- 10 - 20%
- 20 - 35%
- 35 - 50%
- >=50%

- Treno+Metro
- Bus+Tram
- Auto+Moto
- Accompagnamento
- Moto
- Non motorizzato

Fig. 7.2.xviii – Area d'influenza di Ciriè nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

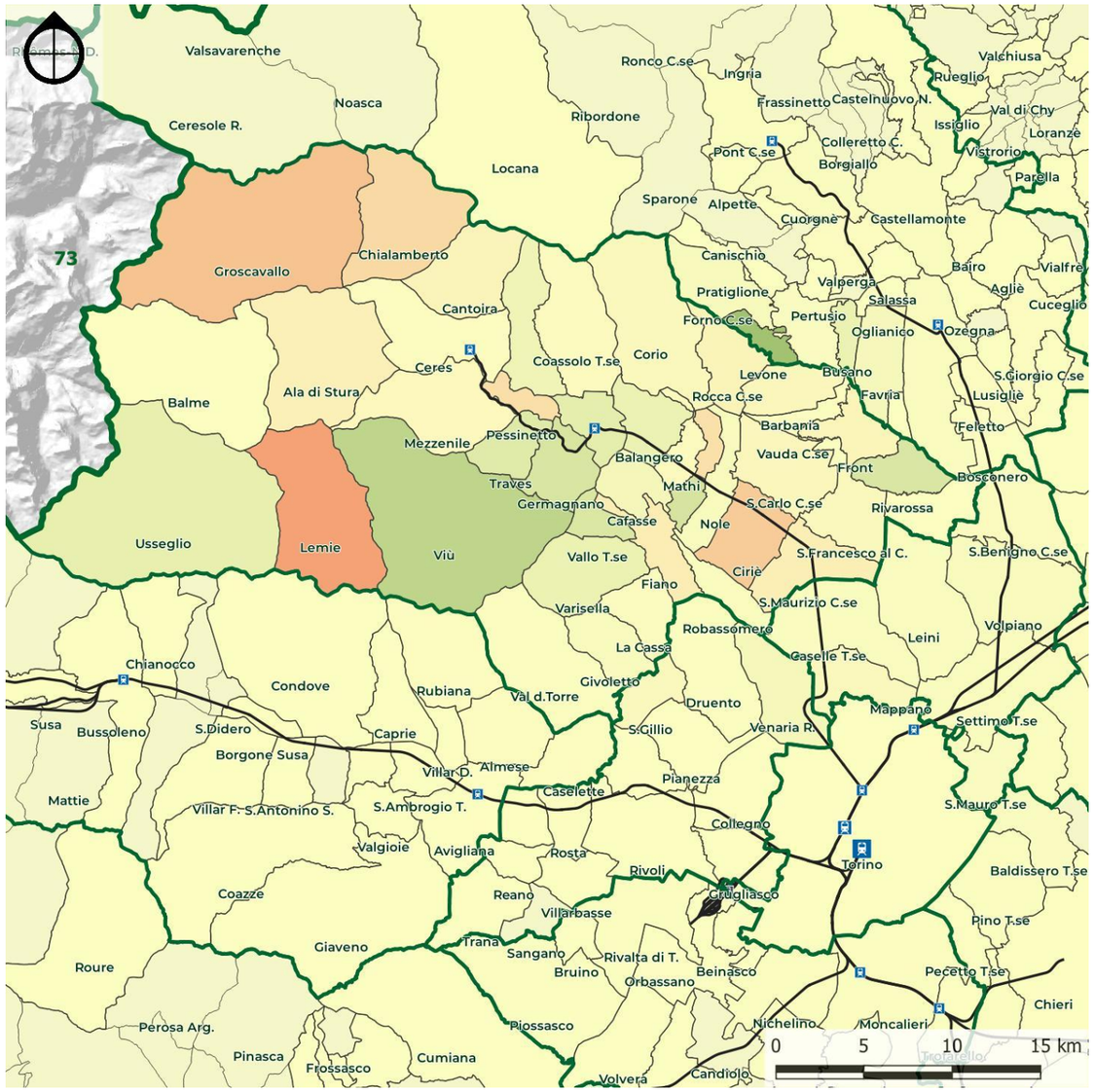


Fig. 7.2.xix – Variazione dell'area d'influenza di Ciriè dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Il Comune di Ciriè ha mantenuto quasi invariata la sua influenza sull'area di studio negli ultimi 20 anni. Dal confronto con Lanzo si nota come Ciriè, pur essendo più distante, riesca ad esercitare la sua attrattività anche dove Lanzo non arriva, nelle alte valli.

Le variazioni più significative dell'influenza di Ciriè sulle valli dal 1991 si è avuta nella valle di Viù ma con direzioni contrastanti: in aumento a Viù e Usseglio e in diminuzione a Lemie. Nella restante parte dell'area di studio spiccano poi Groscavallo in diminuzione e Germagnano in aumento.

7.2.3 Offerta di trasporto attuale

Da gennaio 2024, dopo circa 3 anni di limitazione o totale interruzione della linea, ha riaperto la ferrovia Torino – Ceres passata in gestione a RFI. Il servizio, un tempo svolto da GTT, ora è gestito da Trenitalia. Sulla ferrovia sono state instradate le linee SFM4 Alba – Ciriè e la SFM7 Fossano – Ciriè, che verrà prolungata a Ceres non appena termineranno i lavori di a33mmodernamento su tale tratta. Il servizio di ciascuna linea è cadenzato orario nei giorni feriali dal lunedì al sabato; da Germagnano a Torino ciò si traduce in un treno ogni 30 minuti che transita anche dall'Aeroporto di Torino Caselle. Il servizio festivo di entrambe le linee è attualmente biorario (e quindi un solo treno all'ora cumulato).

Le stazioni o fermate attive che ricadono entro i confini di questa zona omogenea sono nel complesso otto e cioè:

- San Maurizio Canavese
- Ciriè
- Nole
- Villanova Canavese-Grosso
- Mathi
- Balangero
- Lanzo Torinese
- Germagnano

Ad esse si aggiungono poi i sei ulteriori impianti collocati lungo la tratta oltre Germagnano, ovvero:

- Funghera
- Traves
- Losa
- Pessinetto
- Mezzenile
- Ceres.

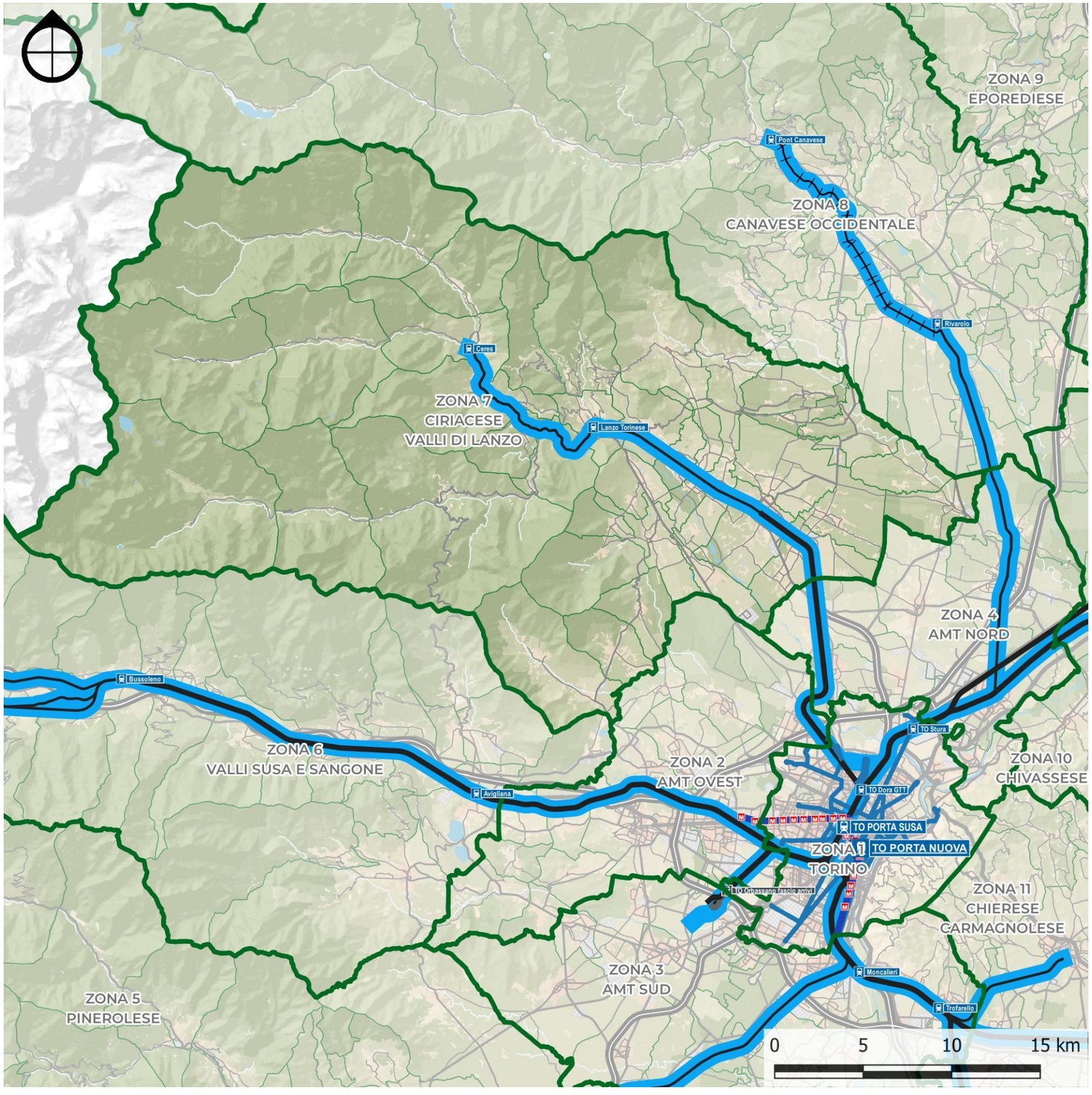
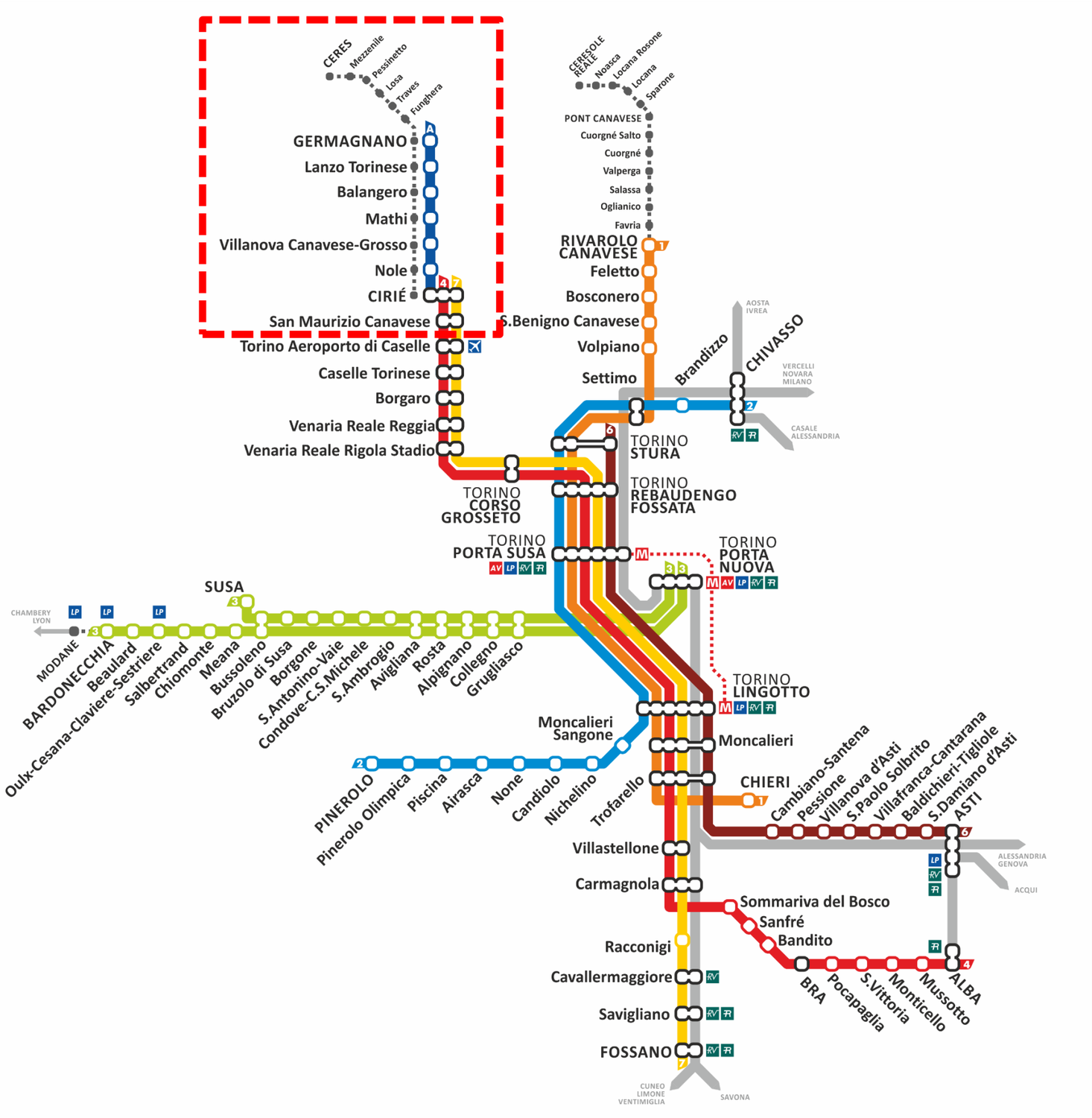


Fig. 7.2.xx – Zona omogenea 7: rete ferroviaria
Elaborazione META



I nodi di interscambio sono Ciriè, Lanzo Torinese e Germagnano.

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

Nello scenario analizzato da questo documento, tuttavia, la ferrovia non era stata ancora riaperta e pertanto viene descritta la situazione dei servizi TPL su gomma al 2022. La linea più importante in termini di km-vettura svolti è la 226 Varisella – Torino, svolta da Bus Company. Il servizio è abbastanza cadenzato: sebbene la maggior parte delle corse parta al medesimo minuto dai capolinea, ci sono alcuni buchi di orario mentre altre corse sono leggermente anticipate o posticipate rispetto a tale orario. La linea serve alcuni centri medi del ciriacese non serviti dalla ferrovia come Varisella, Vallo, Cafasse, Fiano e Robassomero. Proprio a Robassomero la 226 effettua coincidenze con le linee 229 Ciriè – Varisella e 230 Lanzo – Robassomero, che pur svolgono un servizio decisamente più ridotto rispetto alla 226: ciò evita le sovrapposizioni e consente di offrire un servizio più ampio in termini di destinazioni raggiungibili.

La seconda linea per importanza è la 246, gestita da Gherra. Si tratta di una linea di adduzione alla metropolitana presso la stazione Fermi di molti centri medi quali La Cassa, Givoletto e San Gillio, che prevede anche due coppie di corse festive. Il servizio non è cadenzato e non è neanche uniforme nel corso della giornata, con un grosso buco nella mattinata. Il motivo della sua grande incidenza in termini di km (circa il 18% dell'intero ambito) è dato dalla pluralità dei percorsi e dalla grossa batteria delle corse scolastiche racchiuse all'interno dell'orario

La linea 165, gestita da GTT, consiste in un servizio integrativo del treno che include corse negli orari lasciati scoperti della ferrovia (mattina presto e sera inoltrata) e in alcune corse scolastiche parallele al treno che fungono da rinforzo e permettono più capillarità di servizio agli studenti diretti a Ciriè. Tale linea, che pur viene considerata con i km svolti al 2022, nel 2024 a seguito della riattivazione dei servizi ferroviari perde la quasi totalità dei servizi limitandosi a collegare Malanghero a Ciriè nei giorni scolastici.

Le tre linee principali delle altrettante valli di Lanzo sono gestite da tre aziende distinte: la 188 (val d'Ala) da Cavourese, la 173 (val Grande) da Vigobus/Giachino e la 160 (val di Viù / Usseglio) da GTT. Tutti questi servizi hanno poche coppie di corse tarate sugli orari dell'utenza lavoratrice con alcuni rinforzi o corse prettamente scolastiche. Il livello di servizio in ogni caso è abbastanza simile: la linea 160 effettua più km ma solo perché la linea si attesta a Lanzo, mentre le altre due linee, stante la presenza della ferrovia o dei servizi sostitutivi, si attestano a Ceres.

Le uniche altre linee che superano il 5% della produzione complessiva di vetture-km della zona omogenea sono la 329 (Ciriè – Torino FIAT), linea gestita da GTT e prettamente operaia, e la 234 (Ciriè – Vauda – Levone – Rocca – Front – Ciriè), una linea circolare gestita da Bus Company che segue grossomodo lo stello esercizio descritto sopra per le tre valli di Lanzo.

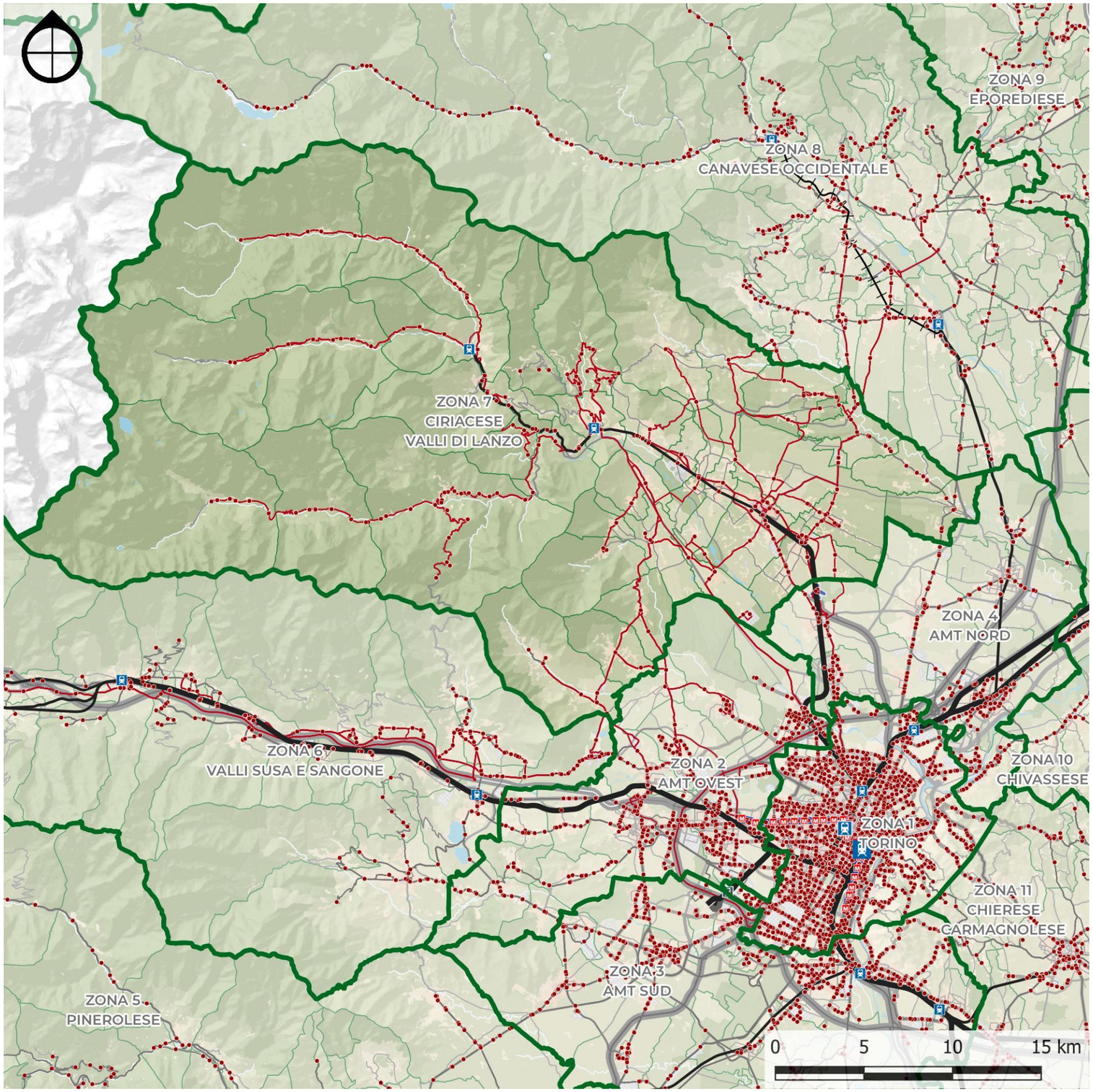


Fig. 7.2.xxi – Zona omogenea 7: rete servizi automobilistici
Elaborazione META

Zona omogenea 7: Ciriacese e Valli di Lanzo LINEE TPL ATTRIBUITE ALLA ZONA OMOGENEA						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
123	COASSOLO-LANZO (2 PERCORSI)	Dedicato	mune Coassolo T	0	n.d.	0
126	CHIAVES-MONASTERO LANZO	Dedicato	omune Monastero	0	n.d.	0
160	Lanzo - Viù - Usseglio	ExtraTO	GTT	0	94.697	94.697
165	Torino - Germagnano	ExtraTO	GTT	0	110.512	110.512
173	Ceres - Forno Alpi Graie	ExtraTO	Vigo	0	36.260	36.260
174	Ciriè - Corio	ExtraTO	Vigo	0	49.582	49.582
188	Ceres - Ala di Stura - Balme - Pian della Mussa	ExtraTO	Cavourese	0	28.953	28.953
226	Varisella - Torino	ExtraTO	Bus Company	0	287.544	287.544
229	Varisella - Ciriè	ExtraTO	Bus Company	0	65.885	65.885
230	Robassomero - Lanzo	ExtraTO	Bus Company	0	12.711	12.711
234	Ciriè - Vauda - Levone - Rocca - Front - Ciriè	ExtraTO	Bus Company	0	70.734	70.734
246	Fiano - La Cassa - Givoletto - S.Gillio - Pianezza - Collegno Fermi	ExtraTO	Gherra	0	215.712	215.712
329	Ciriè - Torino (FIAT Mirafiori)	ExtraTO	GTT	0	72.681	72.681
379	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	GTT	0	21.182	21.182
381	Cuorgné - Caselle Alenia Nord	ExtraTO	GTT	0	13.001	13.001
400	Balme - Ceres	ExtraTO	Rossatto	0	18.232	18.232
401	Lanzo - Corio	ExtraTO	Vottero	0	8.944	8.944
402	Forno Alpi Graie - Ciriè	ExtraTO	Rossatto	0	18.576	18.576
403	Lanzo - Balme	ExtraTO	Rossatto	0	1.092	1.092
436	Caselette - Almese - Condove - Bussoleno - Susa	ExtraTO	Bellando	0	50.391	50.391
437	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	Bus Company	0	13.770	13.770
502	S.Maurizio - Front - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	20.719	20.719
525	Ceres - Lanzo - Fiano - Pianezza	ExtraTO	Vottero	0	14.173	14.173
720	Pugnetto - Germagnano - Lanzo	ExtraTO	Vottero	0	5.453	5.453
970	Germagnano - Ceres - Sost. treno	ExtraTO	GTT	0	n.d.	0
971	STAZIONE GERMAGNANO - STAZIONE PORTA SUSA	ExtraTO	GTT	0	n.d.	0
	TOTALE				**1.230.804**	**1.230.804**

Tab. 7.2-xx – Zona omogenea 7: percorrenze rete TPL attuale
Elaborazione META

Le rimanenti linee assolvono collegamenti puntuali come ad esempio la Ceres – Pianezza o la Corio Lanzo- che dispongono di una coppia di corse al giorno o hanno una funzione prevalentemente scolastica, come ad esempio la Ciriè – Rivarolo, linea con un potenziale molto grosso collegando tra loro due centri importanti collegati al Servizio Ferroviario Metropolitano.

Le percorrenze automobilistiche complessive afferenti a questa zona sono pari a circa 1,2 milioni di km, ricomprese quasi interamente nel contratto TPL extraurbano di ExtraTO.

L'azienda più presente è Bus Company (37%), seguita da GTT (27%), da Gherra (16%) e via via da altri operatori, in parte anche subaffidatari (Vigo, Bellando, Rossatto, Cavourese, Vottero), nessuno dei quali detiene oltre il 10% del mercato.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 7:
Ciriacese e valli di Lanzo

Ciriè

Tavola 1/2
Inquadramento e servizi

META
mobilità economia territorio ambiente



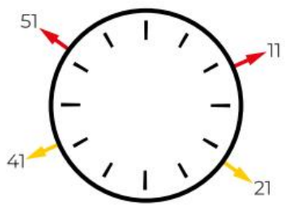
La stazione di **Ciriè** si trova linea Torino - Ceres ed è l'ultima servita dal doppio binario. Il centro della cittadina si trova a circa 500 metri e si raggiunge corso Martiri della Libertà, un ampio viale alberato e porticato. La posizione della stazione è comunque abbastanza baricentrica rispetto all'attuale espansione dell'abitato.

Nello scenario evolutivo la stazione sarà servita da un treno ogni mezz'ora sia in direzione di Germagnano che in direzione Torino, permettendo un frequente e rapido accesso al capoluogo regionale.

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:
'11: Germagnano (SFM4)
'21: Fossano (SFM7)
'41: Germagnano (SFM7)
'51: Alba (SFM4)

Crediti foto: Sopralluogo META

Accessibilità e circolazione

L'accesso avviene solo da nord: piazzale Stazione si trova alla confluenza tra corso Martiri della Libertà (ampio viale alberato in gran parte pedonale che permette l'accesso al centro città) e via Torino / via Mazzini, l'asse stradale principale. Tutte queste strade sono a doppio senso di marcia; completano il complesso incrocio, regolato da un semaforo, via Remmert e via Vittorio Veneto, a senso unico. Un sentito problema per Ciriè è quello degli attraversamenti della ferrovia: sono ben 4 i passaggi a livello che tagliano in due il tessuto cittadino ed il principale (via Torino) spesso provoca code che si riflettono sulla viabilità dell'area. Nelle immediate vicinanze della stazione sono presenti pochi parcheggi: una trentina gratis su via Torino e via Remmert, mentre su corso Martiri è consentita la sosta in linea a pagamento. Verso ovest si incrociano prima via Alfieri e poi via Doria: anche qui è consentita sosta in linea da un solo lato (gratis nel primo caso, a pagamento nel secondo). A 400 metri dalla stazione si trova un parcheggio gestito da privati ed a pagamento (Ciriè 2000) mentre in piazza Vittime dell'Ipca (a circa 500 mt. dalla stazione) è a disposizione un parcheggio gratuito con circa 160 posti.

Dotazioni della stazione

Binari: 3, tutti passanti.
Biglietteria: la stazione RFI ospita la biglietteria presenziata Trenitalia e 2 emettritrici automatiche. Presente una sala d'attesa.
Tabelloni: non presenti sui binari, ma presente nella sala d'attesa.
Sottopasso: presente, ma non sono presenti ascensori.
Altri servizi: nel fabbricato viaggiatori è presente un bar-tavola calda.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari. Nel sottopasso pedonale è bene indicata la presenza della fermata dei bus nonché dei taxi. È anche indicata la presenza di un parcheggio di interscambio che in realtà non è presente nelle vicinanze.

Interscambi con altri servizi

Autobus: sono presenti 5 stalli di fermata nel piazzale della stazione; mancano tuttavia indicazioni precise sulla numerazione degli stalli, le linee transitanti in ciascuno stallo, etc. Inoltre tutti gli stalli sono solo tracciati a terra e l'accesso pedonale ai bus avviene per forza all'interno dell'area di manovra dei bus stessi. Lungo via Torino sulla carreggiata opposta a quella della stazione si trova un ulteriore fermata svolta dai bus in arrivo alla stazione. Altri 10 stalli si trovano poco più a ovest, ma in questo caso si tratta di stalli di parcheggio.
Taxi: presente una corsia dedicata nel piazzale di fronte alla stazione.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: sono presenti delle rastrelliere coperte (24 posti) a lato del binario 1 proprio in corrispondenza dell'imbocco del sottopasso.
Parcheggi sicuri: non presenti.
Canaline su rampe di scale: non presenti.
Piste di accesso: ufficialmente il marciapiede di via Torino lato stazione è indicato come ciclopedonale ma è molto stretto, protetto da parapetti ed interrotto da pali della luce e pensiline. L'attraversamento verso corso Martiri della Libertà è anch'esso segnato come ciclopedonale ed il corso presenta un'ampia sezione stradale preclusa alle auto che ben si presta ad essere percorsa in bici.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 7:
Ciriacese e valli di Lanzo

Ciriè

Tavola 2/2
Galleria fotografica

META
mobilità
economia
territorio
ambiente









1: dalla riapertura della linea (gennaio 2024) e fino a fine lavori, a Ciriè attestano tutti i treni. Il binario 3 è usato per i treni da/per Torino. La banchina ad isola (1a) favorisce un facile interscambio con i treni per Germagnano, che attestano al binario 2. Sono presenti sedute anche se l'altezza della banchina non è ancora adeguata allo standard europeo. Si nota inoltre l'assenza di tabelloni per le informazioni sui treni. Il binario 1 (binario di corsa in direzione Torino) al momento è inutilizzato. Il sottopasso è essenziale (1c) ma presenta segnaletica adeguata, anche negli accessi (1b). Non sono tuttavia presenti ascensori né canaline per le bici. A destra del blocco scambi di monte (1d) si nota il deposito treni un tempo usato da GTT: sono ancora presenti dei rotabili da ripristinare nonché due belghe, automotrici a lungo usate sulla linea per il servizio.



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

2: a lato del binario 1 sono presenti 24 stalli coperti per biciclette (2a). Il piazzale della stazione presenta una corsia per i taxi e 5 stalli per i bus (2b) ma è organizzato in modo caotico: gli stalli sono solo tracciati, non sono presenti informazioni su linee e orari e l'accesso avviene nell'area di manovra stessa. Il percorso ciclopedonale di via Torino / via Mazzini, con attraversamento verso viale Martiri della Libertà (2c) è interrotto da oggetti di arredo urbano nonché dalle pensiline dei bus, peraltro posizionate dal lato opposto rispetto al senso di marcia.











3: il passaggio a livello di via Torino (3a) si chiude 4 volte all'ora e genera problemi di viabilità fino al piazzale della stazione (2d). Questa è la principale arteria di Ciriè, tuttavia non si è mai sbloccato l'iter per la realizzazione di un sottopasso carrabile.

4: verso ovest (4a) si trovano alcuni stalli di stazionamento per i bus. Via Mazzini, che consente l'accesso ai parcheggi a servizio della stazione, presenta un marciapiede stretto, totalmente a raso e quasi interamente privo di protezioni (4b). Da qui si diramano via Alfieri (4c, con posti gratuiti in linea) e via Doria (4d, con posti a pagamento), dalla quale si accede anche al parcheggio privato Ciriè 2000.











5: piazza Vittime dell'Ipca (5a), che si trova a circa 500 metri dalla stazione, offre circa 160 parcheggi totalmente gratuiti. Sul lato opposto della piazza (5b) si trovano parcheggi a pagamento facenti parte del complesso "Ciriè 2000". La tariffa oraria è di 1,10 euro tra le 8-13 e le 14:30 - 19:30.



TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 7:
Ciriacese e valli di Lanzo

Lanzo Torinese

Tavola 1/1
Inq., servizi e galleria fotografica

META
mobilità
economia
territorio
ambiente



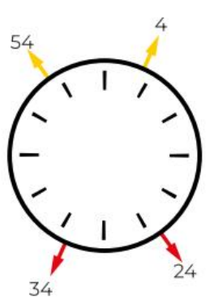
La stazione di **Lanzo** si trova sulla linea ferroviaria Torino - Ceres. Non disponendo che di un binario è tecnicamente considerata come fermata. Si trova abbastanza vicino al centro e all'ospedale di Lanzo, che è il principale polo sanitario di tutte le vicine vallate.

Lo scenario evolutivo SFM prevede un passaggio ogni 30 minuti sia verso Germagnano che verso Cirié e Torino. La stazione è dotata di un numero ridotto di parcheggi e dispone di un piccolo movicentro che potrebbe essere meglio collegato con la stazione, ad esempio tramite un sottopasso accessibile anche ai disabili con apposito ascensore.

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:
'4: Germagnano (SFM7)
'24: Alba (SFM4)
'34: Germagnano (SFM4)
'54: Fossano (SFM7)

Crediti foto: Sopralluogo META / Google Earth

Accessibilità e circolazione

L'accesso carrabile avviene unicamente da nord, dove un piazzale ospita una 20ina di parcheggi a disco orario (2 ore). Presenti anche due stalli per car sharing. Poco più a ovest si accede ad un ulteriore parcheggio con altri 40 posti gratis. Sul lato opposto, con accesso carrabile da via Frasca, si trova il Movicentro con altri 30 posti ed un'area di fermata coperta per bus ed un'area di sosta per bus. Sono presenti 2 stalli per la ricarica di auto elettriche.

Dotazioni della stazione

Binari: 1 passanti.
Tabelloni: solo al binario 1.
Altri servizi: presente bar nelle vicinanze.
Biglietteria: solo biglietteria automatica.
Sottopasso: non presente.
Segnaletica: non indicato il Movicentro.

Interscambi con altri servizi

Autobus: presente il Movicentro con 2 stalli, pensiline e sedute. Non sono affissi orari. Il camminamento pedonale dalla stazione non è segnalato ed è accidentato.
Taxi: appena fuori dalla stazione è presente un'area per la sosta nei Taxi / NCC.

Accessibilità ciclabile

Parcheggi sicuri: a lato della stazione presenti alcuni box chiudibili con lucchetto.
Rastrelliere, canaline e piste di accesso: non presenti.







Sul lato nord della stazione sono presenti in totale una 60ina di posti, di cui alcuni gratuiti senza limitazioni di orario (1). Si trovano anche 5 box per parcheggiare le bici (2). Dal lato opposto dei binari si trova il Movicentro, la cui presenza non è segnalata in stazione. Vi si accede con un camminamento di 150 metri, in parte accidentato (3a). Qui si trovano bagni, due stalli per i bus (3b), un'area di sosta per bus e altri 30 posti (3c).







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

Zona omogenea 7:
Ciriacese e valli di Lanzo

Germagnano

Tavola 1/1
Inq., servizi e galleria fotografica

META mobilità economia territorio ambiente



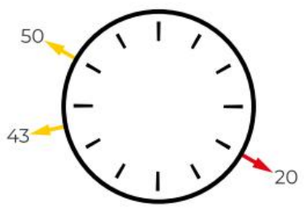
La stazione di **Germagnano** è a servizio dell'omonimo paese. È l'ultima stazione prima del più ripido tratto montano della ferrovia Torino - Ceres. Come le altre stazioni della linea, il fabbricato della stazione è un bell'edificio in stile liberty.

Proprio per la sua posizione, la stazione è stata e continuerà ad essere il capolinea dei differenti tipi di treni che prestano servizio sulla ferrovia: qui attesteranno infatti le linee SFM4 e 7, che usano materiale rotabile pesante e sono dirette verso Alba e Fossano, nonché l'appendice SFM7 verso Ceres, che sarà gestita da treni più corti e leggeri.

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:
'20: Alba (SFM4)
'43: Ceres (SFM7)
'50: Fossano (SFM7)

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

Accessibilità e circolazione

L'unico accesso alla stazione avviene da via Miglietti (SP2). La strada è a doppio senso di marcia con marciapiede ambo lati, senza piste ciclabili. Di fronte al fabbricato viaggiatori principale è presente un parcheggio con 20 posti gratuiti. Non sono presenti altre aree per la sosta lunga nelle vicinanze.

Dotazioni della stazione

Binari: 3 passanti.
Tabelloni: presenti solo al binario 1.
Altri servizi: presente bar nelle vicinanze.
Biglietteria: solo biglietteria automatica.
Sottopasso: non presente. Si attraversa a raso.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari.

Interscambi con altri servizi

Autobus: presente una fermata ambo direzioni su via Miglietti. Nel piazzale antistante la stazione c'è lo spazio per la manovra e lo stazionamento di due bus. Non sono presenti pensile né sono esposti gli orari dei bus.
Taxi: non è presente un'area esclusiva ad essi dedicati.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere, parcheggi sicuri, canaline e piste di accesso: non presenti.











Il piazzale ospita una 20ina di parcheggi gratuiti (1a) ed è concepito per permettere l'ingresso e l'inversione dei bus di linea (1b). Una fermata è presente anche dal lato opposto. Per accedere ai binari 2 e 3 si attraversa a raso (2a). Le banchine non sono adeguate allo standard di 55 cm.

7.2.4 Frequentazioni 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 riguarda i servizi ferroviari, è possibile fare riferimento ai soli dati 2019, essendo essi nel 2023 sospesi a causa dei lavori di ammodernamento della linea.

Le stazioni maggiormente frequentate sono Ciriè (quasi 3.000 passeggeri/giorno in periodo prepandemico), Lanzo (oltre 1.500) e San Maurizio (circa 1.300). Le stazioni a monte di Germagnano presentavano livelli di traffico molto modesti, anche in ragione del minor servizio offerto.

ZONA OMOGENEA 7								
		Passeggeri 2019			**Passeggeri 2023**			**var.**
Zona	**Stazione**	R/RV	SFM	**TOTALE**	R/RV	SFM	**TOTALE**	**2019-23**
7	San Maurizio Canavese	0	1.293	**1.293**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Ciriè	0	2.771	**2.771**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Nole	0	682	**682**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Villanova-Grosso	0	341	**341**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Mathi	0	556	**556**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Lanzo Torinese	0	1.521	**1.521**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Germagnano	0	689	**689**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Funghera	0	4	**4**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Traves	0	18	**18**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Losa	0	10	**10**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Pessinetto	0	18	**18**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Mezzenile	0	19	**19**	0	*n.d.*	***n.d.***	=
7	Ceres	0	49	**49**	0	*n.d.*	***n.d.***	=

Tab. 7.2-xxi – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 7
Elaborazione META su dati AMP

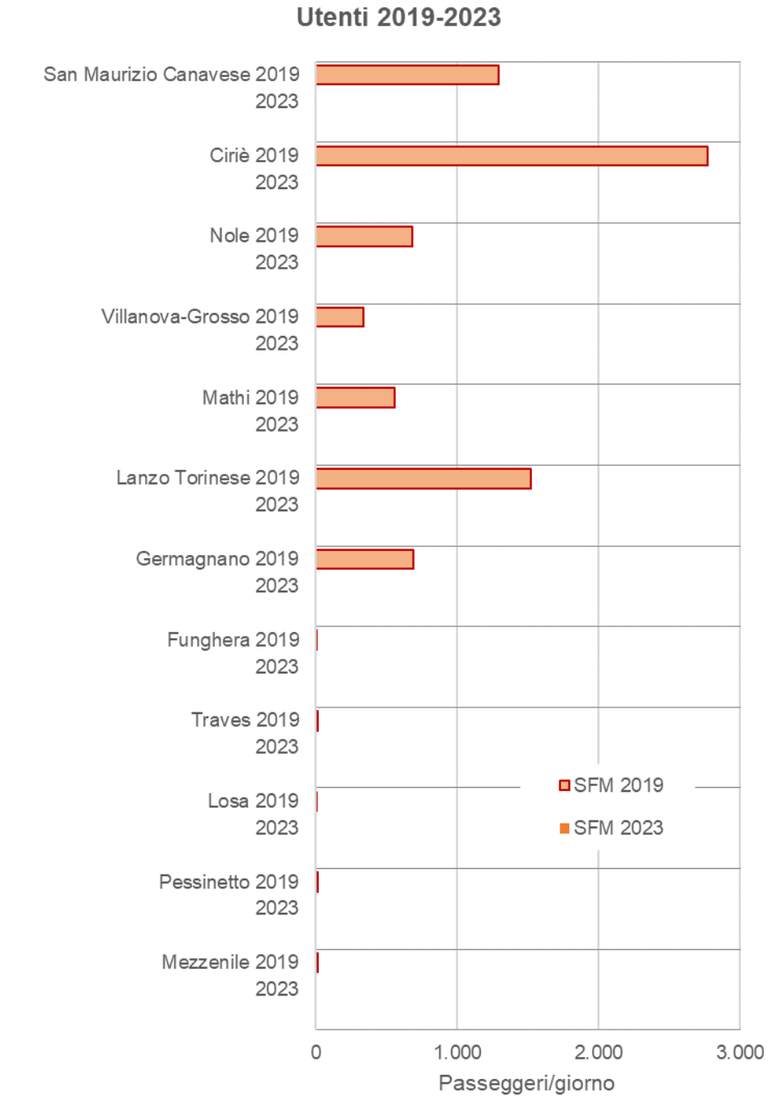


Fig. 7.2.xxii – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 7
Elaborazione META su dati AMP

Per quanto attiene i servizi automobilistici, essi presentano in questa zona un profilo tipicamente complementare a quelli ferroviari. Non vi sono pertanto linee di forza orientate verso il capoluogo regionale. I massimi livelli di frequentazione non superavano i 500 passeggeri/giorno, anche se c'è da considerare che il dato presentato non include le linee 226 e 229, che secondo i dati di frequentazione 2023, tutt'ora in corso di verifica, sembrano presentare valori superiori a tale soglia.

				Passeggeri saliti			Variazione	
Linea	**Descrizione**	**Rete**	**Operatore**	*2013*	*2018*	*2023*	*2013-18*	*2018-23*
123	COASSOLO-LANZO (2 PERCORSI)	Dedicato	Com.Coassolo	n.d.	47		=	=
126	CHIAVES-MONASTERO LANZO	Dedicato	Com.Monastero	16	11		-31%	=
160	Lanzo - Viù - Usseglio	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
165	Torino - Germagnano	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
173	Ceres - Forno Alpi Graie	ExtraTO	Vigo	62	37		-40%	=
174	Ciriè - Corio	ExtraTO	Vigo	150	121		-19%	=
188	Ceres - Ala di Stura - Balme - Pian della Mussa	ExtraTO	Cavourese	53	n.d.		=	=
226	Varisella - Torino	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
229	Varisella - Ciriè	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
230	Robassomero - Lanzo	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
234	Ciriè - Vauda - Levone - Rocca - Front - Ciriè	ExtraTO	Bus Company	36	n.d.		=	=
246	Fiano - La Cassa - Givoletto - S.Gillio - Pianezza - Collegno Fermi	ExtraTO	Gherra	n.d.	n.d.		=	=
329	Ciriè - Torino (FIAT Mirafiori)	ExtraTO	GTT	30	35		+17%	=
379	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	GTT	127	70		-45%	=
381	Cuorgné - Caselle Alenia Nord	ExtraTO	GTT	8	61		+663%	=
400	Balme - Ceres	ExtraTO	Rossatto	n.d.	n.d.		=	=
401	Lanzo - Corio	ExtraTO	Vottero	n.d.	n.d.		=	=
402	Forno Alpi Graie - Ciriè	ExtraTO	Rossatto	n.d.	n.d.		=	=
403	Lanzo - Balme	ExtraTO	Rossatto	n.d.	n.d.		=	=
436	Caselette - Almese - Condove - Bussoleno - Susa	ExtraTO	Bellando	388	374		-4%	=
437	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	Bus Company	n.d.	n.d.		=	=
502	S.Maurizio - Front - Castellamonte	ExtraTO	GTT	355	220		-38%	=
525	Ceres - Lanzo - Fiano - Pianezza	ExtraTO	Vottero	n.d.	n.d.		=	=
720	Pugnetto - Germagnano - Lanzo	ExtraTO	Vottero	n.d.	n.d.		=	=
970	Germagnano - Ceres - Sost. treno	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
971	STAZIONE GERMAGNANO - STAZIONE PORTA SUSA	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
	TOTALE			**1.225**	**976**		**-20%**	**=**

Tab. 7.2-xxii – Frequentazione servizi automobilistici– linee zona omogenea 7
Elaborazione META su dati AMP

7.2.5 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 7 si stimano circa 7.800 passeggeri saliti al giorno, includendo gli interscambi (che corrispondono a circa il 20% dei saliti). Tale valore corrisponde allo 0,9% del totale stimato per l'intera Città Metropolitana di Torino.

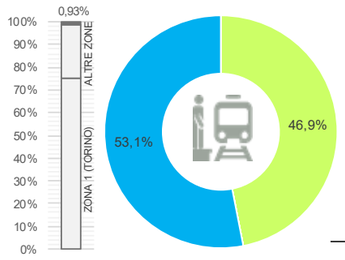
Le percorrenze sulla porzione rete di trasporto pubblico compresa nella zona omogenea 7 ammontano a circa 67.800 passeggeri*km al giorno (1,2% del totale stimato per la Città Metropolitana).

Si rammenta che nello scenario attuale, coerentemente con i dati di calibrazione disponibili, la linea SFM Torino – Germagnano – Ceres è sospeso tra Venaria e Torino con servizio autobus sostitutivo per lavori all'infrastruttura (realizzazione tunnel corso Grosseto).

ZONA OMOGENEA 7 – CIRIACESE-VALLI DI LANZO

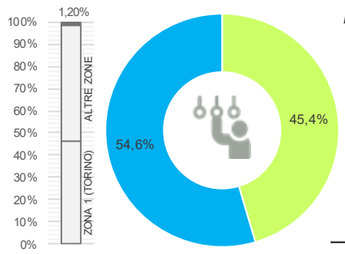
SCENARIO ATTUALE

tutti i motivi – n. passeggeri saliti/giorno (incl. interscambi)



	n.pass.	*%*
S suburbani	**3.638**	**46,9%**
R regionali	-	-
RV regionali veloci	-	-
LP lunga percorrenza	-	-
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	**4.115**	**53,1%**
altri modi	-	-
	7.754	**100,0%**

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



	*pass*km*	*%*
S suburbani	**30,8**	**45,4%**
R regionali	-	-
RV regionali veloci	-	-
LP lunga percorrenza	-	-
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	**37,0**	**54,6%**
altri modi	-	-
	67,8	**100,0%**

spostamenti da/per zona omogenea 7 – distanza media percorsa

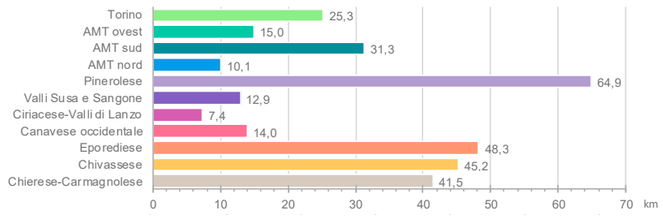


Fig. 7.2.xxiii – Zona omogenea 7: statistiche trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

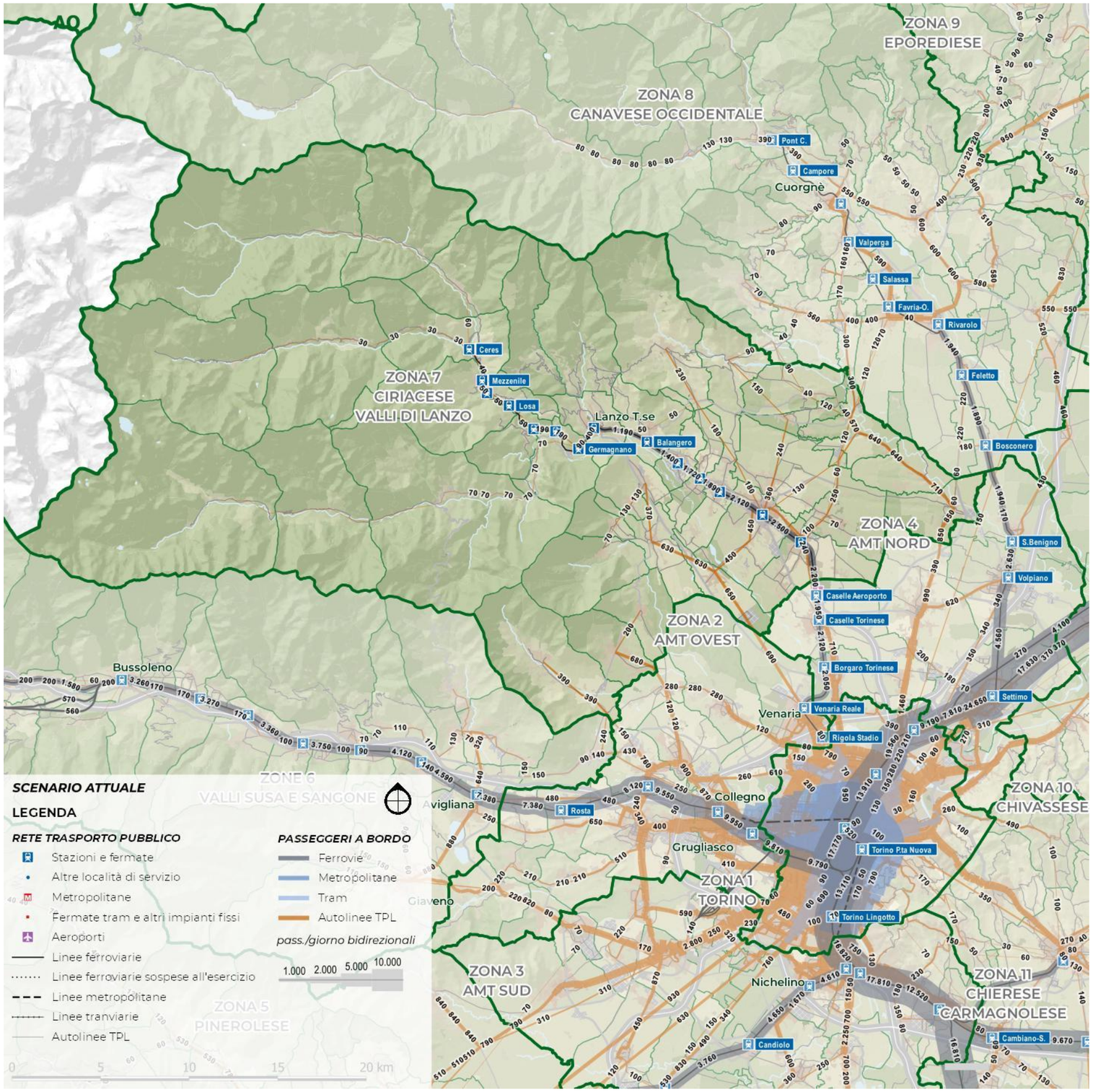


Fig. 7.2.xxiv – Zona omogenea 7: flussi trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

7.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE

7.3.1 Quadro diagnostico

Il sistema di trasporto pubblico della zona omogenea 7 si è storicamente strutturato intorno al **servizio ferroviario della linea Torino-Ceres**, secondo logiche di integrazione modale che tuttavia sono andate indebolendosi nel tempo, sino a raggiungere un punto critico in corrispondenza della lunga interruzione resasi necessaria per la riconnessione al Passante torinese.
Si è in tal modo gradualmente perduta la logica di programmazione basata sull'integrazione gomma-ferro, che ha lasciato il posto, in taluni casi, a sovrapposizioni funzionali orientate a duplicare il servizio in direzione del capoluogo regionale, ed in altri, a lasciare scoperti importanti componenti di domanda, con esito complessivamente sub-ottimale.
Il volume complessivo del servizio offerto nella zona, pari a circa 1,2 milioni di vetture-km/anno, risulta inferiore ai livelli medi riscontrati in altre zone omogenee, con importanti differenze fra le varie porzioni del suo territorio. La rete del TPL si presenta pertanto oggi come un **sistema articolato ma disomogeneo**, esito di progressivi aggiustamenti non strutturati, che hanno prodotto ridondanze, scarsa coordinazione tra le linee e una distribuzione dei servizi non sempre coerente con la domanda reale.
Nell'**ambito più strettamente montano**, si rileva una sovrapposizione di linee e servizi non giustificata dalla consistenza e dalla tipologia della domanda di mobilità. I tre itinerari di fondovalle vengono percorsi da **servizi in parte sovrapposti**, con orari poco coordinati che danno luogo ad una rete poco leggibile e difficilmente fruibile per l'utenza. Le linee dirette a Viù, Usseglio, Ceres, Balme e Forno Alpi Graie partono prevalentemente da Lanzo Torinese e risalgono singolarmente ciascuna valle, con lunghi tratti comuni (fino a Germagnano o Ceres) e biforcazioni con lievi differenze di tracciato, generando sovrapposizioni strutturali e un uso inefficiente del servizio.
Questa condizione non appare ottimale anche con riferimento alle prospettive di valorizzazione turistica di valli ricche di valori naturalistici e storico-architettonici, che hanno fra i loro punti di forza la relativa prossimità alla città di Torino, nonché all'aeroporto di Caselle.
Scendendo verso la pianura, i comuni di Lanzo Torinese, Ciriè, Germagnano, Cafasse, Mathi, Nole, Balangero e le valli laterali risultano serviti da linee nate per finalità scolastiche o storiche, che presentano oggi **livelli di servizio assai differenziati**, senza una revisione funzionale basata su criteri di efficienza.

Sulle direttrici principali verso Torino, più linee operano con itinerari simili ma orari differenziati, limitando le possibilità di costruire un servizio frequente e regolare. Tali difficoltà sono state nel tempo accentuate dall'indisponibilità e/o dalla scarsa attrattività del servizio ferroviario in direzione della Città di Torino, mentre per le relazioni interne al Ciriacese si rilevano significative difformità tra i livelli di servizio offerti sulle singole direttrici di traffico.

Dunque, dal punto di vista infrastrutturale, **il sistema non valorizza appieno la presenza della ferrovia Torino–Ceres,** né promuove un'integrazione efficace tra autobus e treno nei nodi di Ciriè, Lanzo, Germagnano o San Maurizio Canavese, che potrebbero fungere da piattaforme intermodali per l'intero territorio. L'assenza di corse coordinate e coincidenze garantite rende il sistema poco competitivo per gli spostamenti di media distanza, incentivando ulteriormente l'uso dell'auto privata.

In generale nel **Ciriacese**, dove la domanda potenziale sarebbe più diffusa e costante, la rete risulta sovraccarica di corse poco coordinate tra loro, generando duplicazioni inutili su tratti come Ciriè–San Maurizio–Torino o Germagnano–Lanzo. Sebbene in questa zona non si parli propriamente di linee urbane in senso stretto come in altre realtà metropolitane, **alcune tratte urbane o periurbane tra Ciriè, San Maurizio San Carlo Canavese e San Francesco al Campo potrebbero acquisire una maggiore funzionalità** in adduzione alle stazioni ferroviarie e/o ai servizi di una porzione di città diffusa gravitante sui poli urbani di maggiore dimensione.

I territori collocati in **destra orografica della Stura**, storicamente poco interessati dalla linea ferroviaria Torino-Ceres, hanno strutturato una loro propria rete automobilistica con andamento prevalentemente radiale in direzione di Torino, che tende ad offrire livelli di servizio relativamente migliori, senza aver subito troppi contraccolpi per le disfunzionalità dei servizi ferroviari. Anche tale rete, tuttavia, tende a sovrapporsi largamente al sistema passante del capoluogo, oltrepassando il nodo di Venaria per penetrare in città lungo la viabilità urbana, a fronte di alcune carenze non trascurabili nei collegamenti trasversali orientati perso Lanzo e Ciriè.

In definitiva, nel Ciriacese e nelle Valli di Lanzo il quadro del trasporto pubblico locale su gomma rispecchia **forti disomogeneità** improntate ad una **logica ormai datata**, che si caratterizza per una molteplicità di linee frammentate, molte delle quali sovrapposte nei tracciati o scarsamente differenziate per funzioni. I collegamenti tra le valli, le altre zone rurali, i principali poli urbani corrispondenti ad altrettanti nodi di interscambio (Lanzo Torinese, Ciriè, Venaria) e la Città di Torino non sempre risultano diretti né ben integrati con il sistema ferroviario metropolitano, riducendo l'efficacia del trasporto pubblico come alternativa efficace all'uso dell'auto privata.

A mancare è una struttura di rete gerarchizzata, con assi forti e ben cadenzati affiancati da servizi flessibili o a chiamata per le aree più periferiche. Oggi, invece, l'offerta risulta confusa, con numerosi itinerari che si sovrappongono per lunghi tratti, spesso con differenze minime nella sequenza delle fermate. Le frequenti deviazioni all'interno di piccoli centri montani o frazioni poco popolate, inoltre, compromettono la linearità dei percorsi principali, allungando tempi di viaggio e compromettendo l'efficienza dell'intero sistema. Una riorganizzazione coerente — con pochi assi forti, coincidenze con la ferrovia e servizi flessibili per le aree marginali — è ormai indispensabile per rilanciare la funzionalità della rete.

7.3.2 Quadro programmatico

La **riconnessione al passante della linea ferroviaria Torino – Ceres** dopo anni di isolamento, avvenuta nel gennaio 2024 con l'instradamento delle linee 4, 6 e 7 del SFM fino a Caselle Aeroporto o Germagnano, a seconda della linea, e ha rappresentato un grosso miglioramento al servizio di trasporto pubblico. La ferrovia, che pure aveva buoni carichi, era difatti rimasta isolata appena dopo le Olimpiadi quando non esisteva ancora il Servizio Ferroviario Metropolitano, che ha avuto la capacità di conquistare sempre più punti di sharing modale dalla sua messa in servizio. Quello di gennaio 2024 è tuttavia solo il primo step di un percorso più lungo che vedrà instradarsi anche le corse della linea SFM3 da/per Bardonecchia fino a Caselle Aeroporto (da quando sarà pronta la connessione diretta tra Torino Porta Susa e Torino Porta Nuova che permetterà di liberare tracce nel quadrivio Zappata e permettere quindi la fattibilità del prolungamento) e porterà anche alla riapertura del tratto tra Germagnano e Ceres.

Nel campo dell'urbanistica, i comuni del Ciriacese e delle Valli di Lanzo stanno avviando un approccio integrato alla rigenerazione territoriale, propagando una logica di policentrismo urbano con funzioni distribuite tra i due principali centri: Ciriè, capoluogo per i servizi, e Lanzo Torinese, porta delle valli. Il Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM) della Città Metropolitana promuove strategie di transit-oriented development e sviluppo di infrastrutture verdi tra borghi e vallate, rafforzando la coesione sociale e ambientale dell'intero territorio.

In tema di mobilità e viabilità, è in corso un programma di riqualificazione delle strade provinciali (ad esempio la SP 30 di Sant'Ignazio tra Lanzo e le valli) per migliorare le condizioni di percorribilità e sicurezza e favorire una connettività più efficiente tra i centri vallivi e Ciriè o Lanzo. Parallelamente, si stanno definendo interventi orientati al potenziamento degli hub multimodali, con parcheggi di interscambio, pensiline e mobilità dolce coordinata presso nodi cruciali come Lanzo, Ciriè e Venaria, in modo da favorire l'integrazione tra autobus e ferrovia Torino–Ceres, anche con l'arrivo del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM3) e dell'estensione della linea fino a Germagnano e Ceres entro i prossimi anni.

Il turismo è un altro asse centrale della strategia. È in corso la definizione di un Piano di Sviluppo Turistico Outdoor per le Valli di Lanzo, Ceronda e Casternone, sostenuto da fondi ALCOTRA e promuovendo escursionismo, cicloturismo, valorizzazione di sentieri storici e natura, coinvolgendo operatori locali in un approccio partecipativo alla coesione territoriale. Accanto a ciò, si valutano forme innovative di turismo responsabile come il velorail, che sfrutta in chiave sostenibile tratte ferroviarie dismesse per esperienze ciclo-motorizzate in contesti naturali, accessibili e attrattivi per visitatori.

In ambito economico e sociale, il progetto strategico regionale "Le Valli e le Imprese" porta incentivi economici per le attività commerciali e artigianali locali, l'acquisto di arredi urbani e formazione, sostenendo la resilienza delle comunità valdinesi e i punti di incontro nelle piazze delle valli.

In sintesi, nei prossimi 5–10 anni la Zona Omogenea 7 sarà interessata da un programma articolato che combina la rigenerazione urbana policentrica con investimenti su strade, hub di interscambio, integrazione ferroviaria, turismo esperienziale e supporto alle imprese locali. L'obiettivo è significativo: trasformare una rete isolata e frazionata in un sistema moderno, sostenibile e interconnesso, capace di valorizzare le potenzialità ambientali, culturali e sociali delle Valli di Lanzo e del Ciriacese, migliorando l'accessibilità e la qualità di vita delle comunità montane.

7.3.3 Interventi programmati dal PUMS

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

- Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano (scenario evolutivo) (4.01)
- Integrazione tariffaria (4.12)
- Riordino rete extraurbana (4.16)
- Servizi a chiamata in aree a domanda debole (4.17)
- 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. 7.3-i – Schema di sintesi degli interventi previsti dal PUMS
Elaborazione META su dati CMTO

7.3.4 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. 7.3-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 7, tali principi-guida possono essere declinati come segue:

- ✓ nel caso dei **centri principali della pianura e dei fondovalle** (es. Ciriè, Lanzo Torinese, Mathi, Nole), è prioritario rafforzare l'integrazione modale con la ferrovia (SFM), migliorando frequenza, regolarità e velocità dei servizi su gomma che convergono verso i nodi ferroviari, al fine di attrarre anche l'utenza non scolastica ed incentivare un cambiamento nelle abitudini di scelta modale;
- ✓ nel caso dei **comuni delle Valli di Lanzo e delle aree montane** (es. Usseglio, Balme, Groscavallo), è necessario garantire un livello minimo di servizio strutturato e continuativo, anche con modalità flessibili, per assicurare l'accessibilità ai poli scolastici, sanitari e amministrativi della pianura;
- ✓ Nel caso dei **collegamenti trasversali tra fondovalle e vallate**, è utile promuovere una razionalizzazione dei percorsi e una maggiore copertura temporale, anche nelle ore di morbida e nei fine settimana, per favorire l'accessibilità e l'efficienza.

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

7.3.5 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.

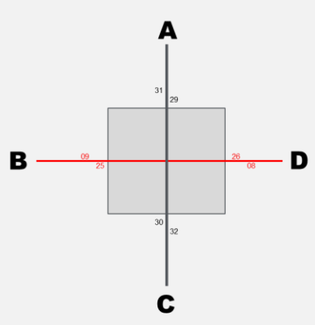
In sintesi, tali criteri sono ispirati ad una **programmazione integrata del servizio**, secondo criteri di accessibilità spaziale e temporale informati ai principi di **gerarchizzazione**, **cadenzamento** e della **sincronizzazione oraria**.

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. 7.3-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. 7.3-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.

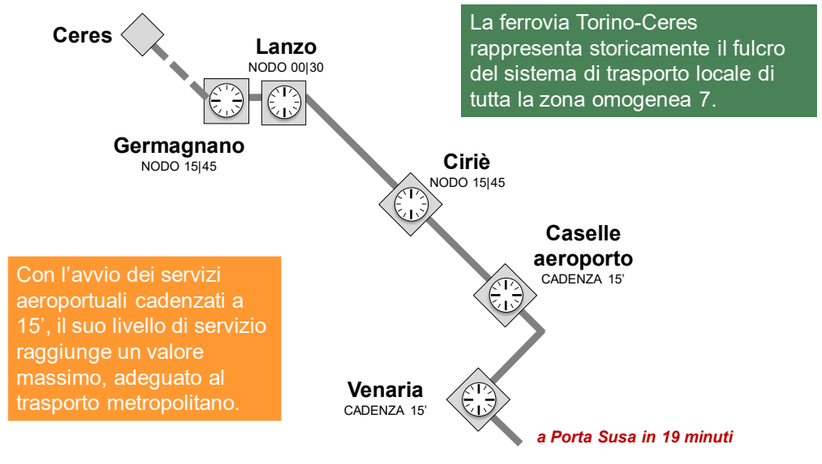
Una metodologia specifica viene poi adottata per lo sviluppo dei **servizi flessibili in aree a domanda debole**, che mantengono comunque fermo l'ancoraggio ai nodi d'orario della rete primaria.

7.3.6 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.

Il sistema di trasporto pubblico dell'intera zona è storicamente imperniato sulla ferrovia Torino-Germagnano-Ceres, recentemente riconnessa al Passante ferroviario torinese, sulla quale si prevede l'esercizio di ben quattro linee: SFM4 ed SFM7 da Alba e Fossano a Torino e Germagnano, SFM3 ed SFM6 da Bardonecchia ed Asti a Torino ed all'aeroporto di Caselle.

Procedendo dal nodo di Torino verso i confini metropolitani più esterni, un primo caposaldo è costituito dalla stazione di **Venaria Reale**, servita da tutte e quattro le linee SFM, intercalate l'una all'altra a cadenza regolare di 15 minuti.



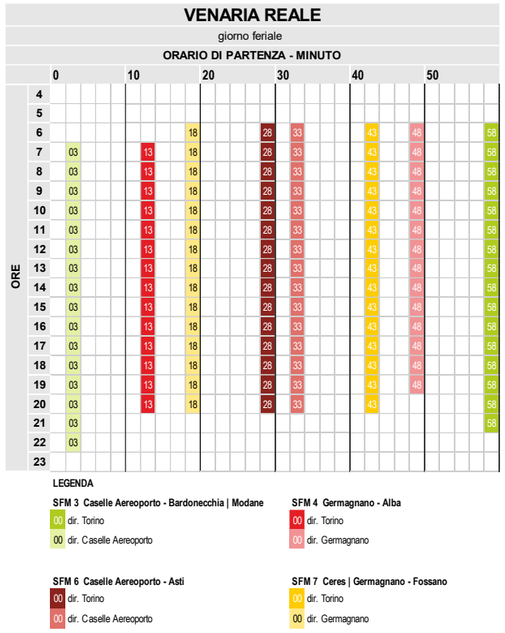


Fig. 7.3.i - Orologio di stazione di Venaria Reale (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

Una situazione simile si verifica anche alla stazione dell'**aeroporto di Caselle**, caratterizzata sempre da transiti regolarmente cadenzati ai 15 minuti.

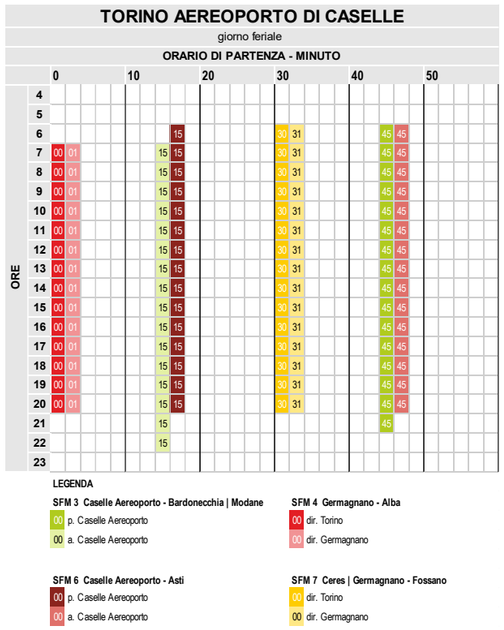


Fig. 7.3.ii - Orologio di stazione di Caselle Aeroporto (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

Relativamente più rarefatto appare invece il servizio ferroviario nella stazione di **Ciriè**, dove le due linee attestate a Germagnano (SFM4 e SFM7) si alternano a cadenza semioraria determinando un profilo approssimativamente riconducibile ad un **nodo 15|45**.

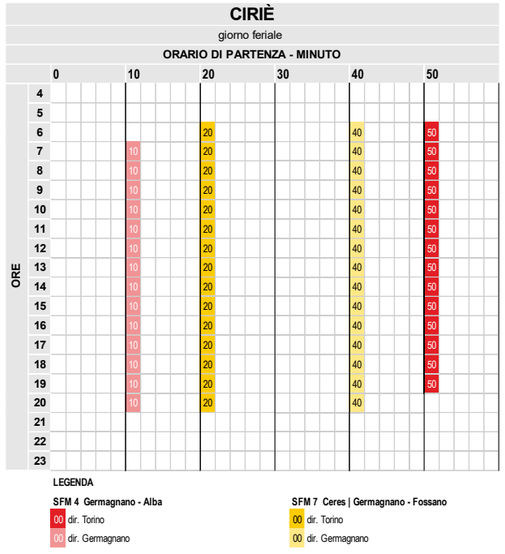


Fig. 7.3.iii - Orologio di stazione di Ciriè (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

La medesima situazione si verifica nella stazione di **Lanzo Torinese**, dove però l'asse di simmetria si sposta di 15 minuti, dando così vita ad un nodo **00|30**.

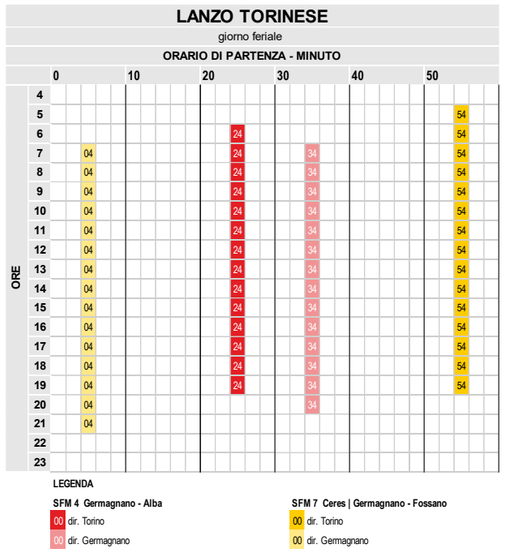


Fig. 7.3.iv - Orologio di stazione di Lanzo (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

Da ultimo, la stazione di **Germagnano**, capolinea del servizio, torna a caratterizzarsi approssimativamente come **nodo 15|45**.

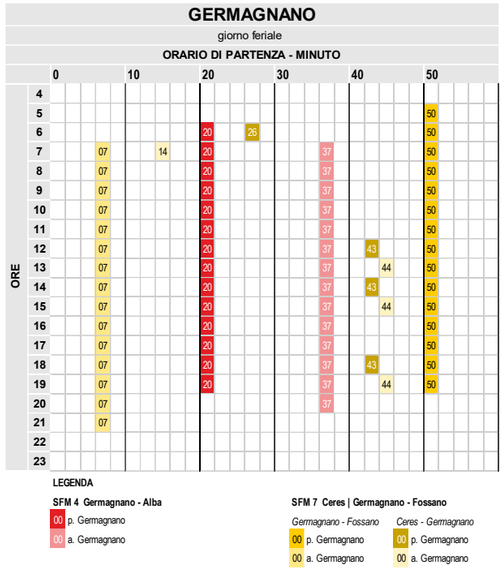


Fig. 7.3.v - Orologio di stazione di Germagnano (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

RIATTIVAZIONE DELLA TRATTA FERROVIARIA GERMAGNANO-CERES

Per quanto attiene la tratta ferroviaria Germagnano-Ceres, al momento si prevede che essa possa essere riattivata, con limitazioni, già da settembre 2026.



I vincoli di peso assiale esistenti, e difficilmente rimuovibili in futuro, imporranno comunque un esercizio esclusivamente a spola (4/5 coppie di corse/giorno), sincronizzato con le linee SFM4/7 nella stazione di Germagnano.

Per i Comuni della Val Grande e della Val d'Ala, l'attestamento delle autolinee a Ceres comporterebbe pertanto una doppia rottura di carico, che non sarebbe coerente con il principio di un solo interscambio per raggiungere Torino.

Il piano dimensiona pertanto il servizio su gomma attestando tutte le autolinee a Germagnano-Lanzo, il che comporterà, peraltro, alla riattivazione della linea, un evidente parallelismo che tenderà ad incrementare i costi di esercizio del sistema, senza rilevanti risultati in termini di utilità del servizio per i residenti in valle.

Per ovviare a queste problematiche, è possibile ipotizzare una soluzione alternativa, basata sulla concentrazione delle risorse esistenti a supporto dei servizi ferroviari nei soli giorni festivi, durante i quali esse potrebbero essere utilizzate per integrare la frequenza ridotta delle linee SFM4/7 (cadenzamento biorario) con un servizio aggiuntivo, operante con materiale rotabile leggero tra Torino e Ceres senza rottura di carico.

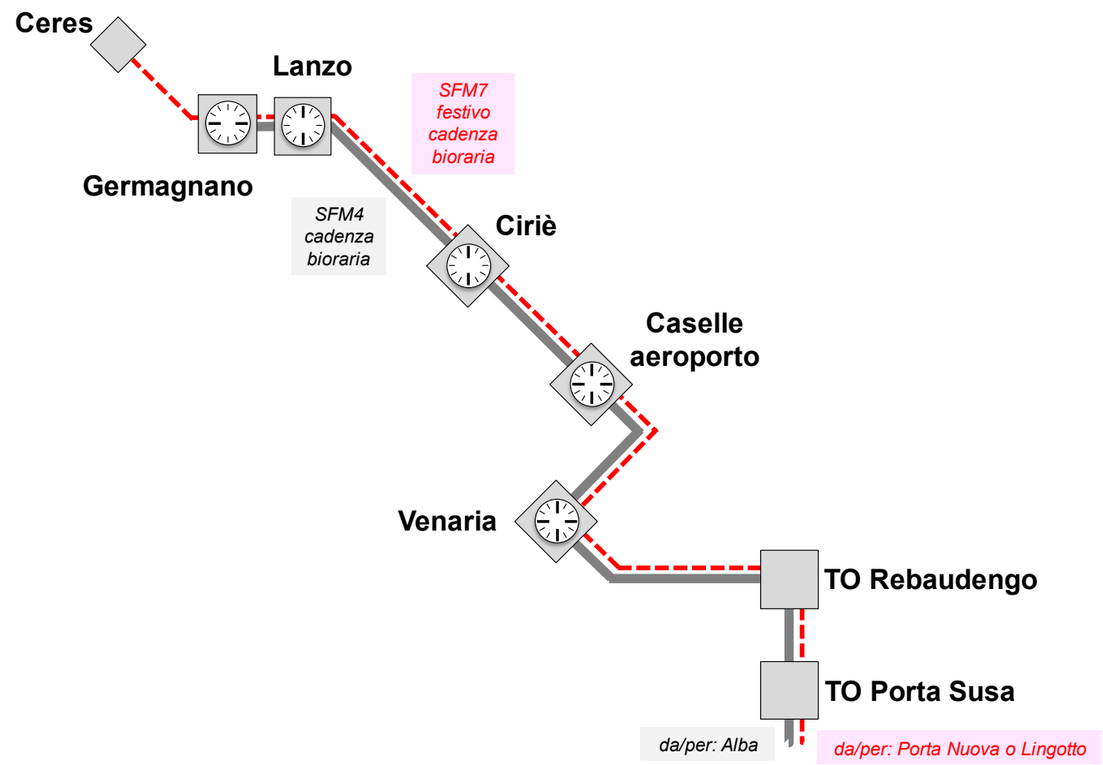


Fig. 7.3.vi Ipotesi di servizio SFM4 festivo sulla tratta Ceres-Germagnano-Torino
Elaborazione META

Al fine di valutare la fattibilità economica di tale ipotesi, è possibile evidenziare che il previsto servizio a spola comporterebbe una percorrenza ferroviaria annuale dell'ordine di

10 km x 5 coppie di treni/giorno x 2 direzioni x 365 giorni/anno = 36.500 treni-km/anno

e che tale percorrenza, redistribuita sulle sole 52 domeniche dell'anno, consentirebbe un volume produttivo giornaliero pari a:

36.500 treni-km/anno : 52 giorni/anno = 701 treni-km/giorno

Questo valore, rapportato all'intera lunghezza della linea da Porta Susa a Ceres (circa 48 km) corrisponderebbe a:

701 treni-km/giorno : 48 km = 14,6 treni/giorno

Ovvero a 7 coppie di corse/giorno, valore idoneo a ripristinare una cadenza bioraria.

La sovrapposizione tra il servizio SFM4 festivo Torino-Ceres ed il servizio SFM7 Alba-Germagnano, già previsto dallo scenario evolutivo, consentirebbe il mantenimento della cadenza oraria sull'asta Torino-Ciriè-Germagnano anche nei giorni festivi.

7.3.7 Schema di rete-obiettivo

In generale, il ridisegno della rete della zona omogenea 7 è stato elaborato sulla base delle richieste locali emerse nelle consultazioni con i rappresentanti di tutti i Comuni ricadenti nell'area del Ciriacese e delle Valli di Lanzo, 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.

Nello schema di rete-obiettivo, la rete viene riorganizzata identificando un numero di direttrici abbastanza limitato, aumentando la frequenza regolarità e chiarezza del servizio. Invece di tre o quattro linee semi-vuote, ne restano un paio ben strutturate, circolanti per tutto il giorno ad intervalli regolari e capaci di coprire gli stessi territori con maggiore efficienza. Questo approccio garantisce una maggiore economicità del servizio (meno mezzi in circolazione, meno chilometri vuoti) e una migliore esperienza per i passeggeri, che troveranno più facile orientarsi e programmare i propri spostamenti. Vengono comunque salvaguardati i servizi a carattere lavorativo o scolastico, mediante direttrici terziarie o corse dedicate delle direttrici primarie / secondarie.

Il nuovo sistema di rete è costituito da undici direttrici extraurbane che garantiscono un collegamento efficace con le stazioni ferroviarie del territorio, caratterizzate da percorsi che risultano diretti, leggibili e funzionali. La definizione dei tracciati è inoltre fortemente dipendente dalla configurazione morfologica dell'area, seguendo perciò i percorsi di fondovalle dove disponibili. La riduzione del numero di linee permette di concentrare i mezzi su percorsi chiave, aumentando la frequenza e l'affidabilità. La nuova proposta organizzativa è strutturata per permettere di gestire il servizio in modo più sostenibile dal punto di vista economico ed ecologico. Tale organizzazione favorisce l'intermodalità gomma-ferro, migliorando l'accessibilità zonale e incentivando l'uso del trasporto pubblico anche per pendolari e studenti provenienti dalle molte località circostanti. I nuovi tracciati sono stati geograficamente ottimizzati, coprendo le direttrici principali e garantendo collegamenti più veloci tra centri abitati e frazioni caratterizzate da una minore densità insediativa. Il sistema mira a servire meglio le esigenze reali di mobilità quotidiana, non solo scolastica e lavorativa, ma anche per quanto riguarda il tempo libero. La rete si completa mediante l'inserimento di una direttrice suburbana, che svolge un servizio capillare nei confronti del comune di Ciriè e dei centri abitanti ubicati nell'area circostante grazie ad un percorso di tipo circolare.

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 7

Più specificamente, il riassetto della rete tiene conto delle segnalazioni pervenute nelle varie fasi di consultazione, a riguardo degli aspetti che seguono:

- ✓ a **Grosso**, la necessità di migliorare la connessione con il sito produttivo Dynacast, collocato a Nord del centro abitato, lungo la SP22;
- ✓ a **Robassomero**, la richiesta che il centro del paese disponga di adeguate connessioni sia con Venaria-Torino che con Ciriè;
- ✓ a **San Maurizio Canavese**, che vengano garantite adeguate connessioni con le frazioni di Ceretta e Malanghero;

Si è inoltre tenuto conto dell'esigenza, manifestata dal **Centro Provincia Istruzione Adulti (CPIA)**, di intensificare i collegamenti fra i poli esistenti in zona (Ciriè e Mathi) e le zone montane di Coassolo e Ceres, nonché delle proposte avanzate dal **Co.M.I.S.** (Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile) e dall'**Osservatorio sulla ferrovia Torino-Ceres** (OTC) relativamente alla riorganizzazione dei servizi automobilistici in concomitanza con la riapertura della ferroviaria Torino-Ceres. Ulteriori indicazioni provengono dal medesimo soggetto relativamente all'organizzazione del Citybus Ciriè, al prolungamento festivo della linea Lanzo-Viù sino al colle del Lys con formazione di un collegamento turistico verso la Valle di Susa, al mantenimento della corsa serale della linea Cirè-FIAT Mirafiori.

Si possono infine ricordare alcune ulteriori indicazioni emerse durante gli incontri di consultazione, quali segnatamente:

- la richiesta di potenziare i collegamenti TPL con San Francesco al Campo;
- la richiesta di servire la frazione ciriacese di Vastalla, ed in generale di migliorare i collegamenti con le frazioni;
- la necessità di potenziare i collegamenti tra Ciriè, Rivarolo e Favria-Front-Rivarossa.

Schema di rete obiettivo: VALLI DI LANZO

Attualmente, le tre valli di Lanzo sono interessate da ben 11 linee differenti, che offrono un servizio frammentato e comunque parziale.

Sei diverse autolinee (160, 173, 188, 400, 402, 403) garantiscono connessioni ordinarie e scolastiche tra le testate di valle e Lanzo, con alcuni prolungamenti per Ciriè negli orari di ingresso/uscita dalle scuole. A queste si sovrappone il servizio sostitutivo ferroviario Germagnano-Ceres, che effettua corse a cadenza oraria. Il servizio festivo + però presente nella sola Valle di Viù, mentre risulta del tutto assente in Val d'Ala e Val Grande.

Due ulteriori linee (123, 126), attestate a Lanzo, servono la Val Messa (comuni di Coassolo Torinese e Monastero di Lanzo), mentre la linea 720 assicura il servizio scolastico fra Lanzo, Germagnano e Pugnetto. Infine, la linea 525 effettua servizio scolastico fra Lanzo, Fiano e l'istituto agrario di Pianezza.

La logica di riassetto proposta per questa porzione di rete mira innanzi tutto alla **semplificazione** ed alla **regolarizzazione** del servizio, mediante l'identificazione di un insieme più ridotto di direttrici, a servizio rispettivamente della Val Grande (A), della Val d'Ala (B) e della Valle di Viù (C). Assegnando a tali linee un cadenzamento-base biorario, ed intercalando le prime due fra Ceres, Germagnano e Lanzo, è possibile mantenere il cadenzamento orario attualmente garantito dal servizio sostitutivo ferroviario. Lo stesso risultato può essere ottenuto introducendo una direttrice barrata (C') tra Viù, Germagnano e Lanzo, utile anche a gestire le corse scolastiche da/per Col San Giovanni.

In questo modo:

- tutte le testate di valle godono del medesimo livello di servizio (una corsa ogni due ore per direzione per tutti i giorni dell'anno);
- sulle tratte Lanzo-Germagnano-Ceres e Lanzo-Germagnano-Viù è invece conseguito un cadenzamento orario;
- tutte le corse ferroviarie da/per Germagnano (SFM4, SFM7) trovano corrispondenza con una corsa diretta verso le valli.

Questo schema prescinde dalla riattivazione del servizio ferroviario a spola fra Germagnano e Ceres: qualora si opti per la soluzione basata su potenziamenti solo festivi, darà possibile procedere ad un'intensificazione delle corse festive sulle tratte Ceres-Forno, Ceres-Balme e Germagnano-Usseglio.

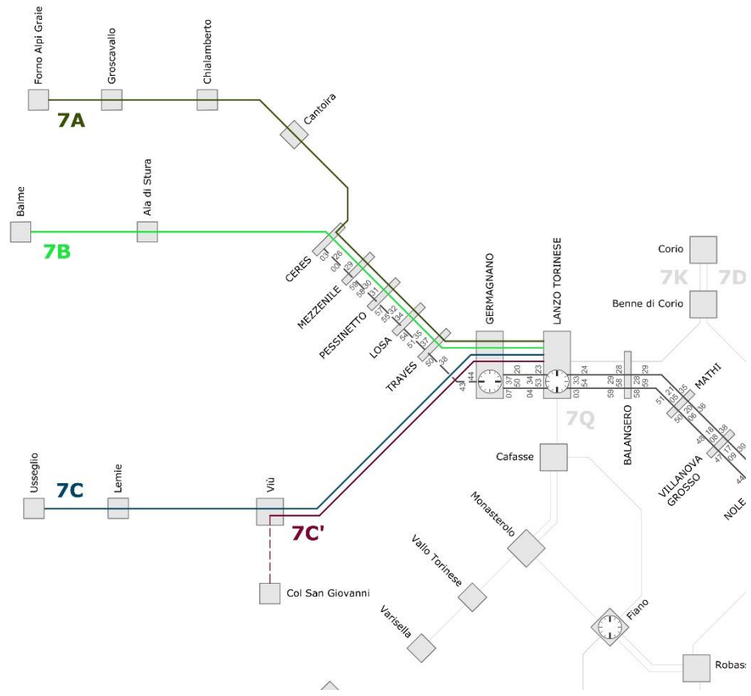
Per quanto attiene la Val Messa, il piano prevede di sostituire le autolinee esistenti con un servizio flessibile, basato nella stazione di Lanzo Torinese. Un servizio analogo viene istituito a Germagnano a servizio delle frazioni di versante presenti nella porzione meno elevata delle valli (sino a Cantoria e Viù).

Tutte le relazioni con i poli attrattori di pianura, ed in particolare con Ciriè, vengono garantite tramite interscambio con il Servizio Ferroviario Metropolitano a Germagnano od a Lanzo.

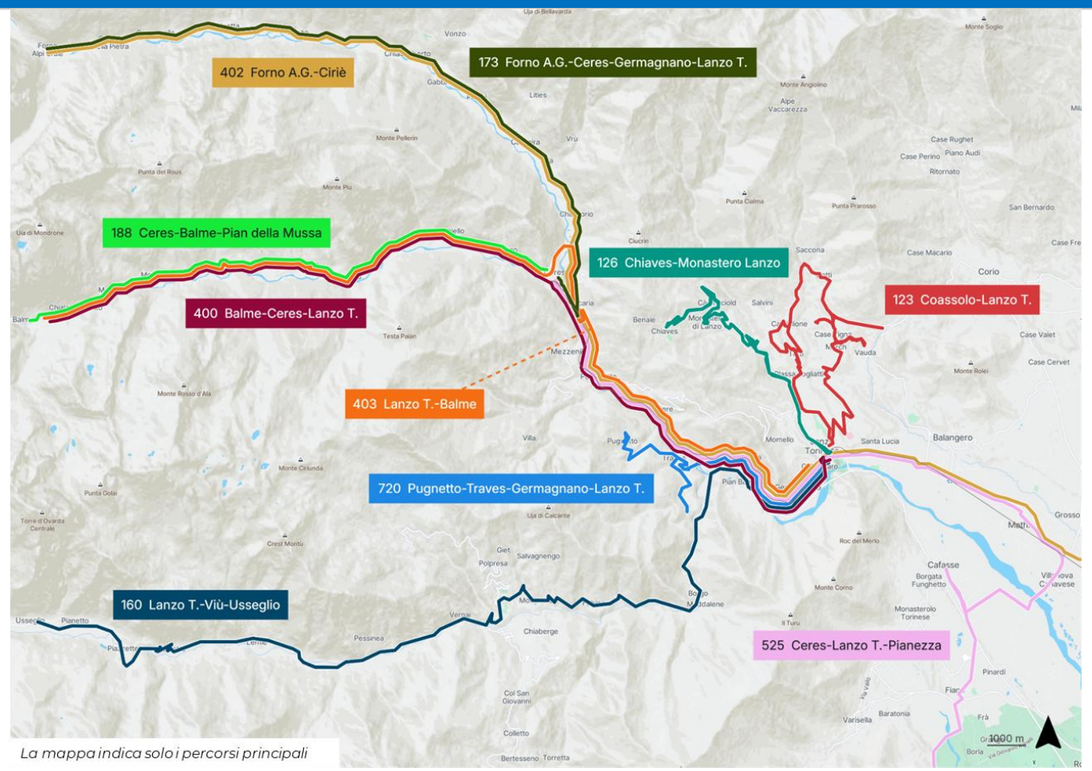
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orario del nodo di Germagnano: le corse provenienti dalle valli dovranno anticipare di 3-5' la partenza dei treni, mentre il transito in direzione opposta dovrebbe avvenire con analogo ritardo. Ciò consente di prevedere una pausa adeguata al capolinea previsto presso il Movicentro di Lanzo.

I tempi di percorrenza fra Lanzo e le testate di valle oscillano fra i 60 ed i 73 minuti, il che comporta l'adozione di tempi di giro superiori ai 120 minuti. E' comunque possibile garantire la funzionalità dell'esercizio concatenando corse appartenenti a direttrici diverse.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

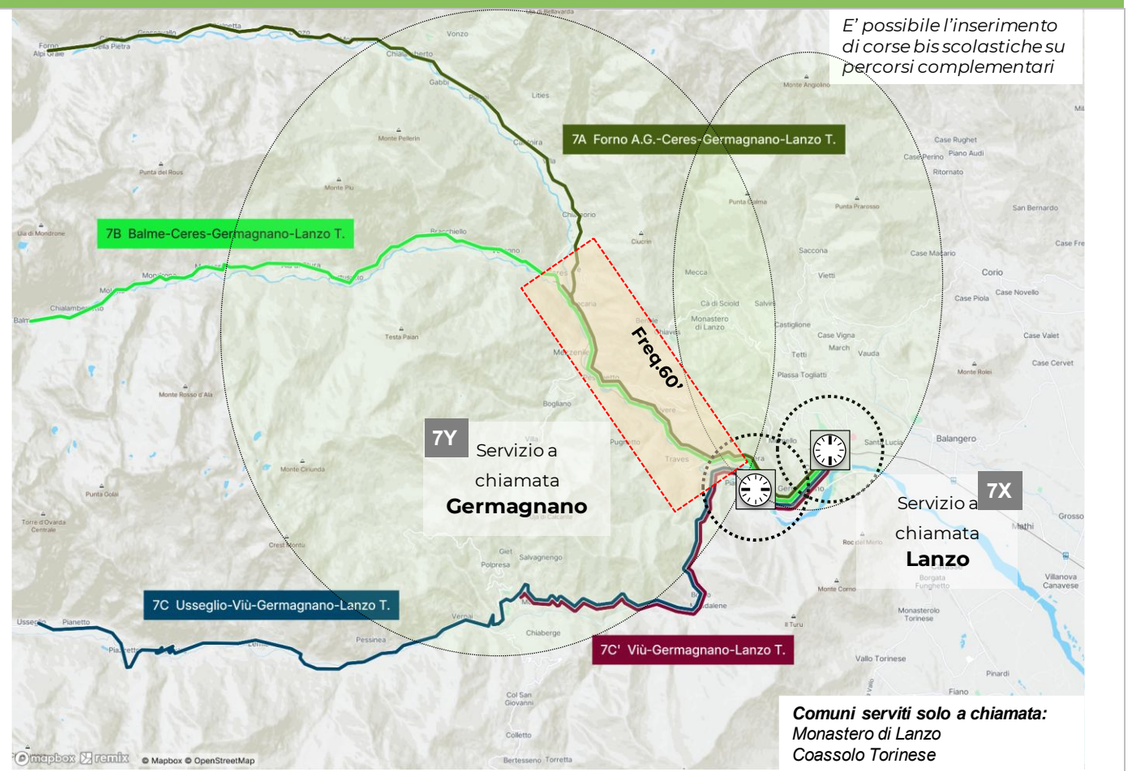


TABELLA DI RAFFRONTO

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
160	Lanzo - Viù - Usseglio	ExtraTO	**15** (6-18)	**6** (8-18)	94.313	**7C**	Usseglio - Viù - Germagnano - Lanzo Torinese	31,4	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	159.963
						7C'	Viù - Germagnano - Lanzo Torinese	15,2	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	77.306
188	Ceres - Ala di Stura - Balme - Pian della Mussa	ExtraTO	**14** (7-19)	=	29.048	**7B**	Balme - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese	28,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	144.421
400	Balme - Ceres	ExtraTO	**6** (SCOL)	=	24.393								
403	Lanzo - Balme	ExtraTO	**2** (SCOL)	=	1.062								
173	Ceres - Forno Alpi Graie	ExtraTO	**12** (7-19)	=	36.394	**7A**	Forno Alpi Graie - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese	33,0	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	168.168
402	Forno Alpi Graie - Ciriè	ExtraTO	**6** (SCOL)	=	24.739								
123	Coassolo-Lanzo	Dedicato	*n.d.*	=	35.958	**7X**	Servizio Flessibile Coassolo-Monastero (Lanzo T.se)		**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560
126	Chiaves-Monastero Lanzo	Dedicato	*n.d.*	=	27.157								
720	Pugnetto - Germagnano - Lanzo	ExtraTO	**3** (SCOL)	=	4.602	**7Y**	Servizio Flessibile Valli di Lanzo (Germagnano)		**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560
525	Ceres - Lanzo - Fiano - Pianezza	ExtraTO	**3** (SCOL)	=	14.255	**7R**	Fiano-Pianezza	17,7	**E3s**	ore scolastiche	**4** (SCOL)	=	14.893
970	Germagnano - Ceres - Sost. treno	ExtraTO	**36** (4-22)	=	n.d.	SOPPRESSA							

Schema di rete obiettivo: VAL CERONDA - CASTERNONE

La rete del comparto territoriale collocato in destra orografica della Stura è oggi dominata dalla linea **229** Varisella-Torino, che assicura relazioni dirette con il capoluogo via Venaria. Risultano invece relativamente i collegamenti trasversali con Ciriè e Lanzo, garantiti dalla linea 229 Varisella-Ciriè e **230** Robassomero-Lanzo, più deboli e non coordinate tra loro.

Completano il quadro la linea **525**, che collega Lanzo a Fiano e Pianezza in orari esclusivamente scolastici, e le due linee **146** (ora 246) e **148**, che assicurano connessioni frequenti, rispettivamente, tra La cassa-Givoletto-San Gillio e Pianezza, e tra Val della Torre ed Alpignano.

Lo schema di rete proposto mira in particolare a massimizzare l'integrazione con il Servizio Ferroviario Metropolitano, qui caratterizzato da frequenze di transito elevate (un treno ogni 15' per senso di marcia sino a Caselle aeroporto), mediante:

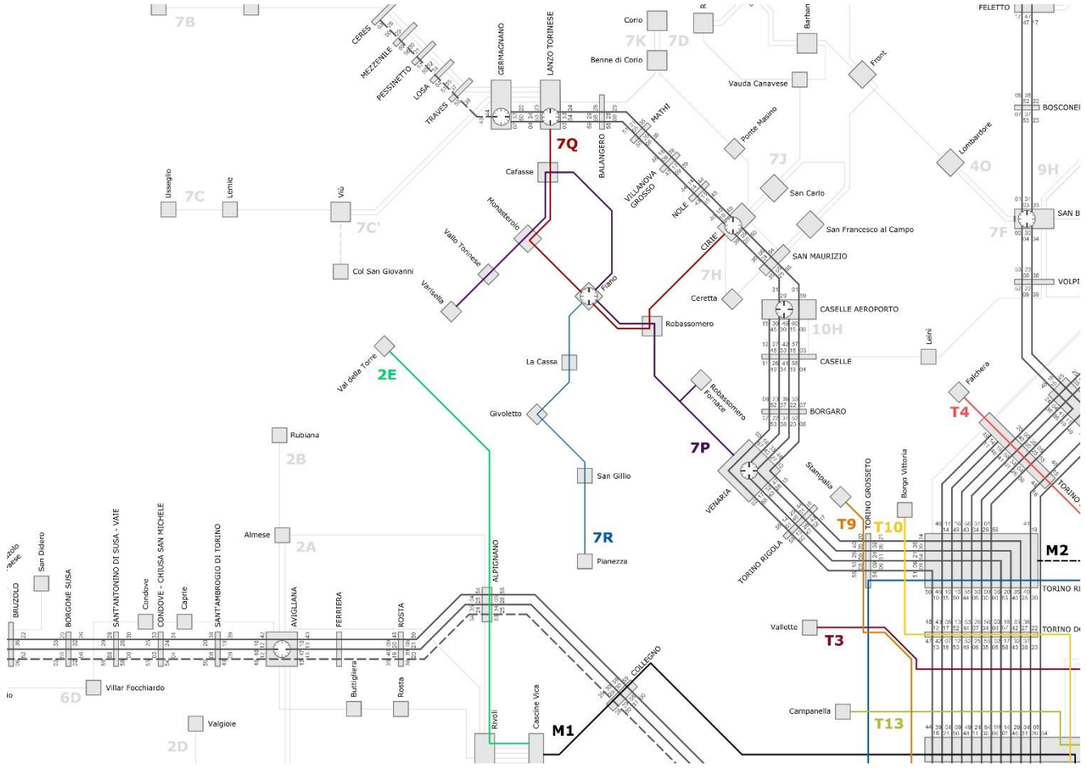
- il sistematico attestamento a Venaria SFM dei servizi provenienti da Vallo e Varisella, cadenzati alla mezz'ora (*direttrice 7P*);
- l'istituzione di un servizio unificato passante Lanzo-Ciriè via Cafasse-Fiano-Robassomero, anch'esso cadenzato alla mezz'ora (*direttrice 7Q*).

Queste due direttrici vengono sincronizzate tra loro nel nuovo nodo orario di Fiano, da dove si diparte anche la direttrice 7R, scolastica, orientata verso Pianezza.

Per quanto attiene invece ai collegamenti tra Val della Torre, La Cassa-Givoletto-San Gillio, Alpignano e Pianezza, essi vengono ricondotti all'ambito suburbano e prolungati, rispettivamente, sino al capolinea M1 di Cascine Vica ovvero al nodo M1-SFM di Collegno Certosa.

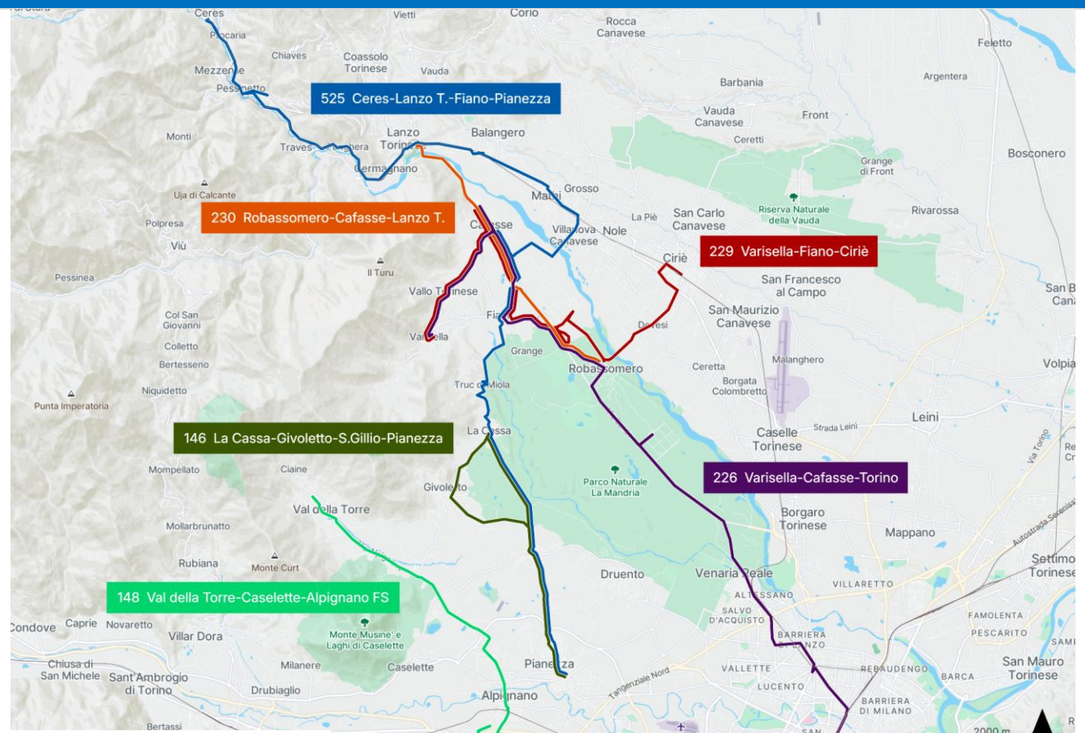
Dal punto di vista oraristico, le due direttrici 7P e 7Q sono accomunate da tempi di giro biorari, il che ne consente la sincronizzazione nel nodo intermedio di Fiano, raggiungibile da Varisella, Lanzo Torinese, Ciriè e Venaria in tempi sempre di poco inferiori ai 30'. Il coordinamento con il servizio ferroviario a Lanzo – utile anche a garantire le corrispondenze con le direttrici provenienti dalle valli, determina la caratterizzazione del nodo di Fiano come nodo 00|30, il che consente comunque di garantire corrispondenze sistematiche con il servizio ferroviario sia a Ciriè, sia a Venaria.

SCHEMA RETICOLARE



FIANO NODO 00|30 ATTENZIONE ALL'ATTESTAMENTO OLTRE VENARIA DELLA DIRETTRICE 7P AGGIUNGERE LE DIRETTRICI DI LA CASSA e VAL DELLA TORRE?

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
226	Varisella - Torino	ExtraTO	**38** (6-18)	=	289.004	**7P**	Varisella - Cafasse - Fiano - Robassomero - Venaria SFM	27,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	338.106
229	Varisella - Ciriè	ExtraTO	**14** (6-18)	**8** (6-20)	66.739	**7Q**	Lanzo Torinese - Fiano - Robassomero - Ciriè	22,8	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	275.911
230	Robassomero - Lanzo	ExtraTO	**6** (7-17)	=	12.785								
525	Ceres - Lanzo - Fiano - Pianezza	ExtraTO	**3** (SCOL)	=	14.255	**7R**	Fiano-Pianezza	17,7	**E3s**	ore scolastiche	**4** (SCOL)	=	14.893
146	La Cassa - Givoletto - San Gillio - Pianezza	ExtraTO	**38** (6-18)	=	14.255	**2F**	La Cassa - Givoletto - San Gillio - Pianezza - Collegno Certosa SFM M1	19,1	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	230.976
148	Molino - Val della Torre - Alpignano FS	ExtraTO	**30** (6-20)	=	14.255	**2E**	Val della Torre - Alpignano SFM - Rivoli - Cascine Vica M1	17,5	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	211.778

Schema di rete obiettivo: CIRIACESE

L'ambito territoriale immediatamente circostante Ciriè è oggi servito da un piccolo insieme di linee ad andamento prevalentemente radiale, che collegano questo polo urbano a Corio (linea **174**), all'altopiano della Vauda (linea **234**), nonché a Rivarolo (linee **379** e **437**) nonché a Castellamonte (linea **502**).

Il quadro è completato dal collegamento a carattere tangenziale Corio-Lanzo (linea **401**), nonché da alcune corse residue dell'autolinea **165** Torino-Germagnano, che si limitano a garantire connessioni scolastiche di breve raggio intorno alla medesima polarità.

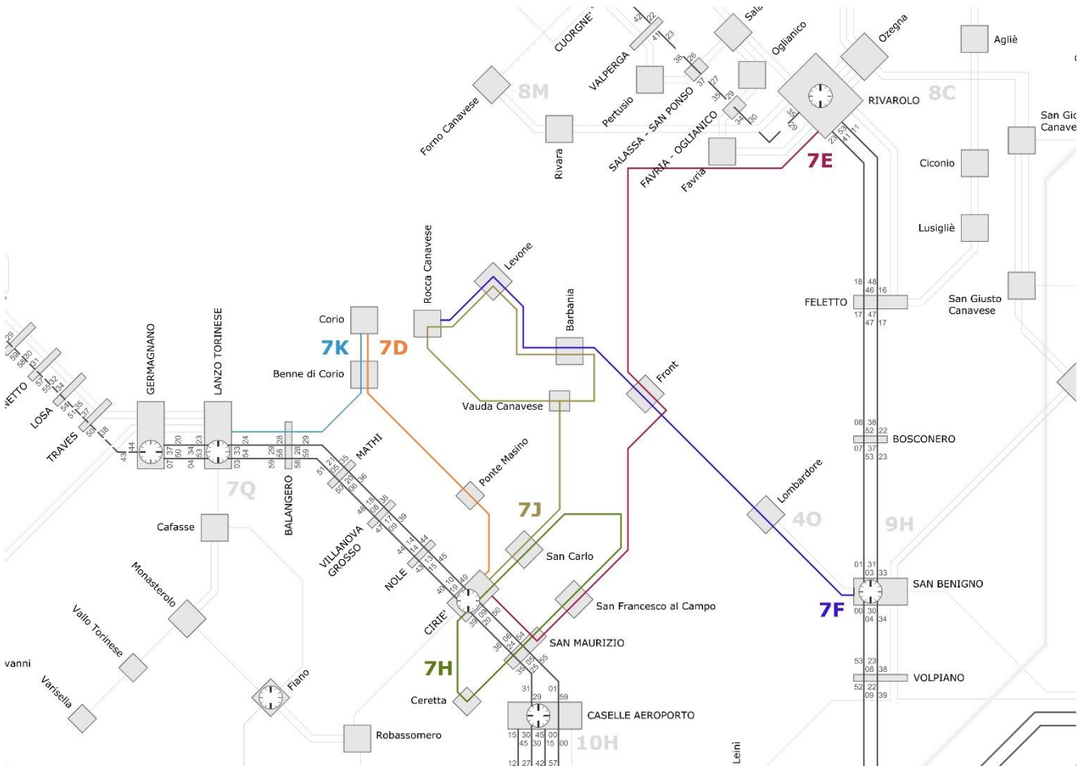
La logica di riassetto proposta dal piano mira a valorizzare la centralità della stazione di Ciriè, proponendo:

- servizi cadenzati e sincronizzati verso Corio (*direttrice 7D*), l'altopiano della Vauda (*direttrice 7J*) e Rivarolo (*direttrice 7E*, quest'ultima con caratteristiche interpolo e doppia sincronizzazione);
- uno specifico servizio di tipo suburbano (*citybus 7H*) organizzato ad anello bidirezionale a servizio di San Carlo Canavese, San Francesco al Campo, San Maurizio Canavese e della frazione di Ceretta.

Completano il quadro la *direttrice 7F* che collega direttamente Corio, Levone, Barbania e Front al nodo SFM di San Benigno, nonché la *direttrice 7K*, che conferma il collegamento scolastico fra Corio e Lanzo Torinese via Balangero.

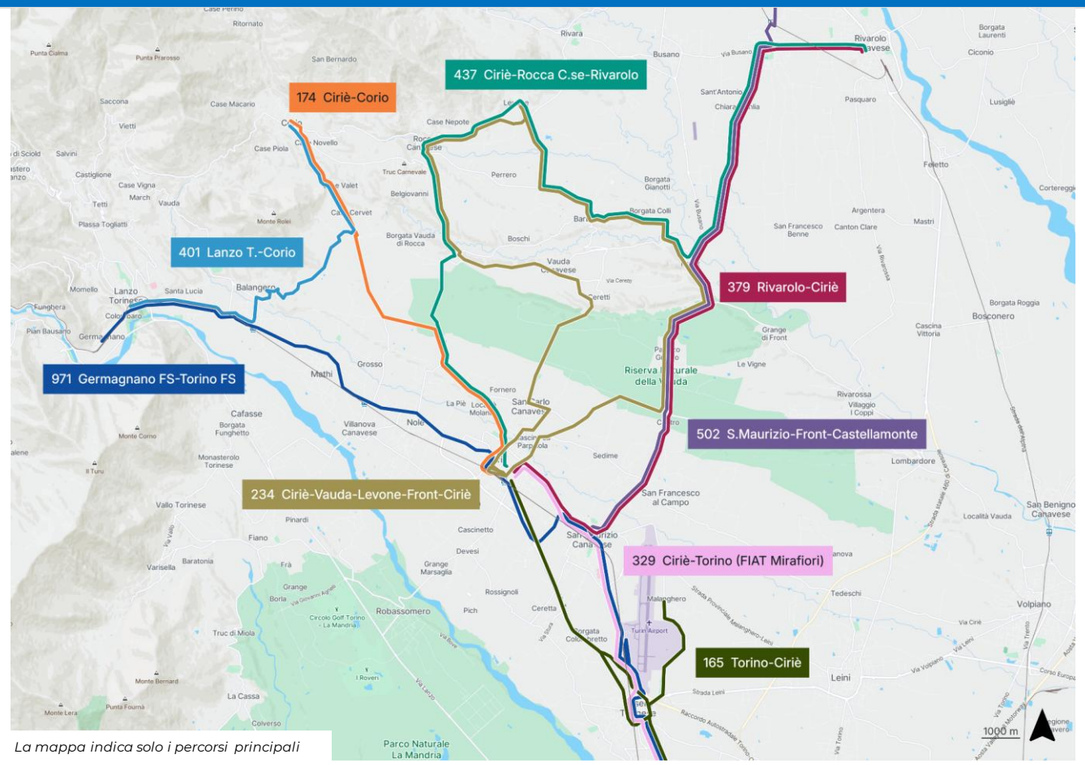
Dal punto di vista oraristico, la proposta assume il vincolo orario dei nodi di Ciriè e Rivarolo.

SCHEMA RETICOLARE



ATTENZIONE ALLA DIRETTRICE SCOLASTICA DI MALANGHERO

RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

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

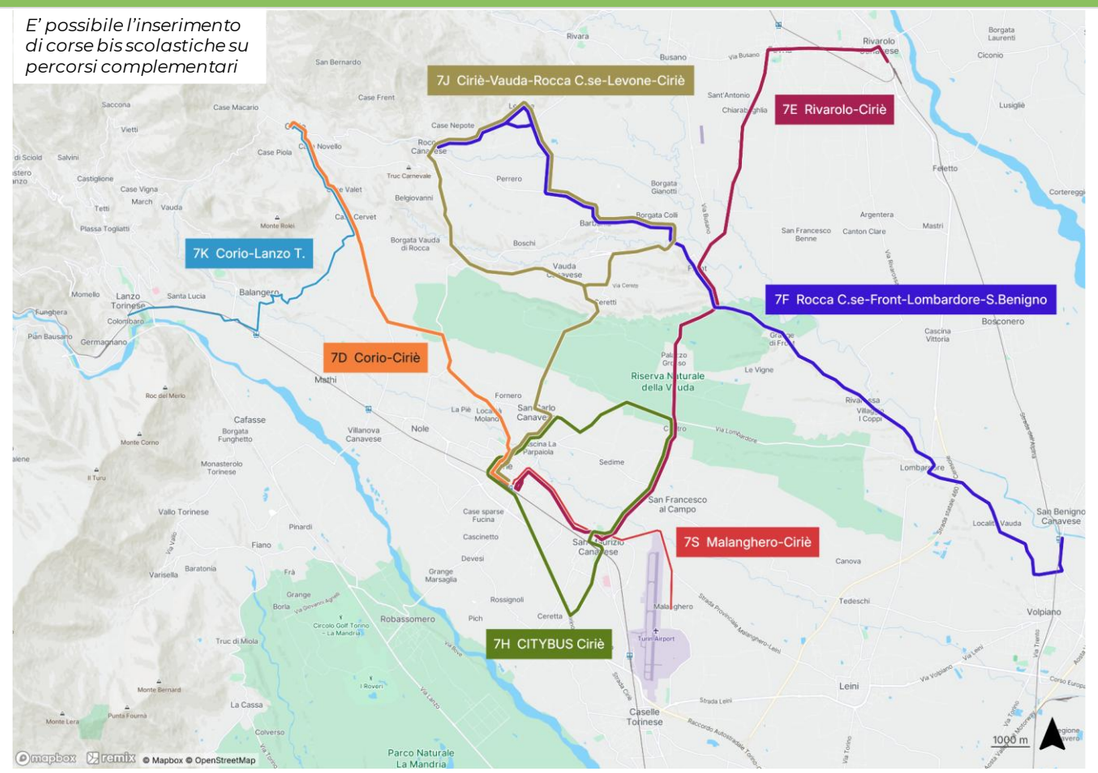


TABELLA DI RAFFRONTO

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
165	Torino - Germagnano	ExtraTO	**4** (SCOL)	=	18.713	**7H**	CITYBUS Ciriè - San Carlo - San Francesco - San Maurizio - Ceretta - Ciriè	17,0	**E1**	30 / 30 (60)	**66** (5-22)	**32** (7-22)	367.960
						7S	Malanghero - Ciriè	7,1	**E3s**	ore scolastiche	**4** (SCOL)	=	5.998
174	Ciriè - Corio	ExtraTO	**14** (7-20)	=	49.157	**7D**	Corio - Ciriè	12,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	154.186
401	Lanzo - Corio	ExtraTO	**3** (SCOL)	=	8.996	**7K**	Corio - Lanzo Torinese	12,4	**E3s**		**4** (SCOL)	=	8.750
234	Ciriè - Vauda - Levone - Rocca - Front - Ciriè	ExtraTO	**12** (6-19)	=	71.573	**7J**	Ciriè - Vauda Canavese - Rocca Canavese - Levone - Barbania - Ciriè	34,6	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	176.373
						7F	Rocca Canavese - Front - Lombardore - San Benigno Canavese	24,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	298.621
379	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	**8** (SCOL)	=	21.512	**7E**	Rivarolo - Ciriè	21,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**14** (6-20)	265.132
437	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	**4** (SCOL)	=	12.602								
502	S.Maurizio - Front - Castellamonte	ExtraTO	**10** (SCOL)	=	20.844								
329	Ciriè - Torino (FIAT Mirafiori)	ExtraTO	**8** (LAV)	=	73.344	DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT							
971	Germagnano - Torino Porta Susa	ExtraTO	*n.d.*	=	*n.d.*	SOPPRESSA							

7.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi

La proposta di trasporto extraurbano prevede le seguenti direttrici:

- **7A:** Forno Alpi Graie - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese
- **7B:** Balme - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese
- **7C:** Usseglio - Viù - Germagnano - Lanzo Torinese
- **7C':** Viù - Germagnano - Lanzo Torinese
- **7D:** Corio - Ciriè
- **7E:** Rivarolo - Ciriè
- **7F:** Rocca Canavese - Front - Lombardore - San Benigno Canavese
- **7J:** Ciriè - Vauda C.se - Rocca C.se - Levone - Barbania - Ciriè
- **7K:** Corio - Lanzo Torinese
- **7P:** Varisella - Cafasse - Fiano - Robassomero - Venaria - Torino (Grosseto)
- **7Q:** Lanzo Torinese - Fiano - Robassomero – Ciriè
- **7R:** Fiano – Pianezza
- **7S:** Malanghero - Ciriè

Oltre ai servizi flessibili di Germagnano e Lanzo.

La proposta di trasporto suburbano prevede inoltre le seguenti direttrici:

- **Direttrice 7H:** Ciriè - San Carlo - San Francesco - San Maurizio - Ciriè

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.

- **Direttrice 2E:** Val della Torre - Alpignano - Rivoli - Cascine Vica M1
- **Direttrice 2F:** La Cassa - Givoletto - San Gillio - Pianezza - Collegno Certosa M1
- **Direttrice 4O:** Lombardore - San Benigno Canavese - Chivasso

		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
7A	Forno Alpi Graie - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese	33,0	27,1	22,0	**E2-**	**E2-**	120	120	168.168	168.168	6.200	6.200
7B	Balme - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese	28,3	26,2	18,9	**E2-**	**E2-**	120	120	144.421	144.421	5.521	5.521
7C	Usseglio - Viù - Germagnano - Lanzo Torinese	31,4	31,4	31,4	**E2-**	**E2-**	120	120	159.963	159.963	5.096	5.096
7C'	Viù - Germagnano - Lanzo Torinese	15,2	33,7	22,8	**E2-**	**E2-**	120	120	77.306	77.306	2.293	2.293
7D	Corio - Ciriè	12,7	36,4	19,1	**E2**	**E2+**	60	60	154.186	227.612	4.239	6.258
7E	Rivarolo - Ciriè	21,9	34,6	21,9	**E2**	**E2+**	60	60	265.132	391.393	7.671	11.324
7F	Rocca Canavese - Front - Lombardore - San Benigno Canavese	24,7	34,4	24,7	**E2**	**E2+**	60	60	298.621	440.831	8.680	12.814
7H	CITYBUS Ciriè - San Carlo - San Francesco - San Maurizio - Ceretta - Ciriè	17,0	28,4	17,0	**E1**	**S2+**	30	20	367.960	524.044	12.979	18.485
7J	Ciriè - Vauda Canavese - Rocca Canavese - Levone - Barbania - Ciriè	34,6	30,5	23,1	**E2-**	**E2**	120	60	176.373	419.196	5.775	13.727
7K	Corio - Lanzo Torinese	12,4	21,3	12,4	**E3s**	**E3s**	=	=	8.750	10.437	490	490
7P	Varisella - Cafasse - Fiano - Robassomero - Venaria SFM	27,9	34,9	27,9	**E2**	**E2**	60	60	338.106	338.106	9.690	9.690
7Q	Lanzo Torinese - Fiano - Robassomero - Ciriè	22,8	27,3	22,8	**E2**	**E2**	60	60	275.911	275.911	10.093	10.093
7R	Fiano-Pianezza	17,7	27,3	17,7	**E3s**	**E3s**	=	=	14.893	14.893	546	546
7S	Malanghero - Ciriè	7,1	35,7	7,1	**E3s**	**E3s**	=	=	5.998	5.998	168	168
7X	Servizio Flessibile Coassolo-Monastero (Lanzo T.se)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
7Y	Servizio Flessibile Valli di Lanzo (Germagnano)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
TOTALE									**2.538.909**	**3.314.313**	**96.066**	**125.911**

Tab. 7.3-iv – Riepilogo delle direttrici e dei livelli produttivi
Elaborazione META

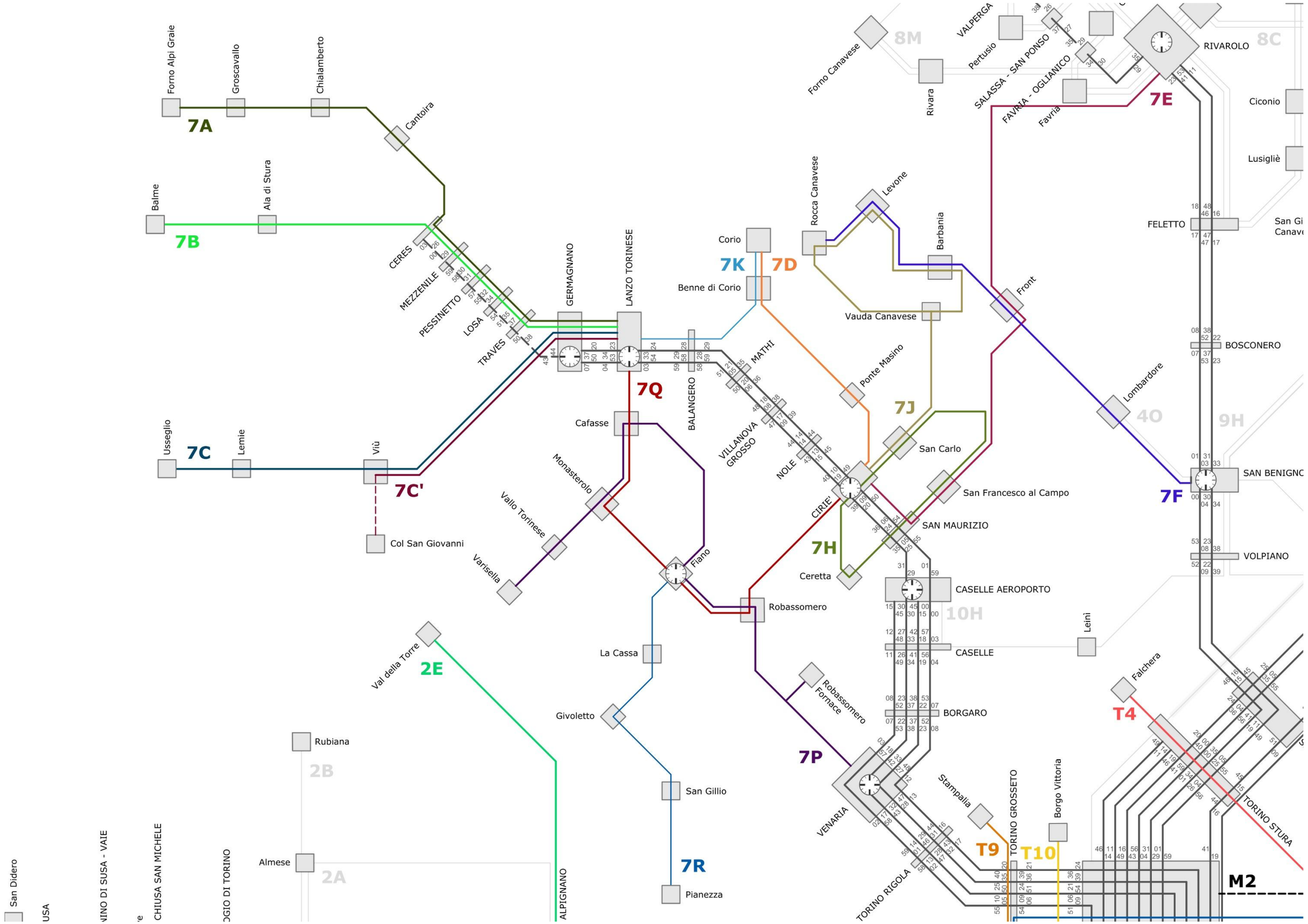


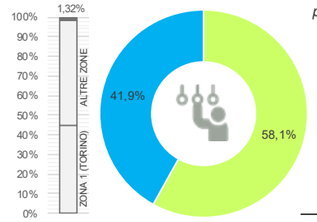
Fig. 7.3.vii – Zona omogenea 7: assetto di rete obiettivo
Elaborazione META

7.3.9 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 7 (+9.000, pari a +16,0%) e delle percorrenze (+12.000 pass*km, pari a +18%).

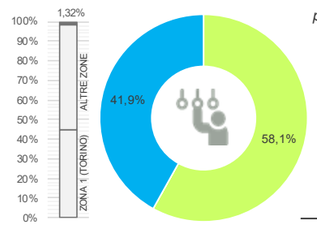
La quota di interscambi sul totale dei saliti risulta in netta rispetto alla situazione attuale (11% contro 20%) mentre lo scenario di riferimento è caratterizzato da valore intermedio (15%). In questo caso occorre tenere in considerazione che nello scenario attuale la linea ferroviaria Torino – Ceres (viene riprodotto, infatti, l'orario autunnale 2023) e, pertanto, tutti gli spostamenti dalla zona 7 da/per località nelle altre zone (in special modo Torino) includono almeno un interscambio; inoltre tale condizione determina una distribuzione dei carichi sulla rete differente rispetto a quella con linea ferroviaria totalmente in esercizio.

ZONA OMOGENEA 7 – CIRIACESE-VALLI DI LANZO
SCENARIO DI PIANO – confronto con scenario attuale
*tutti i motivi – migliaia passeggeri*km/giorno*



	*pass*km*	*%*	*var.*	
S suburbani	**46,4**	**58,1%**	**+50,6%**	
R regionali	-	-	-	
RV regionali veloci	-	-	-	
LP lunga percorrenza	-	-	-	
M metropolitane	-	-	-	
T tramvie	-	-	-	
U autolinee urbane	-	-	-	
E autolinee extraurbane	**33,5**	**41,9%**	**-9,6%**	
altri modi	-	-	-	
	79,9	**100,0%**	**+17,8%**	

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



	*pass*km*	*%*	*var.*	
S suburbani	**46,4**	**58,1%**	**+50,6%**	
R regionali	-	-	-	
RV regionali veloci	-	-	-	
LP lunga percorrenza	-	-	-	
M metropolitane	-	-	-	
T tramvie	-	-	-	
U autolinee urbane	-	-	-	
E autolinee extraurbane	**33,5**	**41,9%**	**-9,6%**	
altri modi	-	-	-	
	79,9	**100,0%**	**+17,8%**	

Fig. 7.3.viii – Zona omogenea 7: statistiche trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META

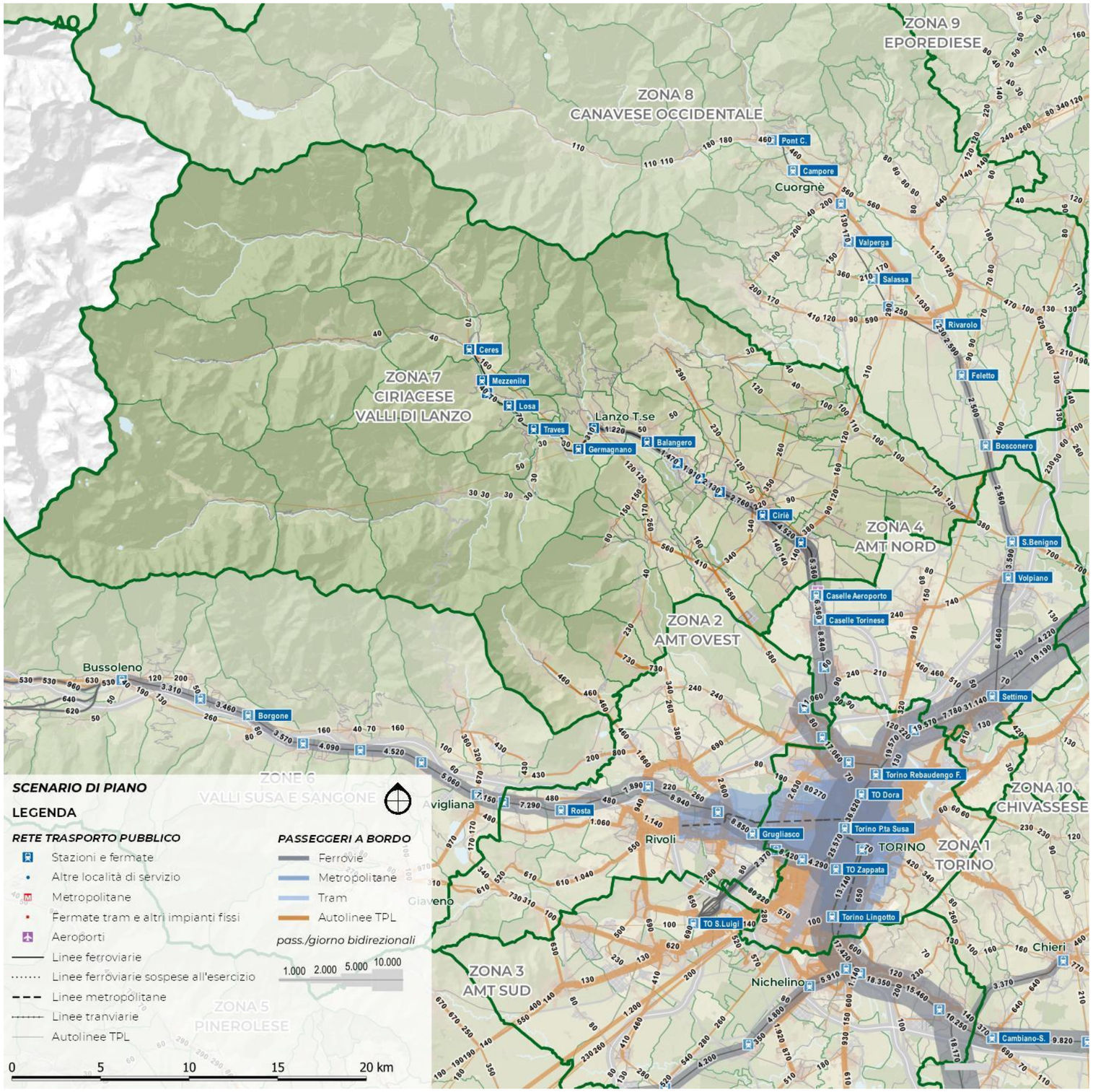
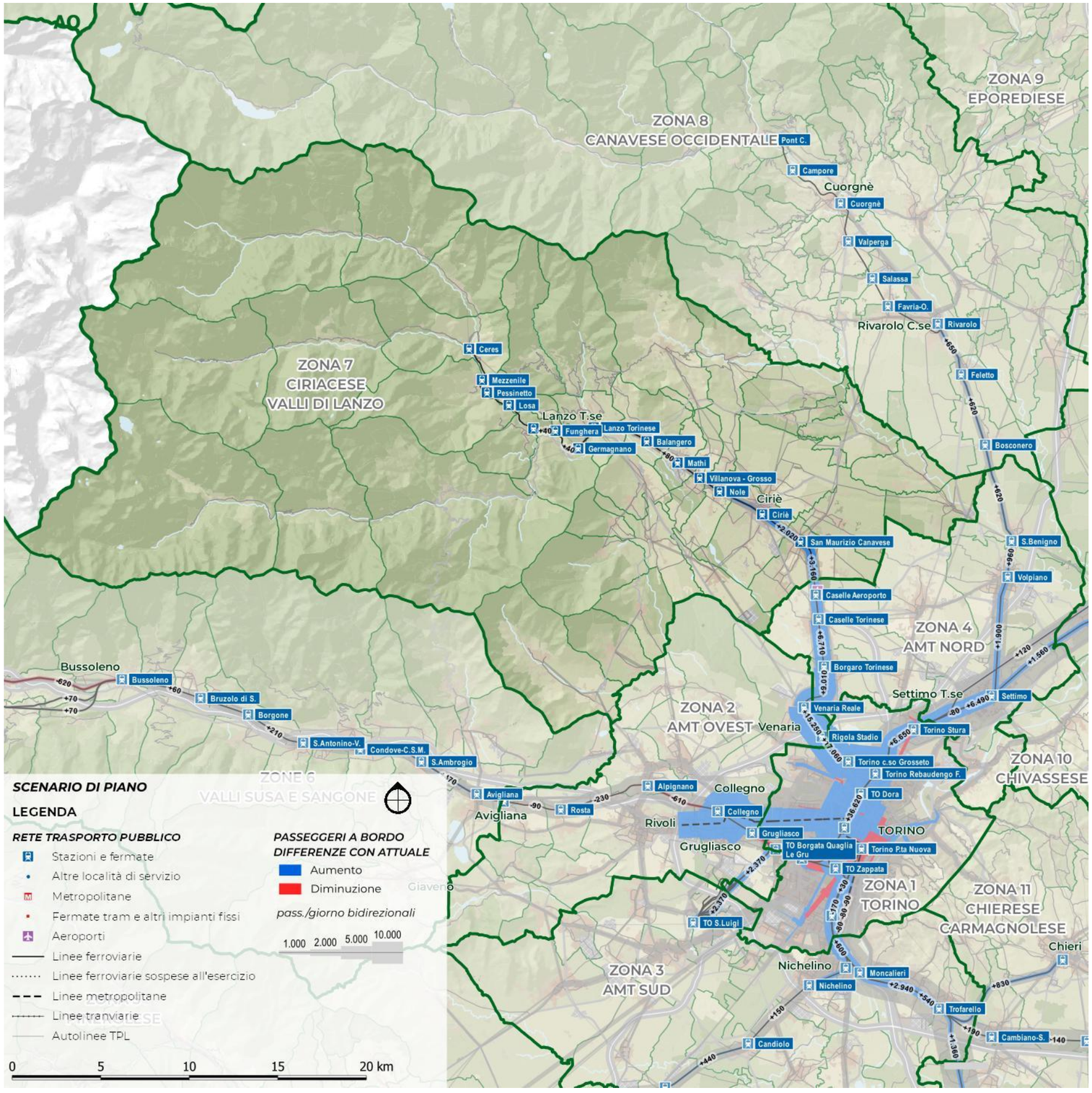


Fig. 7.3.ix – Zona omogenea 7: flussi trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META



Nella zona omogenea 7 il nuovo schema dei servizi SFM modifica in maniera sensibile i carichi sulla rete di trasporto pubblico: si stima infatti un netto aumento del numero di passeggeri saliti (+1.300 pari a +36%) nonostante la diminuzione del tasso di interscambi). Questa variazione è correlata alle variazioni tra scenario attuale e riferimento, dal momento che le frequentazioni ferroviarie risultano pressoché stabili nel passaggio da scenario di riferimento a piano.

La variazione del numero di passeggeri delle autolinee extraurbane è minima rispetto alla situazione attuale (-1,8%, meno di 100 saliti al giorno) ma dal confronto con lo scenario di riferimento emerge un netto recupero (+19%, pari a +650 saliti/giorno).

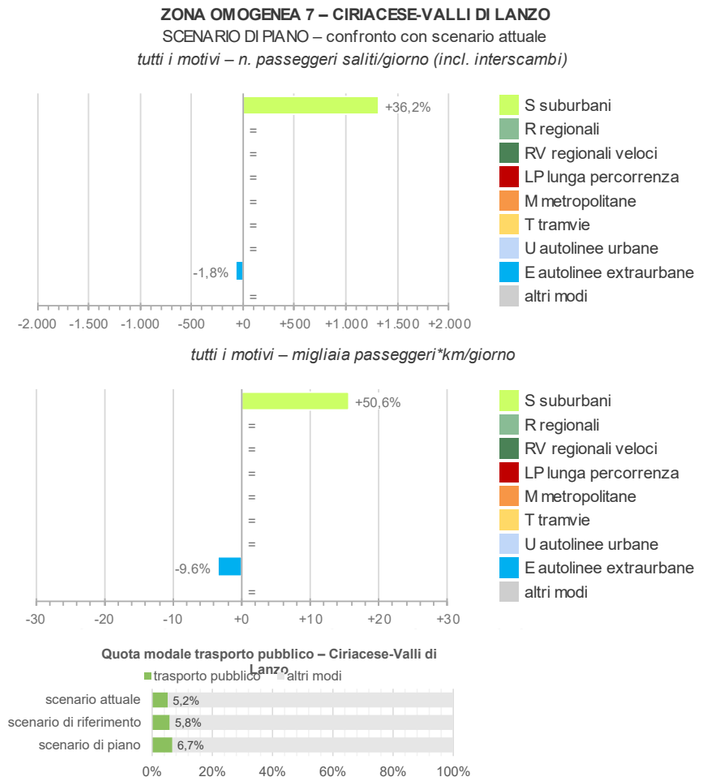


Fig. 7.3.x – Zona omogenea 7: statistiche trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Fig. 7.3.xi – Zona omogenea 7: flussi trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Le simulazioni evidenziano incrementi d'utenza abbastanza rilevanti in valore assoluto a **Ciriè**, **San Maurizio Canavese**, **Nole** e **Lanzo**. In termini relativi, gli incrementi maggiori (>20%) riguardano invece **Ala di Stura**, **Cafasse**, **Corio**, **Fiano**, **Front**, **Mezzenile**, **San Carlo Canavese**, **San Francesco al Campo** e **Vallo Torinese**.

L'unico caso in controtendenza è quello di Ceres, che subisce la perdita di un servizio sostitutivo ferroviario oggi sovradimensionato rispetto alle esigenze locali.

Leggendo i risultati secondo una logica di rete, è possibile evidenziare risultati in linea con le attese sulle direttrici **7P** (Varisella-Venaria), **7E** (Ciriè-Rivarolo), **7F** (Rocca C.se-S.Benigno) e **7Q** (Lanzo-Fiano-Ciriè).

Minori appaiono i carichi delle direttrici residue, che comunque sono poste a servizio di contesti caratterizzati da domanda debole.

7.4 ASSETTO DI RETE

7.4.1 Aspetti generali

L'insieme delle elaborazioni e delle verifiche svolte sulla rete attuale e sullo schema proposto per il futuro, consente di stabilizzare l'**assetto di rete obiettivo**, ovvero la configurazione del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) della zona omogenea, al quale tendere in funzione della progressiva attuazione delle strategie del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in particolare per quanto attiene:

- ✓ allo sviluppo del **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)**, nonché della rete di forza urbana/suburbana della città capoluogo;
- ✓ all'avvio dell'integrazione tariffaria, che consentirà di utilizzare indifferentemente, con il medesimo titolo di viaggio (biglietto od abbonamento), i servizi ferroviari e quelli automobilistici urbani od extraurbani.

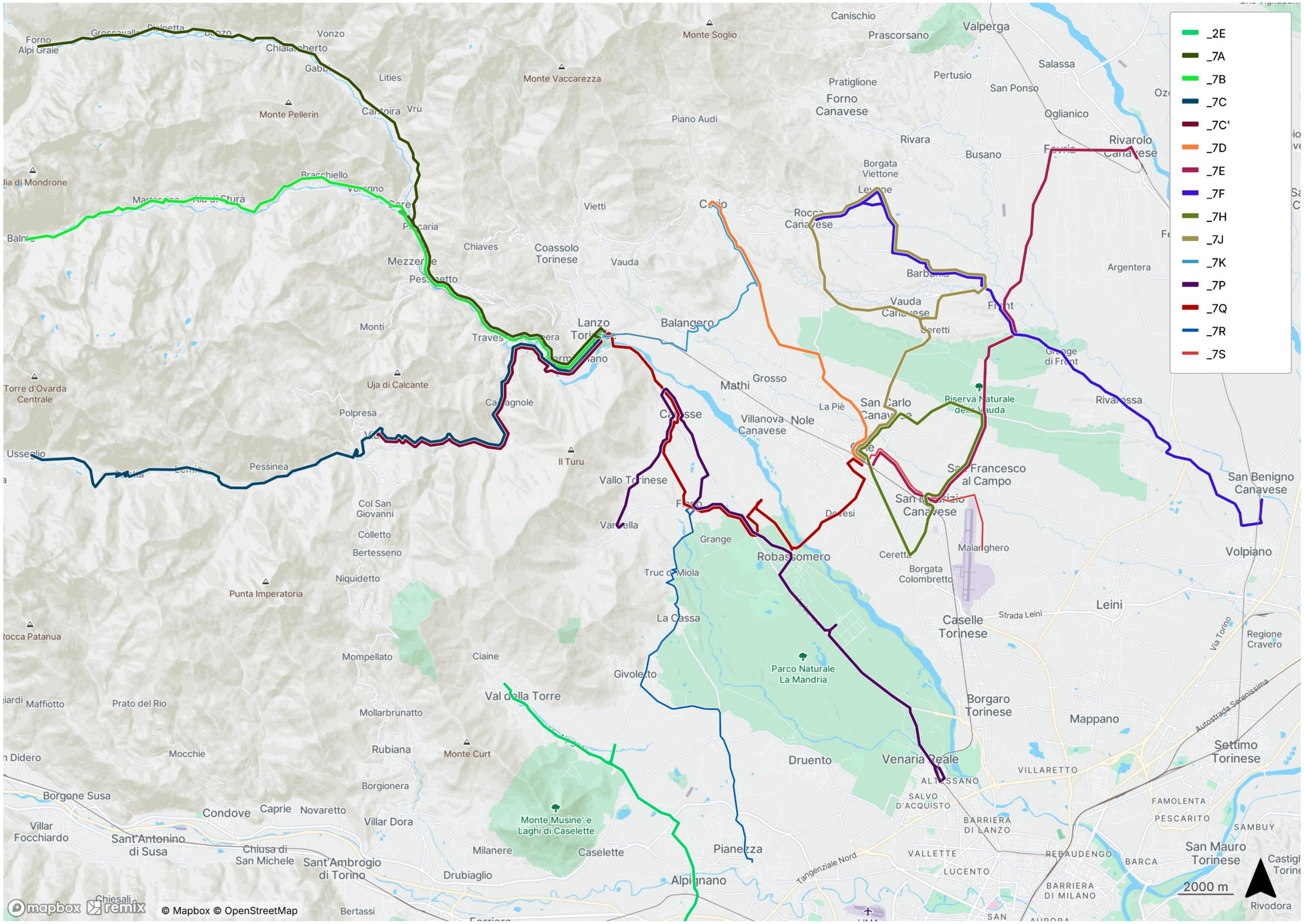


Fig. 7.4.i – Mappa delle direttrici di progetto

Elaborazione META base Remix ©

7.4.2 Schede di linee

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.

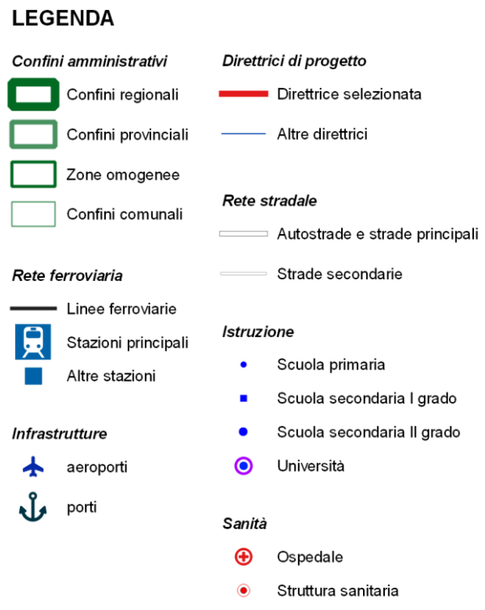


Fig. 7.4.ii – Legenda delle schede di linea
Elaborazione META

7A

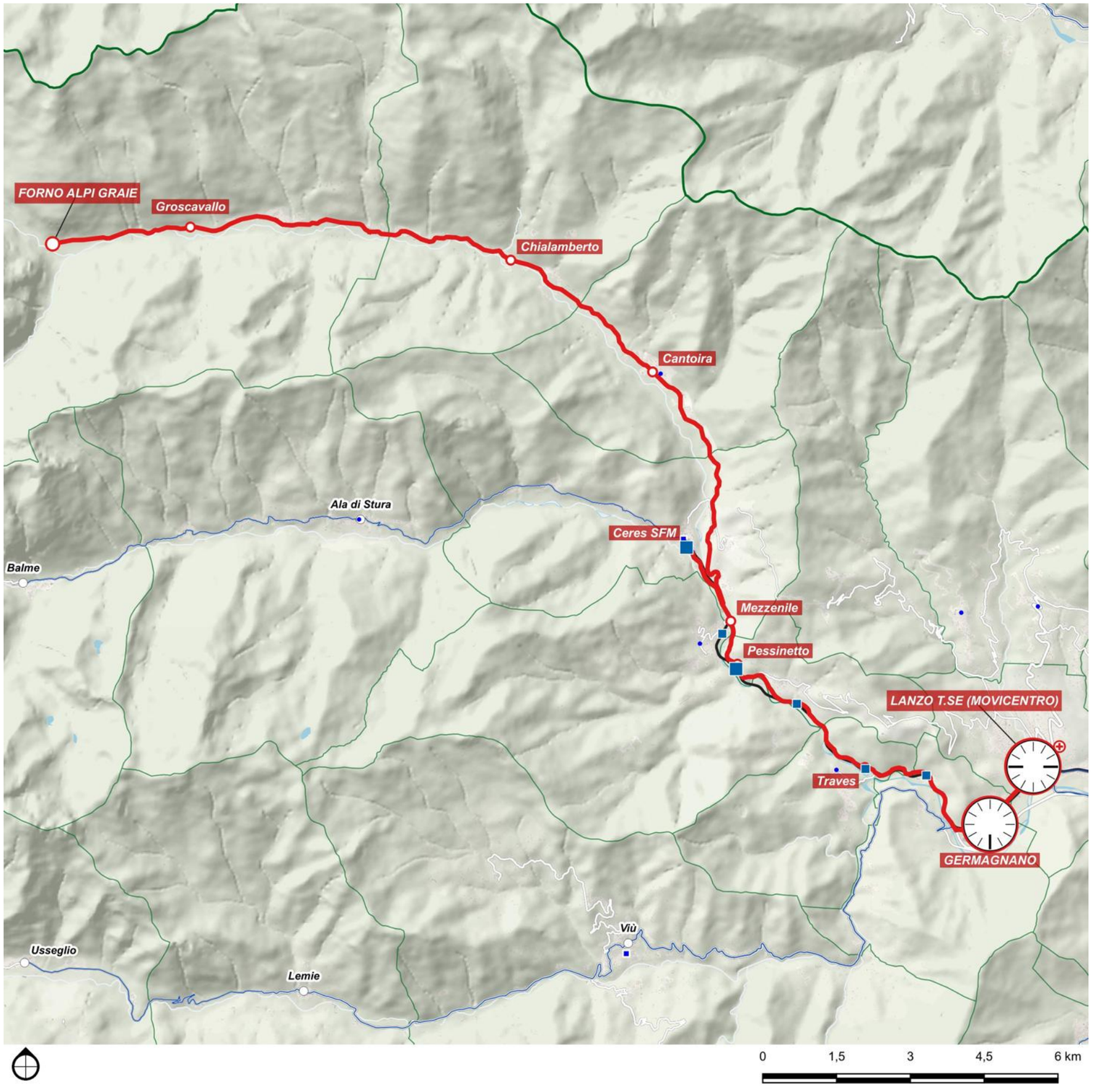
Forno Alpi Graie - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	168.168	27.1	22.0

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette l'Alta Valle di Lanzo con il nodo infrastrutturale di Lanzo Torinese, attraversando i centri di Ceres e Germagnano.

Svolge una funzione essenziale di adduzione ai territori montani, garantendo l'accessibilità ai servizi e l'integrazione con la rete ferroviaria presso Lanzo, ma anche grazie alle stazioni di Ceres e Germagnano.

Il collegamento consente la mobilità sistematica di residenti in aree a bassa densità verso i poli scolastici, sanitari e lavorativi di valle e, grazie all'intermodalità, dell'area metropolitana.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Forno Alpi Graie - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	33 km
Nodi di interscambio:	Ceres FS, Germagnano FS, Lanzo FS

7B

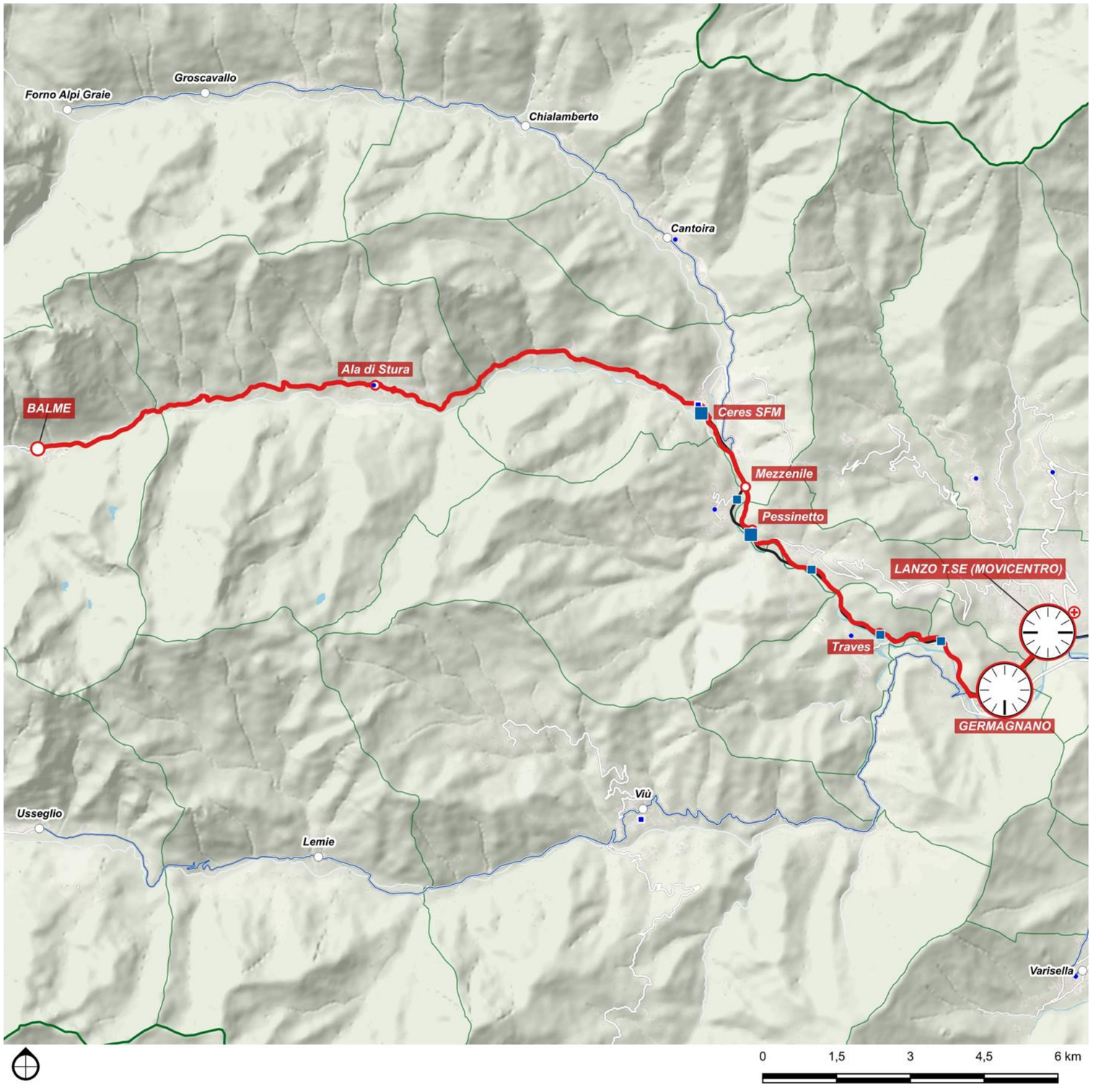
Balme - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	144.421	26.2	18.9

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'Alta Valle di Ala, a partire dal comune alpino di Balme, con il nodo intermodale di Lanzo Torinese, passando per i centri di Ceres e Germagnano.

Garantisce l'accessibilità ai servizi essenziali per i residenti dei comuni montani, favorendo la mobilità sistematica verso valle e l'interscambio con la rete ferroviaria presso Lanzo, Ceres e Germagnano.

La direttrice riveste un ruolo prioritario per l'inclusione territoriale in un contesto a bassa densità e forte stagionalità turistica.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Balme - Ceres - Germagnano - Lanzo Torinese

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	28.3 km
Nodi di interscambio:	Ceres FS, Germagnano FS, Lanzo FS

7C

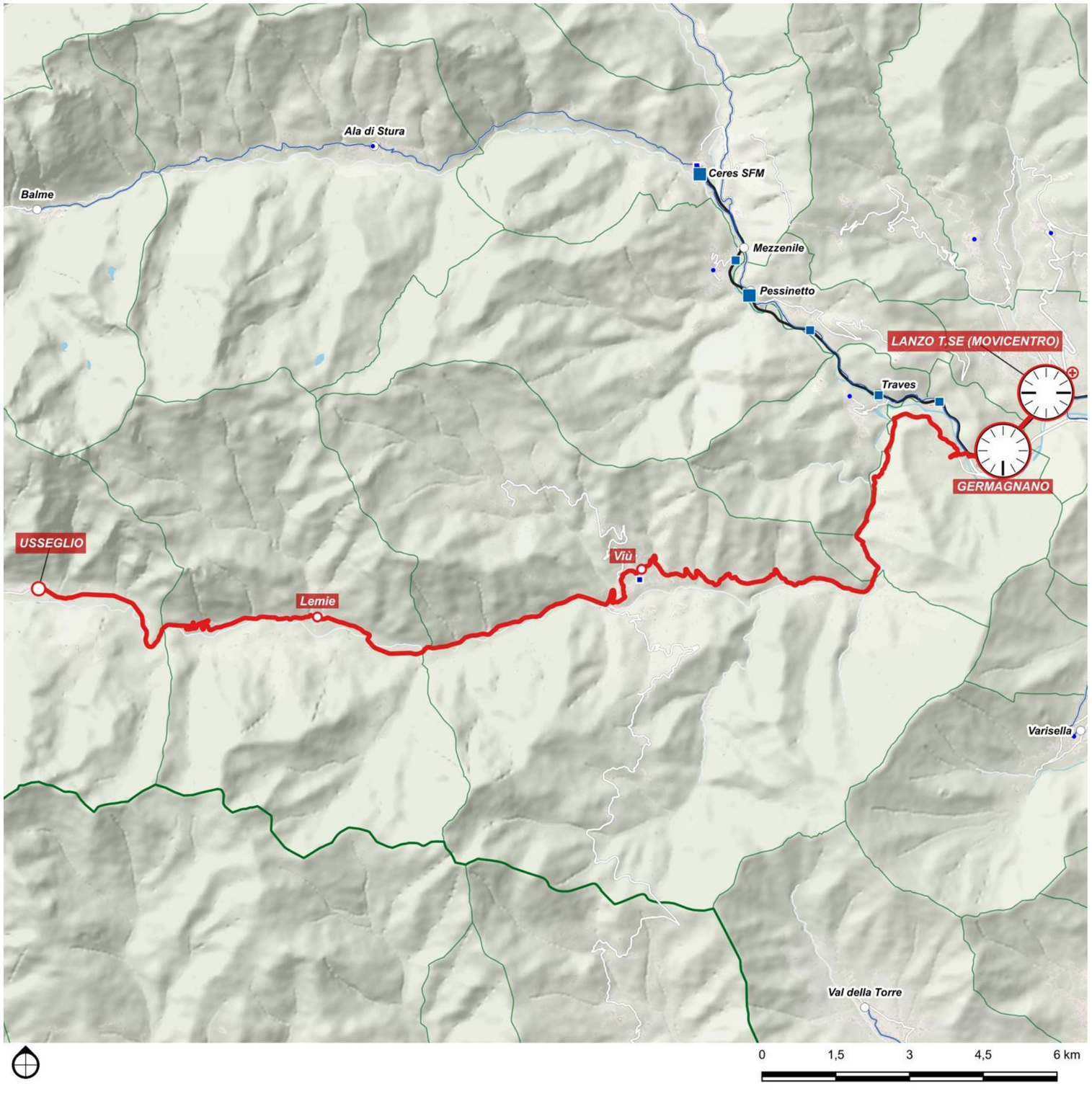
Usseglio - Viù - Germagnano - Lanzo Torinese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	159.963	31.4	31.4

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'Alta Valle di Viù con il nodo infrastrutturale di Lanzo Torinese, attraversando i centri di Viù e Germagnano.

Originato a Usseglio, il tracciato serve un territorio a bassa densità insediativa e forte valenza paesaggistica, garantendo accessibilità ai poli scolastici, sanitari e ferroviari di valle.

La direttrice svolge una funzione essenziale per la mobilità locale sistematica, favorendo l'inclusione territoriale e l'integrazione modale con la rete metropolitana presso il nodo di Lanzo.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Usseglio - Viù - Germagnano - Lanzo Torinese

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	31.4 km
Nodi di interscambio:	Germagnano FS, Lanzo FS

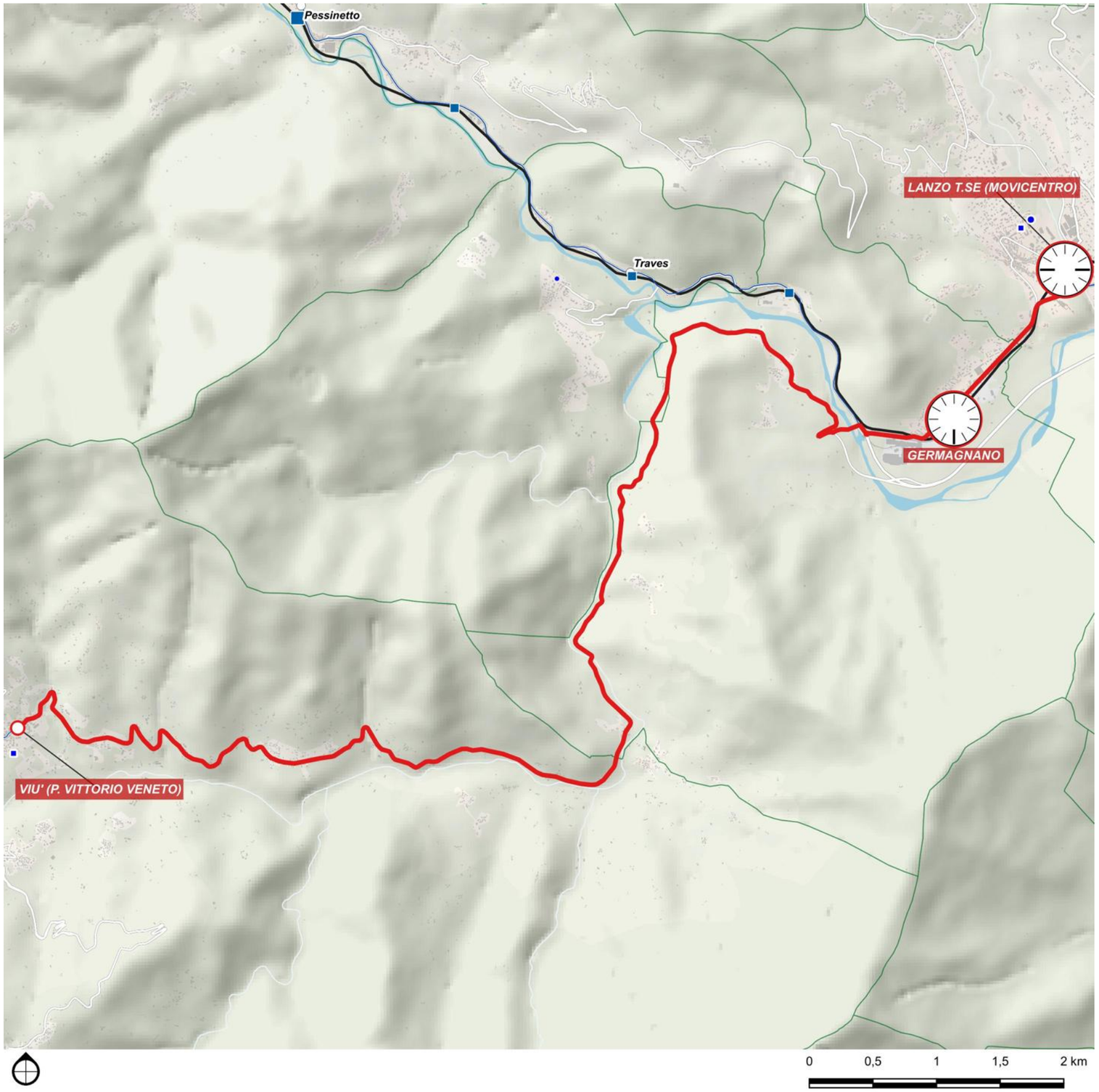
7C'

Viù - Germagnano - Lanzo Torinese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	77.306	33.7	22.8

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega il comune di Viù al nodo intermodale di Lanzo Troinese, attraversando il centro di Germagnano, anch'esso dotato di stazione ferroviaria.

Il tracciato assicura connessione tra ambiti montani e fondovalle, garantendo l'accessibilità ai servizi e l'integrazione con la rete, in un contesto di bassa densità insediativa e con domanda di mobilità prevalentemente locale.



DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Viù - Germagnano - Lanzo Torinese		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		14
Lunghezza		15.2 km
Nodi di interscambio:	Germagnano FS, Lanzo FS	

7D

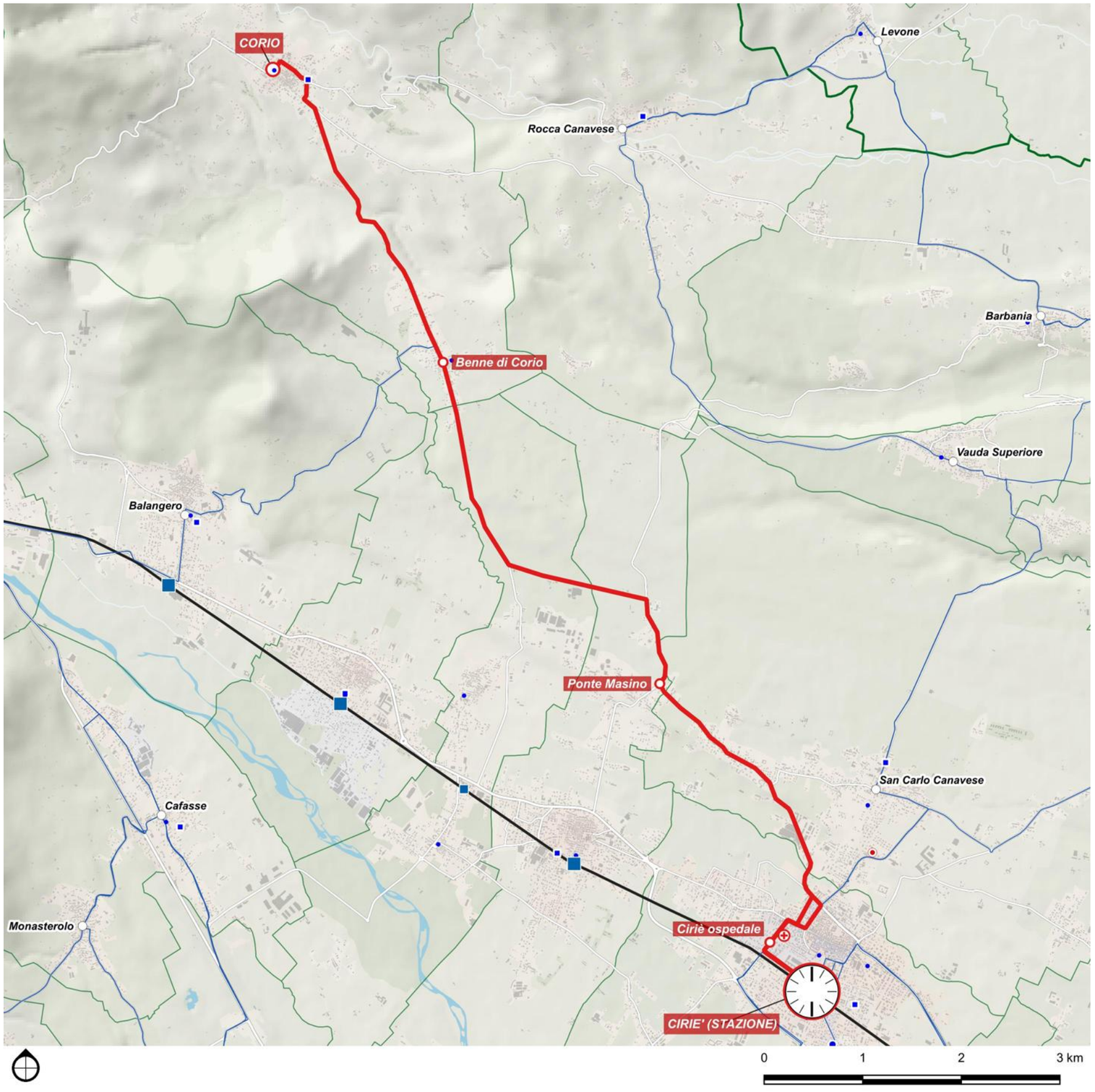
Corio - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	154.186	36.4	19.1

Direttrice extraurbana secondaria che collega il comune di Corio, situato nell'alta Valle Malone, al polo urbano di Ciriè, nodo di riferimento per l'accesso ai servizi e alla rete ferroviaria metropolitana.

Svolge una funzione essenziale per la mobilità sistematica locale, garantendo l'accessibilità ai poli scolastici, sanitari e commerciali di valle.

La direttrice favorisce, inoltre, l'interscambio modale presso la stazione ferroviaria di Ciriè.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Corio - Ciriè

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	12.7 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS

7E

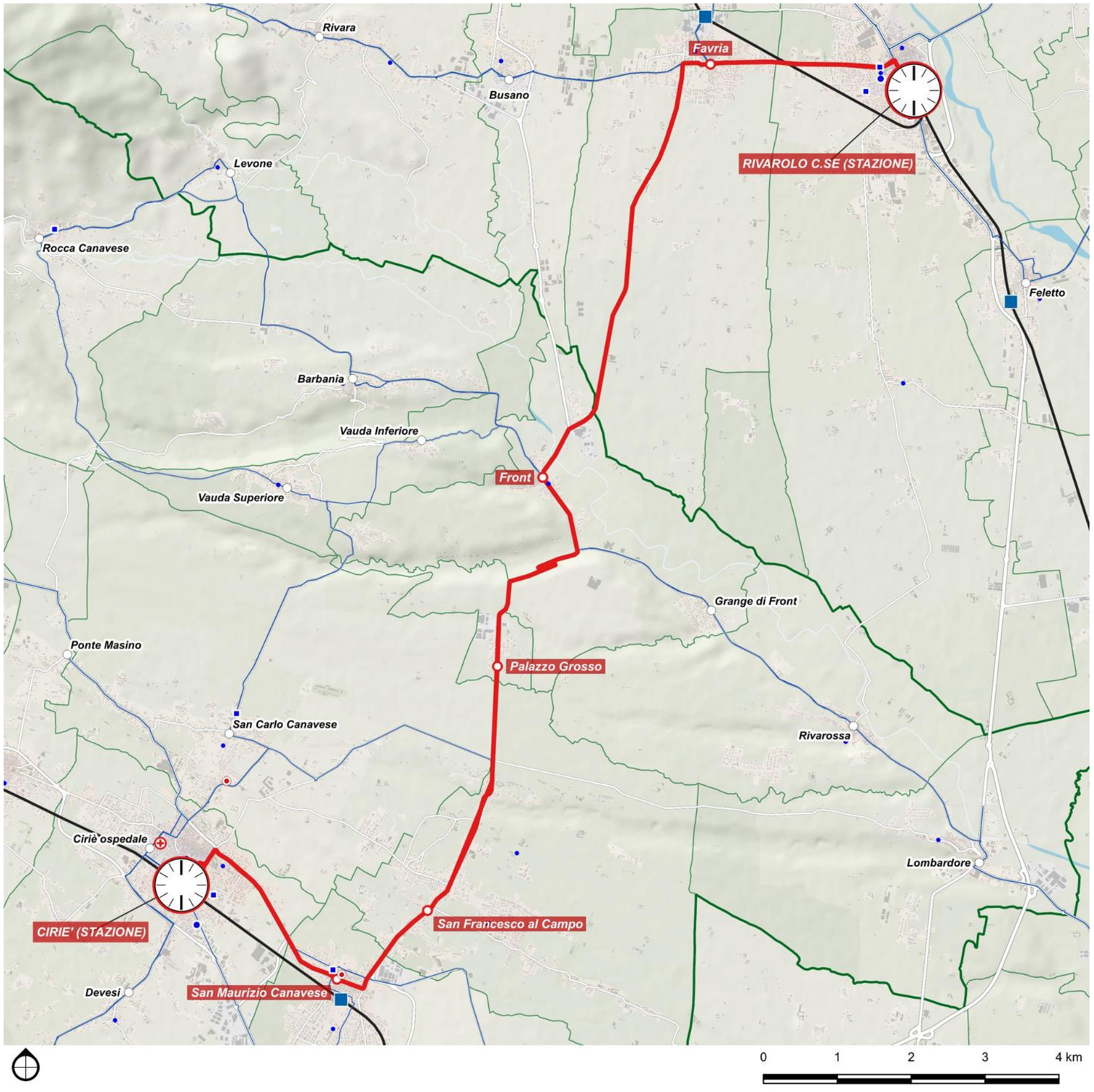
Rivarolo - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	265.132	34.6	21.9

Direttrice extraurbana secondaria che collega due poli urbani rilevanti del Canavese, ovvero Rivarolo Canavese e Ciriè, entrambi dotati di stazione ferroviaria e ampia offerta di servizi.

Svolge una funzione di connessione trasversale tra aree residenziali e produttive, supportando la mobilità sistematica e favorendo l'interscambio modale con il servizio ferroviario metropolitano.

La direttrice costituisce un asse strategico per l'equilibrio funzionale dell'area nord-occidentale della Città Metropolitana di Torino.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Rivarolo - Ciriè

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	21.9 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS, Rivarolo FS

7F

Rocca Canavese - Front - Lombardore - San Benigno Canavese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	298.621	34.4	24.7

Direttrice extraurbana secondaria rafforzata che collega i comuni di Rocca Canavese, Front e Lombardore al nodo infrastrutturale di San Benigno Canavese, con funzione di raccordo tra l'area pedemontana e la rete ferroviaria di pianura.

Il tracciato assicura l'accessibilità ai servizi sovralocali per territori a bassa densità insediativa, favorendo la mobilità sistematica locale e l'integrazione modale presso la stazione ferroviaria di San Benigno, punto di connessione verso l'area metropolitana torinese.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Rocca Canavese - Front - Lombardore - San Benigno Canavese

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	24.7 km
Nodi di interscambio:	San Benigno FS

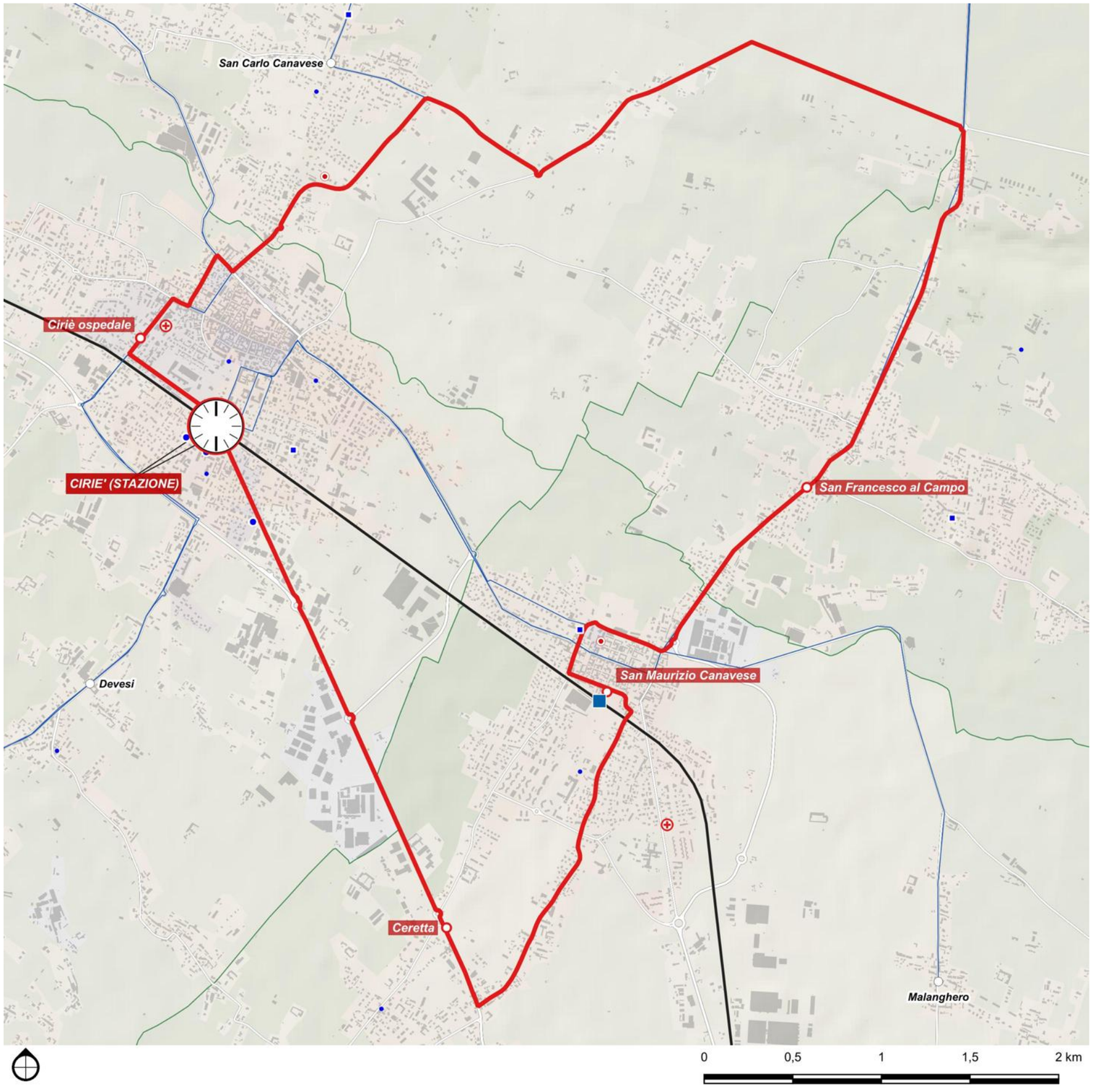
7H

CITYBUS Ciriè - San Carlo - San Francesco - San Maurizio - Ceretta - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E1	30	367.960	28.4	17.0

Direttrice che connette i comuni di San Carlo Canavese, San Francesco al Campo e San Maurizio Canavese al nodo urbano e ferroviario di Ciriè, completando un anello funzionale a servizio della mobilità intercomunale.

La direttrice svolge una funzione di connessione capillare tra ambiti a prevalente destinazione residenziale, favorendo l'accessibilità ai servizi di valle e l'interscambio modale presso la stazione ferroviaria di Ciriè, con una domanda prevalentemente sistematica locale.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
CITYBUS Ciriè - San Carlo - San Francesco - San Maurizio - Ceretta - Ciriè	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	70
Lunghezza	17 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS

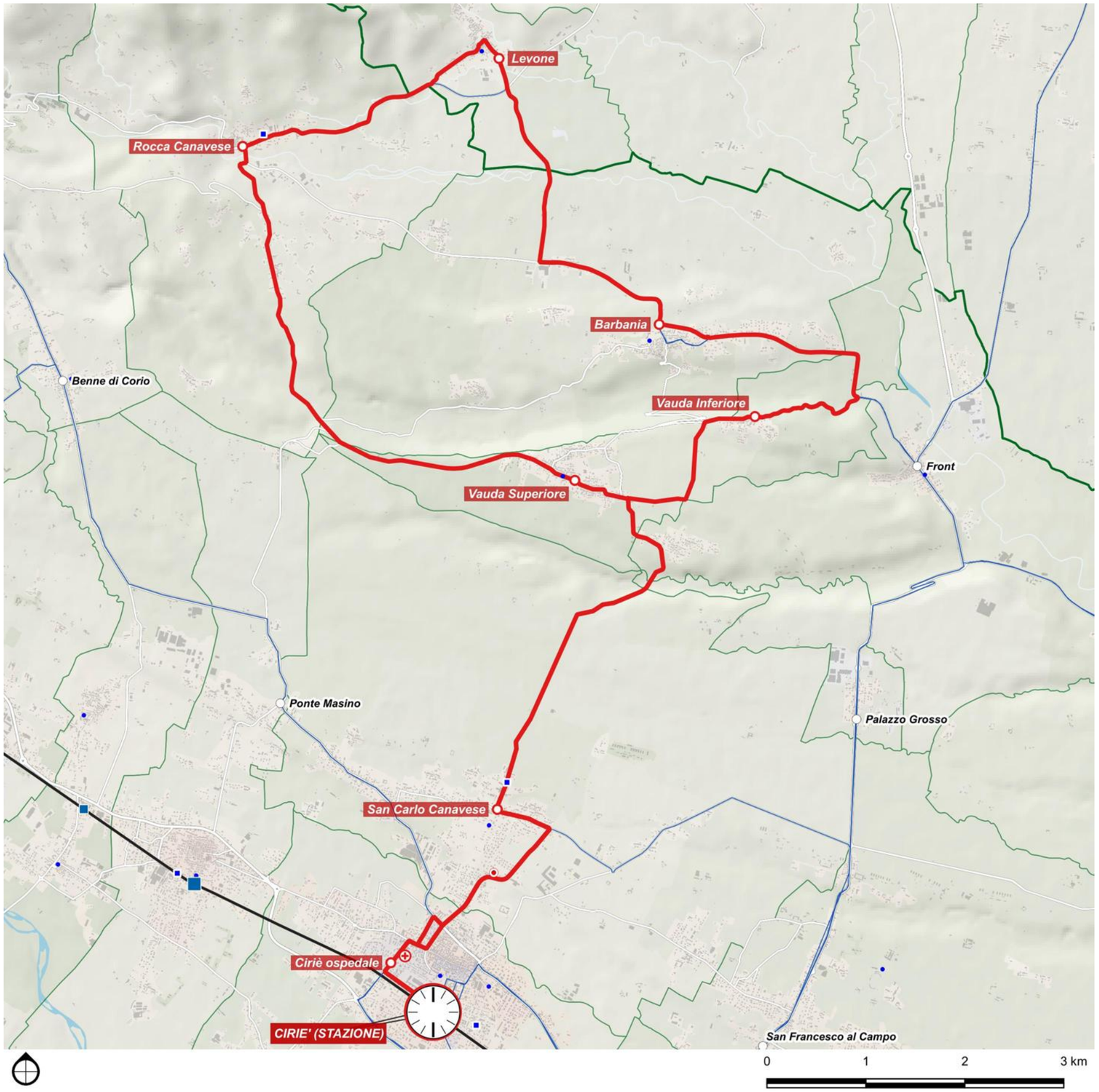
7J

Ciriè - Vauda Canavese - Rocca Canavese - Levone - Barbania - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	176.373	30.5	23.1

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette i comuni di Vauda Canavese, Rocca Canavese, Levone e Barbania con il nodo urbano di Ciriè, configurandosi come un anello di adduzione per ambiti a bassa densità insediativa.

Garantisce l'accessibilità ai servizi scolastici, sanitari e commerciali concentrati a Ciriè, favorendo la mobilità locale sistematica e l'interscambio modale presso la stazione ferroviaria, in un contesto a forte componente residenziale diffusa.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Ciriè - Vauda Canavese - Rocca Canavese - Levone - Barbania - Ciriè

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		14
Lunghezza		34.6 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS	

7K

Corio - Lanzo Torinese

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	8.750	21.3	12.4

Direttrice extraurbana terziaria scolastica che collega il comune di Corio con il nodo infrastrutturale di Lanzo Torinese.

Svolge una funzione essenziale per la mobilità locale sistematica, garantendo l'accesso ai servizi e l'integrazione modale presso la stazione ferroviaria di Lanzo, punto di connessione con il sistema ferroviario metropolitano.

Il tracciato serve territori a bassa densità insediativa, con una domanda diffusa ma stabile.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Corio - Lanzo Torinese

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	4
Lunghezza	12.4 km
Nodi di interscambio:	Lanzo FS

7P

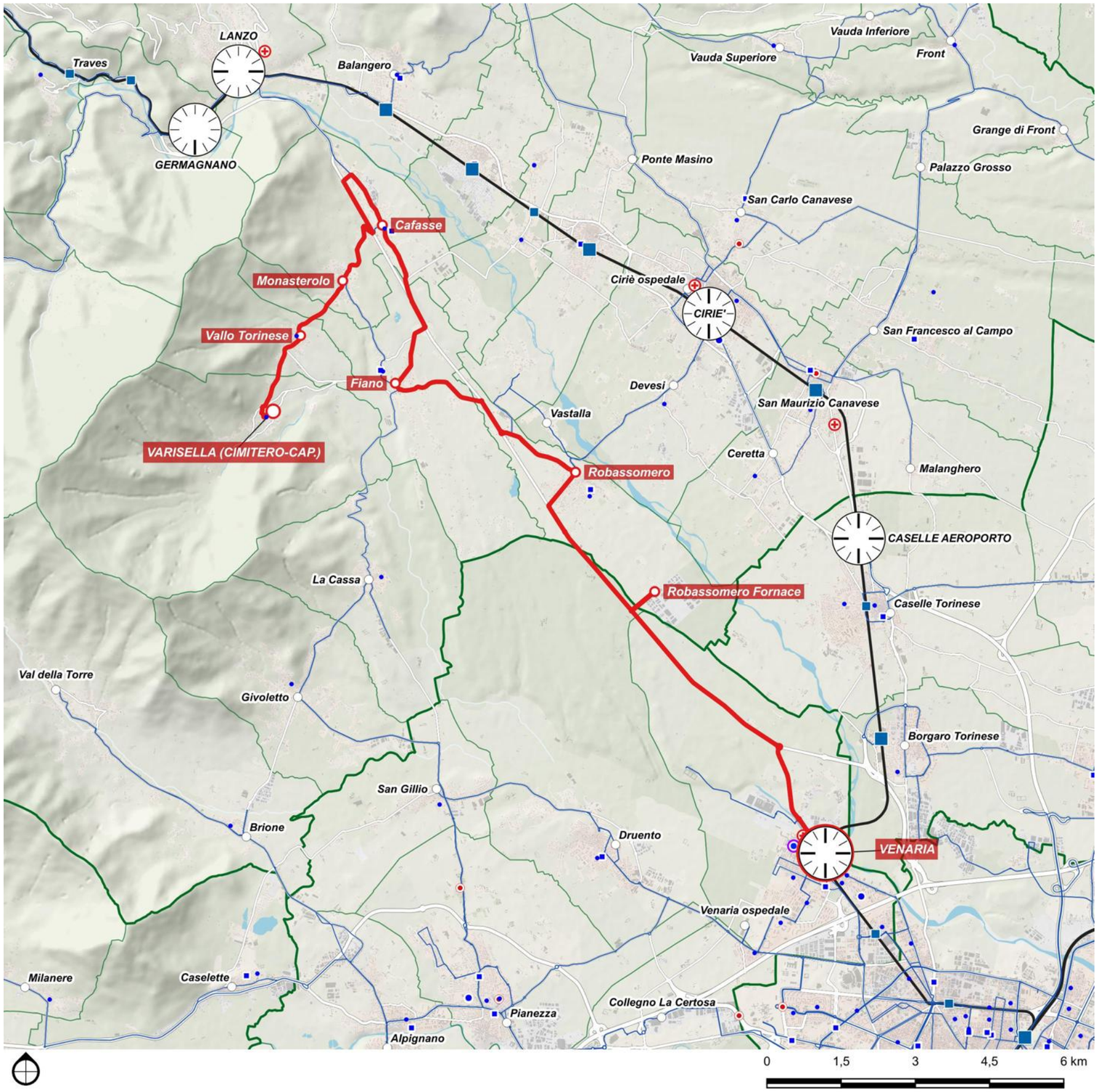
Varisella - Cafasse - Fiano - Robassomero - Venaria SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	338.106	34.9	27.9

Direttrice extraurbana secondaria che connette i comuni dell'alta pianura e pedemontana torinese (Varisella, Cafasse, Fiano e Robassomero) con il nodo metropolitano di Venaria Reale, proseguendo fino al terminale urbano di Torino Grosseto.

Svolge una funzione di raccordo tra ambiti residenziali a bassa e media densità e l'area metropolitana, intercettando una domanda pendolare significativa.

La direttrice costituisce un asse di accesso diretto al sistema urbano torinese, con potenziale integrazione con le direttrici ferroviarie e tranviarie in corrispondenza dei nodi attraversati.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Varisella - Cafasse - Fiano - Robassomero - Venaria SFM

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	27.9 km
Nodi di interscambio:	Venaria SFM

7Q

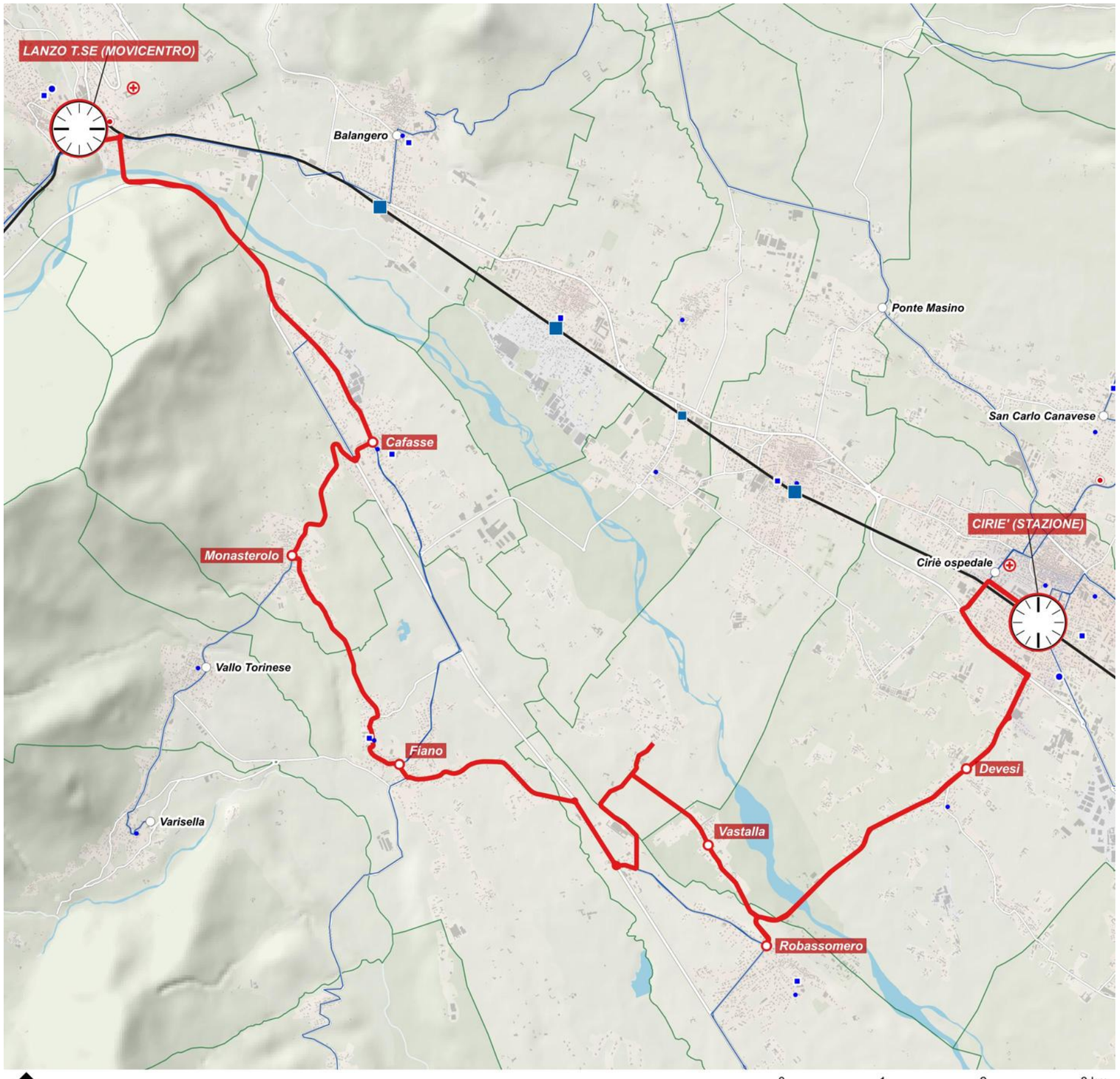
Lanzo Torinese - Fiano - Robassomero - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	275.911	27.3	22.8

Direttrice extraurbana secondaria che collega il nodo ferroviario di Lanzo Torinese con quello di Ciriè, attraversando i comuni residenziali di Fiano e Robassomero.

Svolge una funzione di connessione locale tra poli infrastrutturali della rete metropolitana nord-occidentale, supportando la mobilità sistematica e favorendo l'interscambio con il servizio ferroviario nei due capisaldi.

La direttrice risponde ad una domanda stabile in ambiti territoriali a media densità insediativa.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Lanzo Torinese - Fiano - Robassomero - Ciriè

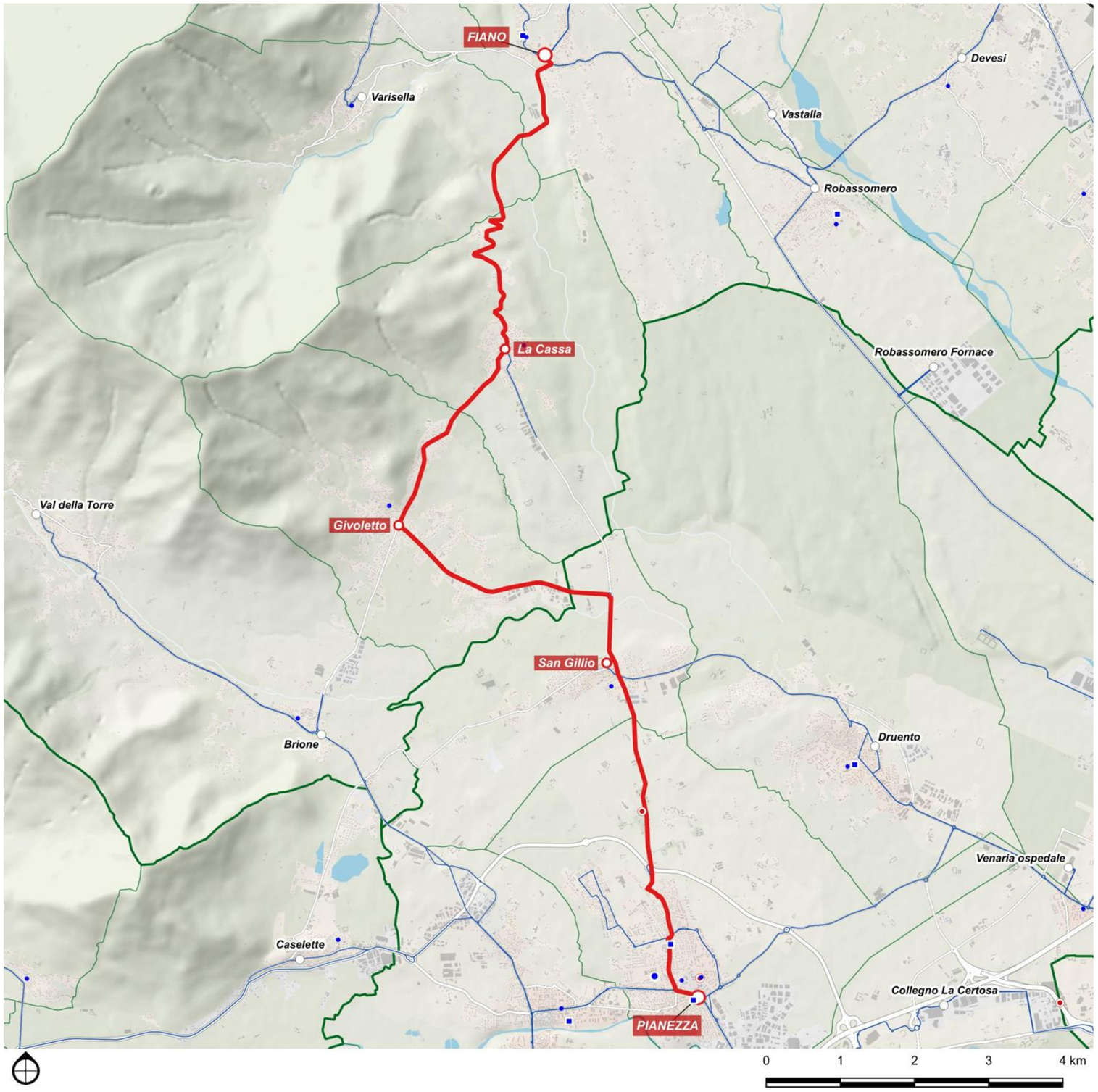
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	22.8 km
Nodi di interscambio:	Lanzo FS, Ciriè FS

7R

Fiano-Pianezza

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	14.893	27.3	17.7

Direttrice extraurbana terziaria scolastica che garantisce i collegamenti tra Fiano e l'istituto agrario di Pianezza.



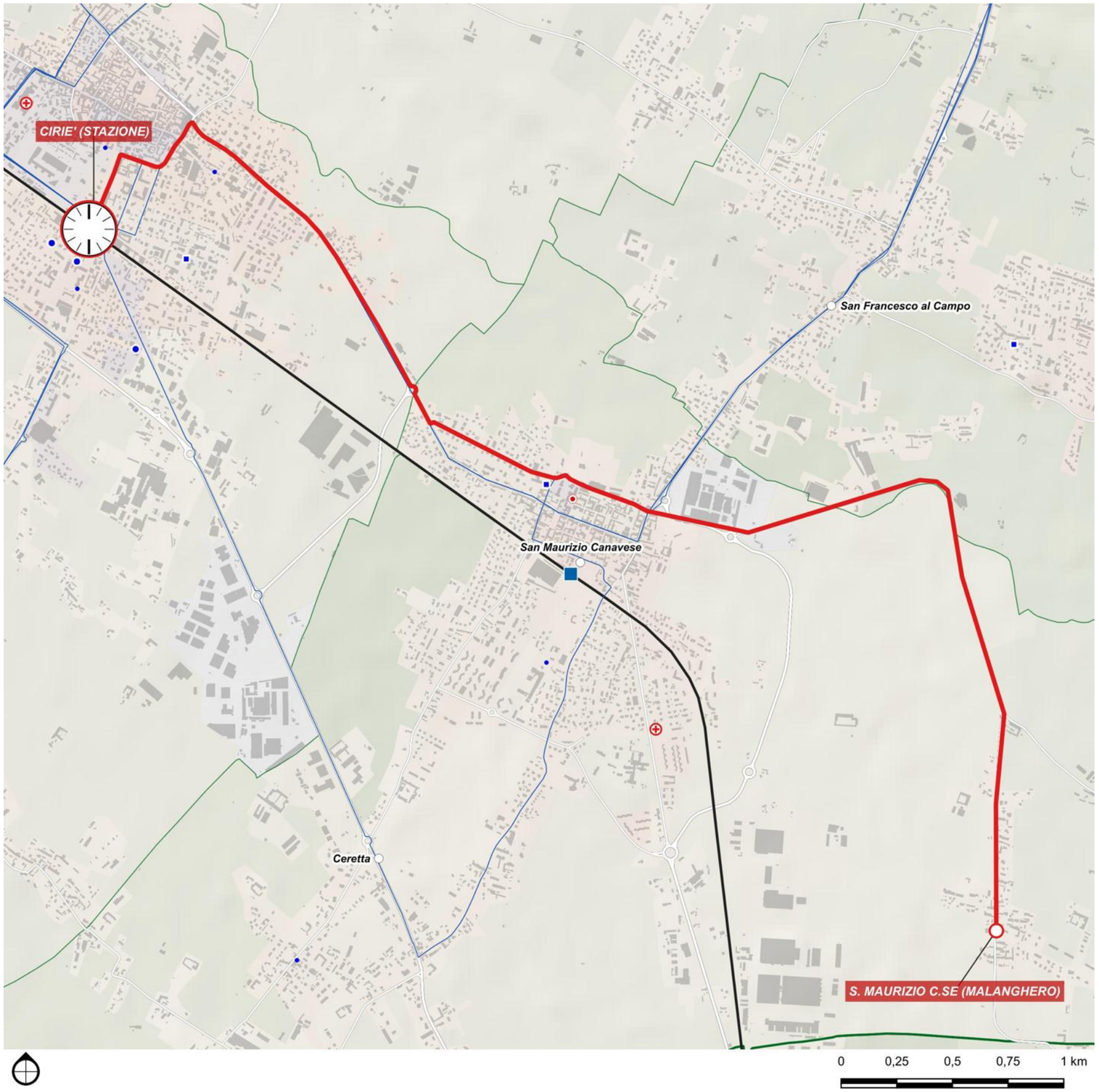
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Fiano-Pianezza		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		4
Lunghezza		17.7 km
Nodi di interscambio:	-	

7S

Malanghero - Ciriè

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	5.998	35.7	7.1

Direttrice extraurbana terziaria scolastica che collega Malangero a San Maurizio e Ciriè.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Malanghero - Ciriè

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	4
Lunghezza	7.1 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS

2E

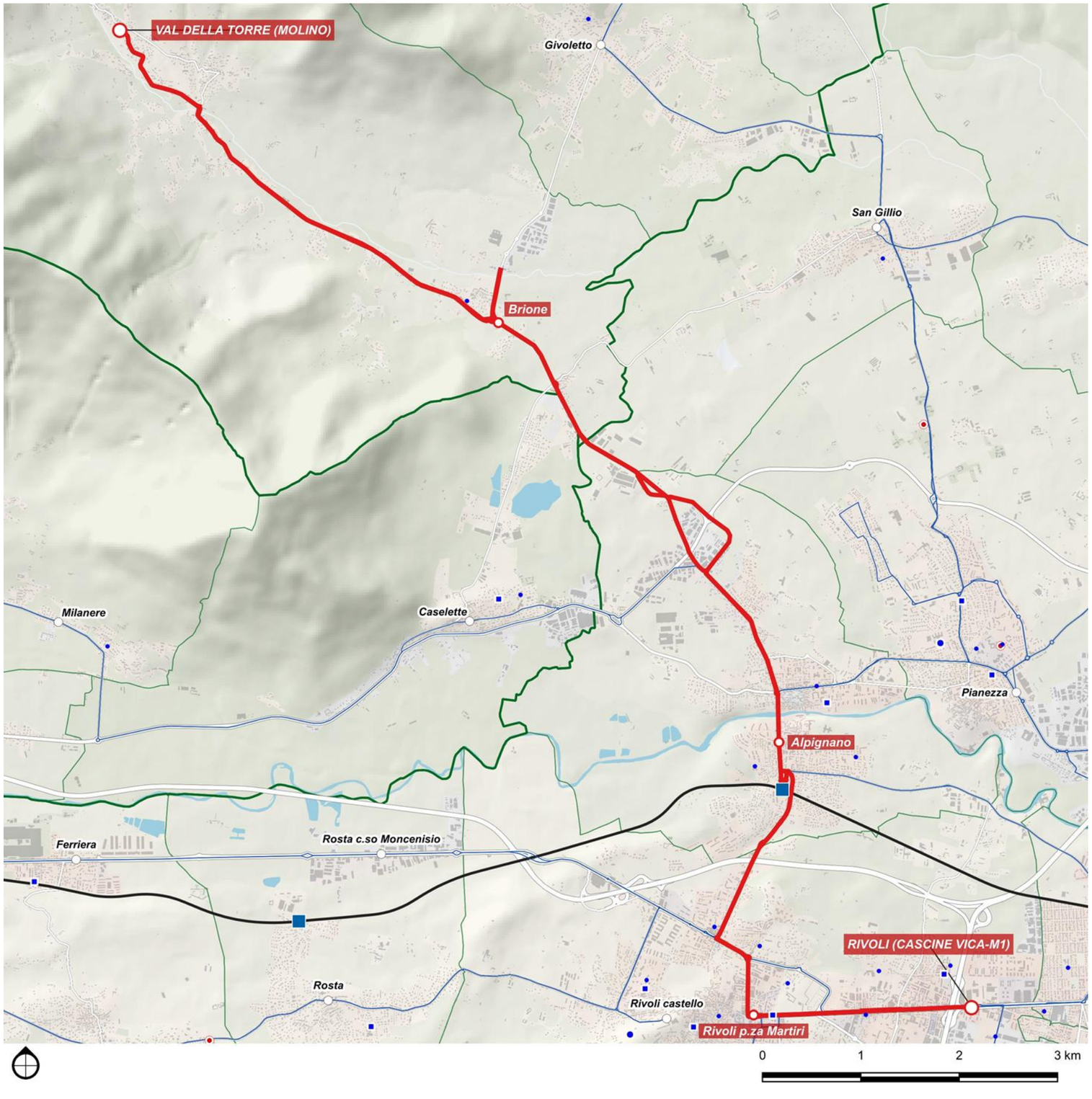
Val della Torre - Alpignano SFM - Rivoli - Cascine Vica M1

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	211.778	24,4	17,5

Direttrice extraurbana secondaria che collega Val della Torre alla stazione di Alpignano ed al capolinea M1 di Cascine Vica.

Svolge una funzione di raccolta e distribuzione dei flussi scambiati dal la rete di forza metropolitana (linee SFM3 ed M1), garantendo altresì un certo livello di capillarità nei Comuni di Alpignano e Rivoli.

Il collegamento presenta interesse anche per i flussi specificamente diretti verso la sub-polarità urbana di Rivoli.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Val della Torre - Alpignano SFM - Rivoli - Cascine Vica M1

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	17,5 km
Nodi di interscambio:	Alpignano FS, Cascine Vica M1

2F

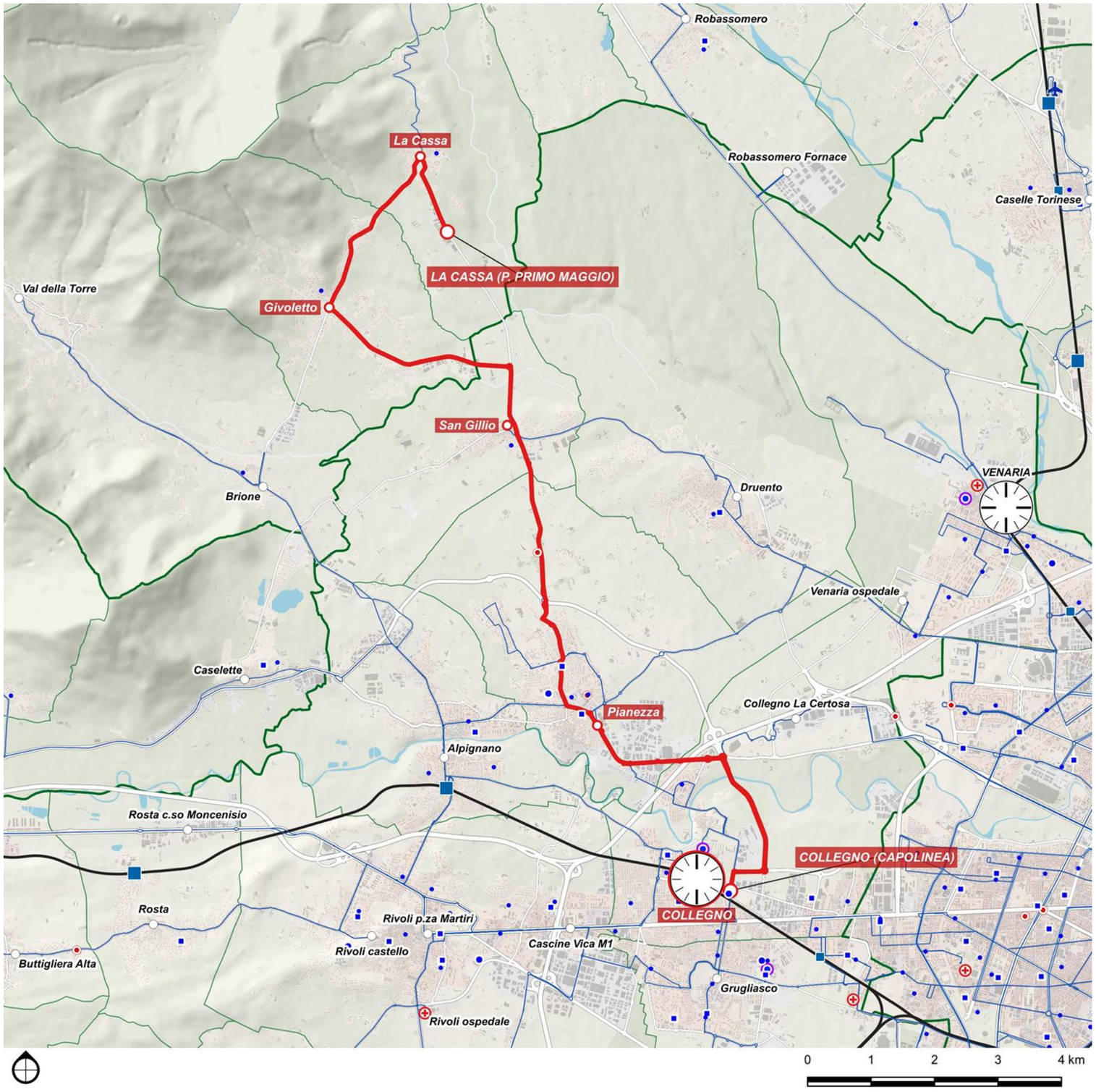
La Cassa - Givoletto - San Gillio - Pianezza - Collegno Certosa SFM M1

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	230.976	26,6	25,4

Direttrice extraurbana secondaria che collega La Cassa, Givoletto e San Gillio al nodo d'interscambio di Collegno Certosa SFM/M1, attraversando anche il Comune di Pianezza.

Svolge una funzione di raccolta e distribuzione dei flussi scambiati dal la rete di forza metropolitana (linee SFM3-4-6-7, T12), garantendo altresì un certo livello di capillarità nei Comuni di Pianezza e Druento, nonché la connessione tra la frazione Savonera e Torino e Collegno (Basse Dora, centro commerciali).

Il collegamento presenta interesse anche per i flussi specificamente diretti verso la sub-polarità urbana di Collegno.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

La Cassa - Givoletto - San Gillio - Pianezza - Collegno Certosa SFM M1

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	19,1 km
Nodi di interscambio:	Collegno Certosa FS M1

40

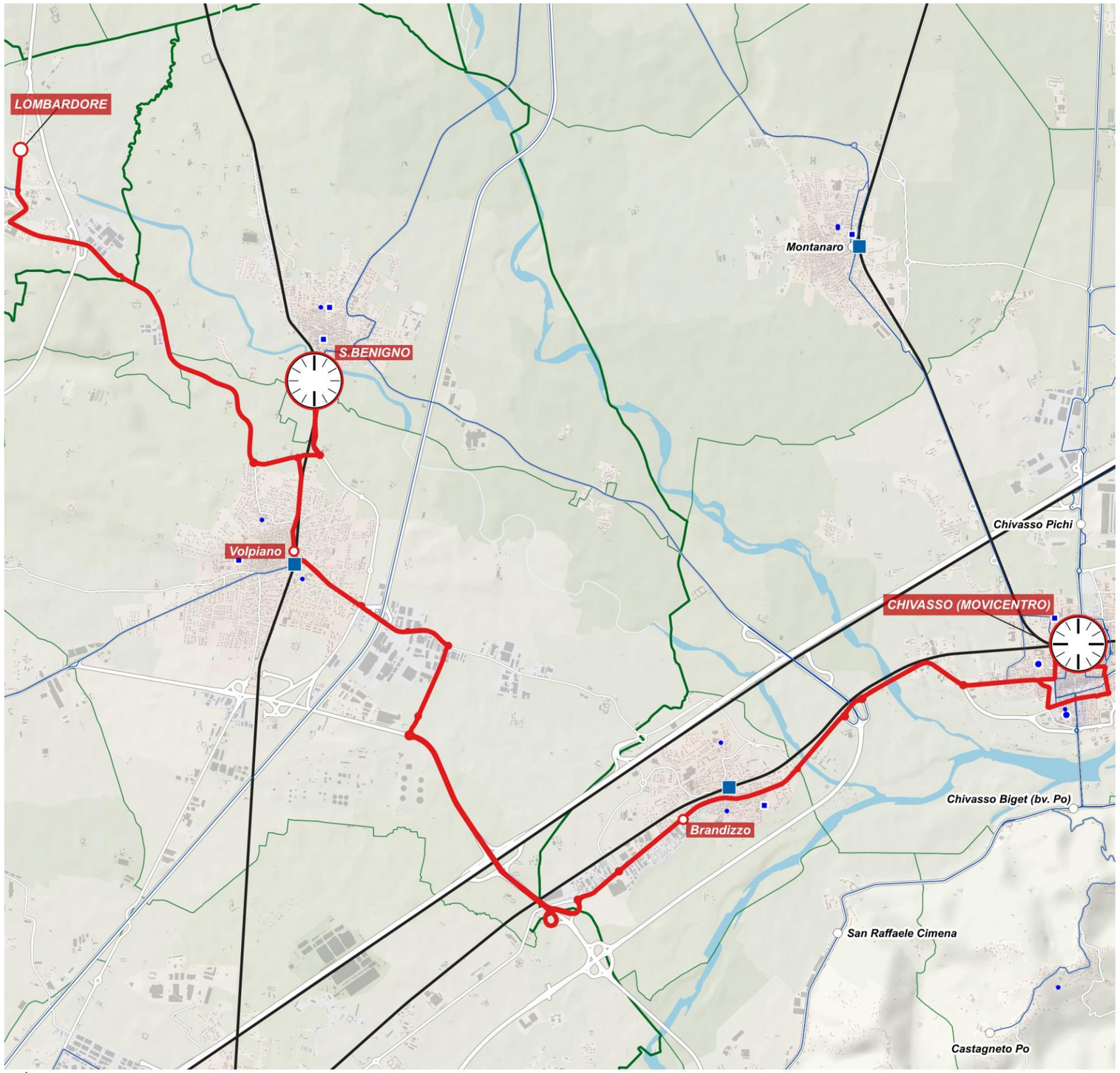
Lombardore - San Benigno Canavese - Volpiano - Brandizzo - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	293.474	28,0	24,2

Direttrice extraurbana secondaria che connette il comune di Lombardore con il movicentro di Chivasso.

Facendo fermata in prossimità della stazione di San Benigno ed attestando presso la stazione di Chivasso, favorisce l'adduzione e l'interscambio con il sistema di trasporto ferroviario, in particolare per i residenti del comune di Lombardore. Si evidenzia una possibile criticità in corrispondenza del passaggio a livello di San Benigno che, al passaggio del treno, interrompe il flusso veicolare provocando risalite di coda sulla SP40 e ritardando, nei casi più sfavorevoli, il transito dell'autobus.

L'istituzione della nuova relazione tra Lombardore e San Benigno garantisce inoltre una migliore accessibilità ai servizi scolastici presenti in zona.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Lombardore - San Benigno Canavese - Volpiano - Brandizzo - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	24,2 km
Nodi di interscambio:	San Benigno FS, Chivasso FS

7.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Ala di Stura	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Balangero	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7K	=	SFM 4+7
Balme	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Barbania	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
	7J	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
Cafasse	7P	*Venaria SFM*	SFM 3+4+6+7
	7Q	*Lanzo SFM, Ciriè SFM*	SFM 4+7
Cantoira	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Ceres	SFM7x	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Chialamberto	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Ciriè	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7D	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	7H	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7J	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7Q	*Lanzo SFM, Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7S	=	=
Coassolo Torinese	7X	*Lanzo SFM*	SFM 4+7
Corio	7D	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7K	=	SFM 4+7
Fiano	7P	*Venaria SFM*	SFM 3+4+6+7
	7Q	*Lanzo SFM, Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7R	=	=
Front	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
Germagnano	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7x	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7C	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7C'	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Givoletto	2F	*Collegno Certosa SFM M1*	SFM 3, M1
	7R	=	=
Groscavallo	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Grosso	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7D	*Ciriè SFM*	SFM 4+7

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
La Cassa	2F	*Collegno Certosa SFM M1*	SFM 3, M1
	7R	=	=
Lanzo Torinese	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7C	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7C'	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7K	=	SFM 4+7
	7Q	*Lanzo SFM, Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7X	*Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Lemie	7C	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Lombardore	4O	*S.Benigno SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
Mathi	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
Mezzenile	SFM7x	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Monastero di Lanzo	7X	*Lanzo SFM*	SFM 4+7
Nole	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7D	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
Pessinetto	SFM7x	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Rivarossa	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
Robassomero	7P	*Venaria SFM*	SFM 3+4+6+7
	7Q	*Lanzo SFM, Ciriè SFM*	SFM 4+7
Rocca Canavese	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
	7J	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
San Carlo Canavese	7D	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7H	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
San Francesco al Campo	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	7H	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
San Maurizio Canavese	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	7H	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
	7S	=	=

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Traves	SFM7x	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
	7A	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7B	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7
Usseglio	7C	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
Val della Torre	2E	*Alpignano SFM, C.Vica M1*	SFM 3, M1
Vallo Torinese	7P	*Venaria SFM*	SFM 3+4+6+7
Varisella	7P	*Venaria SFM*	SFM 3+4+6+7
Vauda Canavese	7J	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
Villanova Canavese	SFM4	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM7	*servizio diretto (TO passante)*	=
Viù	7C	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7C'	*GermagnanoSFM, Lanzo SFM*	SFM 4+7
	7Y	*Germagnano SFM*	SFM 4+7

7.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi