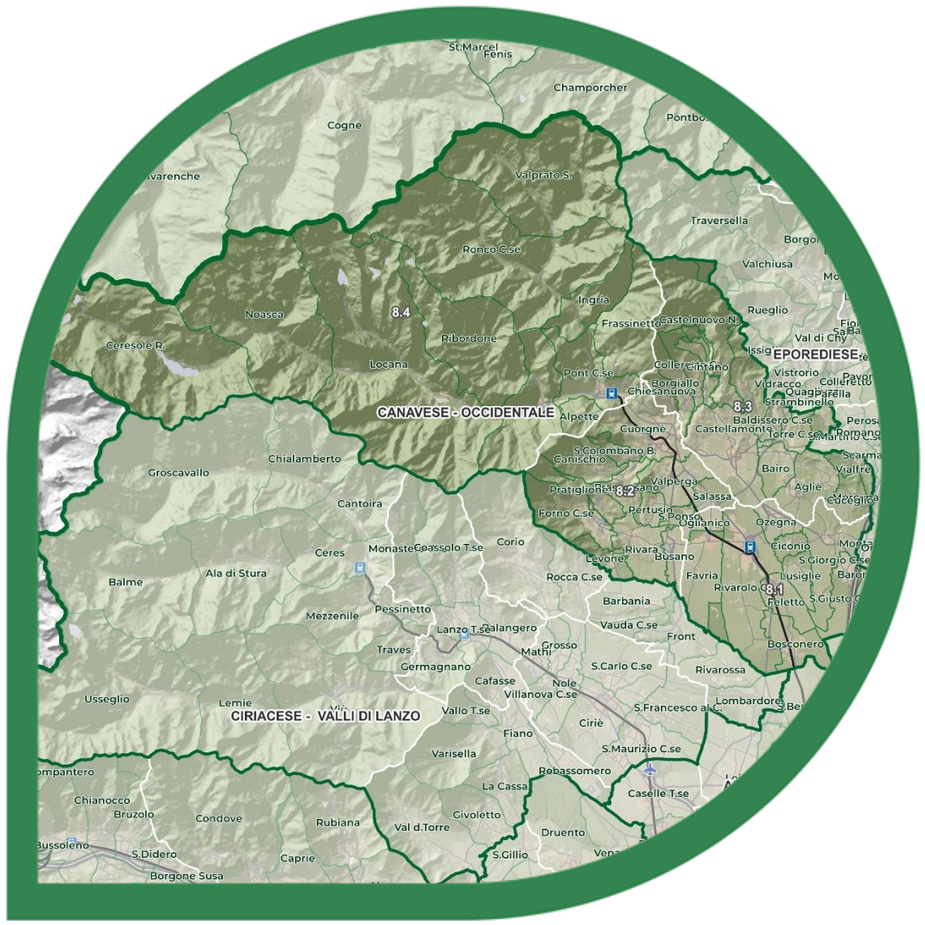


PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'INTERMODALITÀ

Allegato – Zona Omogenea 8

CANAVESE

Agosto 2026

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'

Rapporto finale
- Allegato 8 - Canavese -

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*	66	=	=	*RapportoFIN_Zona8.pdf*
				=		

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

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

INDICE

8 CANAVESE 5

8.1 PREMESSA 5

8.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE 6
- 8.2.1 Inquadramento territoriale 6
- 8.2.2 Domanda di mobilità 18
- 8.2.3 Offerta di trasporto 22
- 8.2.4 Frequentazioni dei servizi 28
- 8.2.5 Simulazioni di traffico 29

8.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE 30
- 8.3.1 Quadro diagnostico 30
- 8.3.2 Quadro programmatico 30
- 8.3.3 Interventi programmati dal PUMS 31
- 8.3.4 Obiettivi specifici del piano 31
- 8.3.5 Logica e criteri progettuali 32
- 8.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete 33
- 8.3.7 Schema di rete obiettivo 34
- 8.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi 41
- 8.3.9 Simulazioni di traffico 43

8.4 ASSETTO DI RETE 46
- 8.4.1 Aspetti generali 46
- 8.4.2 Schede di linea 48
- 8.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio 65
- 8.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi 67

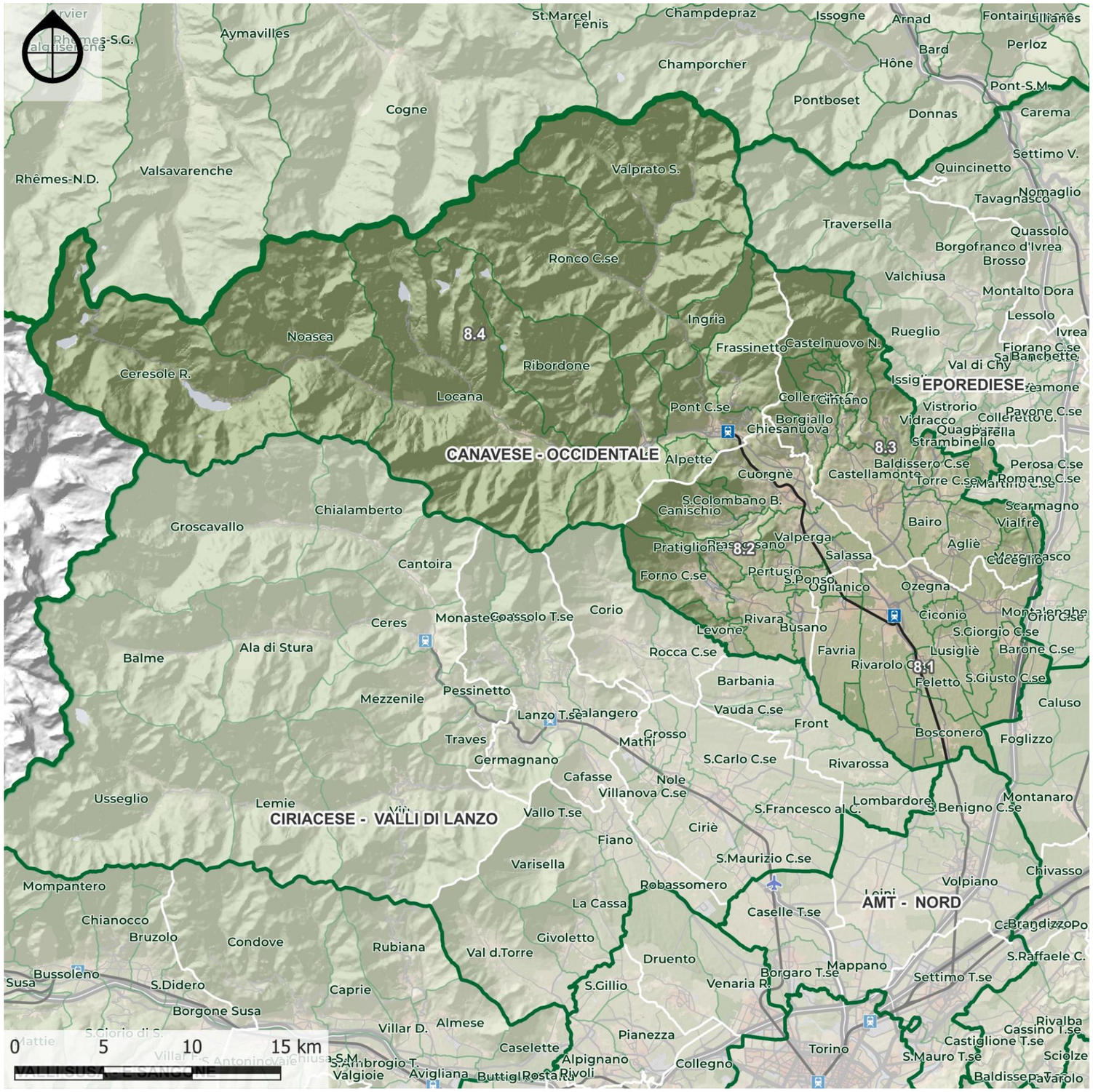


Fig. 8.1.i – Canavese occidentale: Inquadramento territoriale
Elaborazione META su dati ISTAT

8 CANAVESE

8.1 PREMESSA

La zona omogenea del Canavese occidentale comprende 46 comuni che si estendono su una superficie complessiva di circa 970 kmq, e che, ai fini dell'analisi territoriale, sono stati accorpati in 4 sottozone:

- **Canavese sud (8.1)**:
  Bosconero, Ciconio, Favria, Feletto, Lusigliè, Oglianico, Ozegna, Rivarolo, San Giorgio Canavese, San Giusto Canavese,
- **Canavese ovest (8.2):**
  Busano, Canischio, Cuorgnè, Forno Canavese, Levone, Pertusio, Prascorsano, Pratiglione, Rivara, Salassa, San Colombano B., San Ponso, Valperga,
- **Canavese nord (8.3):**
  Agliè, Bairo, Baldissero Canavese, Borgiallo, Castellamonte, Castelnuovo Nigra, Chiesanuova, Cintano, Colleretto C., Cuceglio, Torre Canavese, Vialfrè.
- **Valli Orco-Soana (8.4)**:
  Alpette, Ceresole Reale, Frassinetto, Ingria, Locana, Noasca, Pont Canavese, Ribordone, Ronco Canavese, Sparone, Valprato Soana,

8.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

8.2.1 Inquadramento territoriale

Alla data del 31/12/2023, la popolazione di questa zona omogenea era pari a poco più di 80.500 abitanti, per una densità media di circa 83 ab/kmq. Questo valore tuttavia costituisce una media fra estremi molto diversi tra loro, con massimi superiori ai 200 ab/kmq come la zona del Canavese sud (in particolar modo Rivarolo con 385 ab/kmq) e minimi che raggiungono i 10 ab/kmq nella sottozona delle valli Orco- Soana

L'area oggetto del presente capitolo si estende per circa 975 kmq, 616 dei quali ricadenti nella sottozona delle Valli Orco e Soana che risulta quasi interamente disabitata ad eccezione di piccoli nuclei abitati, raggiungendo un totale di circa 6500 abitanti.

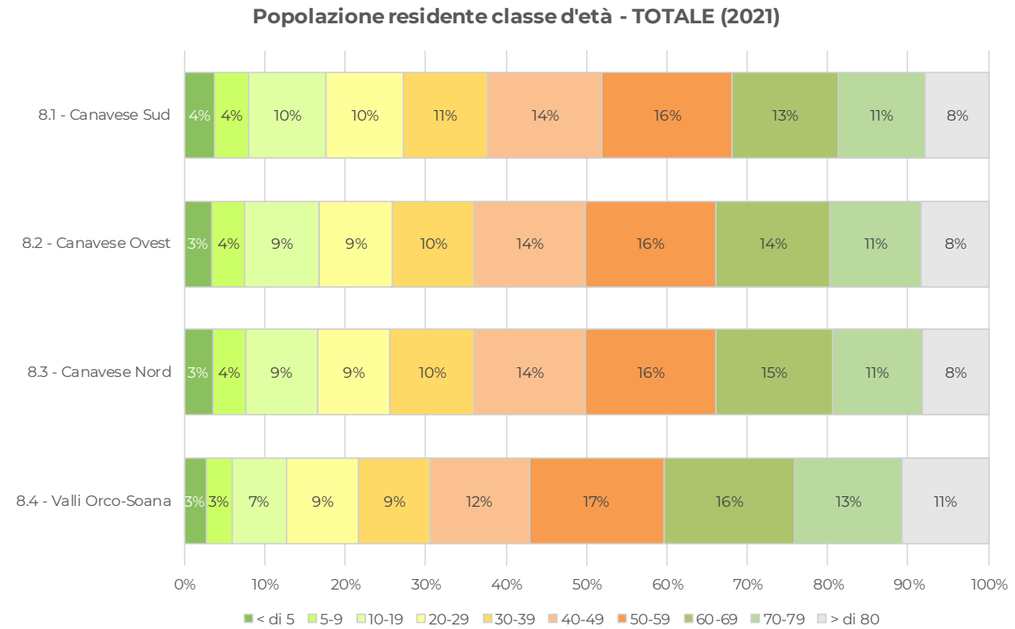
Il restante territorio del canavese presenta una distribuzione di popolazione non omogenea, ma aggregata per nuclei autonomi connessi dalle principali infrastrutture stradali e dalla ferrovia.

Nello specifico il Canavese sud conta quasi 32mila abitanti dei quali circa la metà residente nel comune di Rivarolo Canavese che costituisce la polarità dell'area.

Il Canavese ovest conta circa 25mila abitanti dei quali circa 9.500 residenti a Cuorgnè.

Segue il canavese nord con circa 17.000 abitanti. Questa zona è composta da piccoli comuni con centinaia di residenti gravitanti principalmente sul comune di Castellamonte che conta circa 9.000 abitanti.

Il caso del Canavese è interessante poiché le due valli principali occupano più della metà del territorio e posseggono solo il 10% della popolazione dello stesso. Questa situazione è resa evidente nella figura che mostra la densità per sezioni censuarie e rende visibile come in questa zona i residenti si aggreghino per piccoli nuclei distribuiti lungo le infrastrutture, lasciando totalmente disabitate vaste porzioni di territorio.



Tab. 8.2.i – Classi di età per sottozona (2021)
Elaborazione META su dati ISTAT

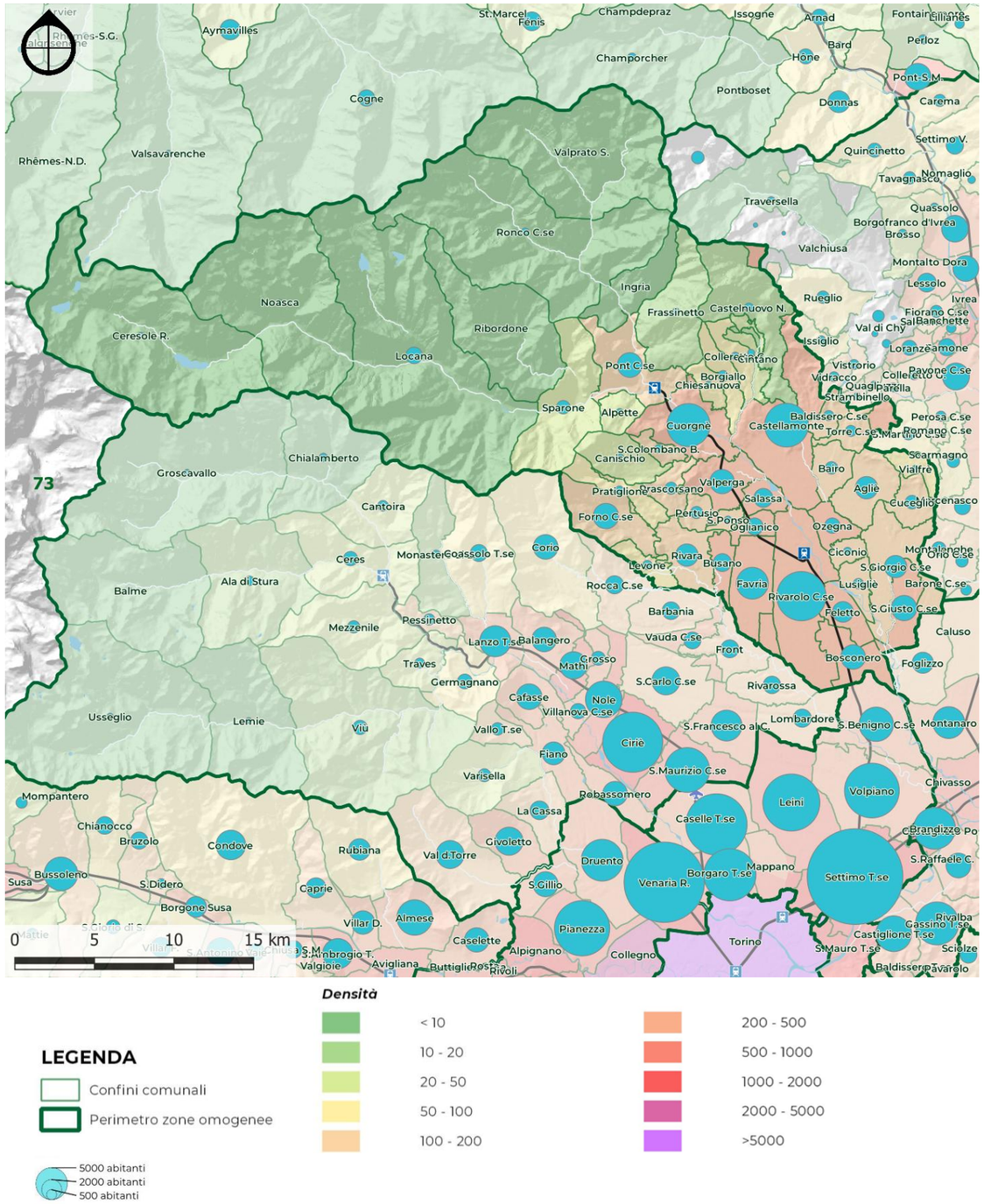
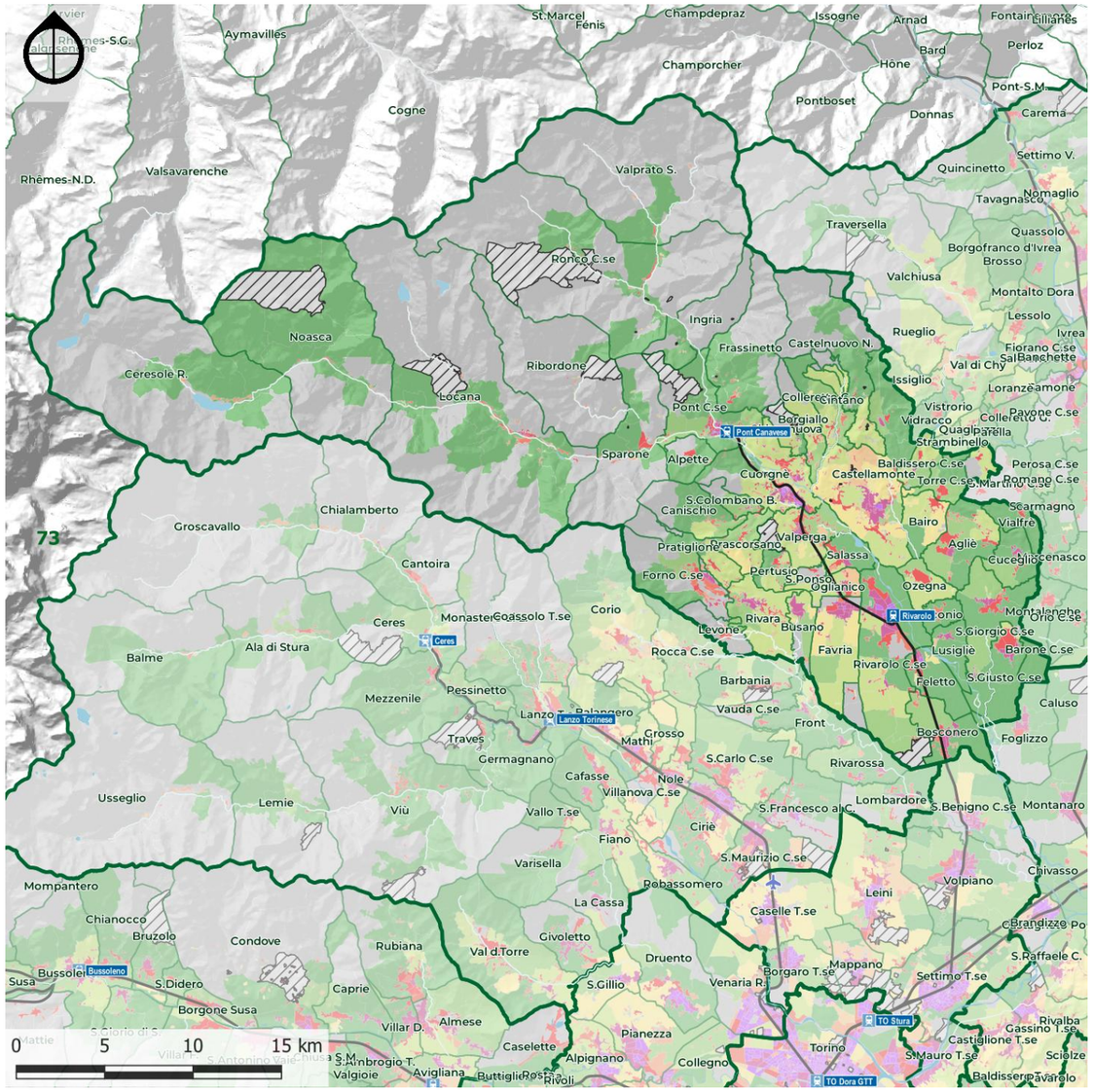


Fig. 8.2.i – Densità abitativa per comune
Elaborazione META su dati ISTAT



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

Popolazione e densità 2023				
			kmq	ab/kmq
Zona Omogenea 8 Canavese occidentale		2023	superficie	densità
1033	Bosconero	3.075	10,92	281,6
1083	Ciconio	368	3,16	116,3
1101	Favria	5.007	14,85	337,2
1102	Feletto	2.164	7,89	274,2
1141	Lusigliè	554	5,26	105,4
1170	Oglianico	1.443	6,30	228,9
1176	Ozegna	1.199	5,41	221,8
1217	Rivarolo Canavese	12.393	32,25	384,3
1244	San Giorgio Canavese	2.489	20,41	122,0
1246	San Giusto Canavese	3.262	9,61	339,3
8.1	**Canavese Sud**	**31.954**	**116,06**	**275,3**
1043	Busano	1.587	5,06	313,7
1052	Canischio	269	11,95	22,5
1098	Cuorgnè	9.566	19,31	495,3
1107	Forno Canavese	3.167	16,50	191,9
1133	Levone	454	5,39	84,2
1187	Pertusio	734	4,00	183,3
1206	Prascorsano	697	6,24	111,7
1207	Pratiglione	459	7,88	58,2
1216	Rivara	2.497	12,58	198,4
1231	Salassa	1.841	4,95	371,8
1238	San Colombano Belmonte	360	3,38	106,5
1251	San Ponso	237	2,12	111,6
1287	Valperga	2.960	11,91	248,5
8.2	**Canavese Ovest**	**24.828**	**111,29**	**223,1**
1001	Agliè	2.603	13,15	198,0
1015	Bairo	785	7,09	110,8
1017	Baldissero Canavese	507	4,51	112,5
1029	Borgiallo	588	6,96	84,4
1066	Castellamonte	9.789	38,71	252,9
1067	Castelnuovo Nigra	398	28,38	14,0
1079	Chiesanuova	226	4,12	54,9
1084	Cintano	246	4,93	49,9
1091	Colleretto Castelnuovo	337	6,33	53,2
1096	Cuceglio	914	6,87	133,0
1274	Torre Canavese	619	5,45	113,5
1296	Vialfrè	258	4,65	55,5
8.3	**Canavese Nord**	**17.270**	**131,14**	**131,7**
1007	Alpette	247	5,63	43,9
1073	Ceresole Reale	153	99,82	1,5
1108	Frassinetto	270	24,82	10,9
1121	Ingria	46	14,75	3,1
1134	Locana	1.310	132,52	9,9
1165	Noasca	106	78,05	1,4
1199	Pont-Canavese	3.005	19,06	157,7
1212	Ribordone	52	43,60	1,2
1224	Ronco Canavese	310	96,27	3,2
1267	Sparone	925	29,68	31,2
1288	Valprato Soana	96	71,85	1,3
8.4	**Valli Orco-Soana**	**6.520**	**616,05**	**10,6**
	TOTALE	**80.572**	**974,54**	**82,7**

Tab. 8.2.ii – Popolazione e densità
Elaborazione META su dati ISTAT

Analizzando le dinamiche demografiche in dettaglio è possibile osservare come nell'insieme del territorio oggetto di studio la popolazione si sia ridotta di circa 1,8% dal 1981 al 2023. Dopo una fase di leggera crescita (di circa il 4%) che ha interessato gli anni 1991-2001 e che è perdurata nel decennio successivo con una percentuale di crescita del 3% circa, nel 2011 è iniziato il processo di decrescita che ha riguardato inizialmente la zona delle valli per poi arrivare ad interessare l'intero territorio. Questo processo di decrescita non ha evidenziato inversioni di tendenza negli ultimi anni e sembra anzi essersi maggiormente aggravato.

Le due zone che sono cresciute maggiormente sono: Canavese Sud e Canavese Nord che hanno visto aumentare la propria popolazione rispettivamente dell'11% e del 5,4% dal 1981 al 2023. San Giusto Canavese e San Giorgio Canavese in particolare sono sensibilmente cresciuti.

Rispetto al 1981 le aree che hanno subito un notevole decremento sono quella di Castelnuovo Nigra (la cui popolazione è diminuita del 30%) e soprattutto le Valli Orco e Soana, in cui la popolazione ha subito un decremento complessivo del 35% passando da oltre 10.000 abitanti nel 1981 a circa 6.500 nel 2023.

La dinamica di decrescita della popolazione nelle aree interne e nelle valli appare evidente nel decennio 2001-2011, periodo in cui quasi tutti i comuni dell'area omogenea sono interessati da una crescita con evidente eccezione delle Valli Orco e Soana, nelle quali si rileva una diminuzione della popolazione peri al 6%.

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

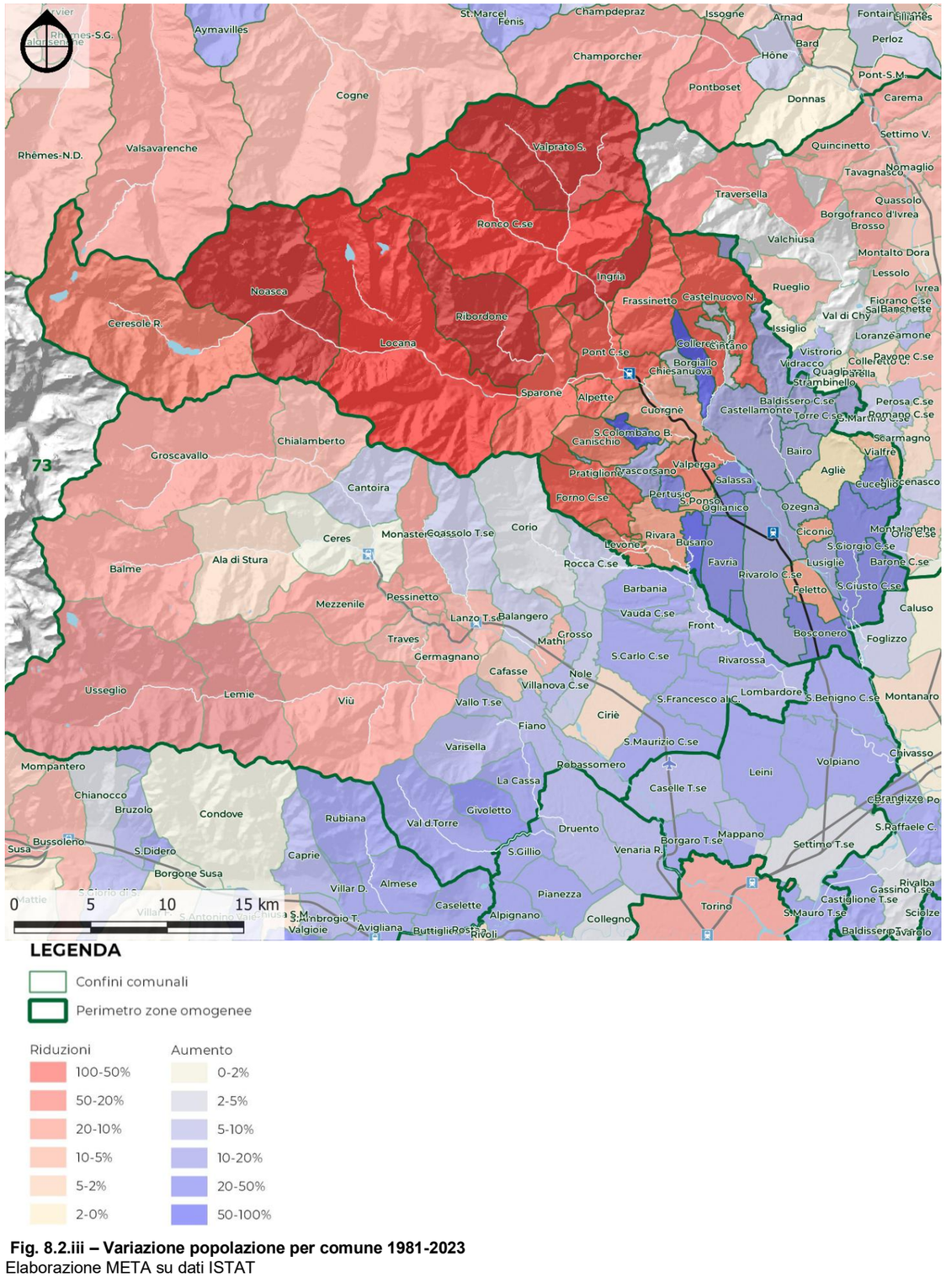
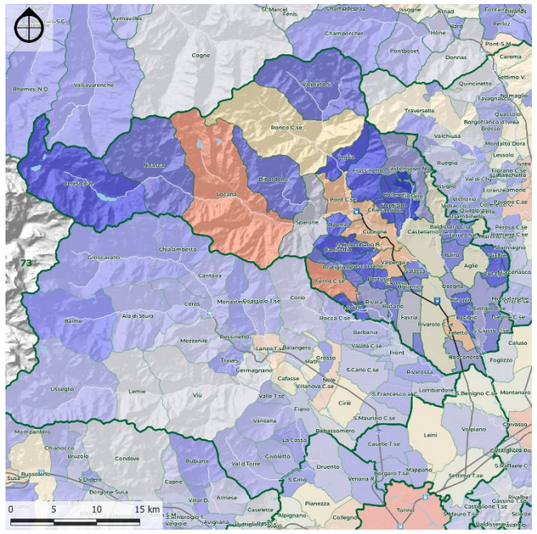
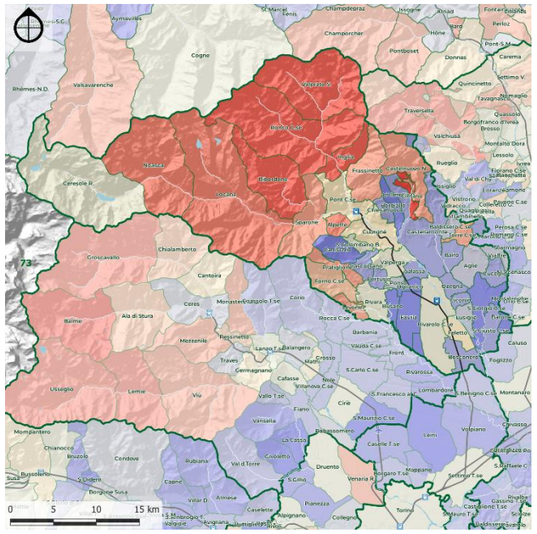


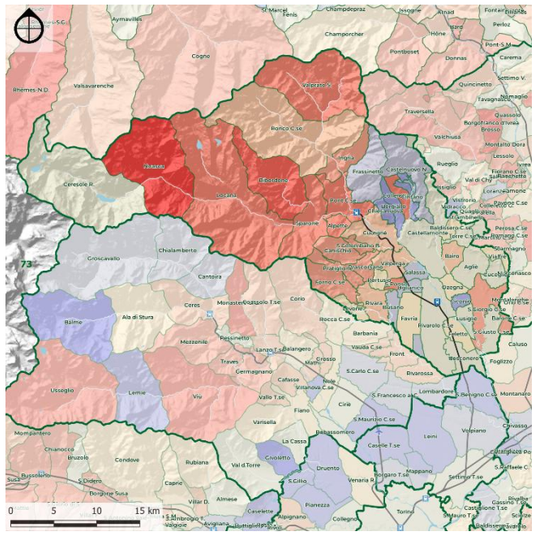
Fig. 8.2.iii – Variazione popolazione per comune 1981-2023
Elaborazione META su dati ISTAT



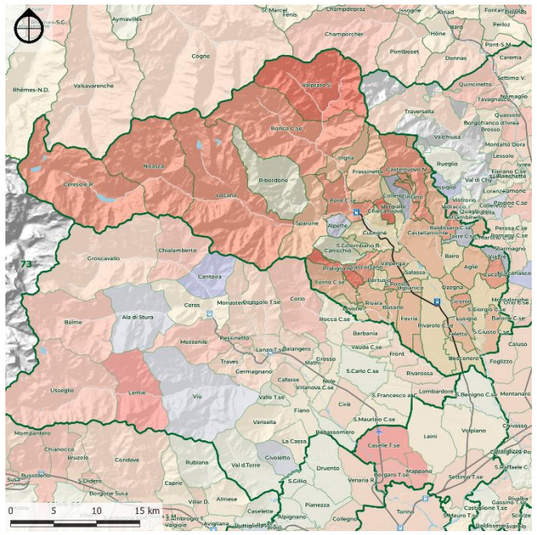
Tab. 8.2.iii – Variazione popolazione 1991-2001
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.iv – Variazione popolazione 2001-2011
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.v – Variazione popolazione 2011-2019
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.vi – Variazione popolazione 2019-2023
Elaborazione META su dati ISTAT

Popolazione residente (1981-2023)													
		abitanti						variazione %					
Zona Omogenea 8 Canavese occidentale		1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-91	1991-01	2001-11	2011-19	2019-23	1981-23
1033	Bosconero	2.586	2.744	2.911	3.074	3.107	3.075	6,1%	6,1%	5,6%	1,1%	-1,0%	**18,9%**
1083	Ciconio	382	267	342	367	385	368	-30,1%	28,1%	7,3%	4,9%	-4,4%	**-3,7%**
1101	Favria	4.296	4.180	4.281	5.265	5.182	5.007	-2,7%	2,4%	23,0%	-1,6%	-3,4%	**16,6%**
1102	Feletto	2.307	2.417	2.345	2.305	2.240	2.164	4,8%	-3,0%	-1,7%	-2,8%	-3,4%	**-6,2%**
1141	Lusigliè	490	393	535	558	565	554	-19,8%	36,1%	4,3%	1,3%	-1,9%	**13,1%**
1170	Oglianico	1.230	1.104	1.250	1.448	1.460	1.443	-10,2%	13,2%	15,8%	0,8%	-1,2%	**17,3%**
1176	Ozegna	1.091	1.064	1.161	1.231	1.192	1.199	-2,5%	9,1%	6,0%	-3,2%	0,6%	**9,9%**
1217	Rivarolo Canavese	11.529	11.790	12.029	12.262	12.511	12.393	2,3%	2,0%	1,9%	2,0%	-0,9%	**7,5%**
1244	San Giorgio Canavese	2.226	2.190	2.389	2.728	2.565	2.489	-1,6%	9,1%	14,2%	-6,0%	-3,0%	**11,8%**
1246	San Giusto Canavese	2.660	2.758	3.091	3.354	3.312	3.262	3,7%	12,1%	8,5%	-1,3%	-1,5%	**22,6%**
8.1	**Canavese Sud**	**28.797**	**28.907**	**30.334**	**32.592**	**32.519**	**31.954**	**0,4%**	**4,9%**	**7,4%**	**-0,2%**	**-1,7%**	**11,0%**
1043	Busano	1.117	1.182	1.325	1.555	1.637	1.587	5,8%	12,1%	17,4%	5,3%	-3,1%	**42,1%**
1052	Canischio	316	211	269	299	274	269	-33,2%	27,5%	11,2%	-8,4%	-1,8%	**-14,9%**
1098	Cuorgnè	10.437	10.321	10.067	10.012	9.630	9.566	-1,1%	-2,5%	-0,5%	-3,8%	-0,7%	**-8,3%**
1107	Forno Canavese	4.278	4.012	3.772	3.622	3.321	3.167	-6,2%	-6,0%	-4,0%	-8,3%	-4,6%	**-26,0%**
1133	Levone	480	344	484	447	445	454	-28,3%	40,7%	-7,6%	-0,4%	2,0%	**-5,4%**
1187	Pertusio	616	543	694	766	746	734	-11,9%	27,8%	10,4%	-2,6%	-1,6%	**19,2%**
1206	Prascorsano	664	535	752	792	731	697	-19,4%	40,6%	5,3%	-7,7%	-4,7%	**5,0%**
1207	Pratiglione	626	527	610	561	481	459	-15,8%	15,7%	-8,0%	-14,3%	-4,6%	**-26,7%**
1216	Rivara	2.655	2.470	2.709	2.711	2.537	2.497	-7,0%	9,7%	0,1%	-6,4%	-1,6%	**-6,0%**
1231	Salassa	1.591	1.442	1.662	1.776	1.842	1.841	-9,4%	15,3%	6,9%	3,7%	-0,1%	**15,7%**
1238	San Colombano Belmonte	269	245	366	373	348	360	-8,9%	49,4%	1,9%	-6,7%	3,4%	**33,8%**
1251	San Ponso	255	156	276	282	263	237	-38,8%	76,9%	2,2%	-6,7%	-9,9%	**-7,1%**
1287	Valperga	3.527	3.301	3.153	3.174	3.026	2.960	-6,4%	-4,5%	0,7%	-4,7%	-2,2%	**-16,1%**
8.2	**Canavese Ovest**	**26.831**	**25.289**	**26.139**	**26.370**	**25.281**	**24.828**	**-5,7%**	**3,4%**	**0,9%**	**-4,1%**	**-1,8%**	**-7,5%**
1001	Agliè	2.524	2.538	2.552	2.618	2.638	2.603	0,6%	0,6%	2,6%	0,8%	-1,3%	**3,1%**
1015	Bairo	806	658	748	827	802	785	-18,4%	13,7%	10,6%	-3,0%	-2,1%	**-2,6%**
1017	Baldissero Canavese	463	458	525	551	535	507	-1,1%	14,6%	5,0%	-2,9%	-5,2%	**9,5%**
1029	Borgiallo	454	368	495	553	597	588	-18,9%	34,5%	11,7%	8,0%	-1,5%	**29,5%**
1066	Castellamonte	9.134	8.917	8.948	9.931	9.845	9.789	-2,4%	0,3%	11,0%	-0,9%	-0,6%	**7,2%**
1067	Castelnuovo Nigra	569	401	445	420	414	398	-29,5%	11,0%	-5,6%	-1,4%	-3,9%	**-30,1%**
1079	Chiesanuova	204	143	198	212	220	226	-29,9%	38,5%	7,1%	3,8%	2,7%	**10,8%**
1084	Cintano	228	166	397	237	245	246	-27,2%	139,2%	-40,3%	3,4%	0,4%	**7,9%**
1091	Colleretto Castelnuovo	393	231	328	360	302	337	-41,2%	42,0%	9,8%	-16,1%	11,6%	**-14,2%**
1096	Cuceglio	764	720	932	987	959	914	-5,8%	29,4%	5,9%	-2,8%	-4,7%	**19,6%**
1274	Torre Canavese	588	524	623	593	604	619	-10,9%	18,9%	-4,8%	1,9%	2,5%	**5,3%**
1296	Vialfrè	255	139	237	246	248	258	-45,5%	70,5%	3,8%	0,8%	4,0%	**1,2%**
8.3	**Canavese Nord**	**16.382**	**15.263**	**16.428**	**17.535**	**17.409**	**17.270**	**-6,8%**	**7,6%**	**6,7%**	**-0,7%**	**-0,8%**	**5,4%**
1007	Alpette	327	241	310	268	246	247	-26,3%	28,6%	-13,5%	-8,2%	0,4%	**-24,5%**
1073	Ceresole Reale	187	99	165	166	163	153	-47,1%	66,7%	0,6%	-1,8%	-6,1%	**-18,2%**
1108	Frassinetto	327	230	291	273	263	270	-29,7%	26,5%	-6,2%	-3,7%	2,7%	**-17,4%**
1121	Ingria	101	47	65	47	47	46	-53,5%	38,3%	-27,7%	0,0%	-2,1%	**-54,5%**
1134	Locana	2.177	1.912	1.810	1.623	1.427	1.310	-12,2%	-5,3%	-10,3%	-12,1%	-8,2%	**-39,8%**
1165	Noasca	342	188	215	180	110	106	-45,0%	14,4%	-16,3%	-38,9%	-3,6%	**-69,0%**
1199	Pont-Canavese	4.370	3.889	3.760	3.708	3.210	3.005	-11,0%	-3,3%	-1,4%	-13,4%	-6,4%	**-31,2%**
1212	Ribordone	161	73	88	70	49	52	-54,7%	20,5%	-20,5%	-30,0%	6,1%	**-67,7%**
1224	Ronco Canavese	520	391	386	309	299	310	-24,8%	-1,3%	-19,9%	-3,2%	3,7%	**-40,4%**
1267	Sparone	1.309	1.156	1.191	1.106	962	925	-11,7%	3,0%	-7,1%	-13,0%	-3,8%	**-29,3%**
1288	Valprato Soana	211	113	133	110	95	96	-46,4%	17,7%	-17,3%	-13,6%	1,1%	**-54,5%**
8.4	**Valli Orco-Soana**	**10.032**	**8.339**	**8.414**	**7.860**	**6.871**	**6.520**	**-16,9%**	**0,9%**	**-6,6%**	**-12,6%**	**-5,1%**	**-35,0%**
	TOTALE	**82.042**	**77.798**	**81.315**	**84.357**	**82.080**	**80.572**	**-5,2%**	**4,5%**	**3,7%**	**-2,7%**	**-1,8%**	**-1,8%**

Tab. 8.2.vii – Variazioni popolazione (2001- 2023)
Elaborazione META su dati ISTAT

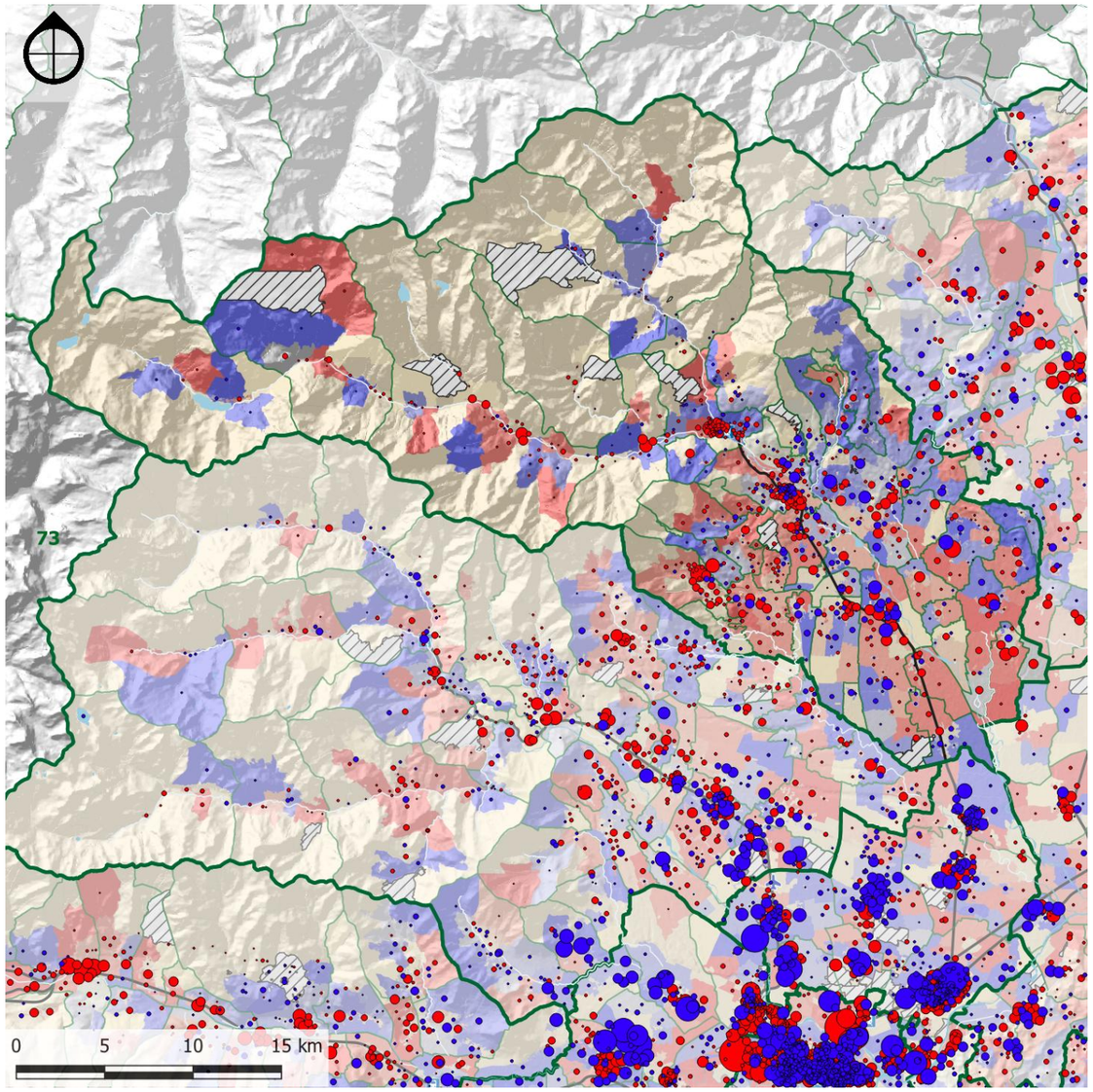
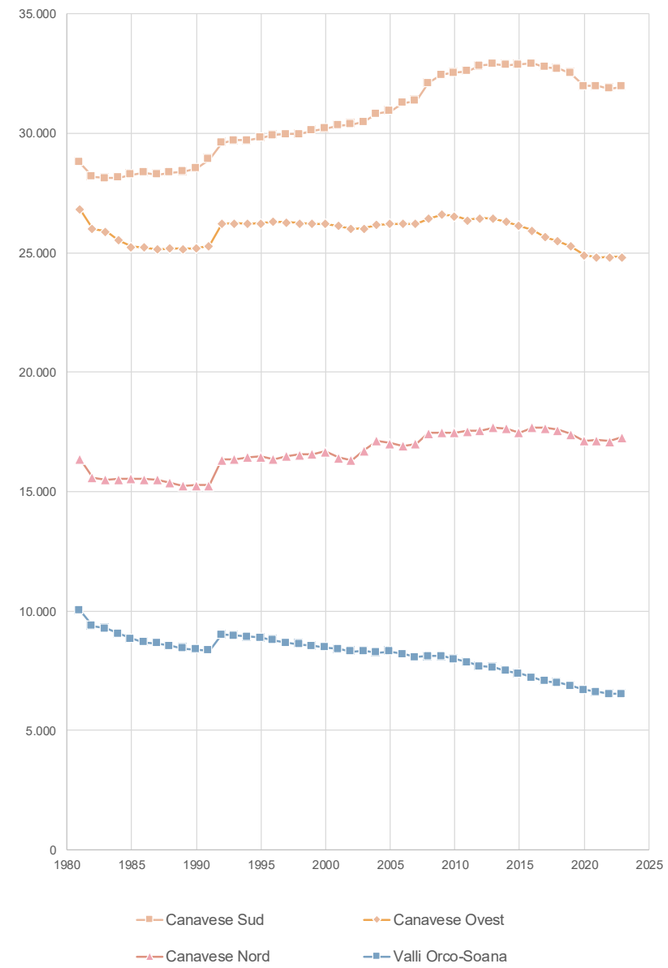


Fig. 8.2.iv – Variazione popolazione per sezione censuaria 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona Omogenea 8 Canavese occidentale	Popolazione residente (1981-2023)											
	1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-2019	2019-2023	1981-2023
8.1 Canavese Sud	28.797	28.907	30.334	32.592	32.519	31.954	0,4%	4,9%	7,4%	-0,2%	-1,7%	**11,0%**
8.2 Canavese Ovest	26.831	25.289	26.139	26.370	25.281	24.828	-5,7%	3,4%	0,9%	-4,1%	-1,8%	**-7,5%**
8.3 Canavese Nord	16.382	15.263	16.428	17.535	17.409	17.270	-6,8%	7,6%	6,7%	-0,7%	-0,8%	**5,4%**
8.4 Valli Orco-Soana	10.032	8.339	8.414	7.860	6.871	6.520	-16,9%	0,9%	-6,6%	-12,6%	-5,1%	**-35,0%**
TOTALE	**82.042**	**77.798**	**81.315**	**84.357**	**82.080**	**80.572**	**-5,2%**	**4,5%**	**3,7%**	**-2,7%**	**-1,8%**	**-1,8%**

Tab. 8.2.viii – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.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 70.000 residenti con almeno 15 anni d'età, quelli che si trovano in condizione professionale sono circa 33.600, ovvero il 48% del totale (Tab. 8.2.x) mentre il restante 52% era ripartito in prevalenza sui ritirati dal lavoro (28%), le casalinghe (8%), gli studenti (6,5%) e le altre categorie (5,2%). Circa il 3,5% della popolazione over 15 risulta invece in cerca di occupazione.

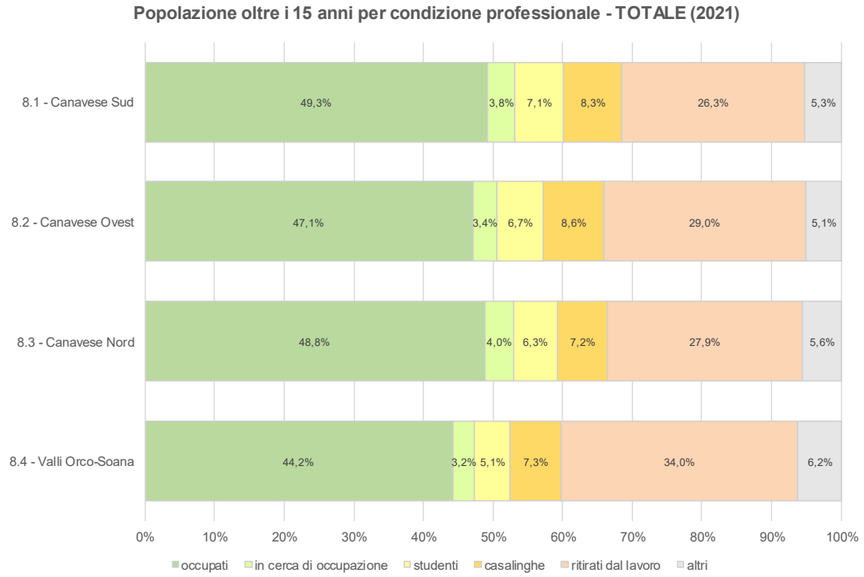
La ripartizione sopra elencata evidenzia alcune differenze nei differenti ambiti territoriali. Come si osserva anche nella Tab. 8.2.xi, l'incidenza dei ritirati dal lavoro è massima nell'area del Canavese Sud, mentre assume i valori minimi nelle Valli Orco e Soana.

Per quanto riguarda il tasso di popolazione occupata è visibile come la dinamica sia concorde a quella appena descritta. Tassi di occupazione maggiore sono relativi all'area del Canavese Sud e tassi di occupazione minimi sono riscontrati in Valle Orco e Soana.

Si evidenzia inoltre nella Fig. 8.2.v come la popolazione occupata sia aumentata nel decennio 2011-2021 nelle aree di cintura e nei comuni che gravitano intorno a Rivarolo.

Popolazione residente per condizione professionale - TOTALE (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	
8.1 Canavese Sud	13.622	1.052	**14.674**	1.963	2.300	7.262	1.454	**12.979**	**27.653**
8.2 Canavese Ovest	10.172	734	**10.906**	1.455	1.861	6.271	1.104	**10.691**	**21.597**
8.3 Canavese Nord	7.272	602	**7.874**	944	1.079	4.162	837	**7.022**	**14.896**
8.4 Valli Orco-Soana	2.595	188	**2.783**	297	430	1.999	365	**3.091**	**5.874**
TOTALE	**33.661**	**2.576**	**36.237**	**4.659**	**5.670**	**19.694**	**3.760**	**33.783**	**70.020**

Tab. 8.2.x – Popolazione residente per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.xi – Condizione professionale della popolazione per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

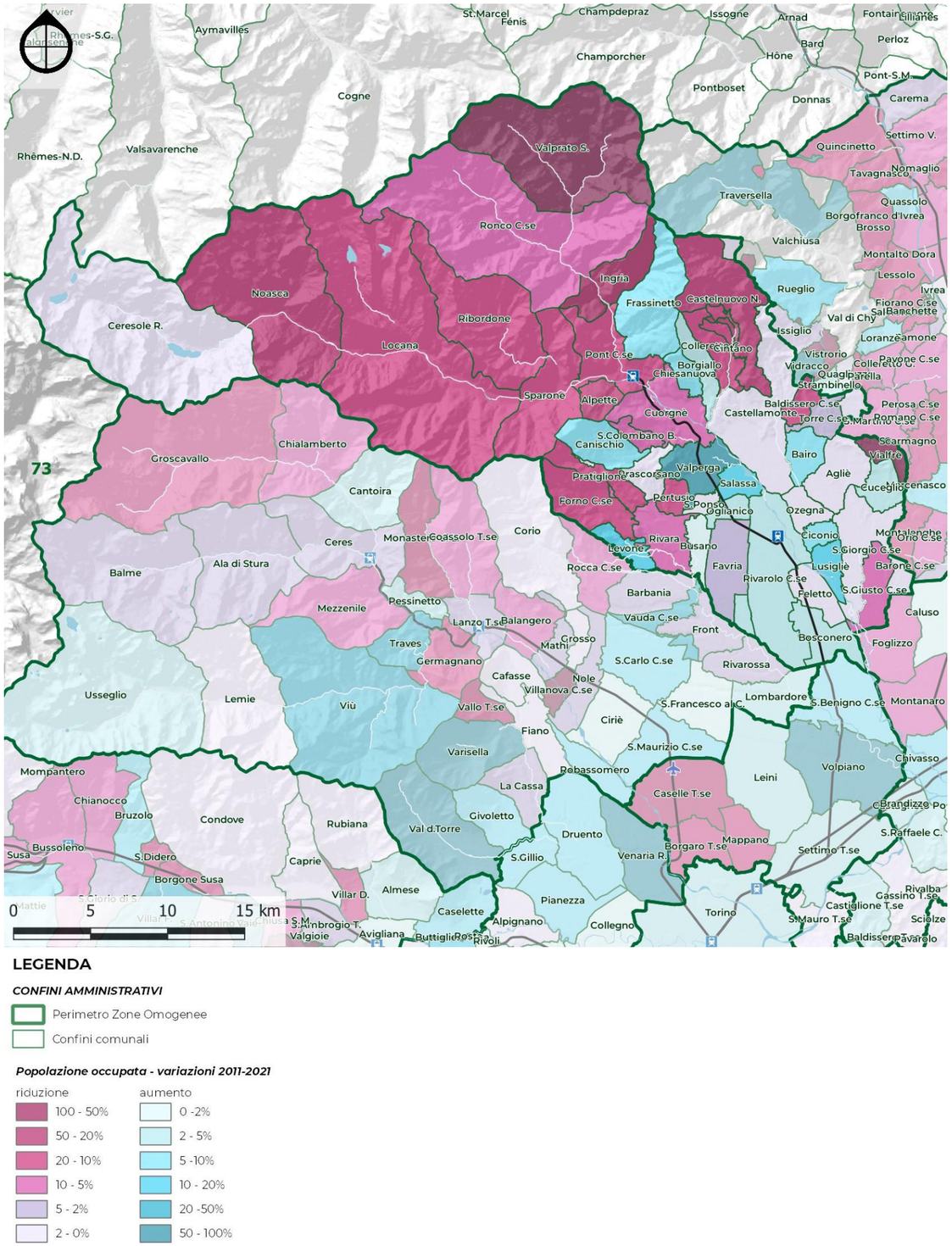


Fig. 8.2.v – Variazione popolazione occupata 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

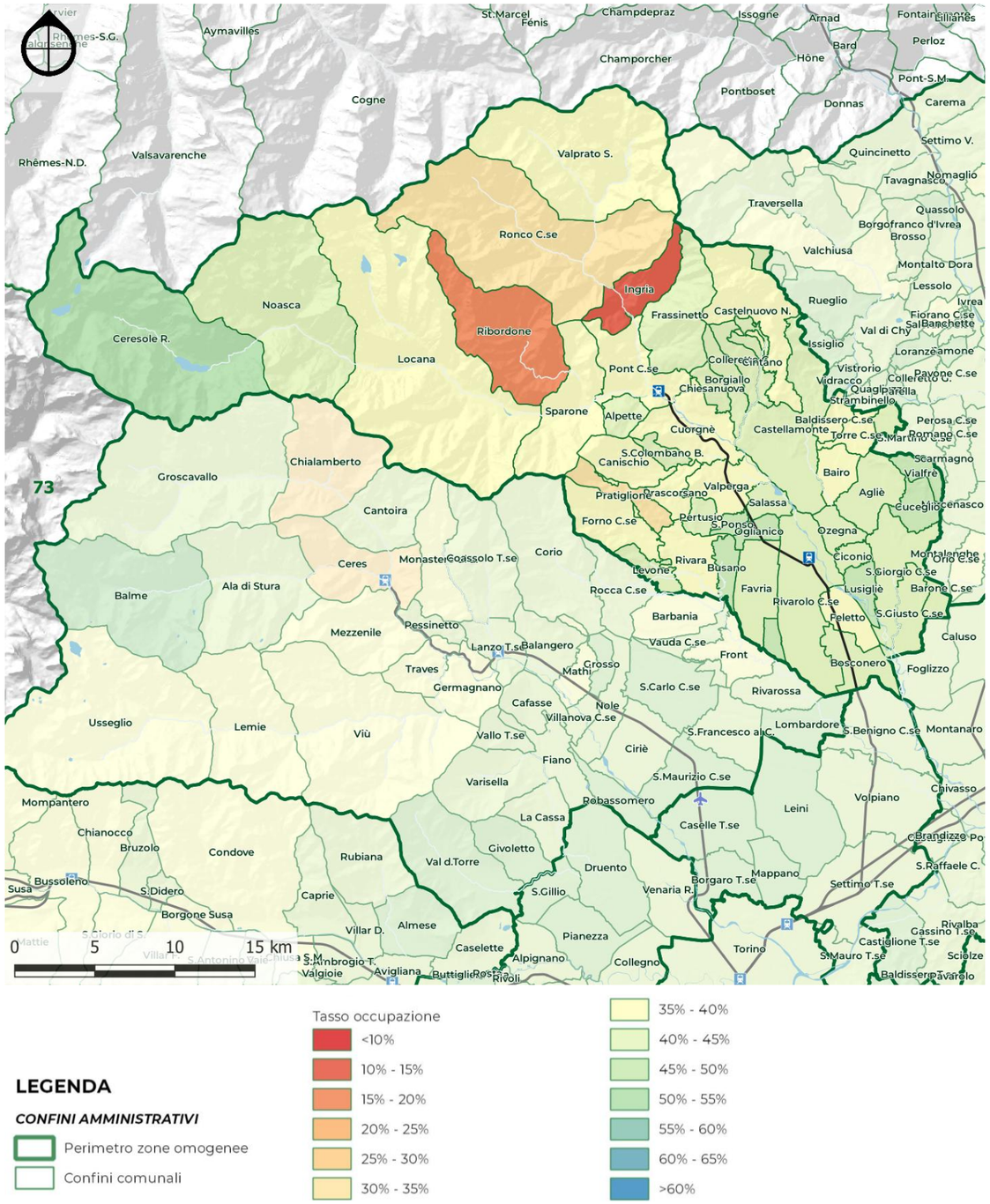


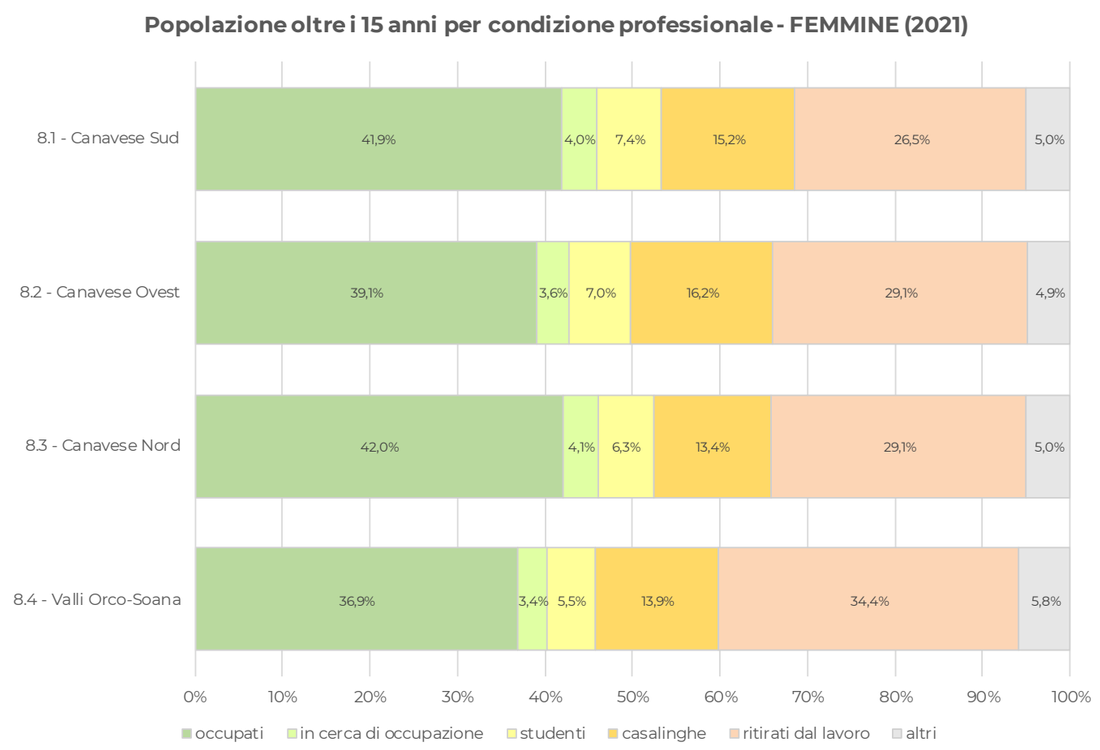
Fig. 8.2.vi – Tasso di occupazione femminile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

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 circostanti all'area di Rivarolo abbiano tassi di occupazione più elevati.

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)
8.1	Canavese Sud	6.002	577	**6.579**	1.057	2.175	3.786	715	**7.733**	**14.312**
8.2	Canavese Ovest	4.287	399	**4.686**	772	1.777	3.189	534	**6.272**	**10.958**
8.3	Canavese Nord	3.191	308	**3.499**	480	1.021	2.210	382	**4.093**	**7.592**
8.4	Valli Orco-Soana	1.102	101	**1.203**	165	416	1.028	174	**1.783**	**2.986**
TOTALE		**14.582**	**1.385**	**15.967**	**2.474**	**5.389**	**10.213**	**1.805**	**19.881**	**35.848**

Tab. 8.2.xii – Popolazione residente femminile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

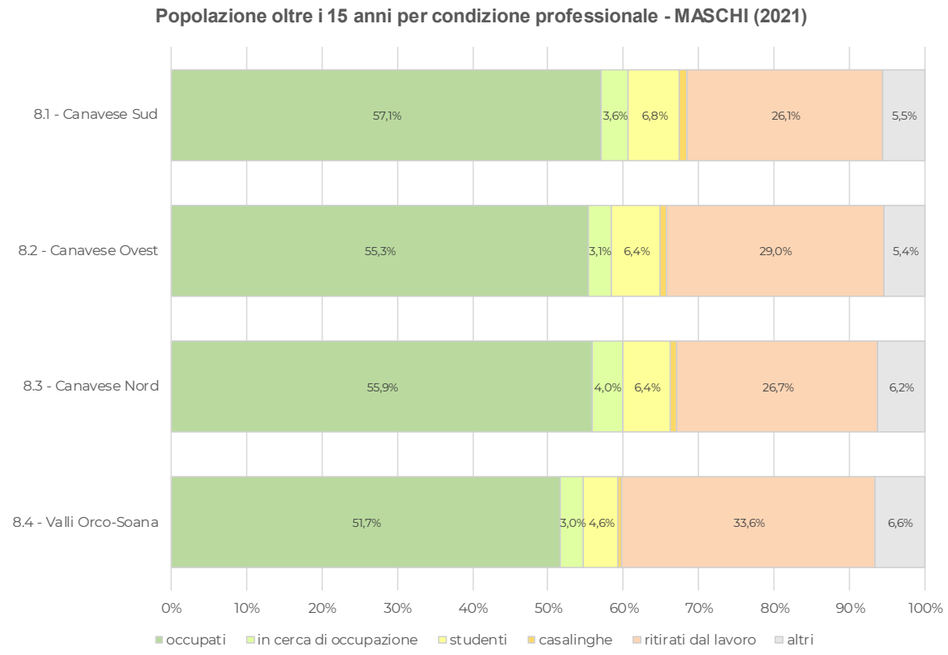


Tab. 8.2.xiii – Condizione professionale della popolazione femminile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

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. Anche dall'analisi della condizione professionale della popolazione maschile risaltano le aree di Canavese Sue e Nord con un picco particolare nelle zone di Ceresole e Valprato per la loro attrattività turistica.

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	
8.1	Canavese Sud	7.620	475	**8.095**	906	125	3.476	739	**5.246**	**13.341**
8.2	Canavese Ovest	5.885	335	**6.220**	683	84	3.082	570	**4.419**	**10.639**
8.3	Canavese Nord	4.081	294	**4.375**	464	58	1.952	455	**2.929**	**7.304**
8.4	Valli Orco-Soana	1.493	87	**1.580**	132	14	971	191	**1.308**	**2.888**
TOTALE		**19.079**	**1.191**	**20.270**	**2.185**	**281**	**9.481**	**1.955**	**13.902**	**34.172**

Tab. 8.2.xiv – Popolazione residente maschile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 8.2.xv – Condizione professionale per popolazione maschile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

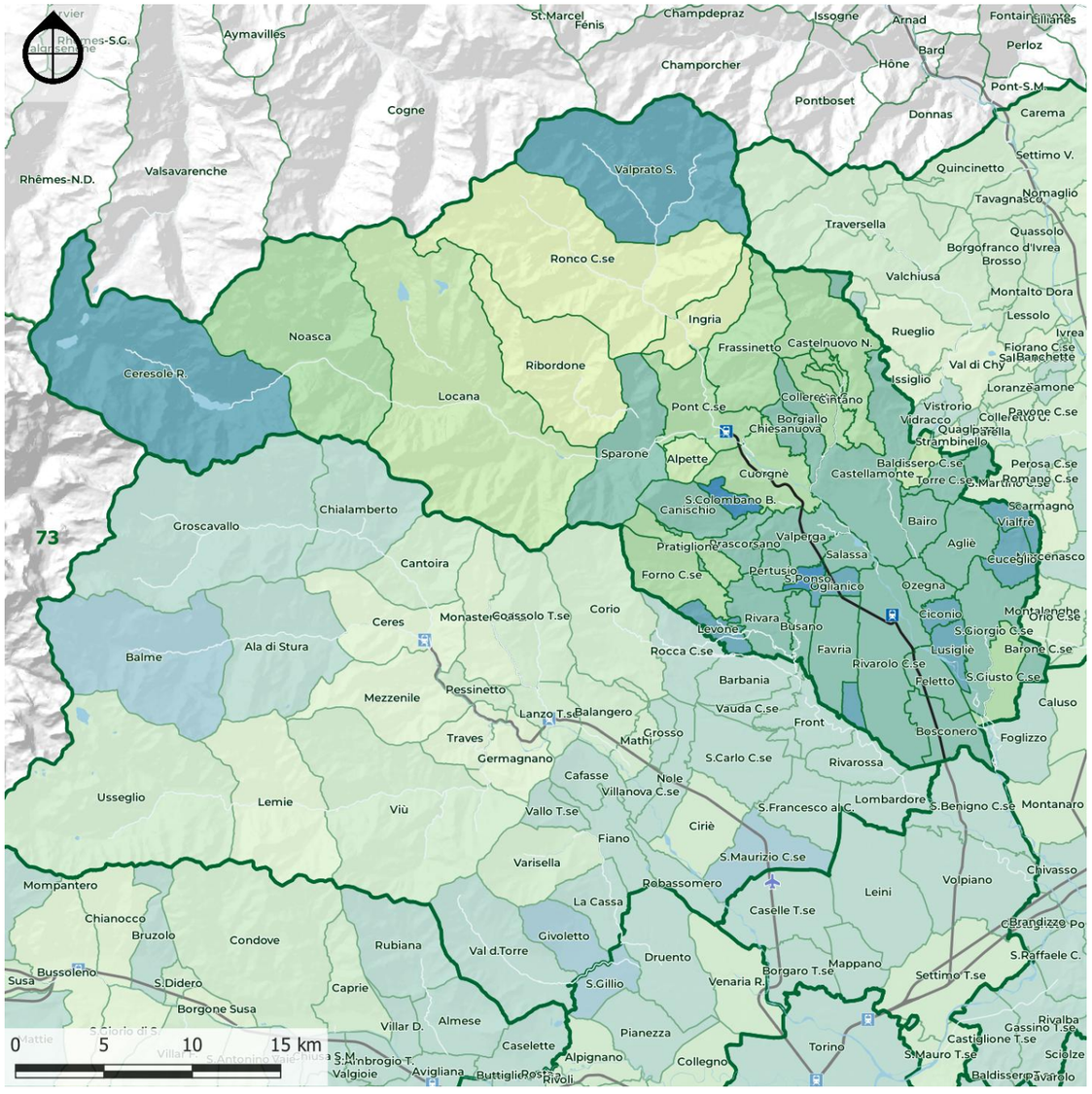
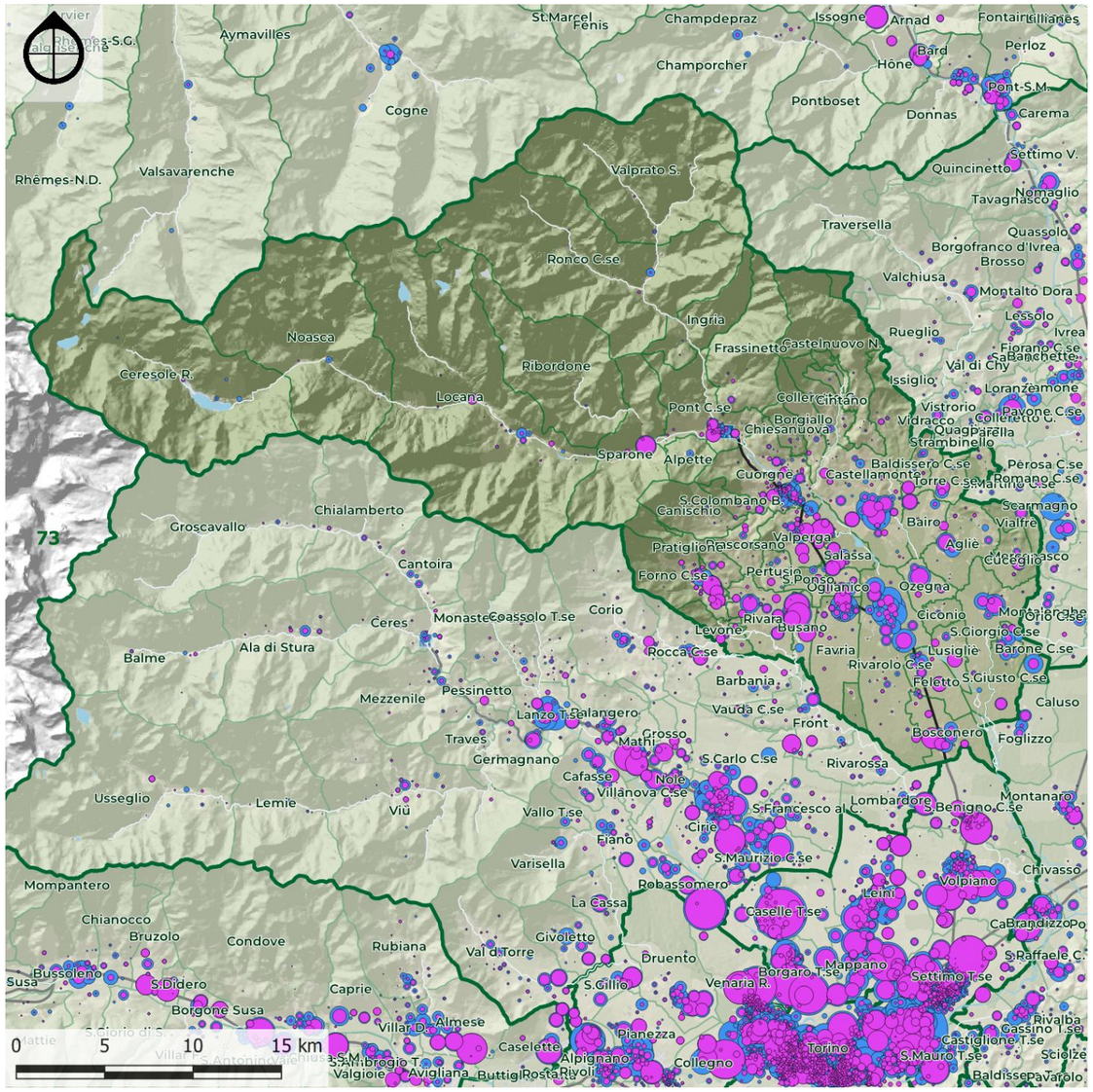




Fig. 8.2.vii – Tasso di occupazione maschile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti industria

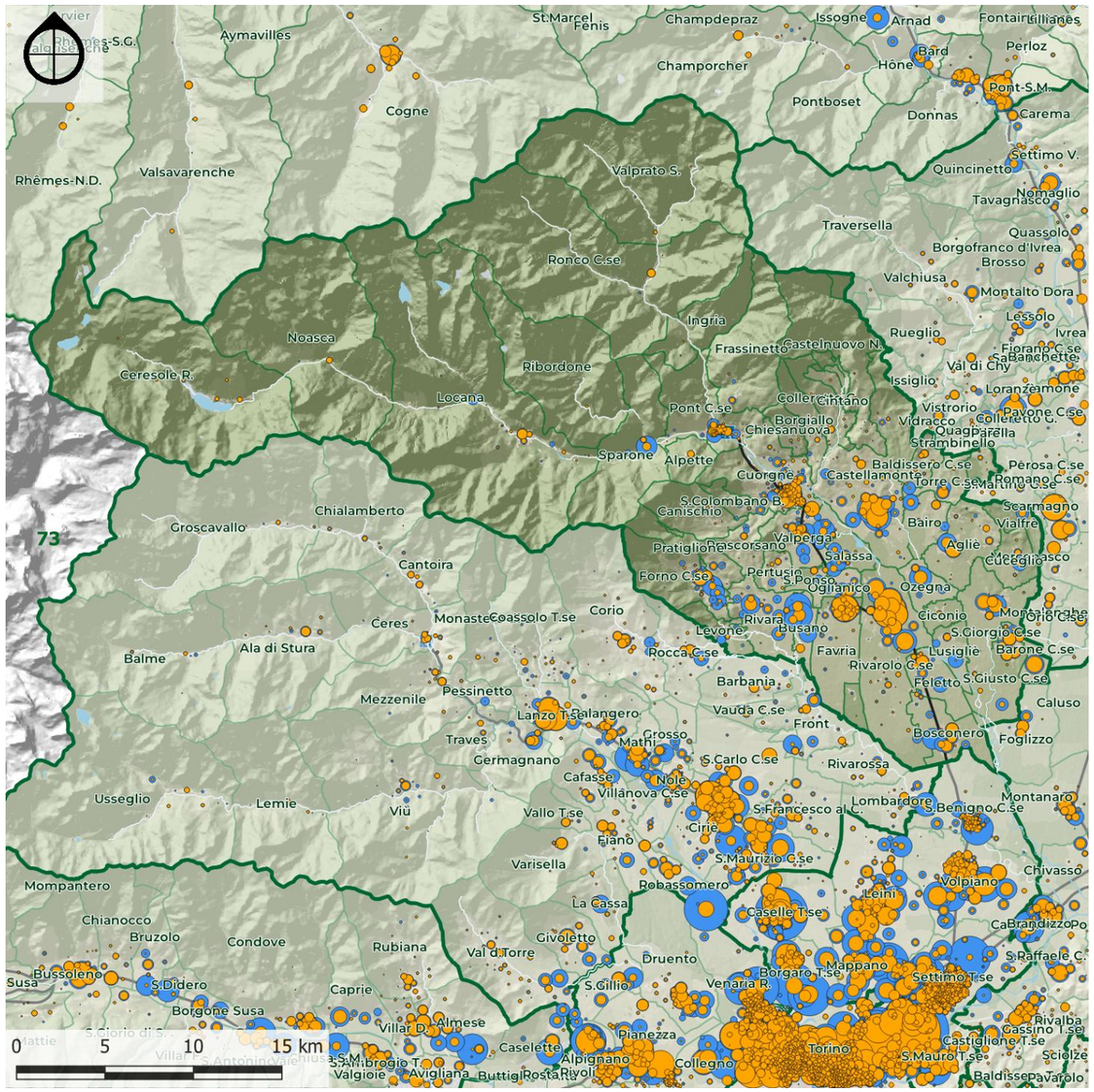
Addetti totale

100

1000

2000

Fig. 8.2.viii – Addetti industria per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti terziario

Addetti totale

100

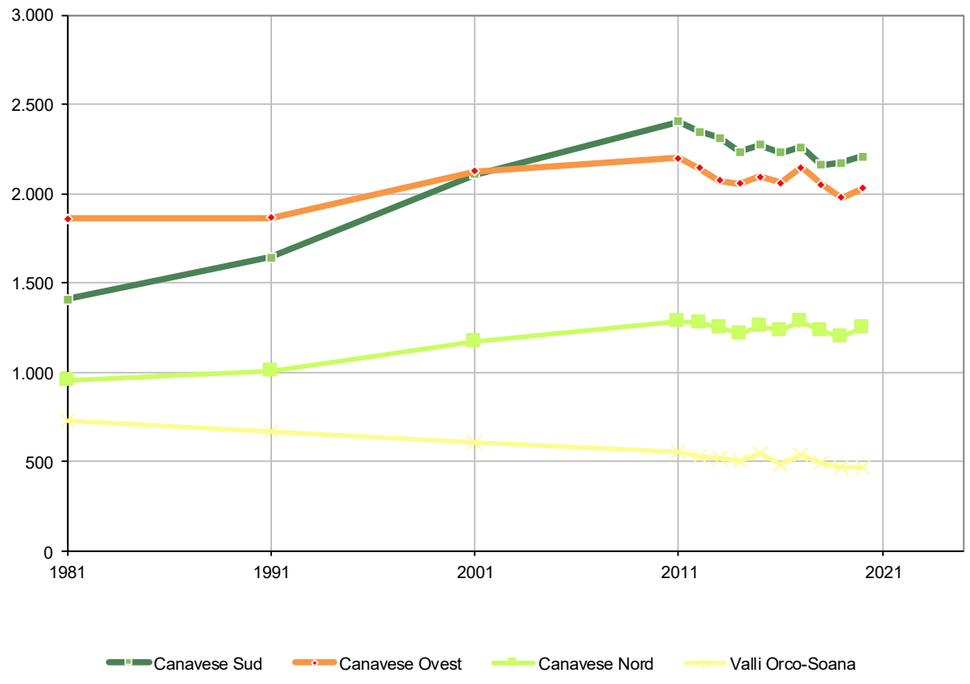
1000

2000

Fig. 8.2.ix – Addetti terziario per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 8	Unità locali delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
8.1 Canavese Sud	1.411	1.642	2.109	2.402	2.345	2.314	2.236	2.274	2.229	2.261	2.161	2.172	2.208
8.2 Canavese Ovest	1.860	1.866	2.125	2.198	2.142	2.072	2.054	2.094	2.060	2.148	2.050	1.979	2.029
8.3 Canavese Nord	958	1.007	1.170	1.288	1.277	1.251	1.213	1.263	1.230	1.287	1.233	1.198	1.253
8.4 Valli Orco-Soana	729	672	607	557	527	519	506	545	484	543	497	472	472
TOTALE	**4.958**	**5.187**	**6.011**	**6.445**	**6.291**	**6.156**	**6.009**	**6.176**	**6.003**	**6.239**	**5.941**	**5.821**	**5.962**

Tab. 8.2.xvi – Unità locali delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



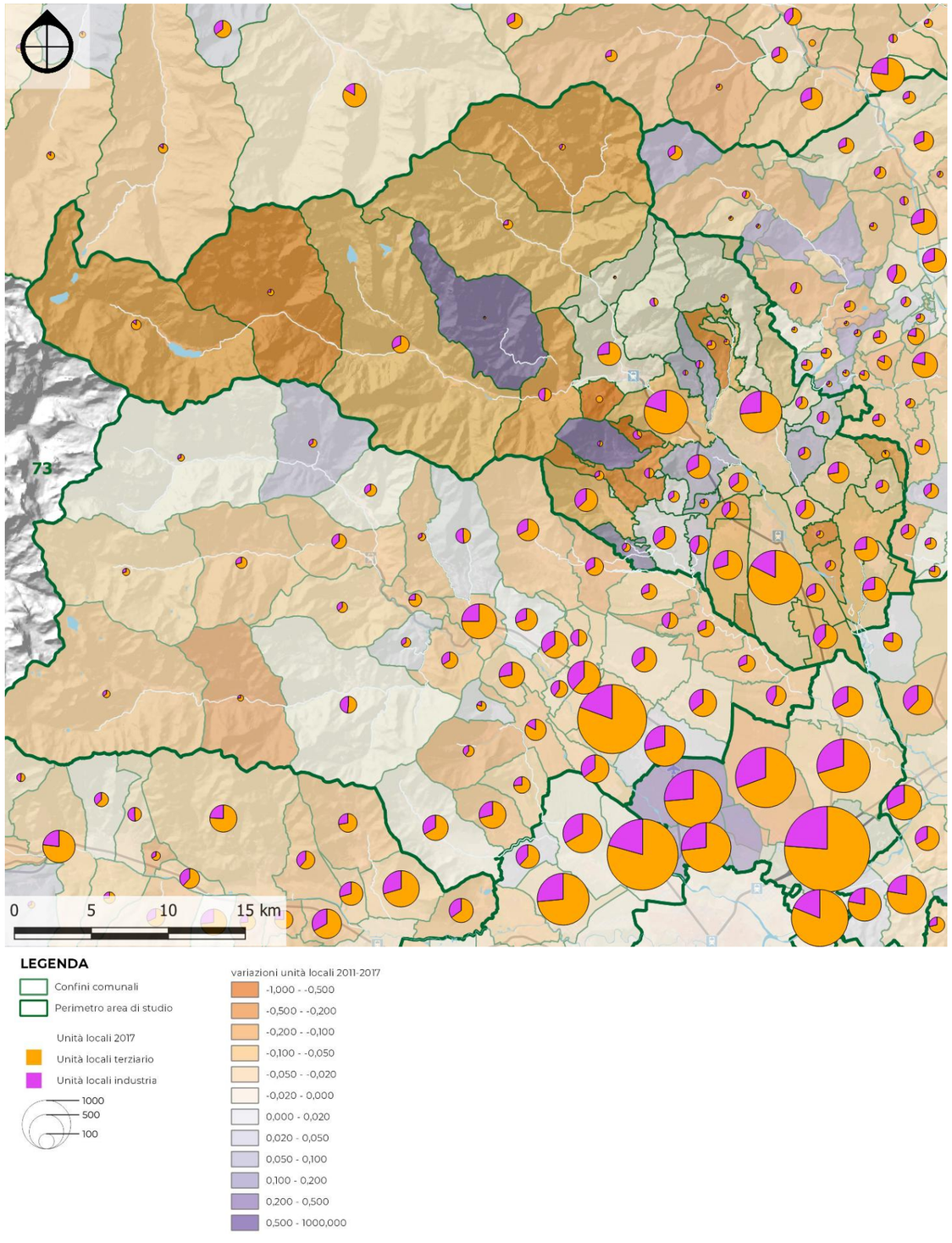


Fig. 8.2.x – Unità locali per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

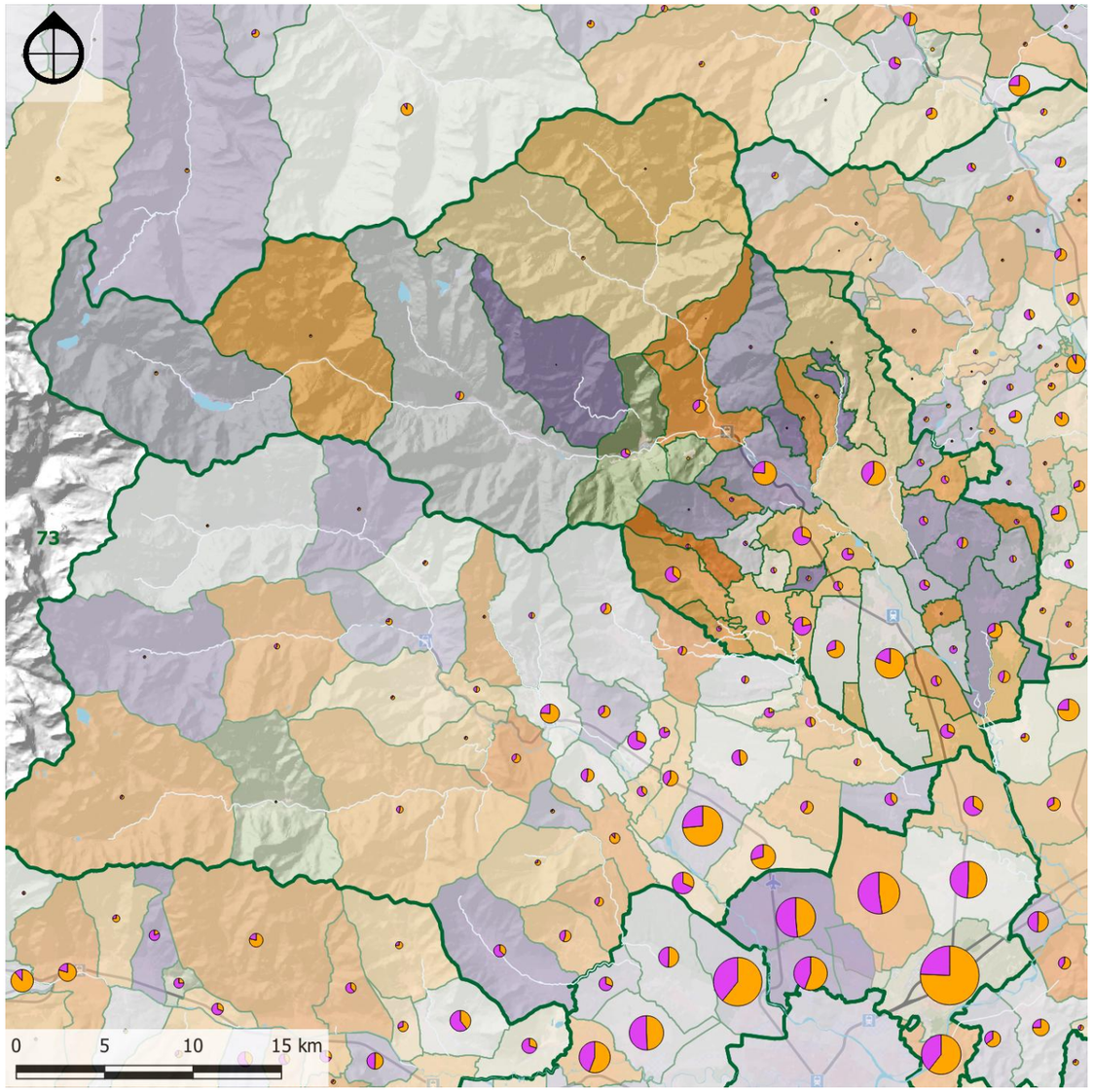
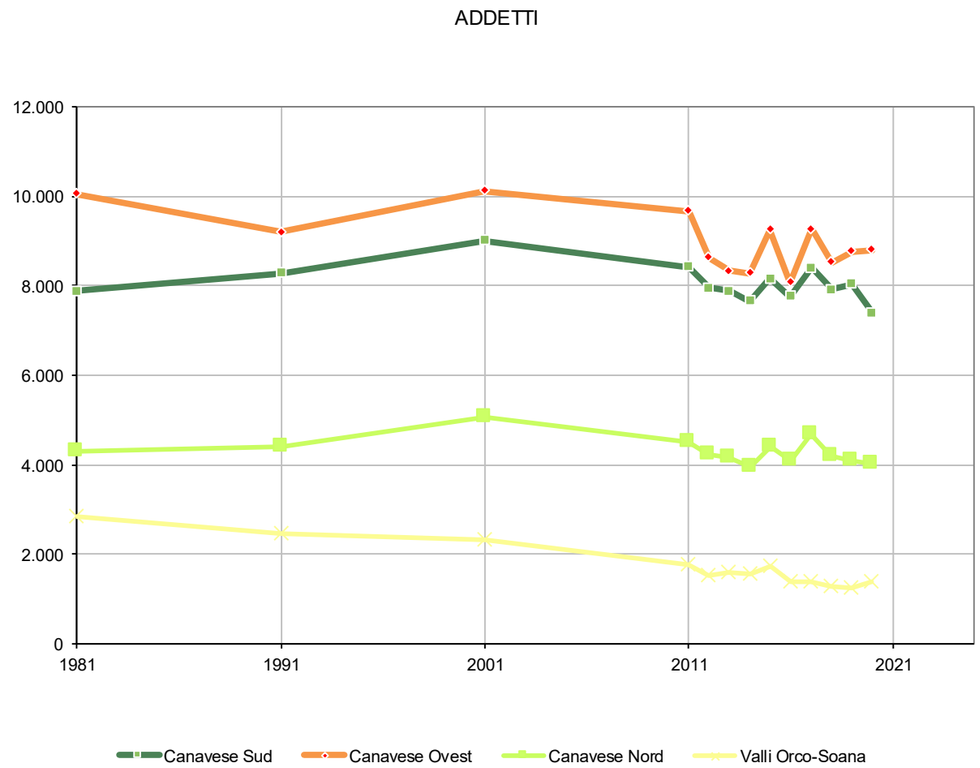


Fig. 8.2.xi – Addetti per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 8	Addetti delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
8.1 Canavese Sud	7.890	8.275	9.007	8.425	7.960	7.891	7.663	8.155	7.753	8.411	7.919	8.045	7.390
8.2 Canavese Ovest	10.051	9.208	10.121	9.671	8.631	8.326	8.288	9.261	8.069	9.264	8.529	8.766	8.801
8.3 Canavese Nord	4.282	4.399	5.070	4.504	4.240	4.148	3.968	4.400	4.103	4.665	4.194	4.086	4.023
8.4 Valli Orco-Soana	2.841	2.446	2.308	1.774	1.530	1.579	1.557	1.737	1.396	1.376	1.268	1.249	1.374
TOTALE	**25.064**	**24.328**	**26.506**	**24.374**	**22.361**	**21.945**	**21.476**	**23.553**	**21.321**	**23.716**	**21.911**	**22.145**	**21.589**

Tab. 8.2.xvii – Addetti delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



ATTRATTORI DI TRAFFICO

Per quanto riguarda gli attrattori principali di traffico nell'area in esame si segnalano in particolare Rivarolo e Cuorgnè per le scuole secondarie e Castellamonte e Cuorgnè per le strutture ospedaliere.

Strutture ospedaliere						
Comune		Nome	Tipologia	indirizzo	reparti	posti letto
CASTELLAMONTE	1066	OSPEDALE CIVILE DI CASTELLAMONTE	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	PIAZZALE NENNI PIETRO	0	0
CUORGNE'	1098	OSPEDALE CIVILE DI CUORGNE'	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	VIA MUSSATTI ETTORE	9	120

Tab. 8.2.xviii – Strutture ospedaliere
Elaborazione META

Elenco scuole secondarie di secondo grado					
comune	cod_scuola	tipo scuola	nome scuola	indirizzo	iscritti 2021
Castellamonte	TOSD02601L	ISTITUTO D'ARTE	LICEO ARTISTICO FELICE FACCIO	VIA AMMIRAGLIO PULLINO24	465
Cuorgnè	TORC02601P	IST PROF PER I SERVIZI COMMERCIALI	25-apr	VIA XXIV MAGGIO 11	162
Cuorgnè	TOTD026023	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	25-apr	VIA XXIV MAGGIO 13	353
Cuorgnè	TOTD02650A	ISTITUTO TECNICO COMMERCIALE	I.T.COMM.E GEOM. 25 APRILE(CORSO SERALE)	VIA XXIV MAGGIO 13	0
Rivarolo Canavese	TOPS004019	LICEO SCIENTIFICO	A. MORO	VIALE LOSEGO N.2	812
Rivarolo Canavese	TOTF00401B	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	A. MORO	VIA GALLO PECCA 4/6	451

Tab. 8.2.xix – Scuole secondarie secondo grado
Elaborazione META

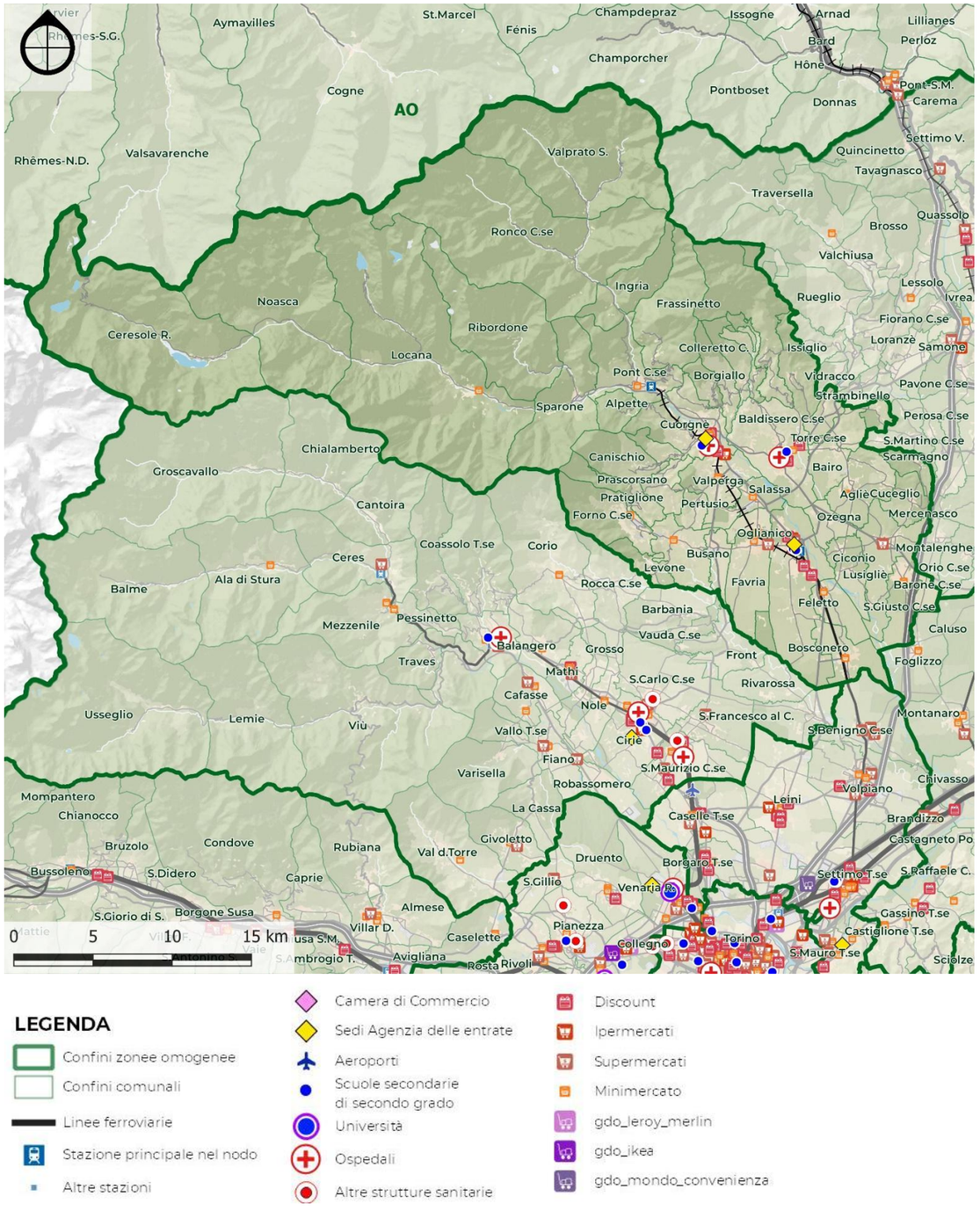


Fig. 8.2.xii – Poli attrattori
Elaborazione META

8.2.2 Domanda di mobilità

OD ISTAT

Quasi tutti i comuni sono generatori netti di spostamenti sistematici, ovvero spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, ad eccezione di Rivarolo Canavese, Cuorgnè, in cui prevalgono gli spostamenti attratti. Rivarolo 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 Rivarolo sono per esigenze di studio. Anche per quanto riguarda l'attrattività di Castellamonte e di Cuorgnè questa deriva principalmente dalla presenza di scuole secondarie superiori e di strutture sanitarie.

I Comuni prevalentemente generatori sono quelli di San Giorgio e di San Giusto Canavese che, hanno visto negli anni un notevole incremento della popolazione, ma una scarsa presenza di poli attrattori.

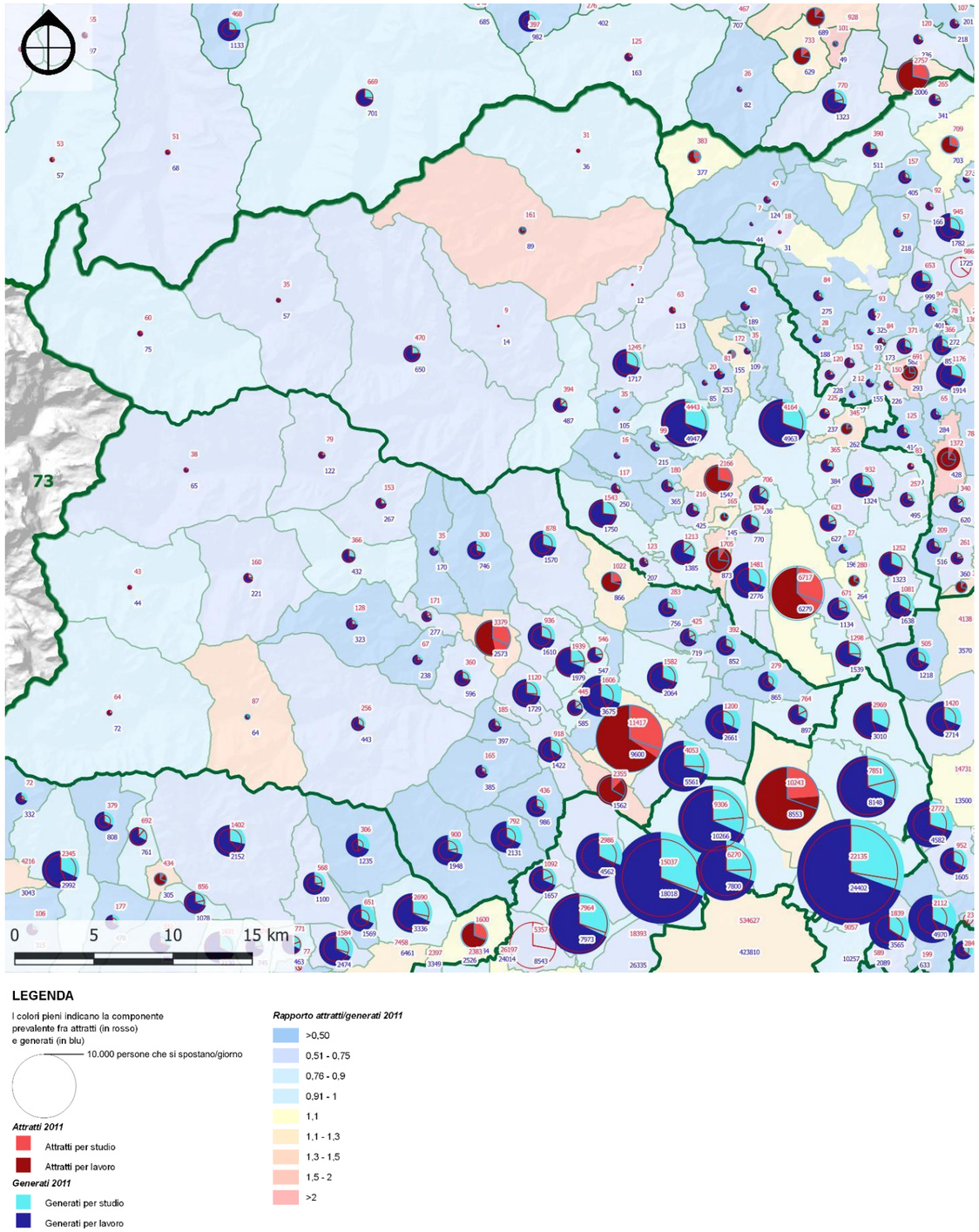
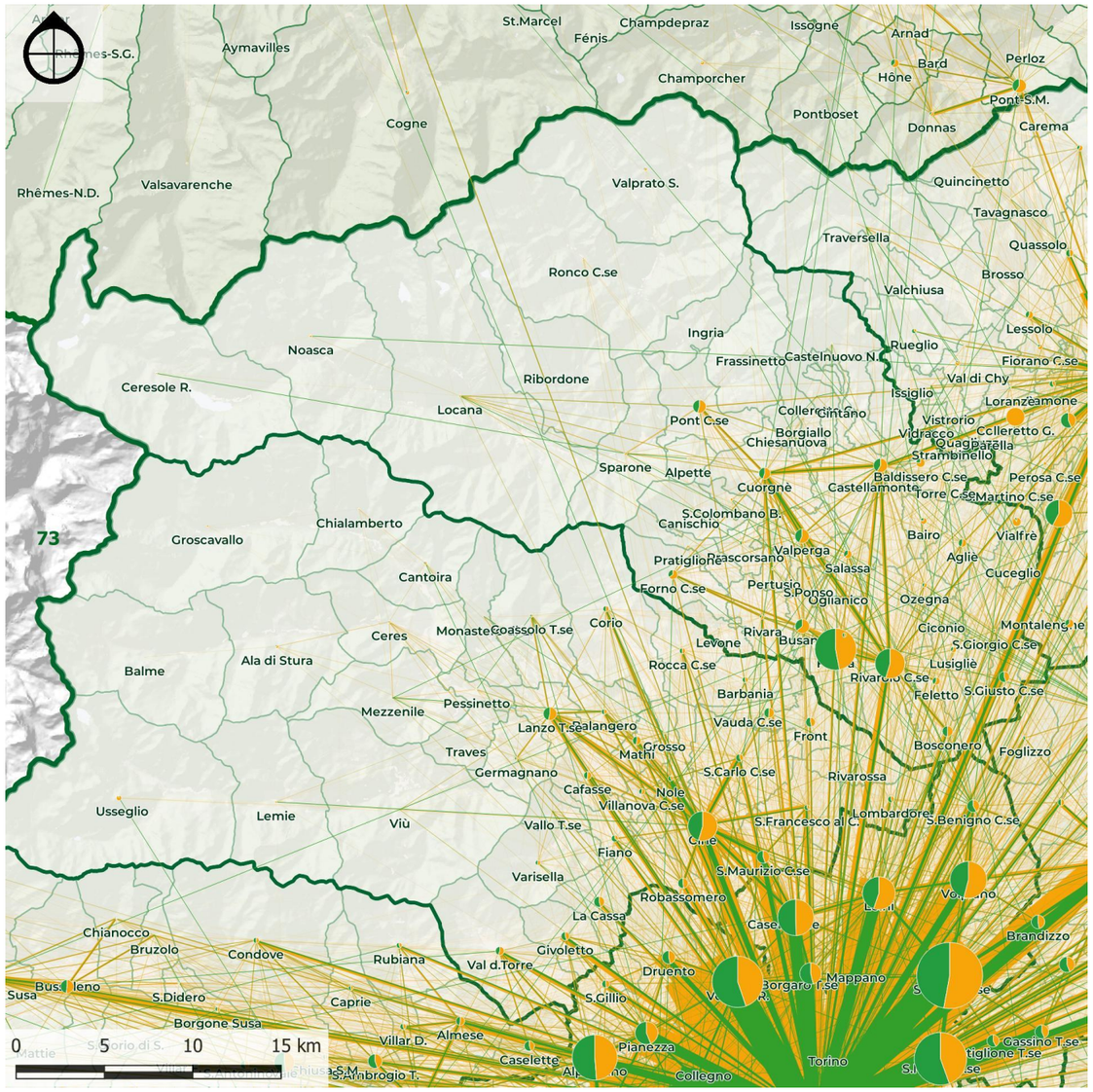


Fig. 8.2.xiii – Spostamenti sistematici attratti e generali da ciascun comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per motivo

- Lavoro
- Studio

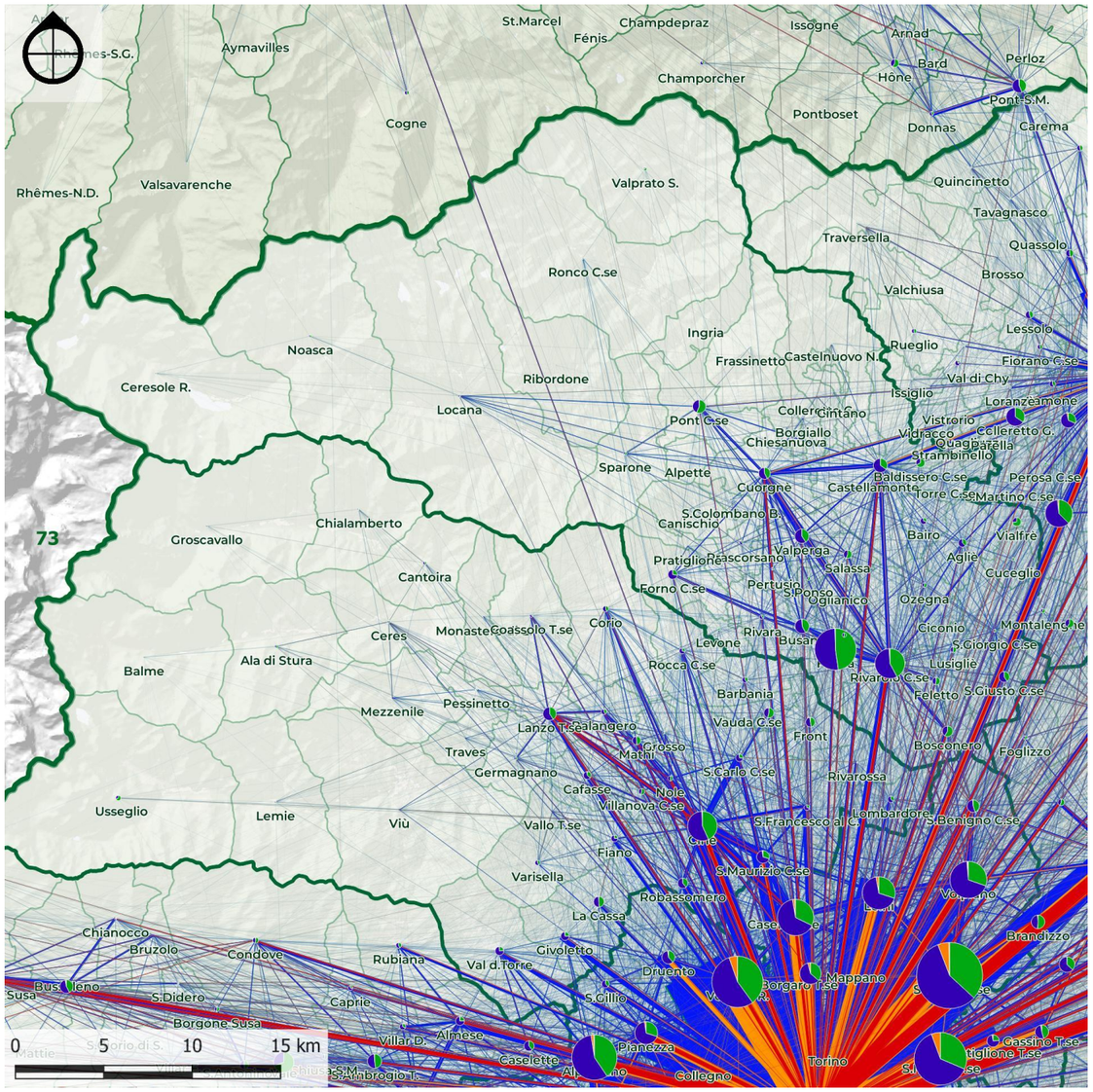
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 8.2.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

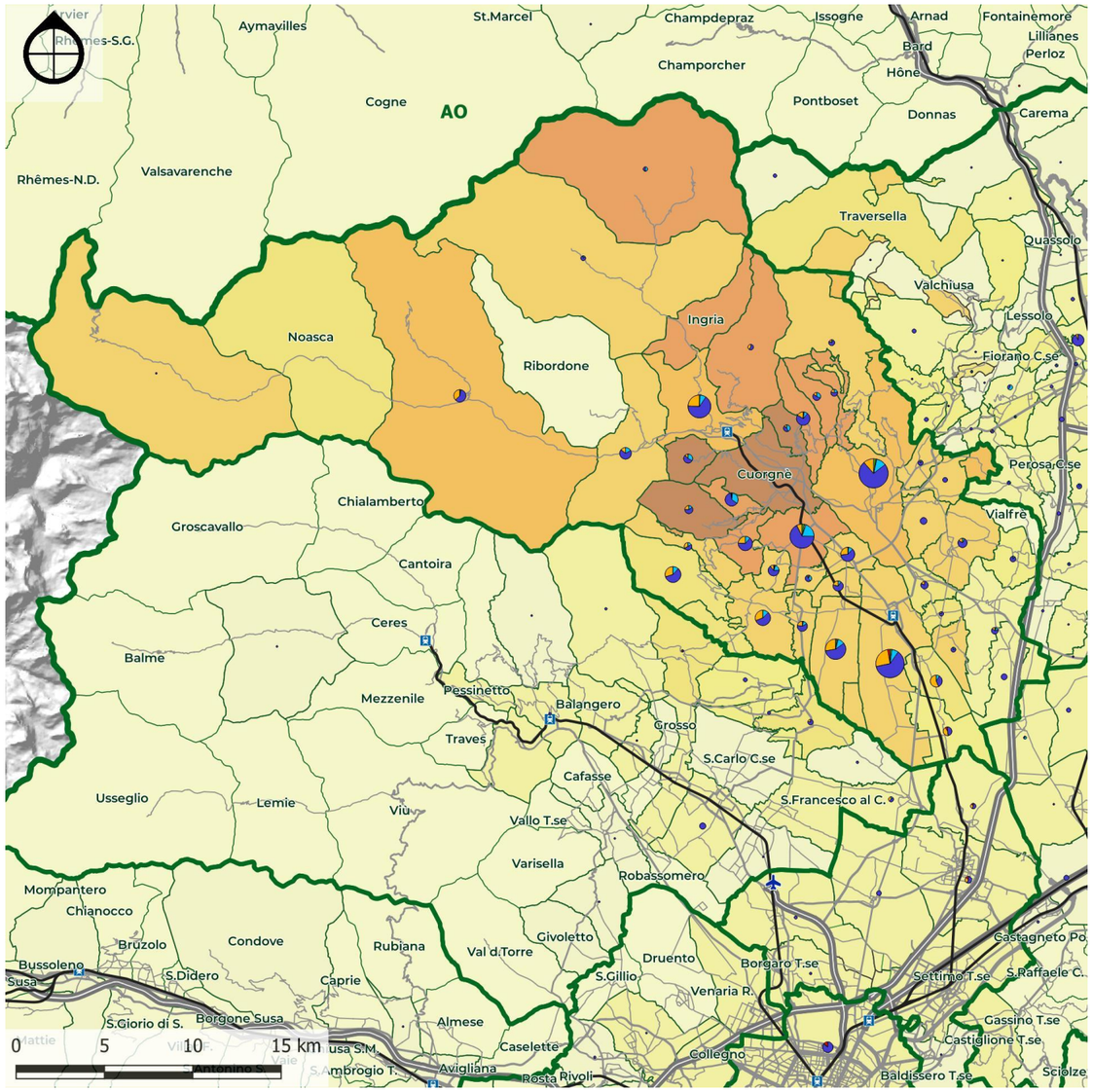
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 8.2.xv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per modo
Elaborazione META su dati ISTAT



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. 8.2.xvi – Area d'influenza di Cuorgnè nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

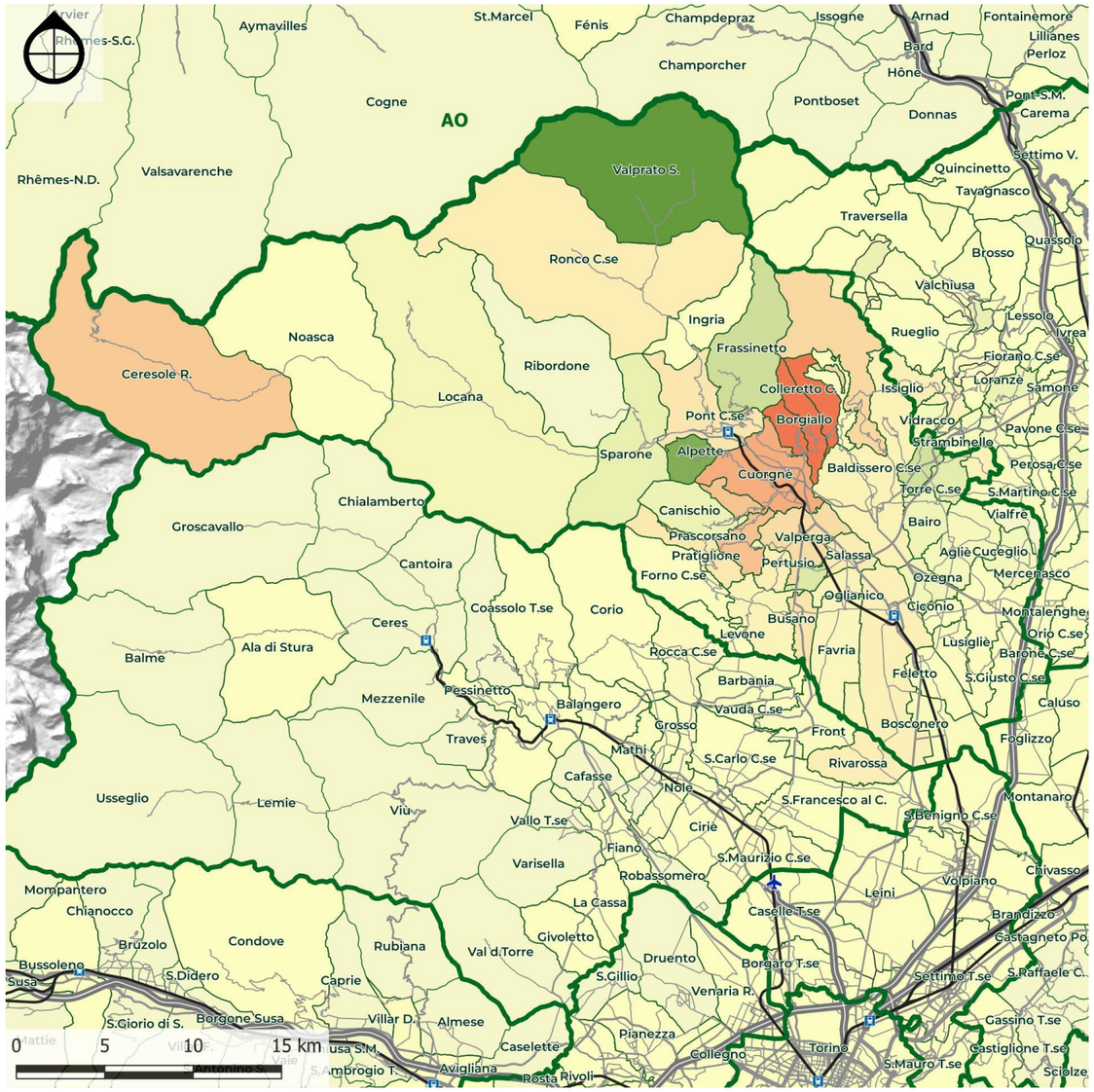
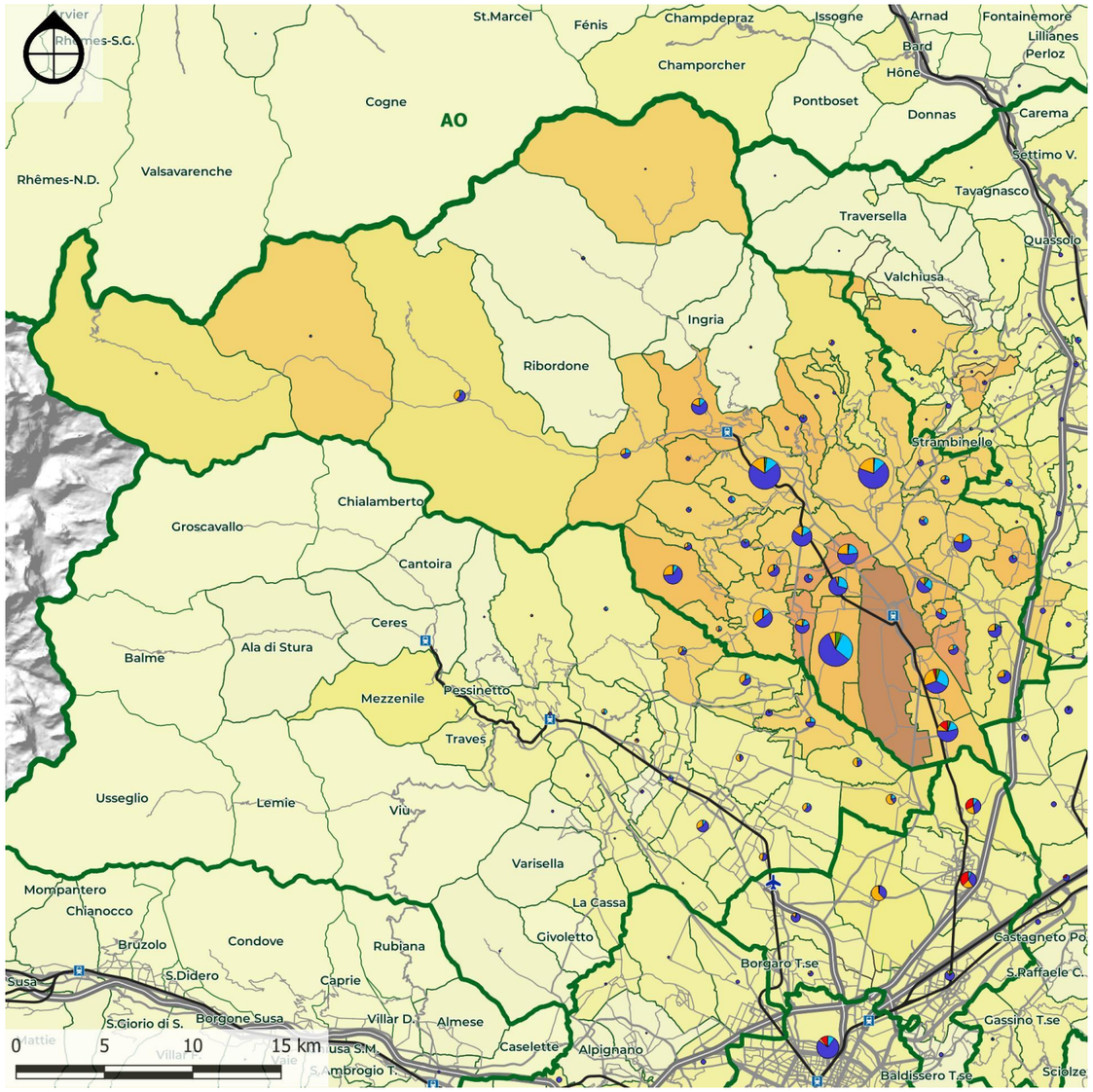


Fig. 8.2.xvii – Variazione dell'area d'influenza di Cuorgnè dal 2001 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Per quanto riguarda Cuorgnè si osserva come attragga mobilità prevalentemente dai comuni limitrofi rimanendo comunque polo di riferimento per alcuni servizi anche per altri comuni del basso canavese.

La variazione ventennale mostra come, pur rimanendo uno dei tre poli principali dell'area, abbia comunque perso attrattività rispetto al passato.



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. 8.2.xviii – Area d'influenza di Rivarolo nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

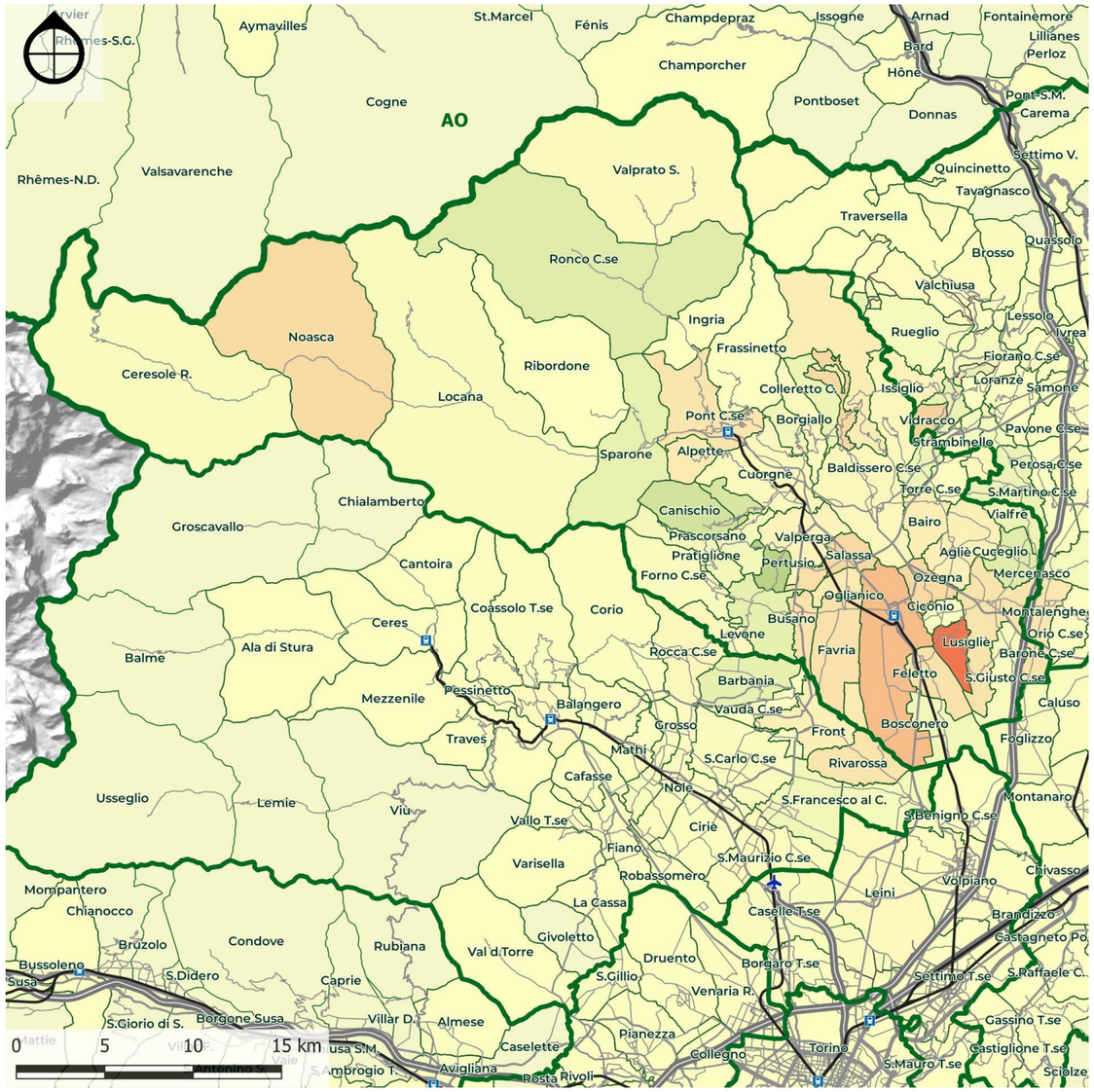


Fig. 8.2.xix – Variazione dell'area d'influenza di Rivarolo dal 2001 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

8.2.3 Offerta di trasporto

L'asse portante del trasporto pubblico nella zona omogenea del Canavese Occidentale è la linea ferroviaria Canavesana, divisa in due tronconi a diversa potenzialità e conformazione territoriale: nel primo tratto, Settimo Torinese – Rivarolo, la ferrovia (elettrificata) attraversa la pianura del canavese, toccando centri di media dimensione demografica e forte relazione con l'area metropolitana torinese; arrivata a Rivarolo (stazione di testa) la linea, non elettrificata, attraversa centri via via più piccoli e appartenenti ad un sistema locale centrato sulla cittadina di Cuorgnè. Sulla Canavesana il servizio è affidato al SFM1, la cui gestione è recentemente passata da GTT a Trenitalia che ha comunque mantenuto il cadenzamento orario della linea con alcuni rinforzi ai 30 minuti nelle ore di punta; permane tuttavia sospeso il servizio tra Rivarolo e Pont Canavese. Il sistema di trasporto pubblico su gomma già oggi ha forti sinergie con la ferrovia principalmente presso Rivarolo Canavese.

Le stazioni SFM1 che ricadono in questa zona omogenea sono soltanto tre, ovvero:

- Bosconero
- Feletto
- Rivarolo Canavese

Accanto ad esse si possono però ricordare quelle collocate lungo la tratta Rivarolo – Pont, al momento non esercita. Si tratta in tutto di sette impianti, e cioè:

- Favria
- Oglianico
- Salassa
- Valperga
- Cuorgné
- Campore
- Pont Canavese

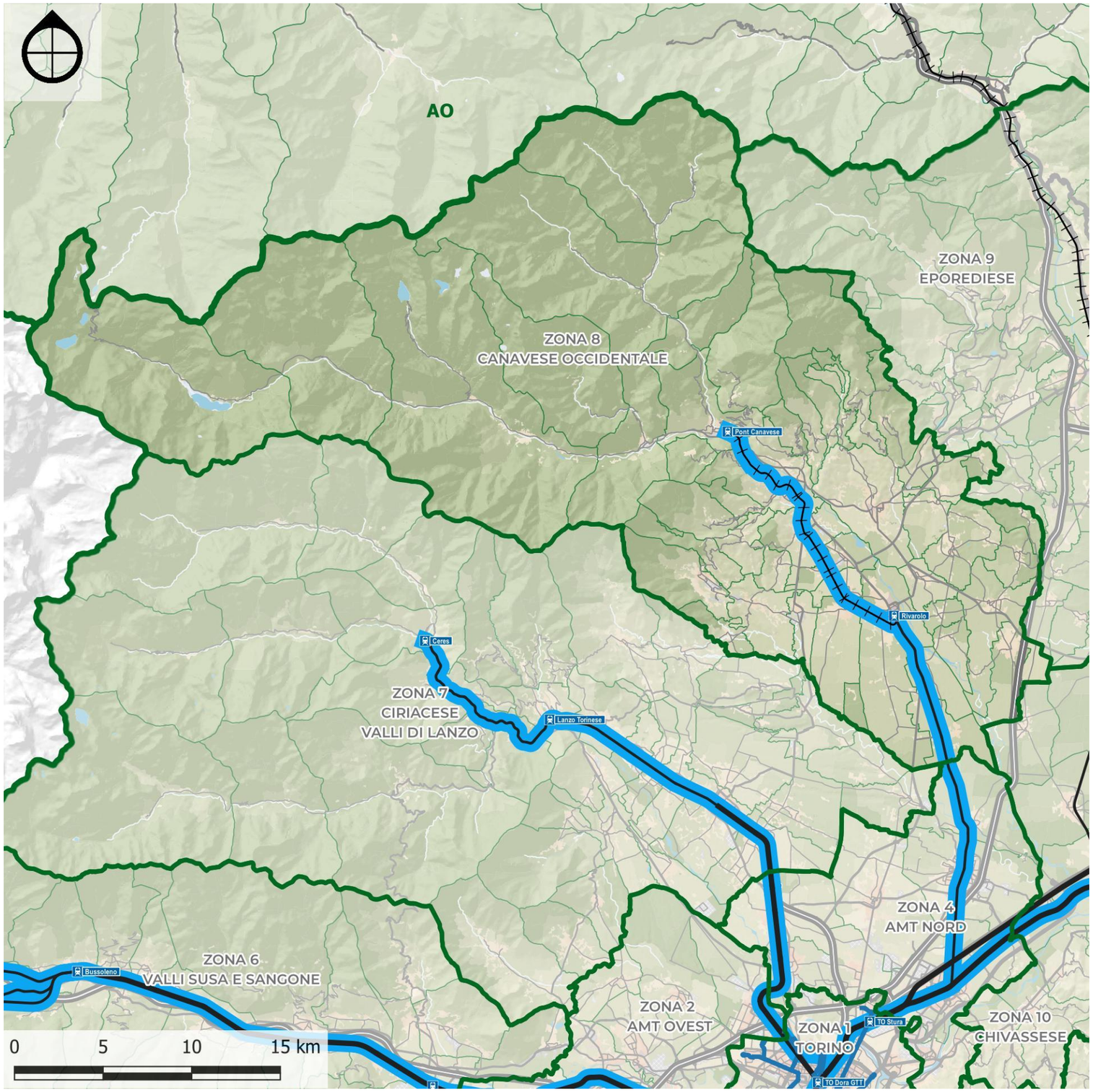
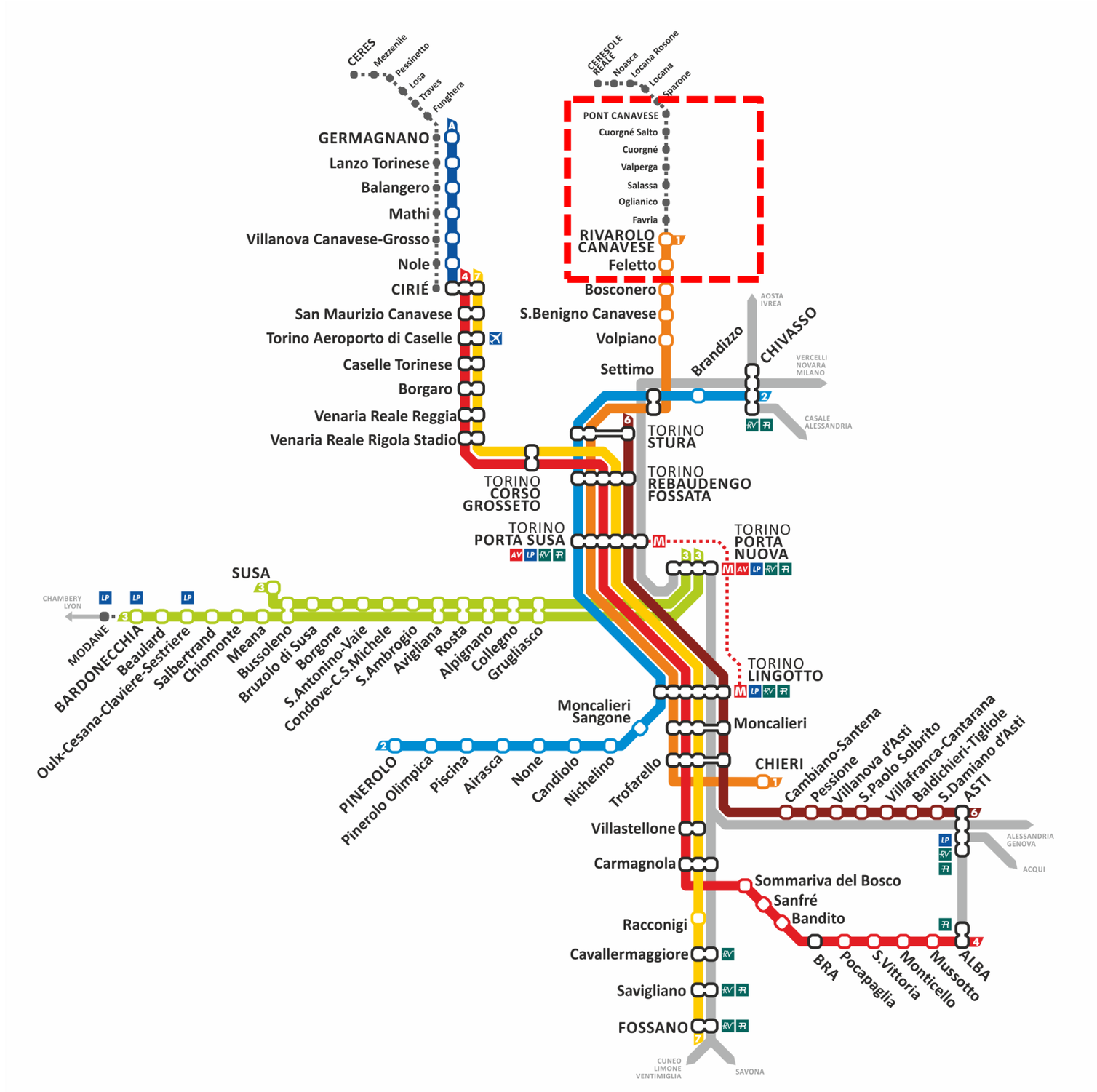


Fig. 8.2.xx – Zona omogenea 8: rete ferroviaria
Elaborazione META



I nodi di interscambio sono Rivarolo e Feletto, stazione d'incrocio che fatica ad essere classificabile come un vero nodo d'interscambio).

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

La principale linea della zona in termini di chilometri è la **137 Ceresole – Pont – Rivarolo Canavese (GTT)**, che rappresenta circa il 17% dei km totali delle linee dell'area omogenea. Ha un servizio orario tra Pont e Rivarolo in coincidenza con i treni del SFM 1 (circa 10 minuti di tempo di interscambio); ogni 2 o 3 ore le corse sono prolungate da/a Ceresole. Il servizio è svolto anche nei giorni festivi con 8 coppie di corse, di cui 4 limitate al tratto Pont – Rivarolo e 3 prolungate fino a Ceresole.

La seconda linea per importanza non ha sinergie con il treno poiché vi corre parallela ma più ad ovest, e svolge servizio tra Forno Canavese e l'autostazione di Torino Fiochetto, servendo centri importanti come Front e Lombardore, sprovvisti di stazione. Si tratta della **linea 92** (anch'essa gestita da GTT e che rappresenta circa il 17% dei km totali dell'ambito) che ha un servizio non propriamente cadenzato ma frequente nel corso della giornata feriale. Presenti anche tre coppie di corse nei giorni festivi.

A seguire troviamo due linee pedemontane che collegano i centri del Canavese con Ivrea: una è la **Courgné – Castellamonte – Ivrea (143)** ed una la **Rivarolo – Agliè – Ivrea (145)**. Entrambe le linee sono gestite da GTT ma è solo la prima ad avere un servizio più continuativo e cadenzato nel corso del giorno. La seconda, pur non avendo una valenza prettamente scolastica, è comunque in esercizio principalmente nelle ore di punta; inoltre non ha servizio festivo e, al di là di qualche corsa, non è in coincidenza con i treni a Rivarolo nonostante si attesti presso la stazione.

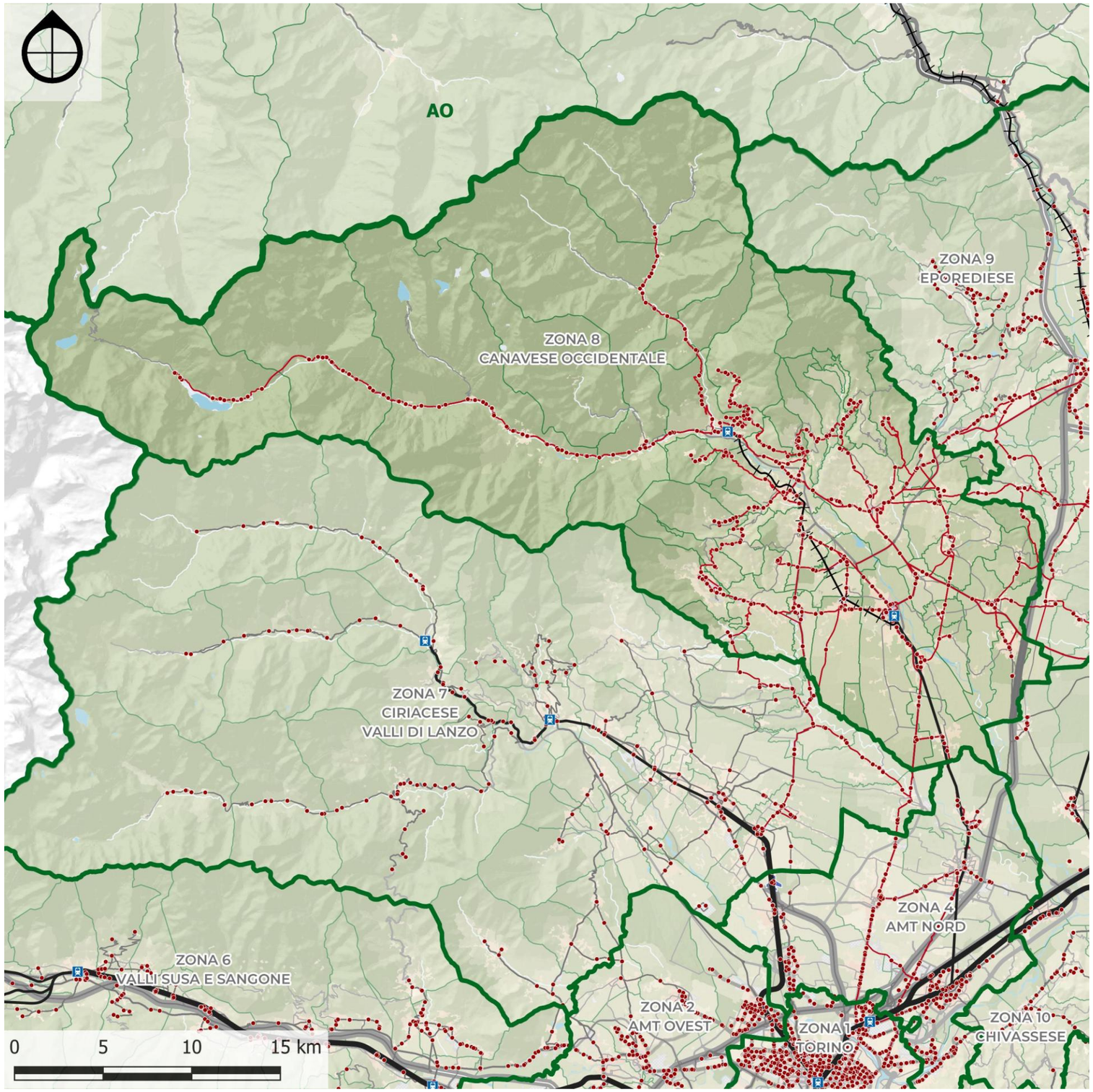


Fig. 8.2.xxi – Zona omogenea 8: rete servizi automobilistici
Elaborazione META

Zona omogenea 8: Canavese occidentale LINEE TPL ATTRIBUITE ALLA ZONA OMOGENEA						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
092	FORNO - Rivara - Busano - Lombardore - Leinì - TORINO FIOCHETTO	ExtraTO	GTT	0	350.847	350.847
095	FORNO - Rivara - Busano - Favria - RIVAROLO STAZIONE	ExtraTO	GTT	0	45.746	45.746
131	TORINO FIOCHETTO - Leinì - Lombardore - Bosconero - Feletto - RIVARO	ExtraTO	GTT	0	102.055	102.055
132	Rivarolo - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	109.263	109.263
134	FORNO - Prascorsano - CUORGNE'	ExtraTO	GTT	0	44.328	44.328
135	TORINO STURA - Volpiano - S.Beingno - Bosconero - Feletto - RIVAROLO	ExtraTO	GTT	0	127.053	127.053
137	CERESOLE - Noasca - Locana - PONT STAZIONE	ExtraTO	GTT	0	370.245	370.245
140	VALPRATO SOANA - Ronco C.se - Ingria - PONT STAZIONE	ExtraTO	GTT	0	38.208	38.208
141	FRASSINETTO - PONT	ExtraTO	GTT	0	30.921	30.921
143	CUORGNE' - Castellamonte - IVREA MOVICENTRO	ExtraTO	GTT	0	275.086	275.086
145	RIVAROLO STAZIONE - Agliè - IVREA MOVICENTRO	ExtraTO	GTT	0	147.102	147.102
150	Castelnuovo Nigra - Chiesanuova - Cuorgnè	ExtraTO	GTT	0	65.090	65.090
152	Silva - Vialfré - Ivrea - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	51.534	51.534
304	Muriaglio - Castellamonte - Valperga	ExtraTO	Viaggi Munaro	0	21.503	21.503
308	Locana - Castellamonte - Caluso	ExtraTO	Viaggi Munaro	0	61.215	61.215
309	Castellamonte - Vialfré - Caluso	ExtraTO	Viaggi Munaro	0	10.354	10.354
318	Castelnuovo Nigra - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	26.161	26.161
319	Muriaglio - Rivarolo - Bosconero Eaton	ExtraTO	GTT	0	49.827	49.827
322	Cuorgné - Alpette	ExtraTO	GTT	0	22.171	22.171
357	Perosa - S.Giorgio - Caluso	ExtraTO	STAAV	0	19.918	19.918
428	Rivarossa - Rivarolo	ExtraTO	GTT	0	6.884	6.884
544	Cuorgné - Frassinetto	ExtraTO	Viaggi Munaro	0	12.039	12.039
	TOTALE				**1.987.550**	**1.987.550**

Zona omogenea 8: Canavese occidentale LINEE TPL PARZIALMENTE RICADENTI NELLA ZONA OMOGENEA (attribuite ad altra zona omogenea o a contratto non CMTO)						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
429	Bosconero - S.Benigno - Volpiano - Chivasso	ExtraTO	GTT	0	46.476	46.476
437	Ciriè - Rivarolo	ExtraTO	Bus Company	0	13.770	13.770
502	S.Maurizio - Front - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	20.719	20.719
	TOTALE				**34.489**	**34.489**

Tab. 8.2.xx – Zona omogenea 8: percorrenze rete TPL attuale
Elaborazione META

Completano la rete una serie di linee più brevi che collegano i centri dell'area (come ad esempio la Rivarolo – Castellamonte o la Castelnuovo Nigra – Cuorgnè) in coincidenza con i servizi ferroviari o con le altre linee della rete; non mancano poi alcune linee prettamente scolastiche che svolgono servizio solo negli orari di ingresso e di uscita degli studenti. Da segnalare infine la presenza della linea 135 che di fatto effettua lo stesso percorso della ferrovia negli orari dove sono assenti i servizi ferroviari (mattina presto, tarda mattinata e tarda sera).

Nel complesso, le percorrenze afferenti a questa zona omogenea assommano a poco meno di 2 milioni di km/anno, completamente riconducibili ad autolinee extraurbane.

L'operatore di gran lunga più presente è GTT, che gestisce direttamente circa il 95% della produzione.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 8:
Canavese Occidentale

Rivarolo Canavese

Tavola 1/2
Inquadramento e servizi

META
mobilità economia territorio ambiente



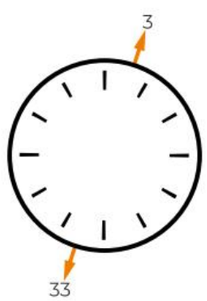
La stazione di **Rivarolo Canavese**, di testa, rappresenta il capolinea sia della ferrovia Settimo Torinese - Rivarolo C.se che di quella che conduce fino a Pont C.se, al momento non elettrificata e chiusa al traffico passeggeri. Il centro della cittadina si trova a circa 500 metri dalla stazione.

Grazie al piccolo ma comodo Movicentro al lato della stazione e grazie al SFM, che nello scenario evolutivo prevede un treno in partenza per Chieri ogni 30 minuti, Rivarolo è ben connessa al territorio e rappresenta uno snodo cruciale per la mobilità dell'area.

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:
'03: Chieri (SFM1)
'33: Chieri (SFM1)

Crediti foto: Sopralluogo META

Accessibilità e circolazione

Possibile l'accesso sia da sud che da nord. Il fabbricato viaggiatori si trova a nord; un sottopasso pedonale mette in connessione le due aree ed i binari.
Accesso nord: si accede all'area da via Roma, dove sono presenti stalli per la sosta lungo la viabilità ordinaria, di cui 4 riservati ai disabili e 2 dedicati ad auto elettriche. È presente anche uno stallo per bus con pensilina, al momento non servito da nessuna linea. Da via Roma e dalla contigua via Garibaldi si accede ad un ampio parcheggio sterrato non illuminato con circa 200 posti auto.
Accesso sud: si accede da Via Croce Rossa: presente un ampio parcheggio con una sessantina di stalli, più 4 con colonnine di ricarica e 4 per disabili. Presente anche una zona riservata ai mezzi pubblici, con quattro corsie riservate. Via Croce Rossa è una strada secondaria all'interno dell'area industriale di Trofarello, ma permette un comodo accesso alla tangenziale di Torino ed al cavalcaferrovia verso il centro della cittadina.

Dotazioni della stazione

Binari: 7, tutti passanti. Uno solo (il 7) non è usato nell'orario programmato ma utilizzato occasionalmente per dare precedenze
Biglietteria: la stazione RFI ospita la biglietteria presenziata Trenitalia e 2 emettritrici automatiche. I biglietti GTT sono in vendita presso il bar tabaccheria interno alla stazione.
Tabelloni: presenti su tutti i binari, nell'atrio principale e nel sottopasso
Sottopasso: presente, con rampe e ascensori presso tutti i binari
Altri servizi: nel fabbricato viaggiatori è presente un bar-tabacchi.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari. Nel sottopasso pedonale è bene indicata la presenza dell'area dei bus e dell'area taxi (tranne che marciapiede binari 2-3).
Note: un piccolo numero di servizi RV Torino - Savona e Torino - Genova ferma a Trofarello negli orari scoperti da SFM.

Interscambi con altri servizi

Autobus: sono presenti quattro banchine sul piazzale lato sud del movicentro dotate di illuminazione (due punti luce, eccetto la più prossima al sottopasso che ha un solo punto luce). Solo una è dotata di palina GTT, priva di orari e indicazioni per l'acquisto dei biglietti. L'area è usata solo dalla linea suburbana 83 (GTT) che collega Contrada Bauducchi (Moncalieri) con il centro di Moncalieri. Non sono presenti sedute sotto le pensiline, solo una panchina non coperta presso l'uscita dal sottopasso pedonale. Sul piazzale nord del movicentro è presente una pensilina senza sedute o illuminazione. Un avviso posticcio la indica come fermata dei bus sostitutivi SFM.
Taxi: non è presente un'area esclusiva ad essi dedicati, ma è consentito l'accesso all'area riservata ai mezzi pubblici sul lato sud.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: a sud è presente un'area dedicata con varie rastrelliere, mentre nord l'unica rastrelliera è posizionata a ridosso di uno stallo per le auto.
Parcheggi sicuri: non presenti.
Canaline su rampe di scale: non presenti.
Piste di accesso: non presenti da nessuno dei due lati.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 8:
Canavese Occidentale

Rivarolo Canavese

Tavola 2/2
Galleria fotografica

META
mobilità economia territorio ambiente









1 e 2: il lato nord della stazione è quello più facilmente accessibile vista la maggiore larghezza delle strade. Un interno di via Schiapparelli, a partire dalla rotonda che permette anche di sottopassare la ferrovia, si sviluppa parallelamente ai binari e permette l'accesso al sottopasso pedonale della stazione (2c). Su tutta la via è consentita la sosta in linea, a cui si somma la presenza alcuni grandi piazzali (1b, 2b, 2d): in totale l'area ospita circa 240 posti, tra cui alcuni riservati ai disabili. Tutti i parcheggi sono a pagamento fino al massimo di 3 euro (tariffa massima giornaliera). È presente anche un'area di fermata per bus (1a) che però non è al momento usata da nessun servizio di linea. Su tutta la via, fino all'ingresso della stazione, si sviluppa un camminamento cicplopedonale alberato (2a).







Crediti foto: Google Earth / Sopralluogo META

3: l'unico sottopasso presente è stato recentemente oggetto di lavori di rinnovamento, verosimilmente ancora da concludere (3a). Tutte le rampe di scale sono dotate di canaline per le biciclette (3b) ed ogni banchina, innalzata allo standard di 55 cm (3c), è servita da un ascensore (compreso l'ingresso nord del sottopasso) ed è dotata di sedute per l'attesa. La segnaletica è incompleta: presente all'estremità nord del sottopasso (3d) ma assente presso le rampe di scale dei binari (3e). La stazione dispone di schermi di binario e annunci sonori.















4: il fabbricato viaggiatori (4a) si affaccia su Piazza degli Alpini, in parte pedonale ed in parte occupata da una piccola corsia per il kiss&ride. La struttura dispone di una luminosa sala d'aspetto (4b) con biglietteria ed emettritrici automatiche. Nella piazza si trova anche un bar.

5: su via della Repubblica si trova un ciclopposteggio sicuro, gratuito e videosorvegliato (5) con 40 posti a cui si accede con tessera sanitaria previo accreditamento in comune.
6: poco più avanti (6a) sulla medesima via è consentita la sosta in linea su strisce blu. La tariffa è di un euro all'ora.







7: a sud-est della stazione si sviluppa un parcheggio a raso con circa 60 posti. La sosta è consentita per massimo 2 ore con disco orario, eccetto possessori di abbonamento.
8: la fermata più vicina alla stazione dista circa 130 metri ed è servita solo dalla linea 49 in direzione Torino.



8.2.4 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.

Gli utenti del servizio ferroviario si concentrano nella stazione di Rivarolo, che tuttavia tra il 2019 ed il 2023 fa registrare un netto calo, soltanto in parte bilanciato dall'incremento dei passeggeri che utilizzano il vicino impianto di Bosconero.

ZONA OMOGENEA 8								
		Passeggeri 2019			Passeggeri 2023			var.
Zona	Stazione	R/RV	SFM	TOTALE	R/RV	SFM	TOTALE	2019-23
8	Bosconero	0	326	**326**	0	270	**270**	-17,2%
8	Feletto	0	102	**102**	0	191	**191**	+87,3%
8	Rivarolo Canavese	0	1.519	**1.519**	0	1.147	**1.147**	-24,5%

Tab. 8.2.xxi – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 8
Elaborazione META su dati AMP

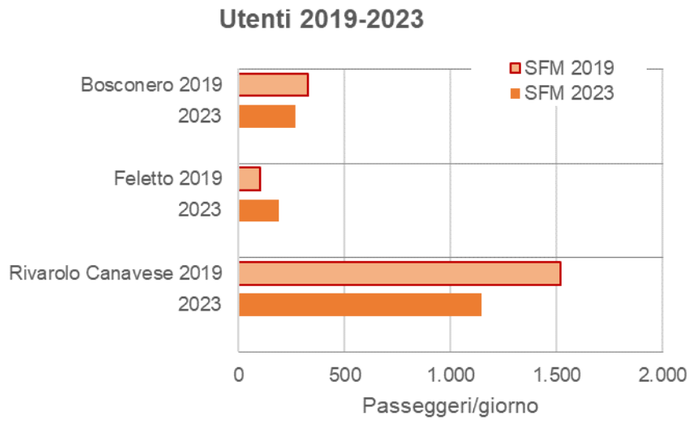


Fig. 8.2.xxii – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 8
Elaborazione META su dati AMP

Per quanto riguarda i servizi automobilistici, le linee più frequentate sono l storicamente la 131 e la 135, dirette verso Torino, nonché la 143 e la 145, dirette verso Ivrea.

Linea	Descrizione	Rete	Operatore	Passeggeri saliti 2013	Passeggeri saliti 2018	Passeggeri saliti 2023	Variazione 2013-18	Variazione 2018-23
092	FORNO - Rivara - Busano - Lombardore - Leinì - TORINO FIOCHETTO	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.	500	=	=
095	FORNO - Rivara - Busano - Favria - RIVAROLO STAZIONE	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
131	TORINO FIOCHETTO - Leinì - Lombardore - Bosconero - Feletto - RIVAROLO S	ExtraTO	GTT	1.174	n.d.		=	=
132	Rivarolo - Castellamonte	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
134	FORNO - Prascorsano - CUORGNE'	ExtraTO	GTT	260	90		-65%	=
135	TORINO STURA - Volpiano - S.Beingno - Bosconero - Feletto - RIVAROLO STA	ExtraTO	GTT	1.025	172		-83%	=
137	CERESOLE - Noasca - Locana - PONT STAZIONE	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
140	VALPRATO SOANA - Ronco C.se - Ingria - PONT STAZIONE	ExtraTO	GTT	49	31		-37%	=
141	FRASSINETTO - PONT	ExtraTO	GTT	45	10		-78%	=
143	CUORGNE' - Castellamonte - IVREA MOVICENTRO	ExtraTO	GTT	1.004	n.d.		=	=
145	RIVAROLO STAZIONE - Agliè - IVREA MOVICENTRO	ExtraTO	GTT	459	234		-49%	=
150	Castelnuovo Nigra - Chiesanuova - Cuorgnè	ExtraTO	GTT	210	99		-53%	=
152	Silva - Vialfré - Ivrea - Castellamonte	ExtraTO	GTT	78	45		-42%	=
304	Muriaglio - Castellamonte - Valperga	ExtraTO	Viaggi Munaro	76	n.d.		=	=
308	Locana - Castellamonte - Caluso	ExtraTO	Viaggi Munaro	164	60		-63%	=
309	Castellamonte - Vialfré - Caluso	ExtraTO	Viaggi Munaro	n.d.	n.d.		=	=
318	Castelnuovo Nigra - Castellamonte	ExtraTO	GTT	61	81		+33%	=
319	Muriaglio - Rivarolo - Bosconero Eaton	ExtraTO	GTT	24	17		-29%	=
322	Cuorgné - Alpette	ExtraTO	GTT	84	38		-55%	=
357	Perosa - S.Giorgio - Caluso	ExtraTO	STAAV	n.d.	n.d.		=	=
428	Rivarossa - Rivarolo	ExtraTO	GTT	37	58		+57%	=
544	Cuorgné - Frassinetto	ExtraTO	Viaggi Munaro	27	n.d.		=	=
	TOTALE			**4.777**	**935**		**-80%**	=

Tab. 8.2.xxii – Frequentazione servizi automobilistici– linee zona omogenea 8
Elaborazione META su dati AMP

8.2.5 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 8 si stimano circa 7.300 passeggeri saliti al giorno, includendo gli interscambi (che corrispondono a circa il 15% 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 8 ammontano a circa 74.200 passeggeri*km al giorno (1,3% del totale stimato per la Città Metropolitana).

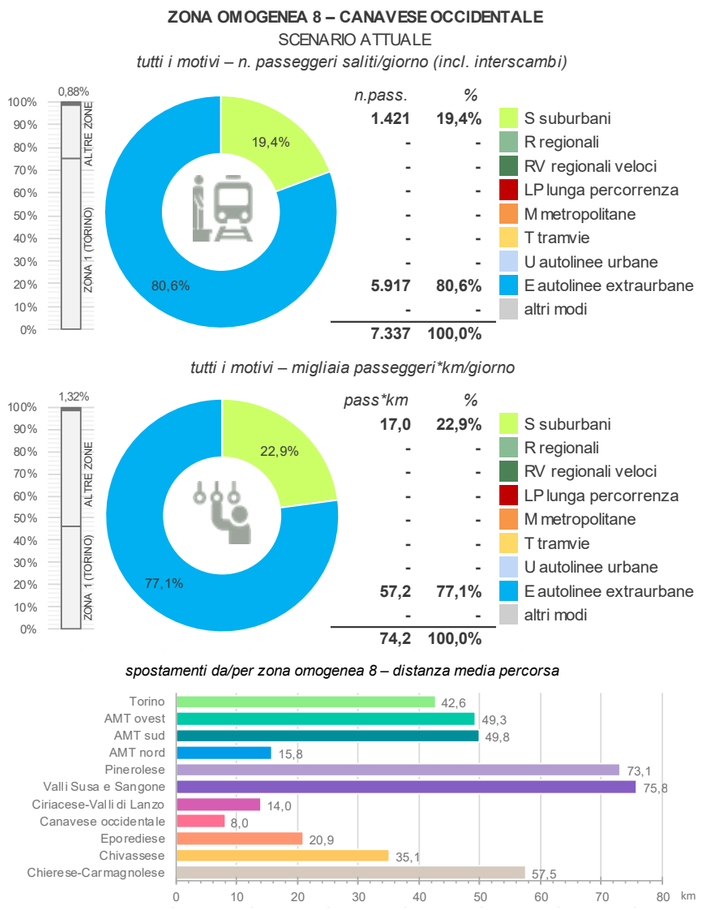


Fig. 8.2.xxiii – Zona omogenea 8: statistiche trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

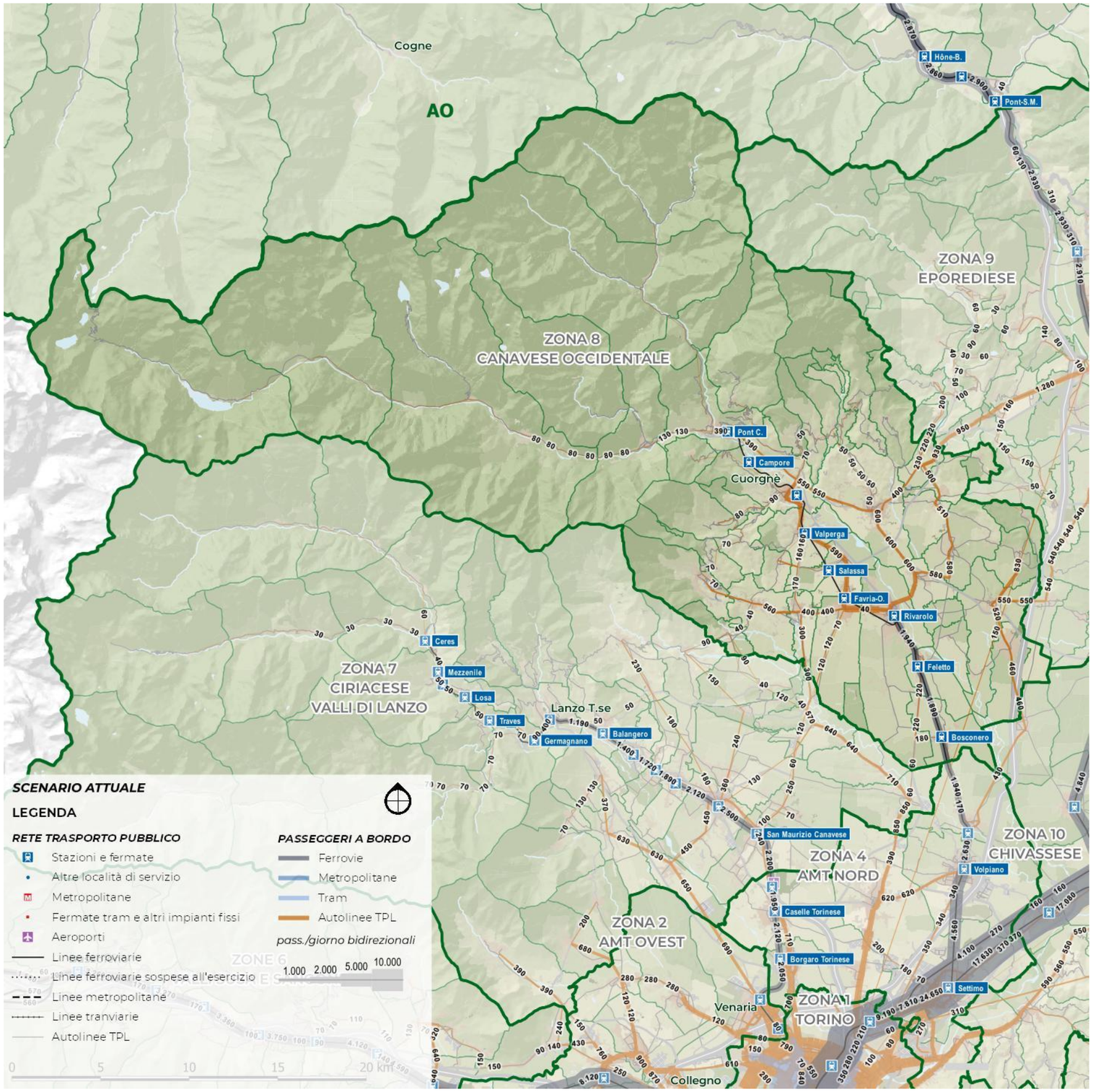


Fig. 8.2.xxiv – Zona omogenea 8: flussi trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

8.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE

8.3.1 Quadro diagnostico

Il bacino canavesano occidentale opera con 22 linee "interne", cui se ne sommano altre tre che attraversano marginalmente l'area, per un totale di 25 servizi codificati: una densità nettamente superiore allo standard di reti razionalizzate in territori di pari popolazione. La maglia che ne scaturisce è una trama stratificata negli anni, dove la stessa relazione può comparire sotto sigle diverse – ad esempio Forno-Rivarolo ricorre nelle attuali 092, 095 e 134; Castellamonte-Ivrea si ripete nelle 143, 152, 309 e 318 – generando percorsi quasi sovrapponibili lungo gli assi SP 460 e SP 41 e disperdendo l'offerta in chilometri poco produttivi. La ridondanza si evidenzia in particolare sulla dorsale Pont Canavese–Rivarolo, coperta da quattro linee (137, 140, 141, 544) che seguono per lunghi tratti la stessa sede stradale, mentre sull'anello Cuorgnè-Castellamonte-Rivarolo convivono più itinerari che differiscono solo per piccole deviazioni scolastiche o di borgata. Al contempo esistono numeri di linea che esprimono servizi brevissimi – come il 428 Rivarossa-Rivarolo (meno di 7 km) o il 357 Perosa-San Giorgio-Caluso – i quali, isolati dal contesto cadenzato, interrompono la regolarità di bacino e appesantiscono i costi di supervisione. Ne deriva un sistema poco leggibile per l'utenza, con frequenze spezzettate, coincidenze casuali e coefficienti di carico che oscillano da affollamenti in ora di punta a veicoli semivuoti nelle fasce intermedie. La proposta di concentrare il tutto in quindici direttrici 8A-8N nasce proprio per risolvere questa dispersione: accorpare i rami duplicati, eliminare i giri di circonvallazione superflui e trasformare i servizi molto corti in navette a domanda, così da liberare chilometri da reinvestire in frequenze regolari e facilmente comprensibili.

La rete del trasporto pubblico su gomma del Canavese Occidentale si presenta attualmente come un sistema dispersivo, ridondante e poco efficiente, a seguito di interventi non sistemici di riordino nel corso di più anni di funzionamento non ben monitorato.

Nel sistema attuale, molte delle oltre 25 linee attualmente in esercizio con tracciati tortuosi e sovrapposti, percorrono gli stessi assi con piccole variazioni, generando ridondanza; l'insieme di queste linee appare come una somma disorganica di servizi nati per esigenze scolastiche, mercatali o storiche, senza un coordinamento generale.

Ad esempio, località come Strambino, Banchette, Salassa, Albiano, Cuceglio, San Giorgio Canavese, Castellamonte e i comuni della Valle Orco e della Valle Soana sono servite da linee aggiunte o variate in modo puntuale e non sistemico nel corso degli anni, spesso con percorsi poco diretti e orari frammentati. La frammentazione compare anche sulle direttrici principali: così, ad esempio, tra Rivarolo e Torino operano oggi più linee con itinerari simili ma orari differenti, generando ridondanze che complicano la gestione e confondono l'utenza.

8.3.2 Quadro programmatico

Dal punto di vista delle infrastrutture, non sono previste novità per quest'area omogenea. Nonostante i ripetuti annunci dopo il passaggio della ferrovia Canavesana a RFI, avvenuto nel 2022, al momento non è chiaro se il servizio ferroviario tra Pont Canavese e Rivarolo Canavese verrà ripristinato. A sfavorire tale opzione, oltre al fatto che la linea non è elettrificata, vi è la configurazione dei binari a Rivarolo, che costringerebbe un eventuale servizio diretto tra Pont e Torino ad un cambio banco a Rivarolo. La costruzione della linea 2 della metropolitana potrà apportare degli indiretti miglioramenti all'area del Canavese occidentale: è difatti possibile affiancare al nodo di interscambio di Torino Stura il nascente polo di Torino Rebaudengo, che oltre al capolinea della metro disporrà della nuova autostazione dei bus a lunga percorrenza.

Nel quadro 2025-2030 il Canavese occidentale (zona 8) orienta la propria trasformazione attorno a una griglia infrastrutturale policentrica: sul versante stradale l'asse SP 460 "Superstrada del Gran Paradiso" viene completato fra Lombardore e Salassa con adeguamenti di sezione, svincoli a raso convertiti in rotatorie e nuova pavimentazione drenante, predisposti a ospitare traffico pesante diretto al distretto meccanico di Favria-Busano, con conclusione lavori indicata al 2028; in continuità, la SS 565 "Pedemontana di Castellamonte" consolida il corridoio industriale grazie al nuovo ponte Preti sul torrente Chiusella, la cui gara integrata andrà aggiudicata entro il 2025 e che, unitamente ai bypass di Strambinello, garantirà al 2029 una piattaforma di scambio longitudinale ribattezzata "Pedemontana dell'Acciaio" per la filiera dello stampaggio a caldo. Sul ferro, la linea Canavesana** vede il ripristino in esercizio del tratto Rivarolo–Pont con treni elettrici a 3 kV e ACC-M entro giugno 2026, mentre l'elettrificazione progressiva fino a Settimo integrerà la tratta nel servizio metropolitano SFM1, predisponendo entro il 2028 un cadenzamento a 30′ e il passaggio da segnalamento RSC a ERTMS livello 2. La rete di mobilità dolce viene cucita dalla "Ciclovia Canavese Bike Land", che standardizza la sezione ciclopedonale lungo i canali Naviglio di Ivrea, Francigena e Corona Verde, con continuità d'esercizio prevista entro il 2028 e hub intermodali nei movicentri di Rivarolo e Castellamonte. A livello ambientale, la Green Community "Sinergie in Canavese" consolida, con fondi PNRR e FOSMIT, un sistema di energia di valle (mini-idro, micro-reti e biomassa) e di servizi ecosistemici che si chiuderà amministrativamente nel 2026 ma proietta al 2030 l'obiettivo di neutralità climatica per 27 comuni montani; in sinergia, gli interventi sul nodo idraulico dell'**Orco** avviano arginature selettive, golene di laminazione e percorsi arginali continui a garanzia di invarianza idraulica e continuità ecologica lungo il corridoio verde Valle Sacra–Basso Canavese. Nel complesso, il territorio evolverà verso un sistema logistico-intermodale compatto, dove la gerarchia funzionale fra assi di scorrimento, ferrovia modernizzata e reti ciclabili incorpora standard digital twin e criteri di Nature-based Solutions, con l'obbligo – dettato dal PTGM metropolitano – di correlare ogni nuova volumetria produttiva a indici di accessibilità modale e compensazioni ambientali misurate su scala di bacino.

8.3.3 Interventi programmati dal PUMS

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

- Sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano (scenario evolutivo) (4.01)
- Raddoppio selettivo linea Torino-Pinerolo e Settimo-Rivarolo (4.02)
- Integrazione tariffaria (4.12)
- Nodi di interscambio e stazioni di porta SFM (4.13)
- 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. 8.3.i – Eporediese: inquadramento territoriale
Elaborazione META su dati ISTAT

8.3.4 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. 8.3.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 8, tali principi-guida possono essere decliati come segue:

- ✓ nel caso della **rete circolante tra Rivarolo, Castellamonte, Cuorgnè** e Comuni ad essi conurbati, in una maggiore **qualità**, **leggibilità**, **velocità** e **frequenza** del servizio, che lo renda maggiormente appetibile anche per l'utenza occasionale, in modo da far crescere il suo share modale;
- ✓ nel caso dei **Comuni esterni all'area urbana** canavesana, nella **rapidità** del servizio e nella sua **continuità temporale** (copertura delle ore di morbida, dei fine settimana, dei mesi estivi), con relazioni orientate non solo verso Ivrea, ma anche verso le sub-polarità urbane delle zone omogenee circostanti (Cuorgné, Castellamonte, Rivarolo Canavese, Chivasso);
- ✓ nel caso delle Aree Montane (Valle Orco, Valle Soana), nel mantenimento in ogni Comune di un livello minimo di servizio, adeguato ai bisogni dell'utenza

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

8.3.5 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.

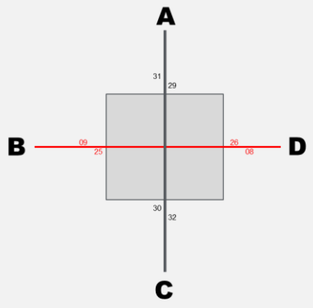
In sintesi, tali criteri sono ispirati ad una **programmazione integrata del servizio**, secondo criteri di accessibilità spaziale e temporale informati ai principi di **gerarchizzazione**, **cadenzamento** e della **sincronizzazione oraria**.

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
- ✓ 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. 8.3.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. 8.3.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.

8.3.6 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.

Dal punto di vista ferroviario, l'intera zona gravita innanzi tutto sulla stazione di Rivarolo Canavese, oggi servita dai treni della linea SFM1 diretti a Chieri, passanti tra l'altro per Settimo Torinese, Torino e Moncalieri. Anche la stazione di Rivarolo è stata oggetto del progetto Bike to Rail.

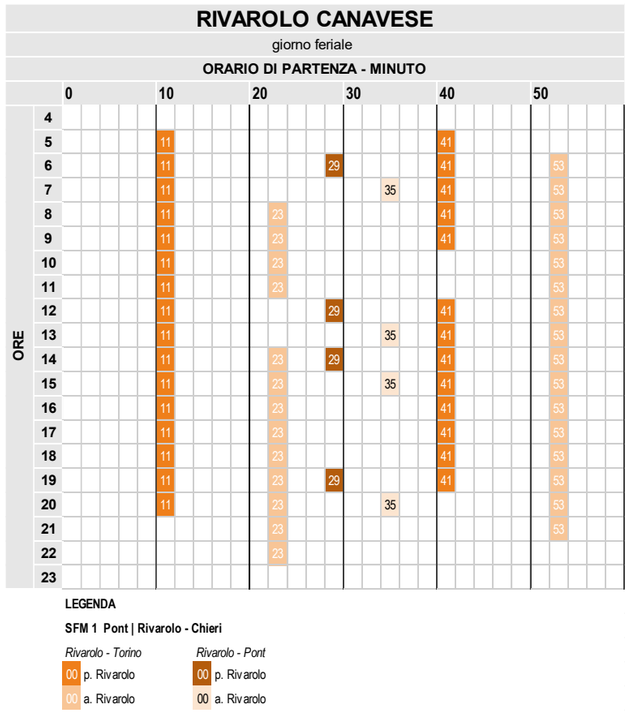


Fig. 9.3.iii – Orologio di stazione di Rivarolo (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

Un ruolo complementare per il ridisegno del servizio è poi da attribuire alle stazioni di Ivrea e di Chivasso.

Nel caso di Chivasso, nell'orario evolutivo è capolinea delle due linee suburbane SFM2 e SFM8 ma che si caratterizza comunque per un gran numero di altri servizi. Prendendo a riferimento i servizi regionali veloci da e per Milano, il riferimento orario è **15|45**. La Stazione di Ivrea non è, invece compresa nello scenario evolutivo delle linee SFM, ma importante collegamento regionale e interregionale con la Lombardia e la Valle d'Aosta.

Fig. 9.3.iv – Orologio di stazione di Ivrea su orario attuale non festivo (maggio 2025)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

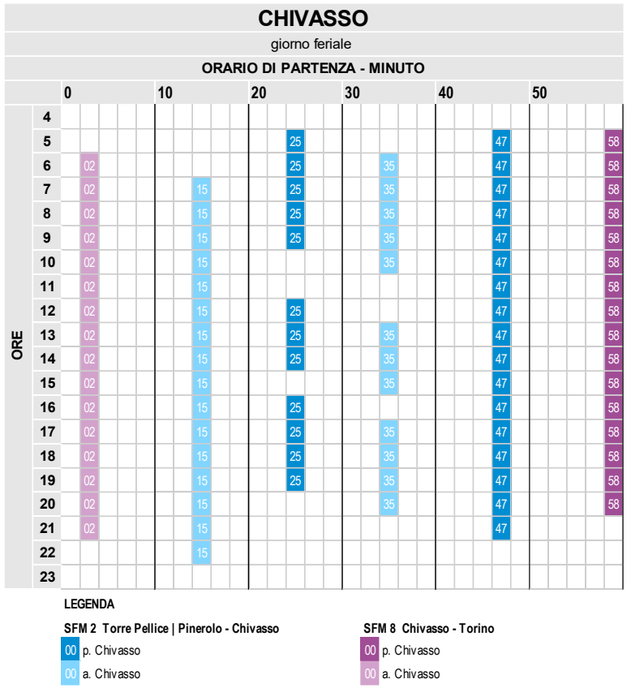


Fig. 9.3.v – Orologio di stazione di Chivasso (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

8.3.7 Schema di rete obiettivo

Il riassetto della rete della zona omogenea 8 assume alla sua base il riconoscimento della stazione di Rivarolo come fulcro essenziale del sistema, al quale ricondurre il sistema degli attestamenti cadenzati e sincronizzati con la linea 1 il Servizio Ferroviario Metropolitano. Così, le linee ancor oggi attestate a Pont Canavese od a Cuorgné vengono prolungate sino a dar luogo a collegamenti continui orientati al nodo di Rivarolo, che si configura così, coerentemente con gli obiettivi del piano, come unico interscambio in direzione di Torino.

Fra Rivarolo ed il capoluogo regionale si opera invece uno sfoltimento dei servizi sovrapposti alla ferrovia, e contemporaneamente ad un consolidamento dei collegamenti interpolo con le zone omogenee 7 (relazione Rivarolo-Ciriè) e 10 (relazione Rivarolo-Chivasso).

A questa riorganizzazione in senso radiale si sovrappone poi il consolidamento delle connessioni trasversali con Ivrea, che mantengono la struttura storica, imperniata sui due itinerari da Rivarolo e da Cuorgné, che si uniscono a Castellamonte determinando un servizio intercalato a frequenza elevata.

La riduzione del numero di linee permette di concentrare i mezzi su percorsi chiave, aumentando la frequenza e l'affidabilità. Le nuove linee sono state geograficamente ottimizzate, coprendo le direttrici principali e garantendo collegamenti più veloci tra centri abitati, frazioni montane con più residenti e necessità di servizi e Ivrea. Il sistema mira a servire meglio le esigenze reali di mobilità quotidiana, non solo scolastica, ma anche per il tempo libero e per il turismo, attività attive tutto l'anno con una ampia distribuzione sul territorio (Parco Nazionale del Gran Paradiso, polo scolastico di Castellamonte, feste patronali e festività tradizionali locali).

Data la conformazione e l'estensione del territorio, costituito da tanti comuni di piccole dimensioni su un vasto territorio, con due vallate altamente abitate e turisticamente attrattive molto estese, non sono state tracciate direttrici urbane, ma solo direttrici extraurbane con una impostazione geografica circolare nella parte centrale maggiormente abitata e ricca di servizi, e a raggi nella area esterna.

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 8

Il riassetto della rete tiene conto delle segnalazioni pervenute nelle tre fasi di consultazione locale, con particolare riferimento agli aspetti di seguito evidenziati:

- ✓ a **San Giorgio Canavese**, che il collegamento con Caluso venga assicurati anche in orari non scolastici, che nel nodo di Ozegna vengano garantire adeguate coincidenze da/per Castellamonte, e che nell'ambito del mobility management venga studiata una soluzione per i collegamenti con i circostanti Comuni di Montalenghe, Orio, Barone e Candia Canavese, rientranti nel bacino d'utenza dell'Istituto Comprensivo.

Si è inoltre considerato il progetto P.A.S.S.I. Montani – prossimità e domiciliarità anziani, sviluppato dal **Consorzio Intercomunale dei Servizi Socio-Assistenziali n.38**, con sede a Cuorgné, e volto a rafforzare i livelli di assistenza nelle zone montane (Comuni di Alpette, Borgiallo, Castelnuovo Nigra, Chiesanuova, Cuorgnè, Forno Canavese, Unioni Montane Valli Orco e Soana e Valle del Gallenca).

Occorre poi ricordare le osservazioni trasmesse dal **Coordinamento Mobilità Integrata e Sostenibile (COMIS)** in ordine all'inserimento di una linea scolastica tra Leinì, Lombardore e Rivarolo ed al mantenimento di alcune corse delle linee 131 e 135.

Vi sono poi ulteriori indicazioni emerse durante gli incontri di consultazione, tra cui in particolare le seguenti:

- la richiesta di elettrificare la linea ferroviaria Pont-Rivarolo, anche a supporto della fruizione turistica, e di introdurre una efficace integrazione tariffaria;
- la richiesta di reintrodurre i servizi festivi nell'area di Agliè;
- la necessità di potenziare i collegamenti tra l'intera zona ed il polo di Ivrea, ma anche quello di Ciriè;
- la richiesta di una migliore sincronizzazione dei servizi automobilistici tra Chiesanuova e la stazione di Cuorgné;
- la richiesta di adeguare i servizi scolastici a servizio degli istituti di Cuorgné, nonché di potenziare le corse in periodo festivo;

Schema di rete obiettivo: VALLI ORCO-SOANA

Le due lunghe Valli Orco e Soana oggi sono servite dalla **linea 137** Ceresole – Noasca – Locana – Pont stazione e dalla **linea 140** Valprato Soana – Ronco C.se – Ingria – Pont Stazione, che con la progressiva riduzione dell'impiego della linea ferroviaria Rivarolo-Pont hanno perso connettività con il resto della rete: di fatto allo stato attuale per raggiungere le località montane delle due valli dalla Città di Torino è necessario effettuare almeno due interscambi.

A complemento la zona è servita anche dalla **linea 308** Locana-Castellamonte-Caluso, che impiega quasi 60.000 vetture-km/anno per garantire un collegamento di dubbia utilità sociale, nonché le **linee 141, 322 e 544**, che garantiscono le connessioni locali di Alpette e Frassinetto con Pont e Cuorgnè, anche in questo caso contravvenendo al principio dell'unico interscambio per raggiungere il capoluogo metropolitano.

Lo schema di rete proposto prolunga tutte le autolinee sino al nodo ferroviario di Rivarolo, cadenzandoli e sincronizzandoli con la linea 1 del Servizio Ferroviario Metropolitano. Ne deriva l'identificazione di due coppie di direttrici "gemelle", così configurate:

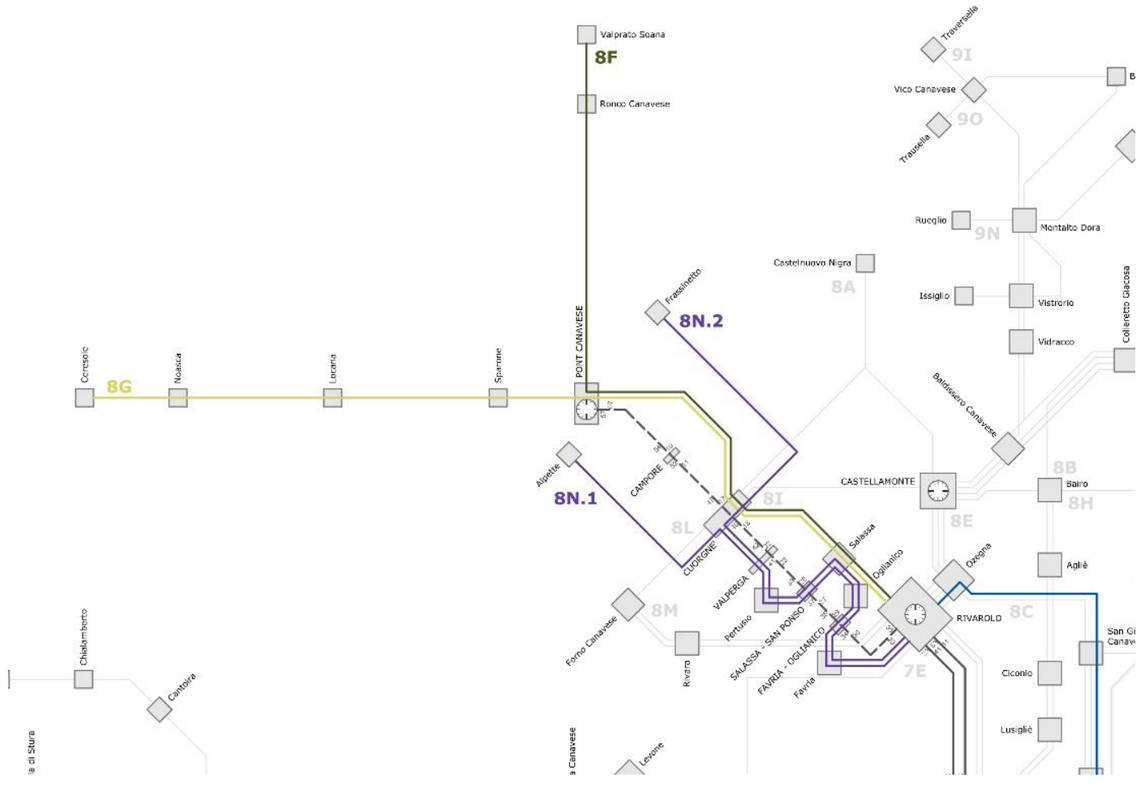
- ✓ 8F/8G, che collegano Valprato e Ceresole a Pont, proseguendo poi intercalate verso Cuorgné e Rivarolo via Salassa (percorso diretto sulla SP460);
- ✓ 8N.1/2, che collegano Alpette e Frassinetto a Cuorgnè, proseguendo poi intercalate verso Rivarolo lungo un percorso più capillare volto a rispondere alle esigenze di mobilità di alcuni centri minori, quali in particolare Pertusio, San Ponso, Oglianico e Favria.

Lo schema è completato dall'identificazione di un servizio flessibile, basato a Pont, al quale viene affidata anche la continuità del servizio attualmente svolto dalla linea 141.

Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orario del nodo di Rivarolo: 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.

I tempi di giro sono pari a 240 minuti per la direttrice 8G, a 180 minuti per le direttrici 8F e 8N.2, ed a 120 minuti per la direttrice 8N.1

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

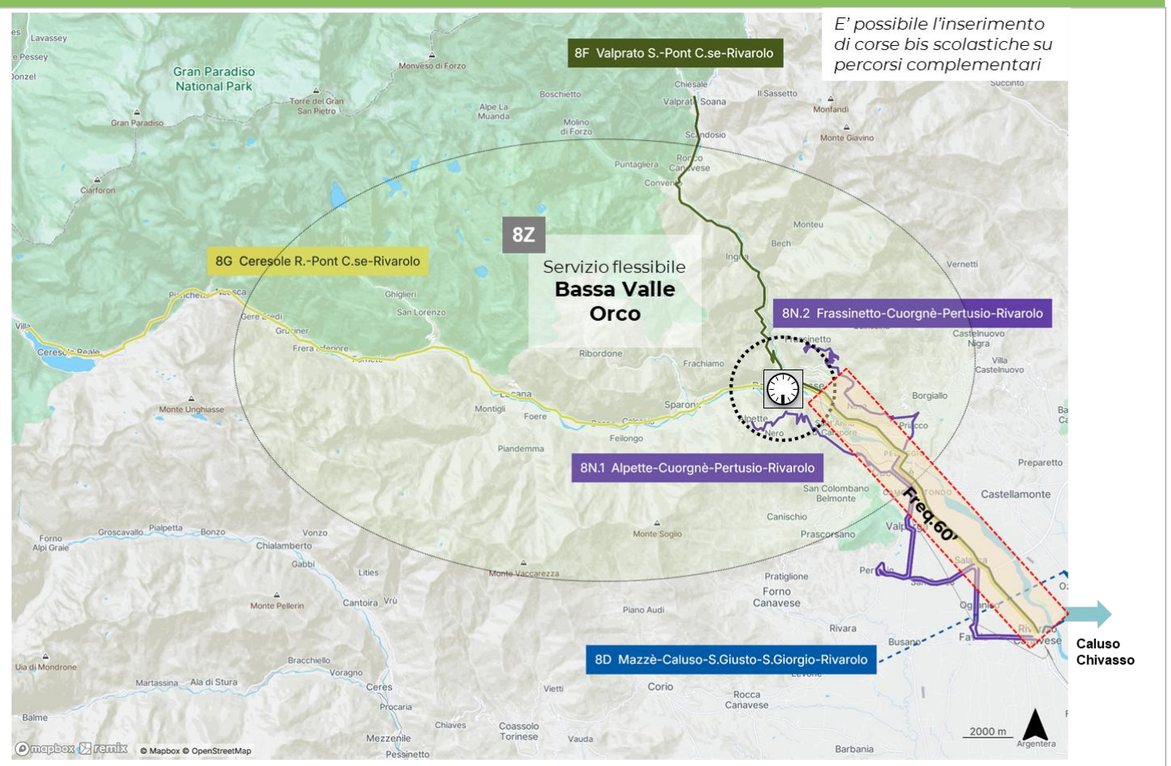


TABELLA DI RAFFRONTO

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
137	Ceresole - Noasca - Locana - Pont stazione	ExtraTO	**20** (6-21)	**6** (5-22)	374.619	**8G**	Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo	51,8	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	263.922
140	Valprato Soana - Ronco C.se - Ingria - Pont stazione	ExtraTO	**10** (6-19)	=	38.151	**8F**	Valprato Soana - Pont Canavese - Rivarolo	32,5	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	165.569
141	Frassinetto - Pont	ExtraTO	**10** (7-18)	=	31.009	**8N.2**	Frassinetto - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	31,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	158.333
544	Cuorgné - Frassinetto	ExtraTO	**4** (scol)	=	10.661								
308	Locana - Castellamonte - Caluso	ExtraTO	**9** (scol)	=	59.726	*SOPPRESSA (interscambio per Caluso con direttrice 8D a Rivarolo)*							
322	Cuorgné - Alpette	ExtraTO	**6** (7-18)	=	22.237	**8N.1**	Alpette - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	27,4	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	139.783
						8Z	Servizio flessibile Valli Orco-Soana (Pont)	0,0	**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560

Schema di rete obiettivo: CANAVESE NORD

La porzione più settentrionale del Canavese è attualmente interessata dal transito di almeno 10 linee, di cui soltanto la **143** e la **145**, volte a collegare Cuorgné e Rivarolo ad Ivrea via Castellamonte od Agliè, presentano una missione chiara e livelli produttivi adeguati.

In tutti gli altri casi, la rete si presenta assai frammentata e, dunque, poco efficace.

Lo schema di rete proposto si basa innanzi tutto sul consolidamento delle due direttrici primarie di collegamento con la città di Ivrea:

- ✓ 8E Rivarolo SFM – Castellamonte – Ivrea
- ✓ 8I Cuorgné – Castellamonte – Ivrea

a cui si aggiungono poi due ulteriori direttrici complementari, che assicurano il collegamento tra Rivarolo, la Valle Sacra e la Val Chiusella, ovvero:

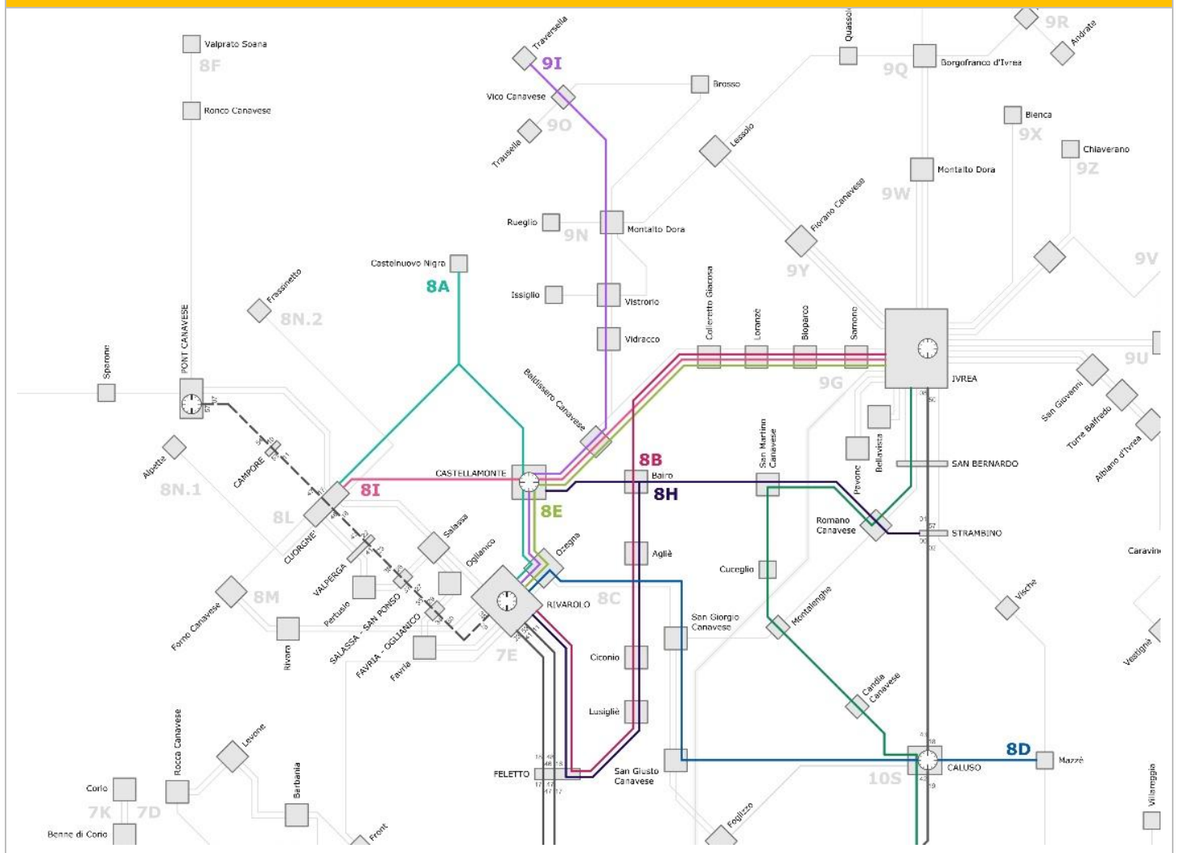
- ✓ 8A Cuorgné – Castelnuovo Nigra – Castellamonte – Rivarolo SFM
- ✓ 9I Traversella – bivio Rueglio – Baldissero – Castellamonte – Rivarolo SFM

A completare il quadro si ritrovano le direttrici 8B, che collega Rivarolo ad Ivrea via Agliè, 8H, che collega Rivarolo a Strambino, 8D che collega Rivarolo a Caluso e Mazzè.

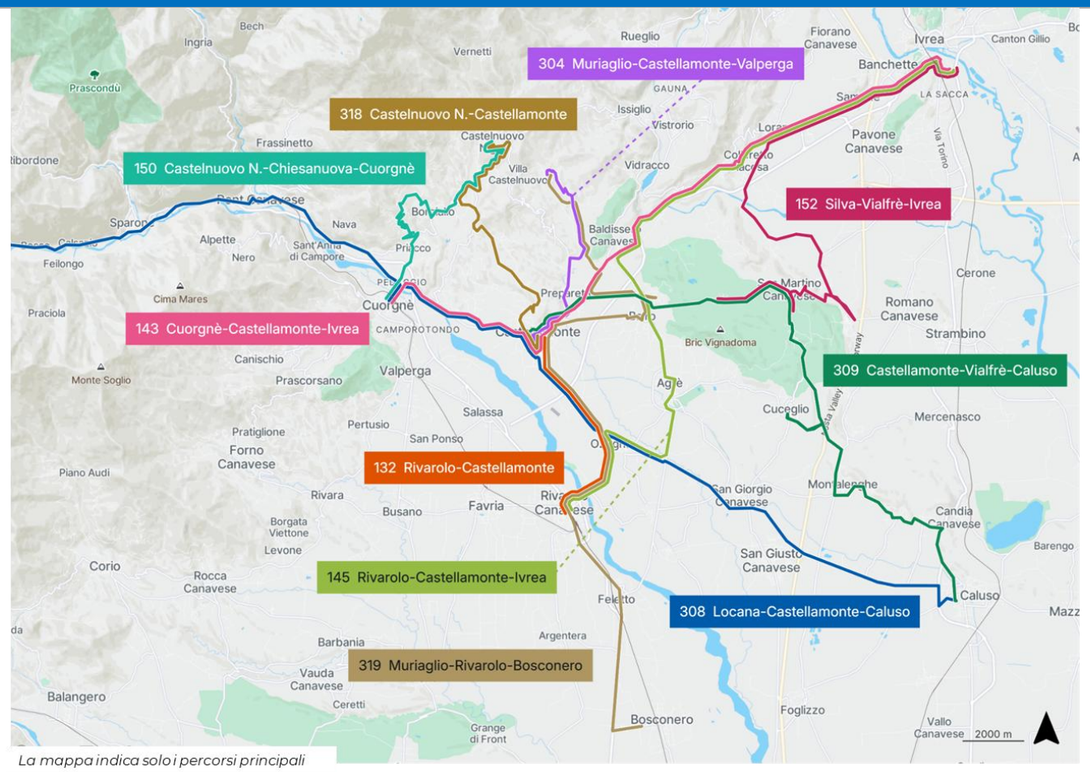
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orario dei nodi ferroviari di Rivarolo ed Ivrea Il tempo di giro delle direttrice 8E e 8I, in entrambi i casi pari a 120 minuti, ne facilita l'intercalamento tra Castellamonte ed Ivrea.

.

SCHEMA RETICOLARE

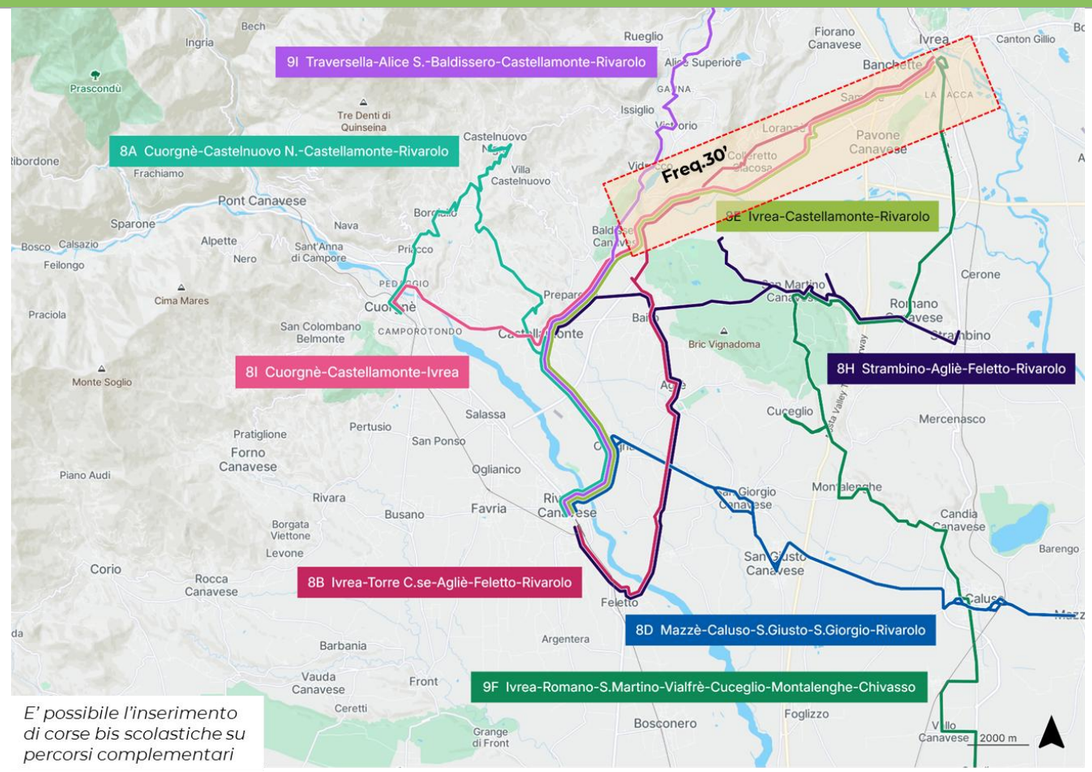


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



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

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
318	Castelnuovo Nigra - Castellamonte	ExtraTO	**10** (7-18)	=	26.313								
150	Castelnuovo Nigra - Chiesanuova - Cuorgnè	ExtraTO	**13** (6-19)	=	65.298	**8A**	Cuorgnè - Castelnuovo Nigra - Castellamonte - RIvarolo	32,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	167.607
132	Rivarolo - Castellamonte	ExtraTO	**45** (7-21)	=	109.707	**8E**	Ivrea - Castellamonte - Rivarolo	26,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	322.906
304	Muriaglio - Castellamonte - Valperga	ExtraTO	**10** (7-18)	=	21.945	**9I**	Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella	28,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	147.122
319	Muriaglio - Rivarolo - Bosconero Eaton	ExtraTO	**4** (lav)	=	50.243		DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT						
143	Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea movicentro	ExtraTO	**39** (5-22)	**6** (9-19)	272.119	**8I**	Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea	25,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	313.701
145	Rivarolo stazione - Agliè - Ivrea movicentro	ExtraTO	**20** (6-19)	=	147.946	**8B**	Ivrea - Torre Canavese - Agliè - Ciconio - Feletto - Rivarolo	29,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	149.058
152	Silva - Vialfré - Ivrea - Castellamonte	ExtraTO	**9** (7-18)	=	51.755	**8H**	Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	25,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	130.916
						8D	Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	24,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	123.884
308	Locana - Castellamonte - Caluso	ExtraTO	**9** (scol)	=	59.726	**9F**	Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso	49,5	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	252.150
309	Castellamonte - Vialfré - Caluso	ExtraTO	**3** (scol)	=	17.456	**8G**	Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo	51,8	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	263.922

Schema di rete obiettivo: CANAVESE SUD

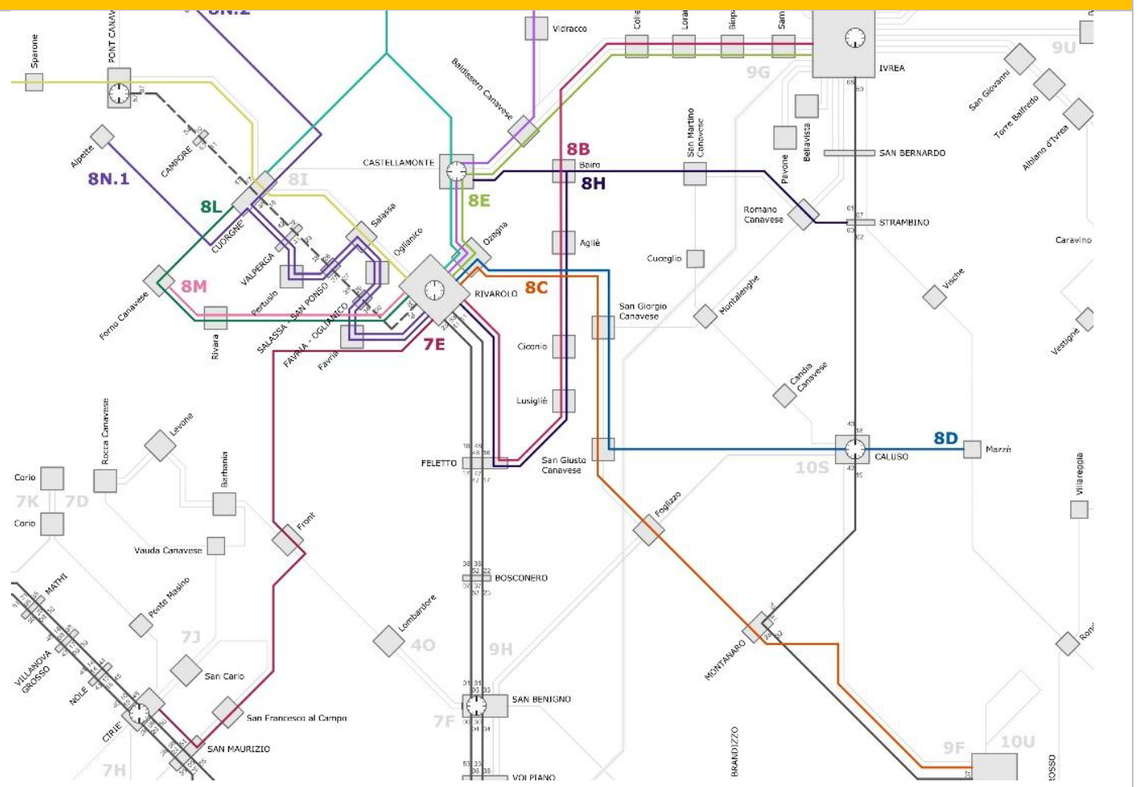
Analogamente a quanto evidenziato già per il comparto settentrionale della zona, anche in quello meridionale la struttura di rete appare molto frammentata.

Lo schema di riassetto proposto si basa sulla razionalizzazione dei collegamenti tra la Val Gallenca, Forno-Rivara-Busano e Cuorgnè-Rivarolo Canavese, mediante l'identificazione delle due direttrici coordinate 8M e 8I, e per altri versi sul consolidamento delle relazioni interpolo con il Ciriacese ed il Chivassese attraverso le due direttrici 7E e 8C.

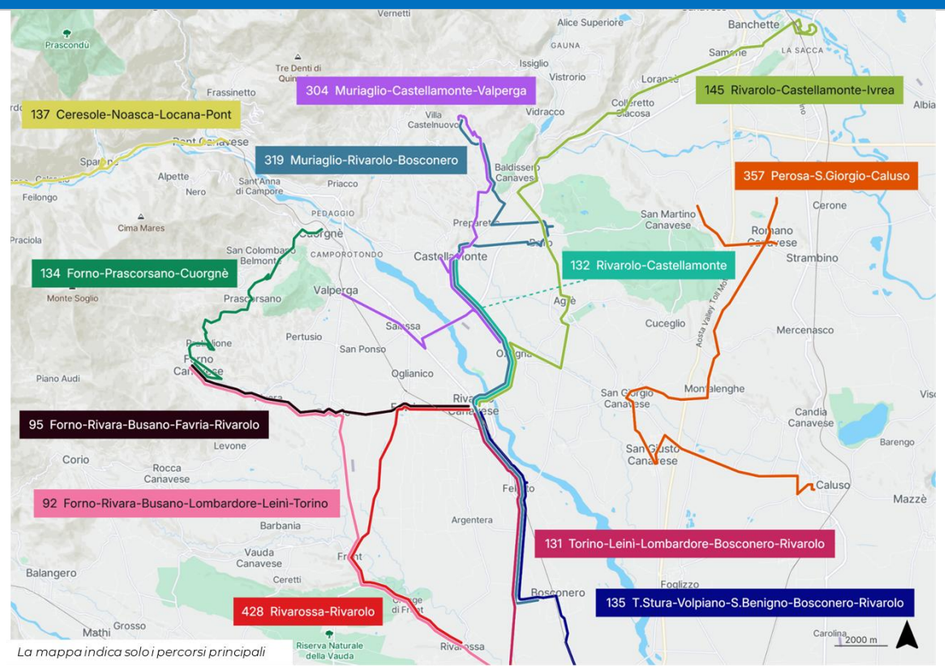
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincoli primari gli orologi delle stazioni di Rivarolo, Ciriè e Chivasso.

I tempi di giro delle direttrici 7E, 8C ed 8L sono contenuti entro i 120 minuti, mentre quelli della direttrice 8M, che costituisce di fatto un rinforzo della precedente, risulta pari a 60 minuti.

SCHEMA RETICOLARE

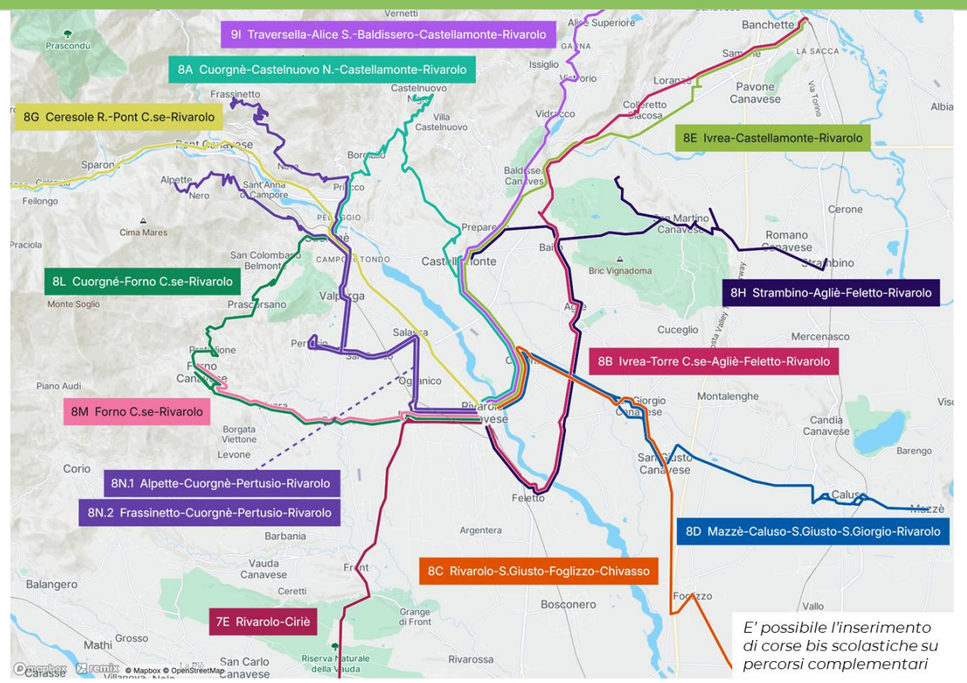


RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA



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

TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE

Linea	Descrizione	Contratto	Corse/giorno (ore) FER	Corse/giorno (ore) FEST	Percorrenze km/anno
092	Forno - Rivara - Busano - Lombardore - Leinì - Torino Fiochetto	ExtraTO	**24** (5-20)	**4** (8-20)	350.184
095	Forno - Rivara - Busano - Favria - Rivarolo stazione	ExtraTO	**16** (6-18)	=	45.920
134	Forno - Prascorsano - Cuorgnè	ExtraTO	**6** (7-19)	=	41.989
131	Torino Fiochetto - Leinì - Lombardore - Bosconero - Feletto - Rivarolo stazione	ExtraTO	**14** (7-19)	=	102.536
135	Torino Stura- Volpiano - S.Beingno - Bosconero - Feletto - Rivarolo stazione	ExtraTO	**12** (6-21)	=	126.900
428	Rivarossa - Rivarolo	ExtraTO	**3** (scol)	=	6.899
137	Ceresole - Noasca - Locana - Pont stazione	ExtraTO	**46** (4-23)	**6** (5-22)	374.619
145	Rivarolo stazione - Agliè - Ivrea movicentro	ExtraTO	**20** (6-19)	=	147.946
132	Rivarolo - Castellamonte	ExtraTO	**45** (7-21)	=	109.707
304	Muriaglio - Castellamonte - Valperga	ExtraTO	**10** (7-18)	=	21.945
357	Perosa - S.Giorgio - Caluso	ExtraTO	**3** (scol)	=	14.013

RETE FUTURA

Direttrice	Descrizione	Lungh. km	Tipologia (frequenza)	Frequenza fer p/m (fest)	Corse/giorno (BASE) FER	Corse/giorno (BASE) FEST	Percorrenza km/anno
8M	Forno Canavese - Rivarolo	13,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	66.961
8L	Cuorgnè - Prascorsano - Forno Canavese - Rivarolo	25,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	131.783
8B	Ivrea - Torre Canavese - Agliè - Ciconio - Feletto - Rivarolo	29,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	149.058
8H	Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	25,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	130.916
	SOPPRESSA						
7E	Rivarolo - Ciriè	21,9	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	265.132
8G	Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo	51,8	**E2-**	121 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	263.922
8N.1	Alpette - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	27,4	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	139.783
8N.2	Frassinetto - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	31,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	158.333
8E	Ivrea - Castellamonte - Rivarolo	26,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	322.906
8A	Cuorgnè - Castelnuovo Nigra - Castellamonte - RIvarolo	32,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	167.607
9I	Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella	28,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	147.122
8D	Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	24,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	123.884
8C	Rivarolo - San Giorgio - San Giusto - Foglizzo - Montanaro - Chivasso	32,5	**E2**	121 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	393.034

8.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi

In definitiva, la rete extraurbana proposta include le tredici direttrici che seguono:

- **8A:** Cuorgnè – Castelnuovo Nigra – Castellamonte - Rivarolo SFM
- **8B:** Ivrea – Torre Canavese – Agliè – Ciconio – Feletto – Rivarolo SFM
- **8C:** Rivarolo SFM - San Giorgio C,se – Foglizzo – Montanaro – Chivasso SFM
- **8D**: Mazzè – Caluso – San Giorgio C.se – Rivarolo SFM
- **8E:** Rivarolo SFM – Castellamonte - Ivrea
- **8F:** Valprato Soana – Pont Canavese – Cuorgnè - Rivarolo SFM
- **8G**: Ceresole Reale – Pont Canavese – Cuorgnè - Rivarolo SFM
- **8H:** Strambino – Scarmagno – Bairo – Agliè – Feletto - Rivarolo SFM
- **8I:** Cuorgnè – Castellamonte - Ivrea
- **8L**: Cuorgnè – Prascorsano - Forno – Rivarolo SFM
- **8M**: Forno – Rivarolo SFM
- **8N.1**: Alpette – Cuorgnè – Pertusio – Salassa – Oglianico – Rivarolo SFM
- **8N.2**: Frassinetto – Cuorgnè – Pertusio – Salassa – Oglianico – Rivarolo SFM

oltre al servizio flessibile delle Valli Orco e Soana, **8Z**, basato a Pont Canavese.

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.

- **7E**: Ciriè SFM - Rivarolo SFM
- **9I**: Traversella – bivio Rueglio – Baldissero – Castellamonte – Rivarolo SFM
- **9H**: Ivrea – Romano – Montalenghe – San Giorgio C.se – Foglizzo – San Benigno SFM

		Lunghezza	Vel.commerciale		Tipo		Cadenza-base		Percorrenze		Tempi	
			km/ora				min		vkm/anno		vh/anno	
Direttrice	**Descrizione**	km	netta	lorda	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
8A	Cuorgnè - Castelnuovo Nigra - Castellamonte - Rivarolo	32,9	27,8	21,9	**E2-**	**E2**	120	60	167.607	398.364	6.030	14.333
8B	Ivrea - Torre Canavese - Agliè - Ciconio - Feletto - Rivarolo	29,3	34,4	29,3	**E2-**	**E2**	120	60	149.058	354.276	4.332	10.295
8C	Rivarolo - San Giorgio - San Giusto - Foglizzo - Montanaro - Chivasso	32,5	30,9	21,6	**E2**	**E2+**	60	60	393.034	580.206	12.718	18.774
8D	Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	24,3	32,4	24,3	**E2-**	**0**	120		123.884	0	3.822	0
8E	Ivrea - Castellamonte - Rivarolo	26,7	31,4	26,7	**E2**	**E2+**	60	60	322.906	476.681	10.295	15.198
8F	Valprato Soana - Pont Canavese - Rivarolo	32,5	30,5	21,7	**E2-**	**E2**	120	60	165.569	393.519	5.436	12.919
8G	Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo	51,8	32,4	25,9	**E2-**	**E2**	120	60	263.922	627.280	8.154	19.379
8H	Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	25,7	31,5	25,7	**E2-**	**E2**	120	60	130.916	311.157	4.162	9.891
8I	Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea	25,9	30,5	25,9	**E2**	**E2+**	60	60	313.701	463.092	10.295	15.198
8L	Cuorgnè - Prascorsano - Forno Canavese - Rivarolo	25,9	29,8	25,9	**E2-**	**E2**	120	60	131.783	313.216	4.417	10.497
8M	Forno Canavese - Rivarolo	13,1	32,9	26,3	**E2-**	**E2**	120	60	66.961	159.152	2.038	4.845
8N.1	Alpette - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	27,4	28,9	27,4	**E2-**	**E2+**	120	60	139.783	490.448	4.841	16.986
8N.2	Frassinetto - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	31,1	28,7	20,7	**E2-**	**E2+**	120	60	158.333	555.532	5.521	19.370
8Z	Servizio flessibile Valli Orco-Soana (Pont)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
TOTALE									**2.569.017**	**5.180.939**	**90.372**	**179.289**

Tab. 8.3.iv – Riepilogo delle direttrici e dei livelli produttivi
Elaborazione META

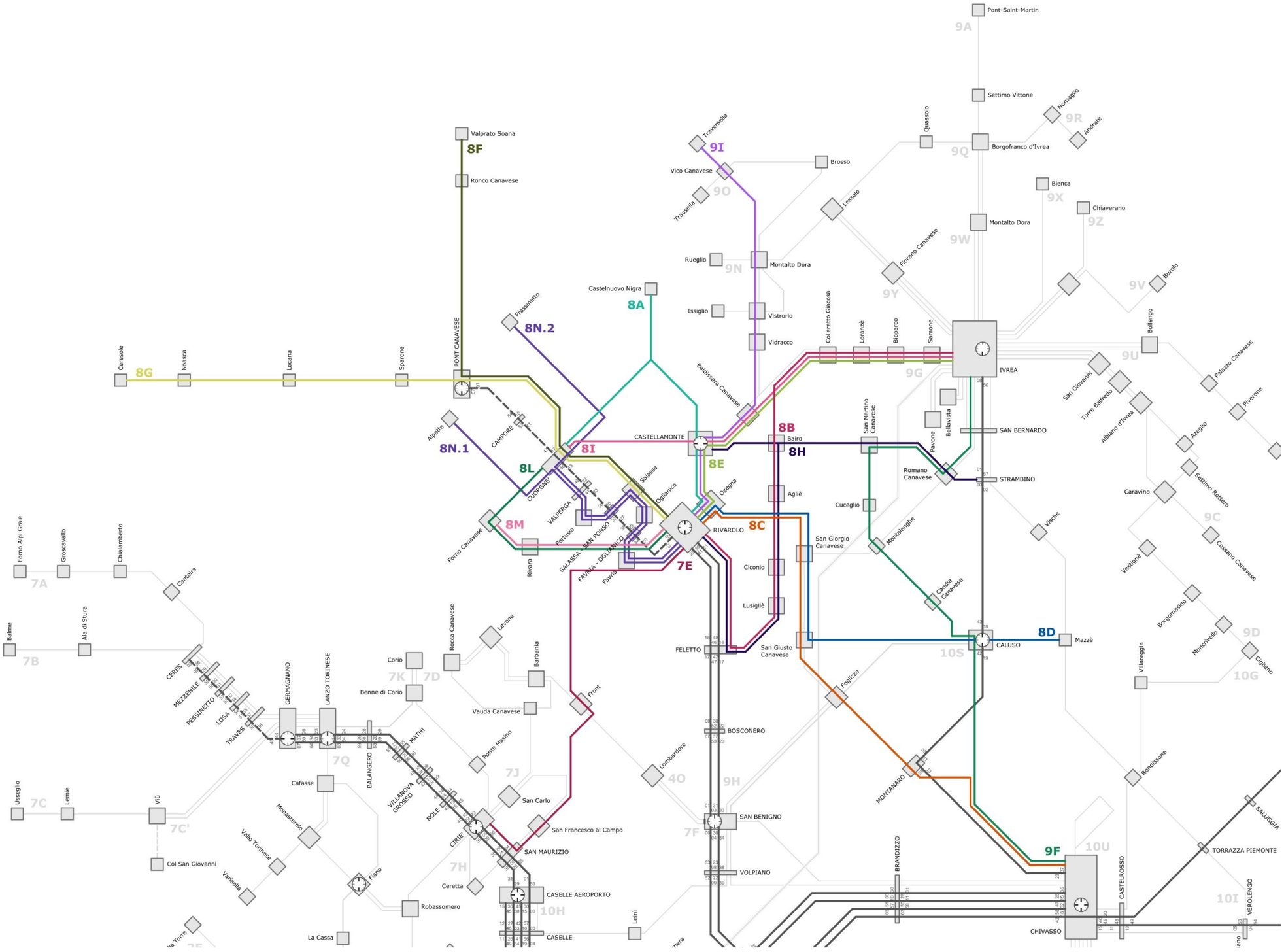


Fig. 8.3.i – Zona omogenea 4: schema di rete complessivo
Elaborazione META

8.3.9 Simulazioni di traffico

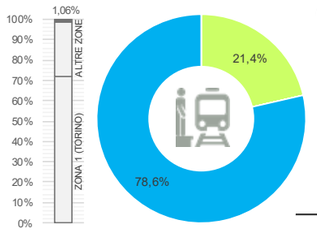
La simulazione dello scenario di piano, effettuata con il medesimo modello di traffico multimodale calibrato nello scenario attuale, evidenzia un aumento del numero di passeggeri saliti giornalmente sulla rete di trasporto pubblico nella zona omogenea 8 (+1.600, pari a +21%) e delle percorrenze (+14.200 pass*km, pari a +19%).

La quota di interscambi sul totale dei saliti risulta in aumento rispetto alla situazione attuale (18% contro 15%) mentre lo scenario di riferimento risulta pressoché invariato rispetto all'attuale da questo punto di vista.

ZONA OMOGENEA 8 – CANAVESE OCCIDENTALE

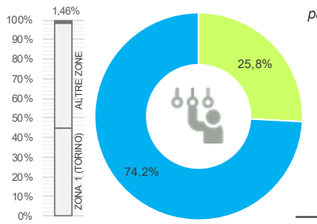
SCENARIO DI PIANO – confronto con scenario attuale

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



	n.pass.	*%*	*var.*	
	1.905	**21,4%**	**+34,1%**	S suburbani
	-	-	-	R regionali
	-	-	-	RV regionali veloci
	-	-	-	LP lunga percorrenza
	-	-	-	M metropolitane
	-	-	-	T tramvie
	-	-	-	U autolinee urbane
	6.996	**78,6%**	**+18,3%**	E autolinee extraurbane
	0	**0,0%**	**n.d.**	altri modi
	8.902	**100,0%**	**+21,3%**	

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



	*pass*km*	*%*	*var.*	
	22,8	**25,8%**	**+34,4%**	S suburbani
	-	-	-	R regionali
	-	-	-	RV regionali veloci
	-	-	-	LP lunga percorrenza
	-	-	-	M metropolitane
	-	-	-	T tramvie
	-	-	-	U autolinee urbane
	65,6	**74,2%**	**+14,6%**	E autolinee extraurbane
	-	-	-	altri modi
	88,4	**100,0%**	**+19,2%**	

Fig. 8.3.ii – Zona omogenea 8: statistiche trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META

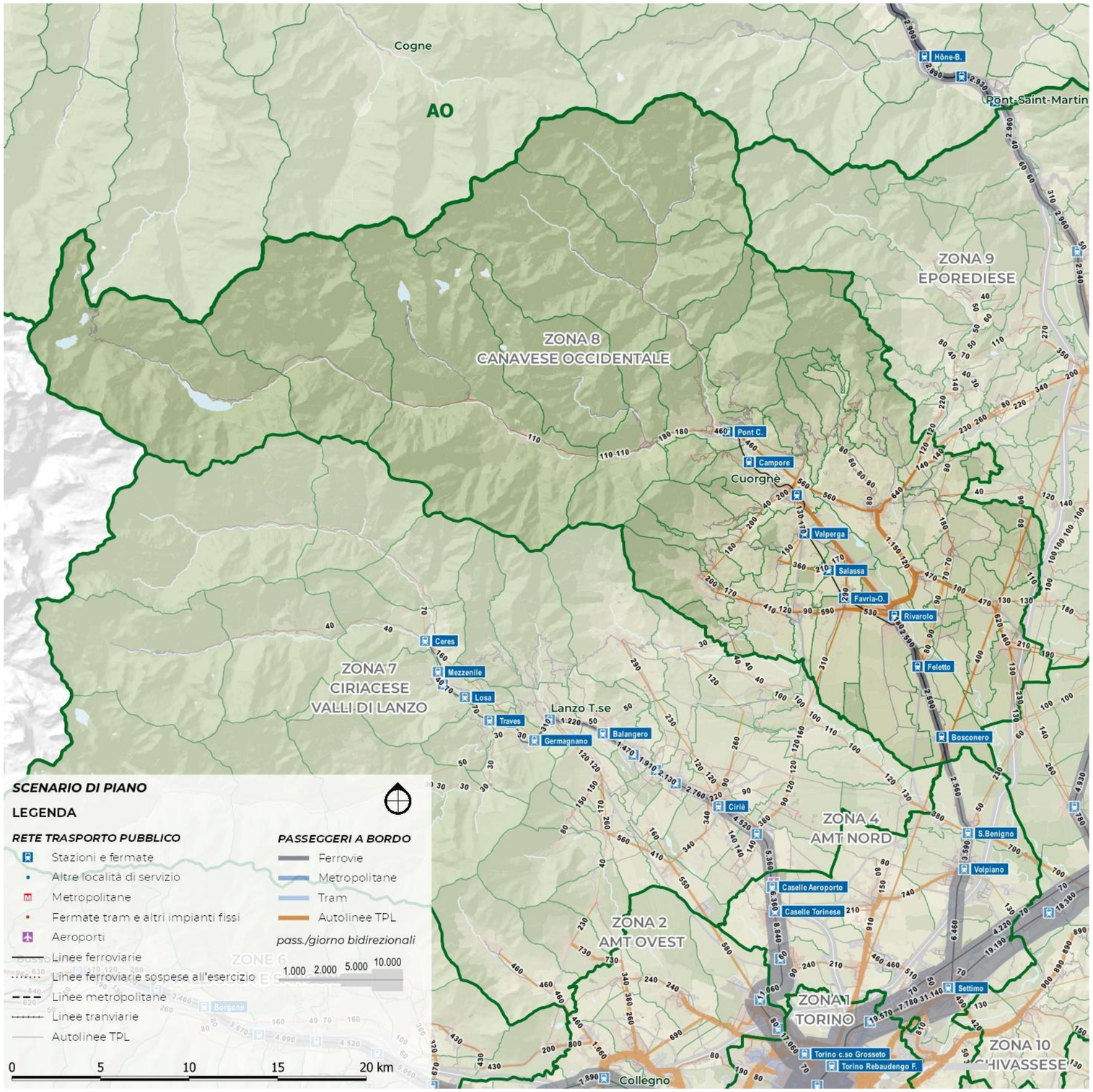
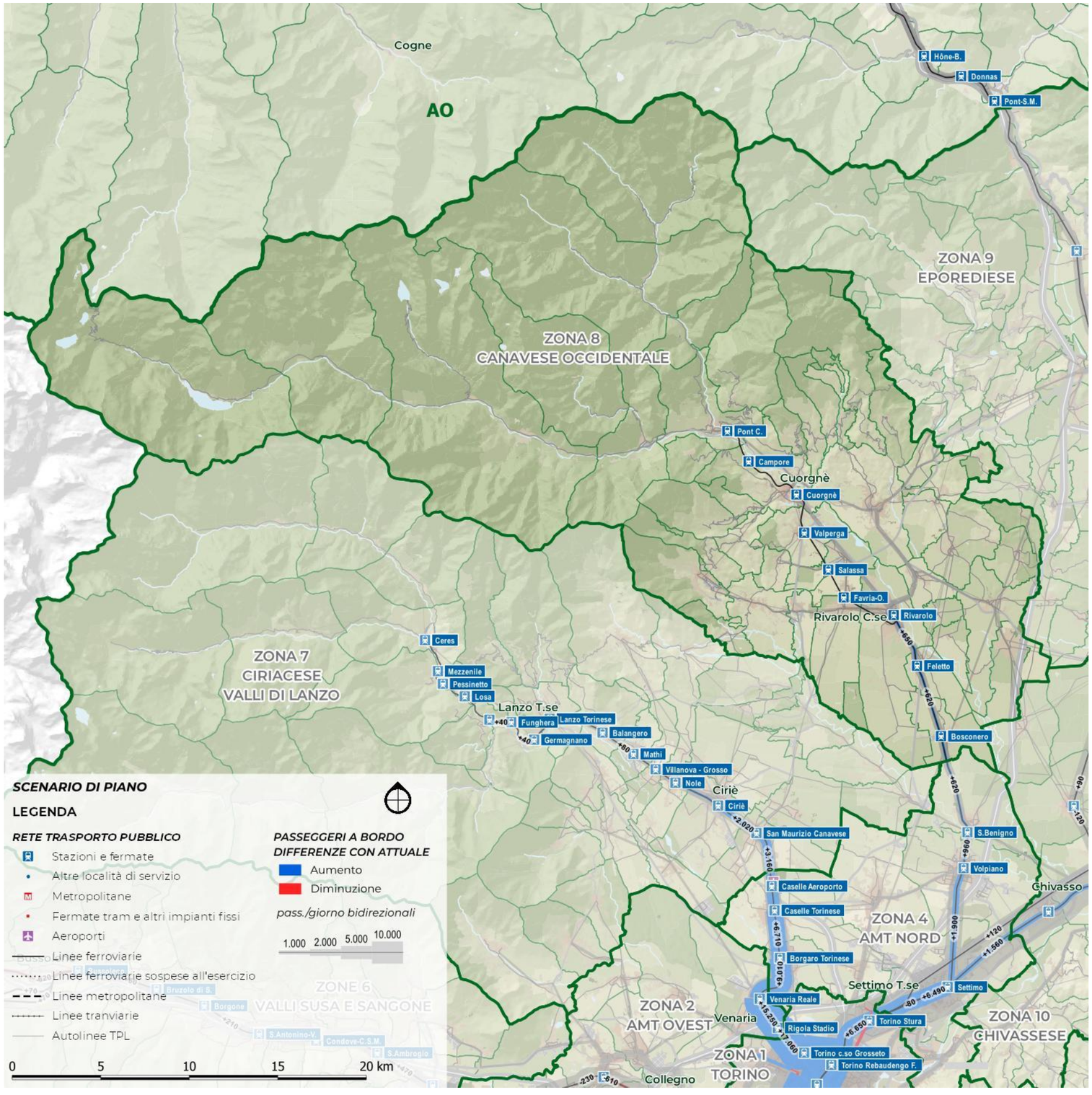


Fig. 8.3.iii – Zona omogenea 8: flussi trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META



Nella zona omogenea 8 si assiste all'aumento delle frequentazioni del SFM, grazie all'intensificazione delle corse nelle ore di morbida rispetto alla situazione riprodotta nello scenario attuale: si stimano infatti circa +500 saliti/giorno (+34%) di cui poco meno di 100 saliti al giorno derivanti dalla ristrutturazione della rete operata dal piano.

Sulle autolinee extraurbane il carico aumenta di circa +1.100 saliti al giorno (+18% rispetto all'attuale) di cui +400 circa correlabili alla nuova offerta prevista dal piano.

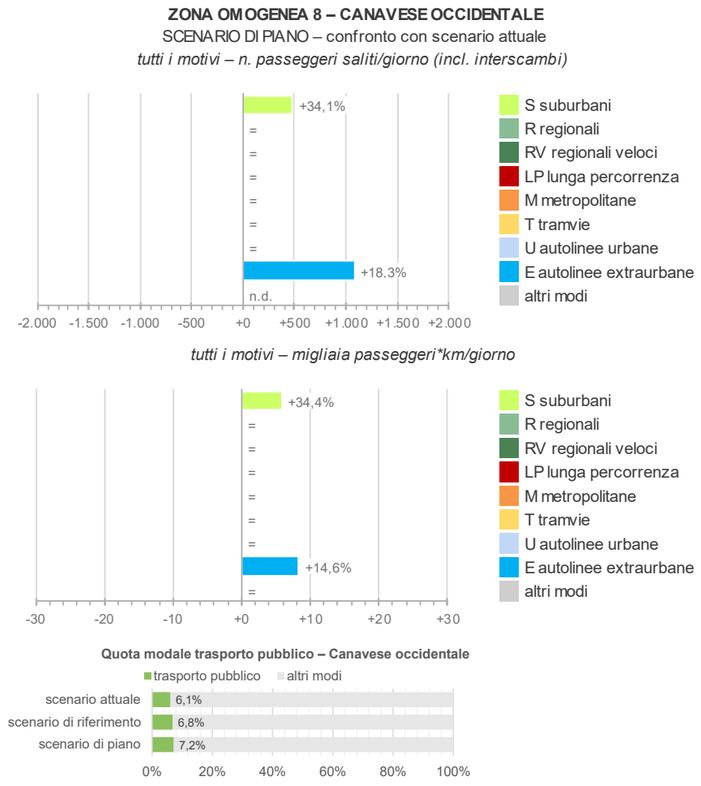


Fig. 8.3.iv – Zona omogenea 8: statistiche trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Fig. 8.3.v – Zona omogenea 8: flussi trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Le simulazioni evidenziano incrementi d'utenza rilevanti in valore assoluto a **Rivarolo** e **Castellamonte**, mentre in termini relativi le variazioni positive di maggior rilievo (>30%) si rilevano a **Ceresole Reale**, **Noasca**, **Locana**, **Sparone**, **Valprato Soana**, **Ingria**, **Ronco Canavese** nonché a **Baldissero Canavese**, **Vialfré**, **Ozegna**, **San Giorgio** e **San Giusto Canavese**, **Pertusio**, **San Ponso** e **Prascorsano**.

In controtendenza si rilevano le situazioni di Valperga, forse penalizzata dall'istradamento diretto della linea Cuorgné-Salassa-Rivarolo, e Favria, che risente forse dell'eliminazione del collegamento diretto con Torino.

Leggendo i risultati secondo una logica di rete, è possibile evidenziare risultati in linea con le attese sulle direttrici **8C** (Rivarolo-Chivasso), **8D** (Mazzé-Rivarolo), **8E** (Rivarolo-Ivrea), **8F** (Valprato-Rivarolo), **8G** (Ceresole-Rivarolo), **8I** (Cuorgnè-Ivrea) ed **8M** (Forno-Rivarolo).

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

8.4 ASSETTO DI RETE

8.4.1 Aspetti generali

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

Una vista d'insieme della rete è illustrata nella Fig. 8.4.i, riportata nella pagina a fianco.

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

- la definizione di una **chiara struttura di rete imperniata sul nodo ferroviario di Rivarolo**, alimentato da antenne provenienti da tutti i contesti montani (Forno, Val Gallenca, Valli Orco-Soana, Valle Sacra, Val Chiusella), ma anche da collegamenti interpolo con Ivrea, Chivasso, Ciriè;
- il **mantenimento delle connessioni storiche fra gli altri poli urbani canavesani di Cuorgnè e Castellamonte, ed Ivrea**;
- la costruzione di un **corridoio intermedio Nord-Sud**, sulla tratta San Giorgio-San Giusto-Foglizzo, alimentato da Rivarolo ed Ivrea a Nord, ed indirizzato a Sud verso i nodi di interscambio di San Benigno e Chivasso SFM.

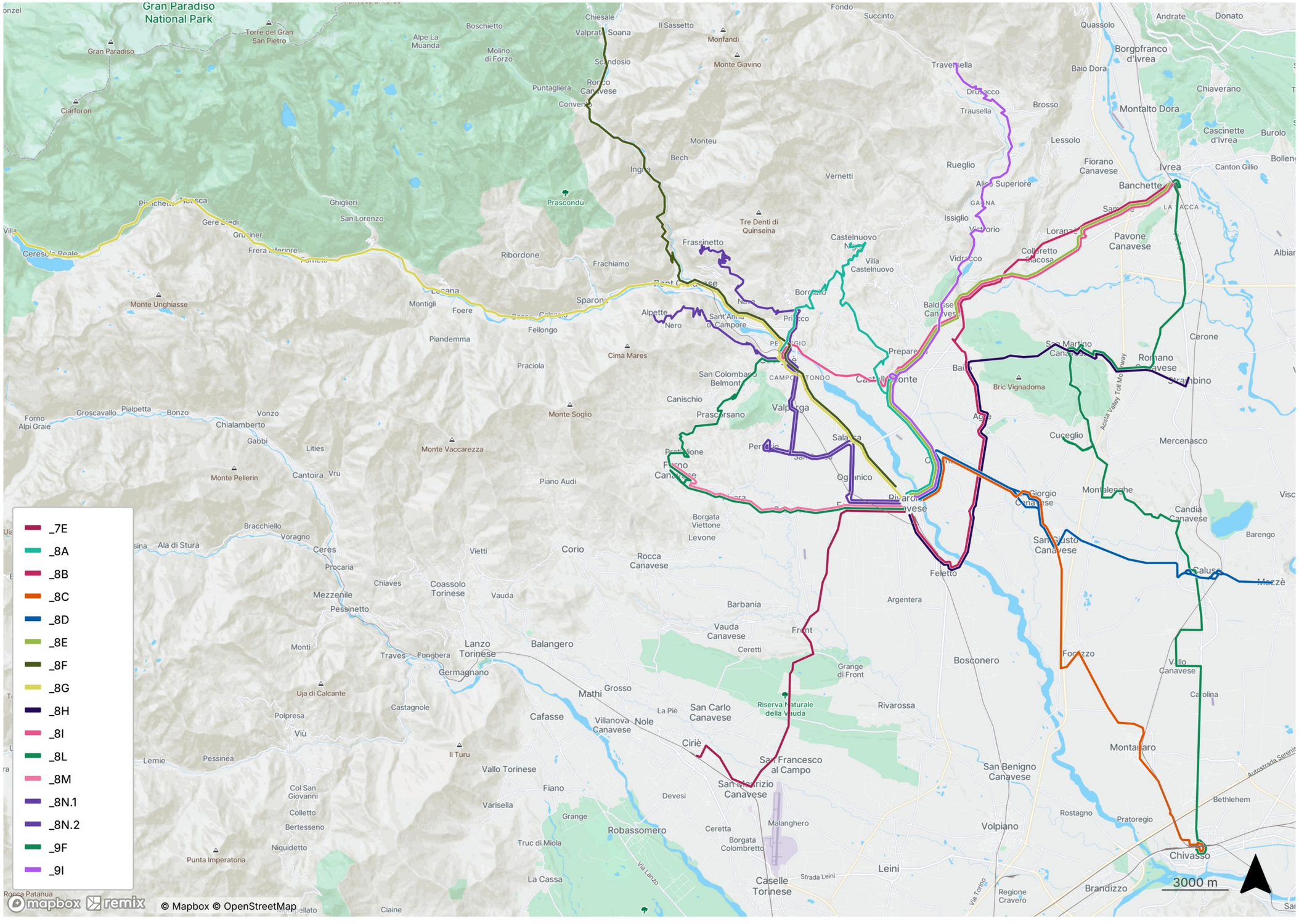


Fig. 8.4.i – Direttrici di progetto
Elaborazione META base Remix ©

8.4.2 Schede di linea

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

Per ciascuna direttrice si riportano:

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

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

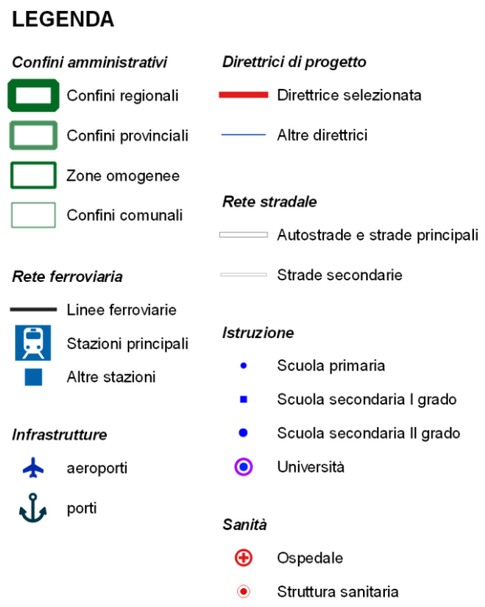


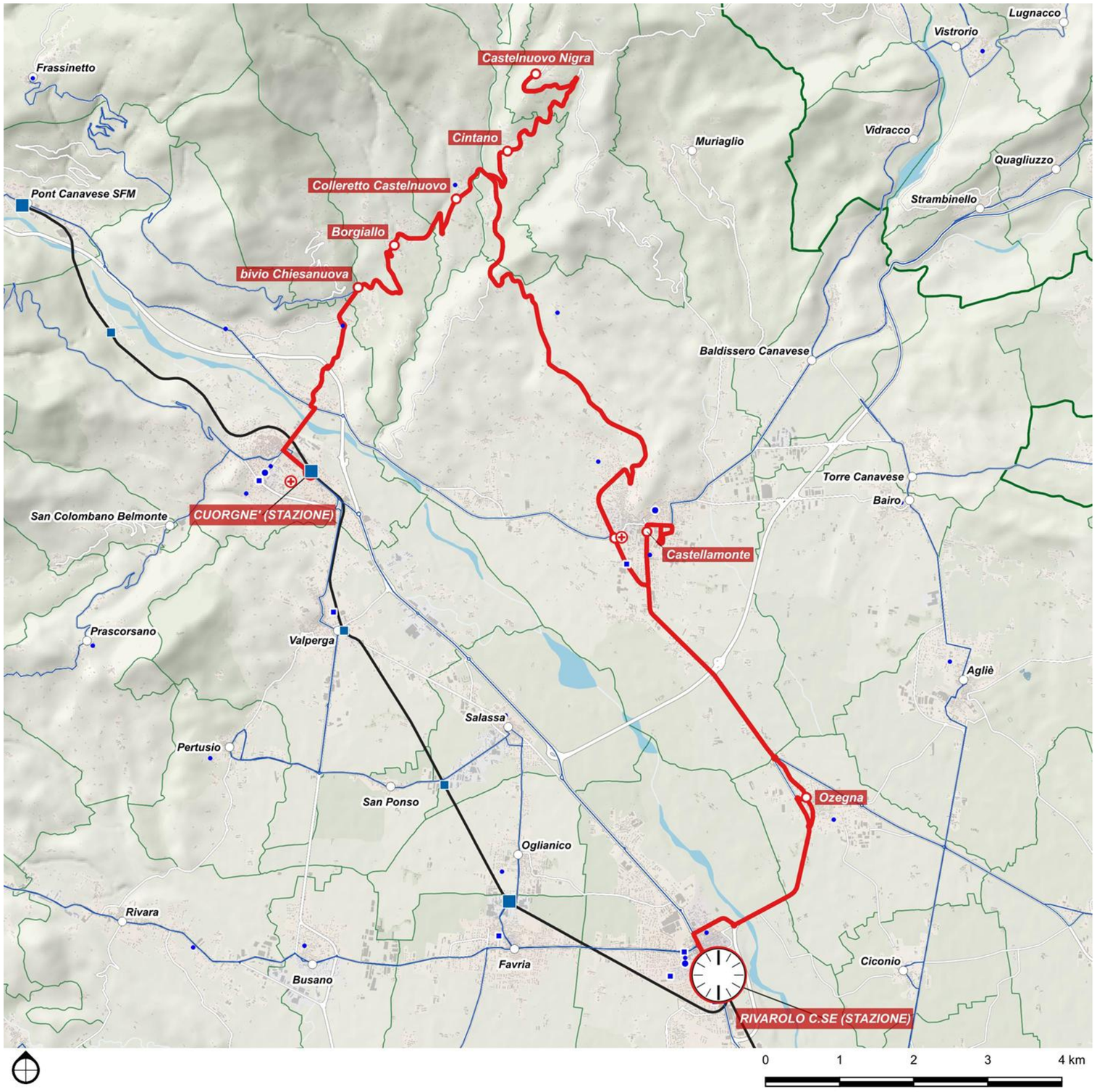
Fig. 8.4.ii – Legenda delle schede di linea
Elaborazione META

8A

Cuorgnè - Castelnuovo Nigra - Castellamonte - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	167.607	27,8	21,9

Direttrice extraurbana secondaria diradata, definibile "spina dorsale collinare" del nuovo assetto TPL canavesano, unisce il baricentro di Rivarolo Canavese con il capoluogo vallivo di Cuorgnè, attraversando in salita la conurbazione di Castellamonte e risalendo fino alle borgate d'alta quota di Cintano e Castelnuovo Nigra. Il tracciato parte dal Movicentro-ferrovia di Rivarolo percorre la SP 41 in direzione nord-est toccando Ozegna e l'area artigianale di Spineto, poi svolta a nord lungo l'asse urbano di Castellamonte dove effettua un loop di attestamento davanti all'ospedale "P. Pogliani" (garantendo coincidenza con i servizi sanitari) e da qui sale sul crinale orientale della valle seguendo le provinciali 58 e 65. Il tratto montano presenta pendenze fino al 10 % e cinque serie di tornanti poste fra Cintano e le borgate Chiapinetto-Villa Castelnuovo Il profilo altimetrico e l'eterogeneità degli attrattori (nodo ferroviario, ospedale, sedi scolastiche, area turistica di Belmonte) fanno della 8A una linea "multi-funzione": trunk urbano nel fondovalle, servizio intermedio di cintura collinare e navetta d'alta quota per residenti e flussi turistici, assicurando con un solo tracciato continuo una copertura oggi frammentata da quattro linee storiche ridondanti.



DETTAGLIO PERCORSI

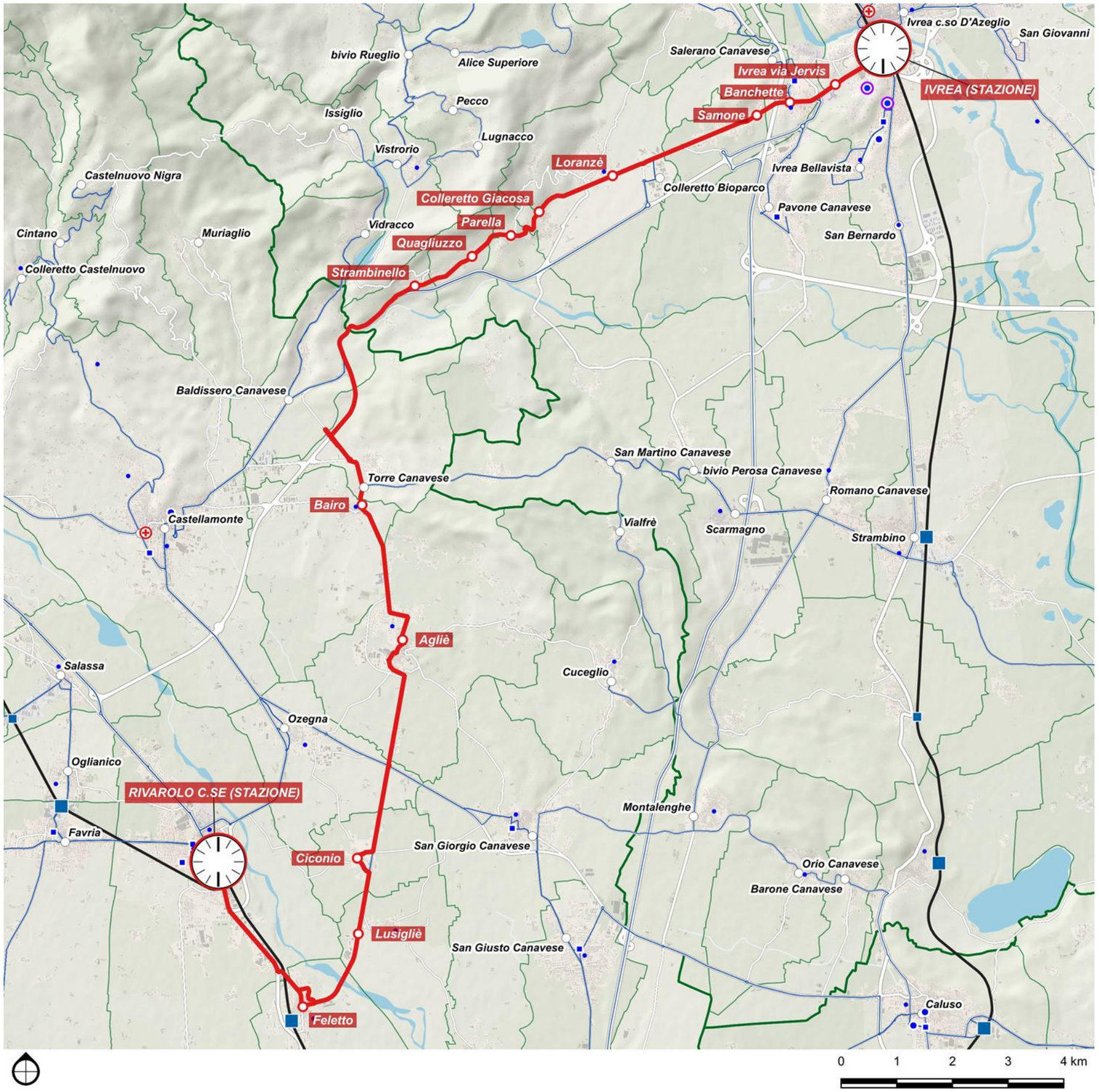
Base		
Cuorgnè - Castelnuovo Nigra - Castellamonte – Rivarolo		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		14
Lunghezza		32,9 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS	

8B

Ivrea - Torre Canavese - Agliè - Ciconio - Feletto - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	149.058	34,4	29,3

Direttrice extraurbana secondaria diradata collega Ivrea FS con il Movicentro di Rivarolo, disegnando un corridoio morenico di circa 32 km che mette in relazione i due principali nodi ferroviari del bacino, attraversando l'asse delle colline di Agliè-Torre Canavese. Dal terminal bus antistante la stazione di Ivrea (linea Torino-Aosta) il tracciato imbocca la SP 565, costeggia Parella e Quagliuzzo, scavalca la Dora Baltea a Strambinello e risale la dorsale a Torre C.se; piega quindi verso sud lungo la SP 41 collegando Agliè (polo turistico-culturale del Castello ducale) e l'area artigianale di Bairo, raggiunge Ciconio e Feletto – agganciando la zona industriale del Canavese centrale – e si chiude a Rivarolo in coincidenza con la ferrovia SFM 1. Le fermate principali (Agliè centro, Torre C.se piazza, Feletto zona industriale) sono dotate di bike-parking e paline RTPI, garantendo l'accessibilità a un bacino di circa 24 000 abitanti e alla rete di servizi scolastici, turistici e produttivi del versante orientale del Canavese occidentale.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Ivrea - Torre Canavese - Agliè - Ciconio - Feletto - Rivarolo

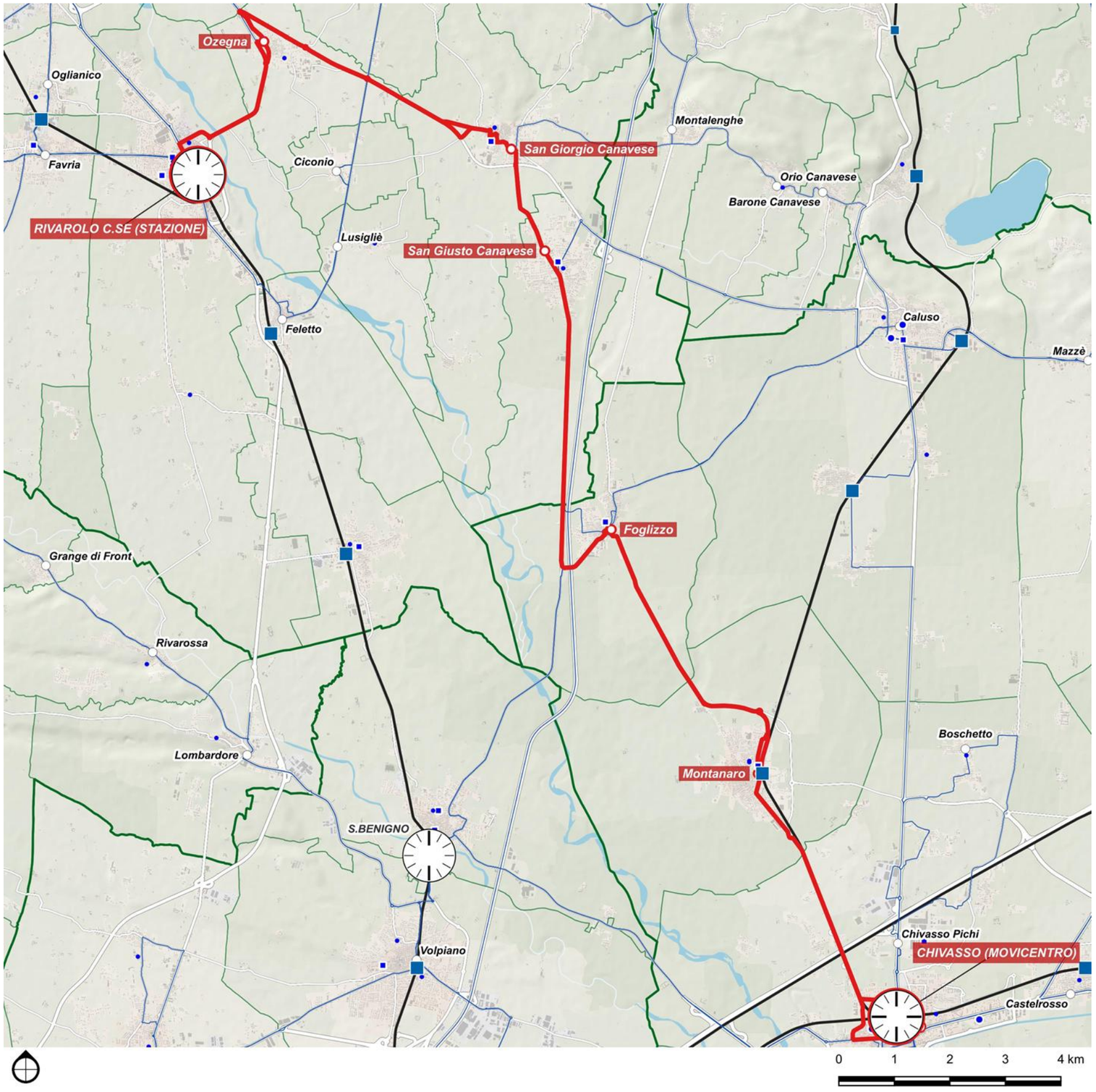
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	29,3 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Rivarolo FS

8C

Rivarolo - San Giorgio - San Giusto - Foglizzo - Montanaro - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	393.034	30,9	21,6

Direttrice extraurbana secondaria 8C Rivarolo – Chivasso è il nuovo corridoio di adduzione est-ovest della pianura canavesana: 29 km di sviluppo quasi pianeggiante su viabilità di rango provinciale che raccordano i due hub ferroviari SFM 1 (Rivarolo) e SFM 2 / AV (Chivasso). Il tracciato imbocca la SP 41 uscendo dal Movicentro di Rivarolo, lambisce il centro storico di Ozegna con una breve diramazione di carico, poi piega a sud-est lungo la SP 37 servendo in sequenza San Giorgio Canavese (campus scolastico e svincolo A5), San Giusto e il polo logistico di Foglizzo, dove è previsto un micro-loop per l'accesso all'area artigianale. Da qui la linea prosegue sulla dorsale SP 82 / Strada provinciale di Montanaro: attraversa il nodo ferroviario di Montanaro con fermata in corrispondenza del sottopasso della linea Torino-Ivrea, quindi raggiunge l'ospedale civico e il Movicentro di Chivasso, chiudendo l'anello di interscambio con i servizi regionali e ad alta velocità. e fermate principali – Ozegna Crocevia, San Giorgio Campus, Foglizzo Zona Industriale, Montanaro Stazione – sono dotate di paline RTPI e 150 stalli bici, garantendo accesso diretto a un bacino di circa 18 000 residenti, al distretto agro-logistico di Foglizzo-Montanaro e ai servizi scolastici superiori di San Giorgio, oltre a fungere da navetta di primo livello verso la rete ferroviaria metropolitana.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Rivarolo - San Giorgio - San Giusto - Foglizzo - Montanaro - Chivasso

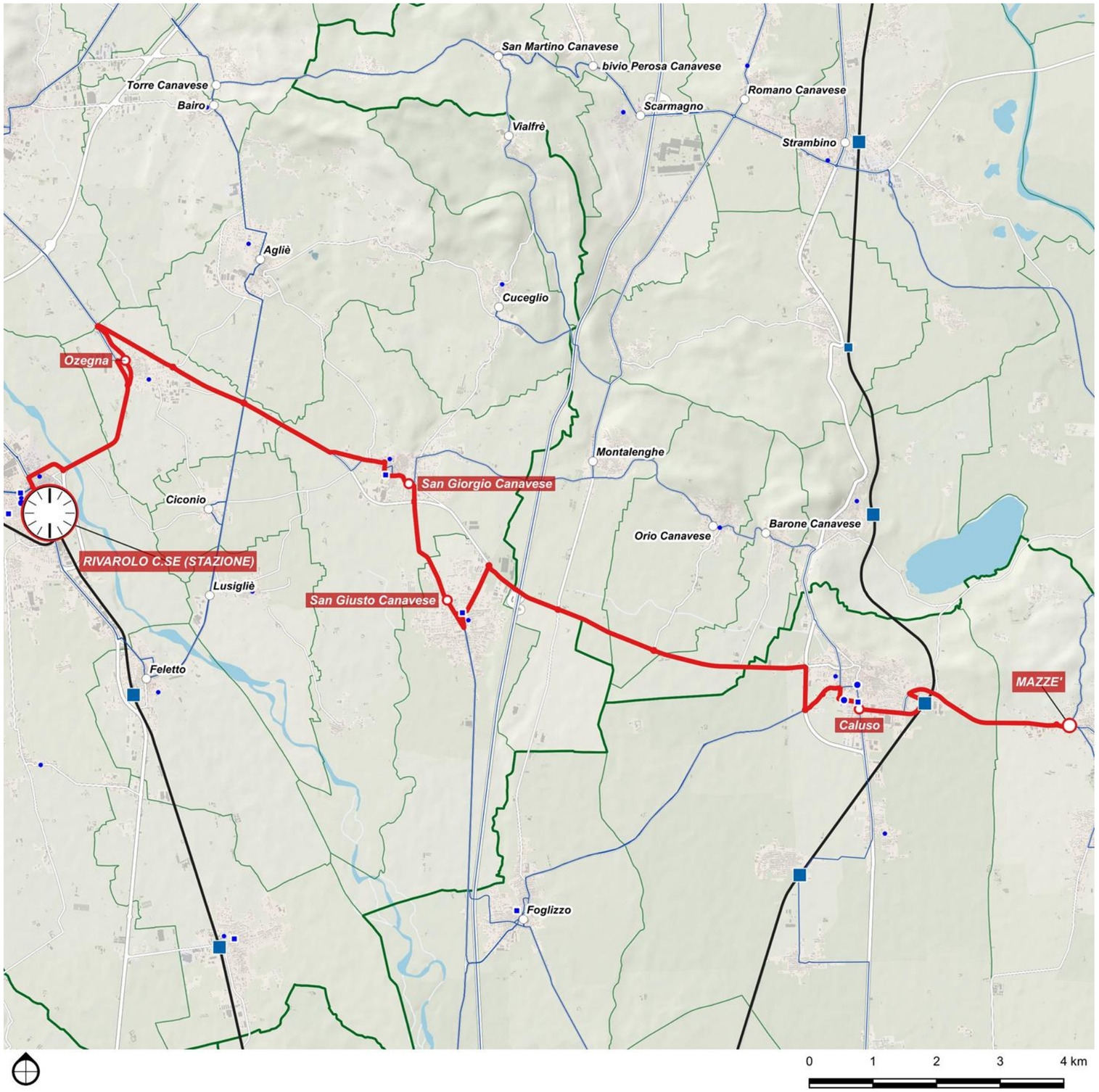
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	32,5 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS, Chivasso FS

8D

Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	123.884	32,4	24,3

Direttrice secondaria diradata, è la seconda maglia est-ovest della rete canavesana, concepita per convogliare verso Rivarolo la domanda proveniente dall'asse Mazzé e Caluso e dai centri di mezzacosta. Il tracciato transita dal piazzale ferroviario di Caluso (corrispondenza con Torino-Aosta e nodo AV di Chivasso a 8 min di treno), effettua un loop urbano su via Bettoia e prosegue a ovest sulla SP 53 costeggiando il lago di Candia. All'altezza di San Giusto Canavese devia a nord-ovest, attraversa lo svincolo A5/uscita San Giorgio e penetra nel polo scolastico di San Giorgio C.se, dove è prevista fermata RTPI con 60 stalli bici e colonnine e-bike. Superato il sottopasso ferroviario, imbocca la SP 41, lambisce il settore artigianale sud di Ozegna con rapido loop di carico, quindi si innesta sulla circonvallazione est di Rivarolo per chiudere al Movicentro con sincronizzazione sui treni SFM 1 per Torino-Porta Susa. Gli stop principali (Caluso FS, San Giorgio Campus, Ozegna Crocevia) servono un bacino di ~16 000 residenti, il distretto agro-alimentare del "Erbaluce di Caluso DOCG" e lo sbocco autostradale A5, fungendo da feeder medio-raggio alla rete ferroviaria metropolitana e alle direttrici 8A/8C.



DETTAGLIO PERCORSI

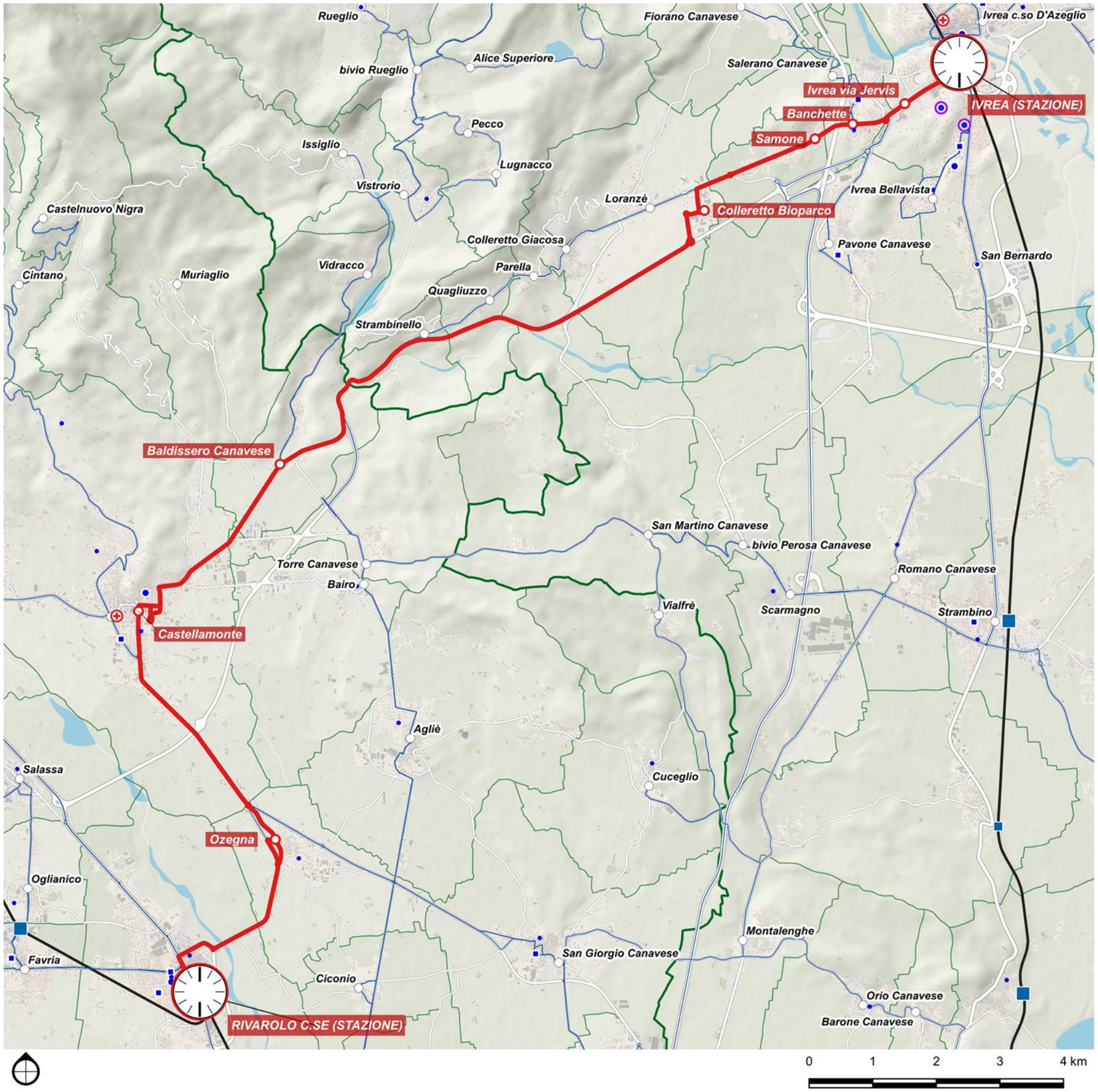
Base	
Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	24,3 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

8E

Ivrea - Castellamonte - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	322.906	31,4	26,7

Direttrice extraurbana secondaria mette in continuità i due capisaldi ferroviari di Ivrea FS (linea Torino-Aosta) e Rivarolo Movicentro (SFM 1) lungo 31 km di viabilità di mezzacosta: uscita dal terminal bus di Ivrea, attraversamento del quartiere San Bernardo e innesto sulla SP 565 Pedemontana, quindi transito a Samone e Colleretto Giacosa – dove serve il polo ex Olivetti-Iren – per poi costeggiare il vallone del Chiusella fino a Quagliuzzo e al ponte di Strambinello. Da qui la linea piega a sud-ovest, scala brevemente il versante e raggiunge Baldissero Canavese; entra nel centro storico di Castellamonte con un micro-loop di fronte all'ospedale "Pogliani" (intercetta liceo artistico e mercato settimanale) e scende lungo la SP 41 attraversando Ozegna e l'area artigianale di Spineto, prima di chiudere a Rivarolo in coincidenza con i treni per Torino. La direttrice assicura l'accesso diretto a circa 24 000 residenti, collega due poli sanitari (Ivrea-ASL TO4 e Castellamonte) e integra la dorsale industriale Colleretto-Scarmagno-Ozegna.



DETTAGLIO PERCORSI

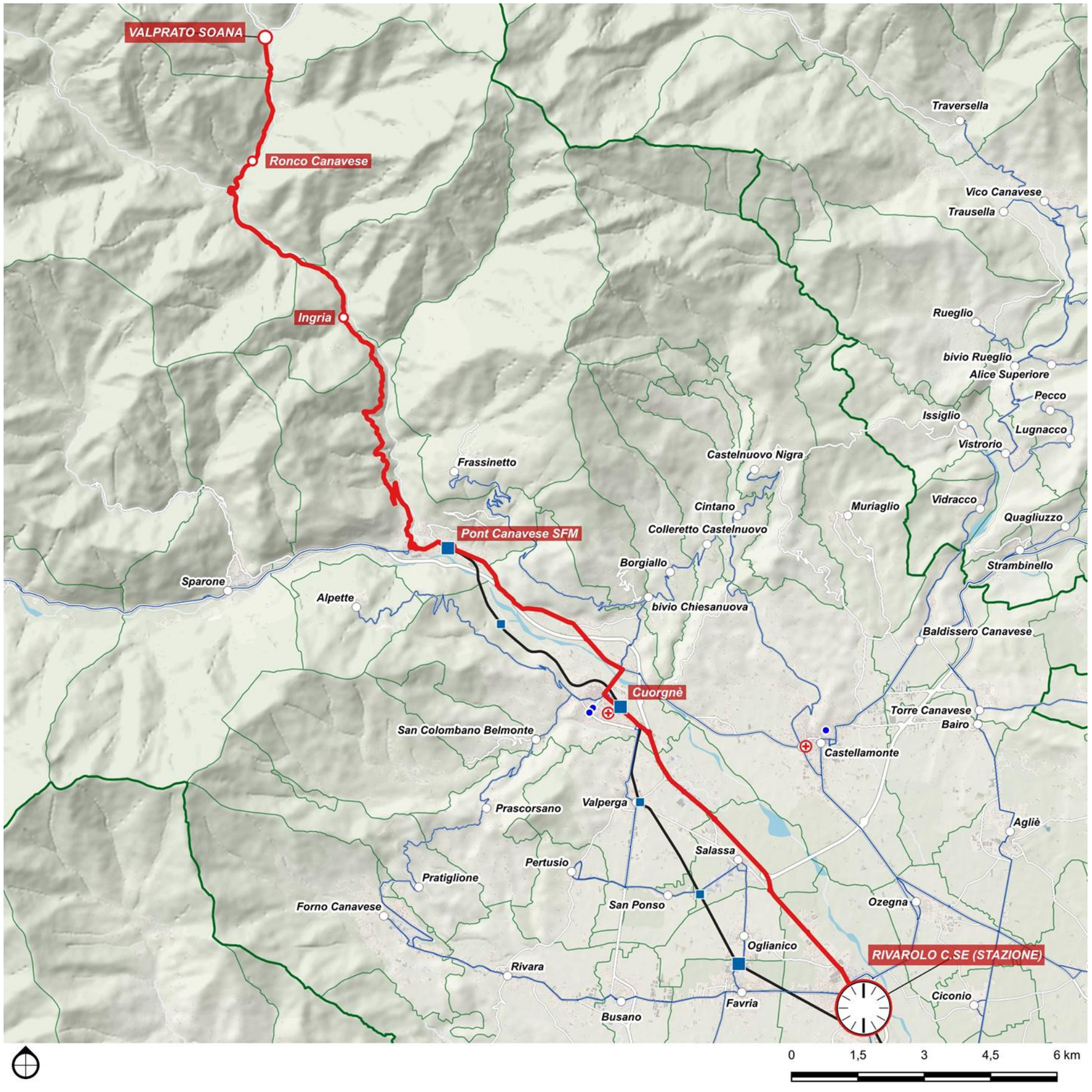
Base	
Ivrea - Castellamonte - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	26,7 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Rivarolo FS

8F

Valprato Soana - Pont Canavese - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	165.569	30,5	21,7

Direttrice extraurbana secondaria diradata concepita per convogliare verso Rivarolo la domanda proveniente dall'asse vitivinicolo di Caluso e dai centri di mezzacosta. Il tracciato – circa 27 km quasi piano – muove dal piazzale ferroviario di Caluso (corrispondenza con Torino-Aosta e nodo AV di Chivasso a 8 min di treno), effettua un loop urbano su via Bettoia e prosegue a ovest sulla SP 53 costeggiando il lago di Candia. All'altezza di San Giusto Canavese devia a nord-ovest, attraversa lo svincolo A5/uscita San Giorgio e penetra nel polo scolastico di San Giorgio C.se, dove è prevista fermata RTPI con 60 stalli bici e colonnine e-bike. Superato il sottopasso ferroviario, imbocca la SP 41, lambisce il settore artigianale sud di Ozegna con rapido loop di carico, quindi si innesta sulla circonvallazione est di Rivarolo per chiudere al Movicentro con sincronizzazione sui treni SFM 1 per Torino-Porta Susa.



DETTAGLIO PERCORSI

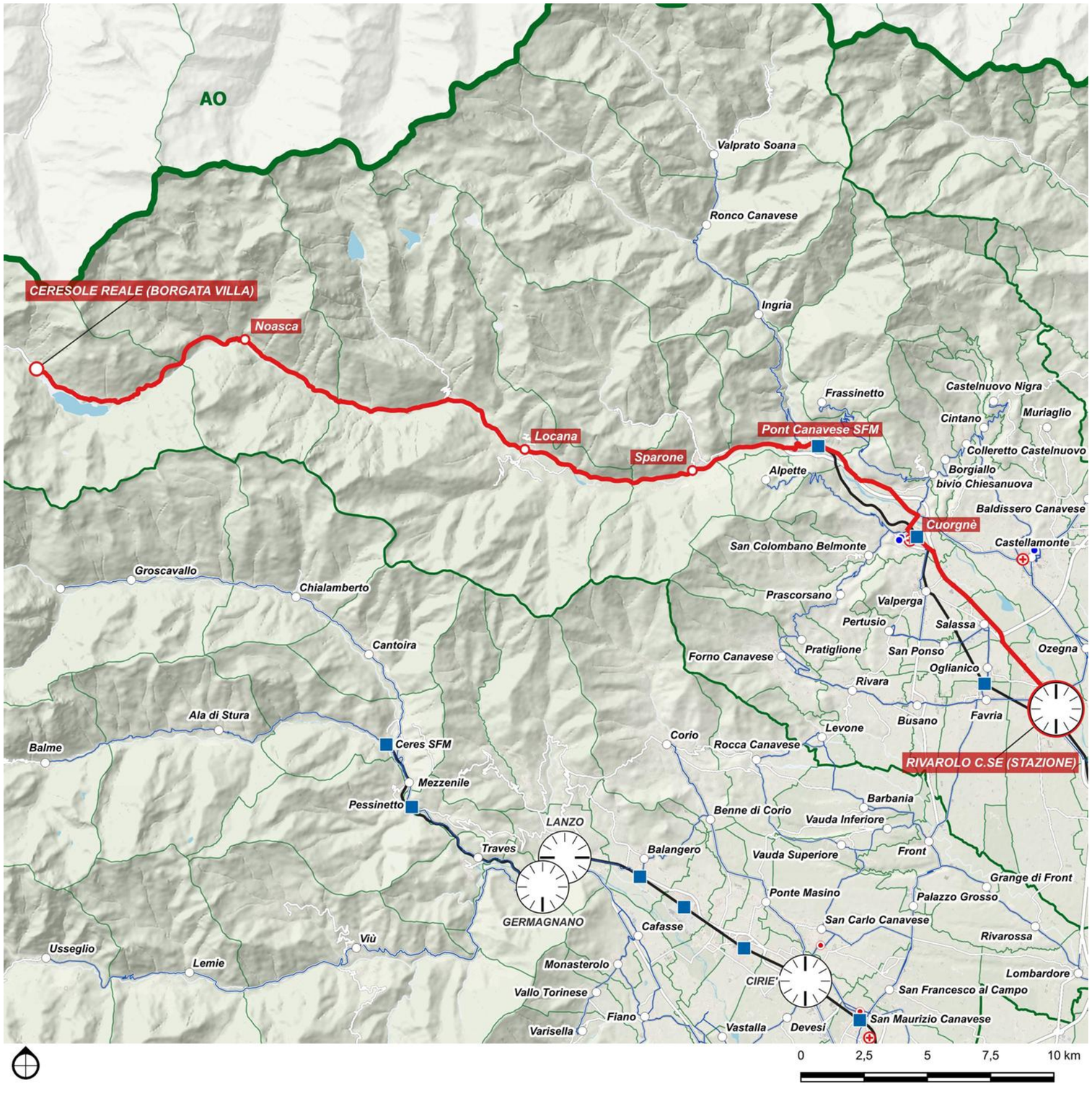
Base	
Valprato Soana - Pont Canavese - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	32,5 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS, Cuorgnè FS, Pont FS

8G

Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	263.922	32,4	25,9

Direttrice extraurbana secondaria diradata che percorre integralmente la SP 50 / SP 460 "del Gran Paradiso" lungo 48 km di vallata alpina, collegando l'alta Valle Orco con il nodo ferroviario SFM 1. Il servizio prende origine presso la diga del lago di Ceresole, transita nei nuclei turistici di Borgata Lilla e Noasca, lambisce le centrali idroelettriche di Teleccio e Locana (fermata presso il polo ENEL Green Power), tocca il capoluogo vallivo di Locana (campus scolastico) e il santuario di Ribordone; a Sparone effettua coincidenza con la SP 53 per Alpette e, raggiunta Pont Canavese (punto d'interscambio con la Canavesana ferroviaria sostitutiva), prosegue verso valle costeggiando Cuorgnè prima di terminare alla stazione autobus-treno di Rivarolo. La direttrice garantisce così accessibilità a circa 4 700 residenti di alta valle, supporto alla filiera turistica del Gran Paradiso e connessione diretta ai servizi sanitari e scolastici di fondovalle, fungendo da navetta di lunga percorrenza a frequenza diradata ma stabile tutto l'anno



DETTAGLIO PERCORSI

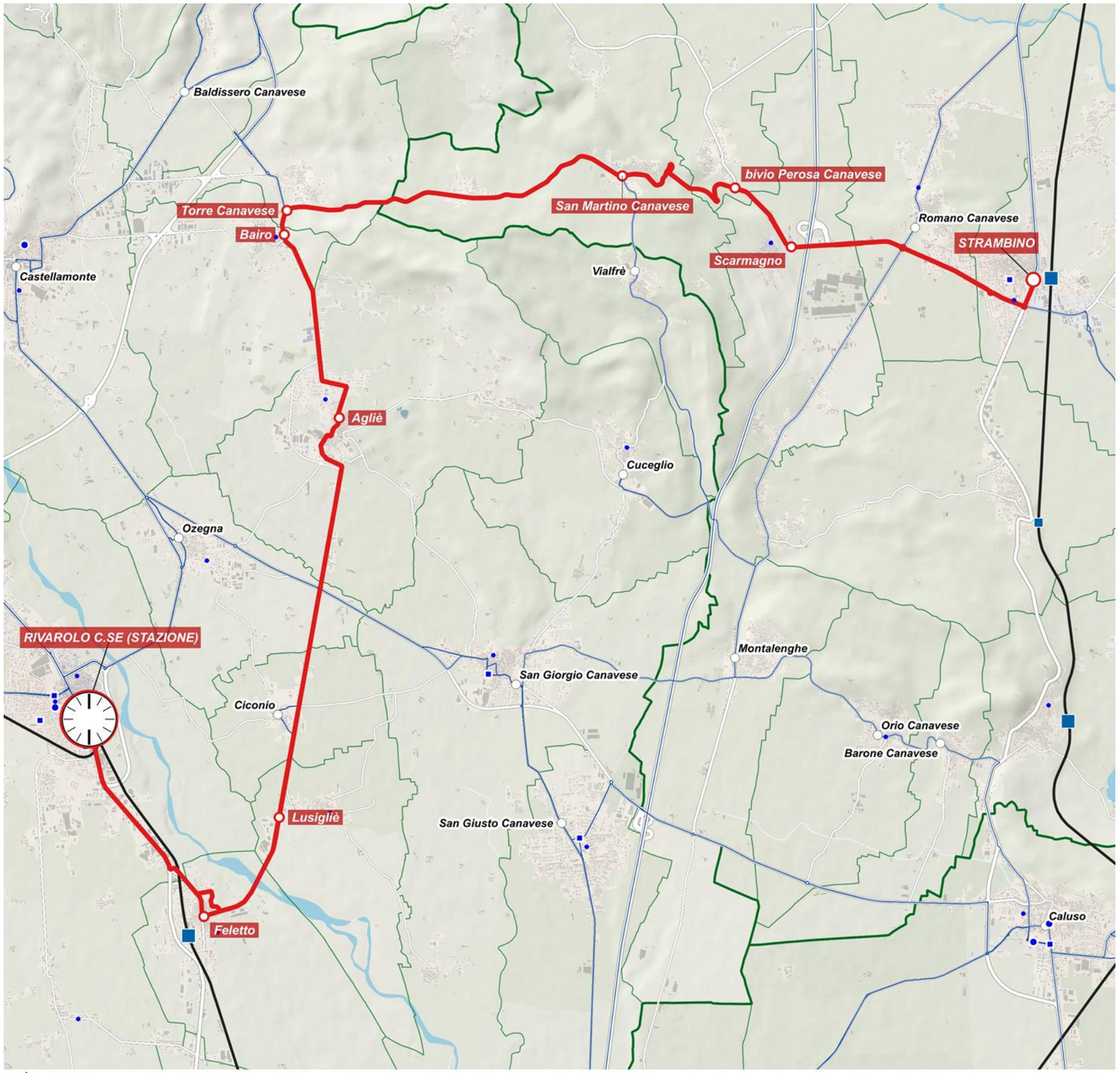
Base	
Ceresole Reale - Sparone - Pont - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	51,8 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS, Cuorgnè FS, Pont FS

8H

Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	130.916	31,5	25,7

Direttrice extraurbana secondaria diradata che mette in sequenza i due poli ferroviari di Strambino FS (linea Torino–Aosta) e Rivarolo Movicentro (SFM 1) correndo per circa 33 km lungo la mezzacosta morenica orientale: dal capolinea di Strambino l'autobus imbocca la provinciale per Scarmagno, dove serve direttamente il parco industriale ex-Olivetti; prosegue a ovest su San Martino Canavese, quindi piega verso sud-ovest toccando Bairo e il nucleo storico di Agliè con fermata a ridosso del Castello ducale (attrattore turistico e polo scolastico). Da Agliè scende lungo la SP 41 attraverso l'area artigianale di Ciconio, sfiora lo svincolo A5-San Giorgio e raggiunge Feletto, dove incrocia la ferrovia a binario unico Chivasso–Aosta; l'ultimo tratto entra a Rivarolo dal portale sud per chiudere al Movicentro sincronizzato con la cadenza-treno; fermate qualificate a Scarmagno-Area Industriale, San Martino-Municipio, Agliè-Castello, Feletto-Stazione garantiscono l'accesso di circa 15 000 residenti, dell'utenza pendolare del polo produttivo di Scarmagno e dei flussi turistici verso il sistema residenziale-storico di Agliè, fungendo da navetta intermedia che integra i corridoi radiali 8B e 8C senza sovrapporsi ad essi.



DETTAGLIO PERCORSI

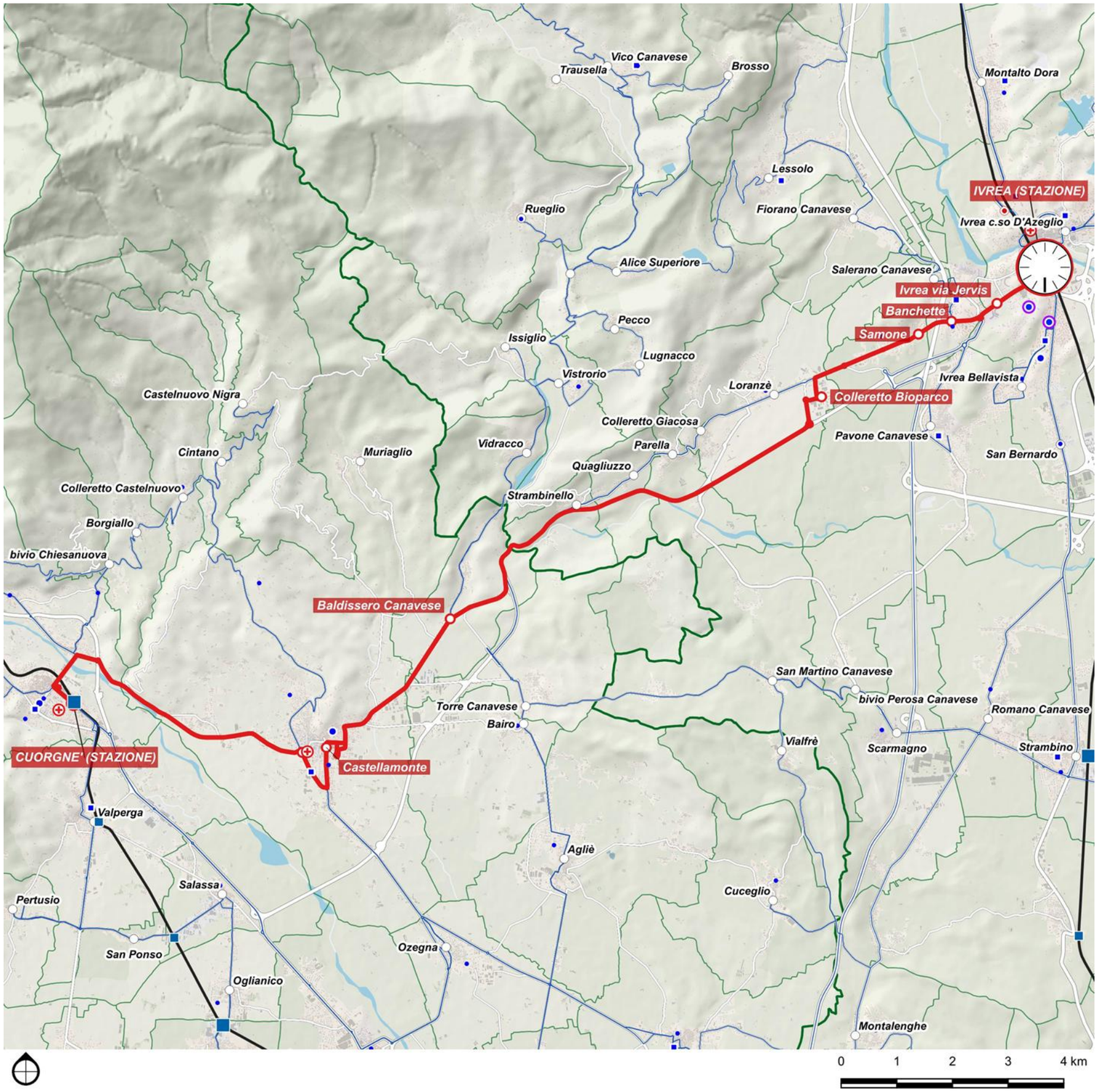
Base	
Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	25,7 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

8I

Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	313.701	30,5	25,9

Direttrice extraurbana secondaria definibile "trasversale di mezzacosta" che ricuce la cintura collinare del Canavese occidentale con i due scali ferroviari principali: 26 km di sviluppo pressoché pianeggiante, percorsi in 48 min a velocità commerciale media di 32 km h^{-1}. Dal Movicentro di Cuorgnè la linea imbocca la bretella est della SP 460 e, sfiorato l'ospedale, raggiunge Castellamonte, dove effettua un loop su piazza Martiri e via Pullino per servire polo scolastico e pronto soccorso. Prosegue quindi sulla SP 565 Pedemontana toccando nell'ordine Baldissero, Strambinello (ponte sul Chiusella) e Quagliuzzo, porta di accesso al comprensorio vitivinicolo del Carema-Lessona; mantiene quota di mezzacosta fino a Colleretto Giacosa, area produttiva ex Olivetti, scavalca la Dora Baltea a Samone e termina al terminal bus di Ivrea-stazione, in coincidenza –5/+5 min con il cadenzamento ferroviario Torino-Aosta. Fermate qualificate a Castellamonte Centro, Strambinello-Capoluogo, Quagliuzzo-Bivio, Colleretto Giacosa-Industria e Samone-Rotatoria assicurano copertura a circa 22 000 residenti, all'area scolastica di Castellamonte, al polo produttivo di Scarmagno-Colleretto e agli insediamenti turistici della collina morenica, fungendo da navetta diretta verso le reti ferroviarie metropolitane.



DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		25,9 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Cuorgnè FS	

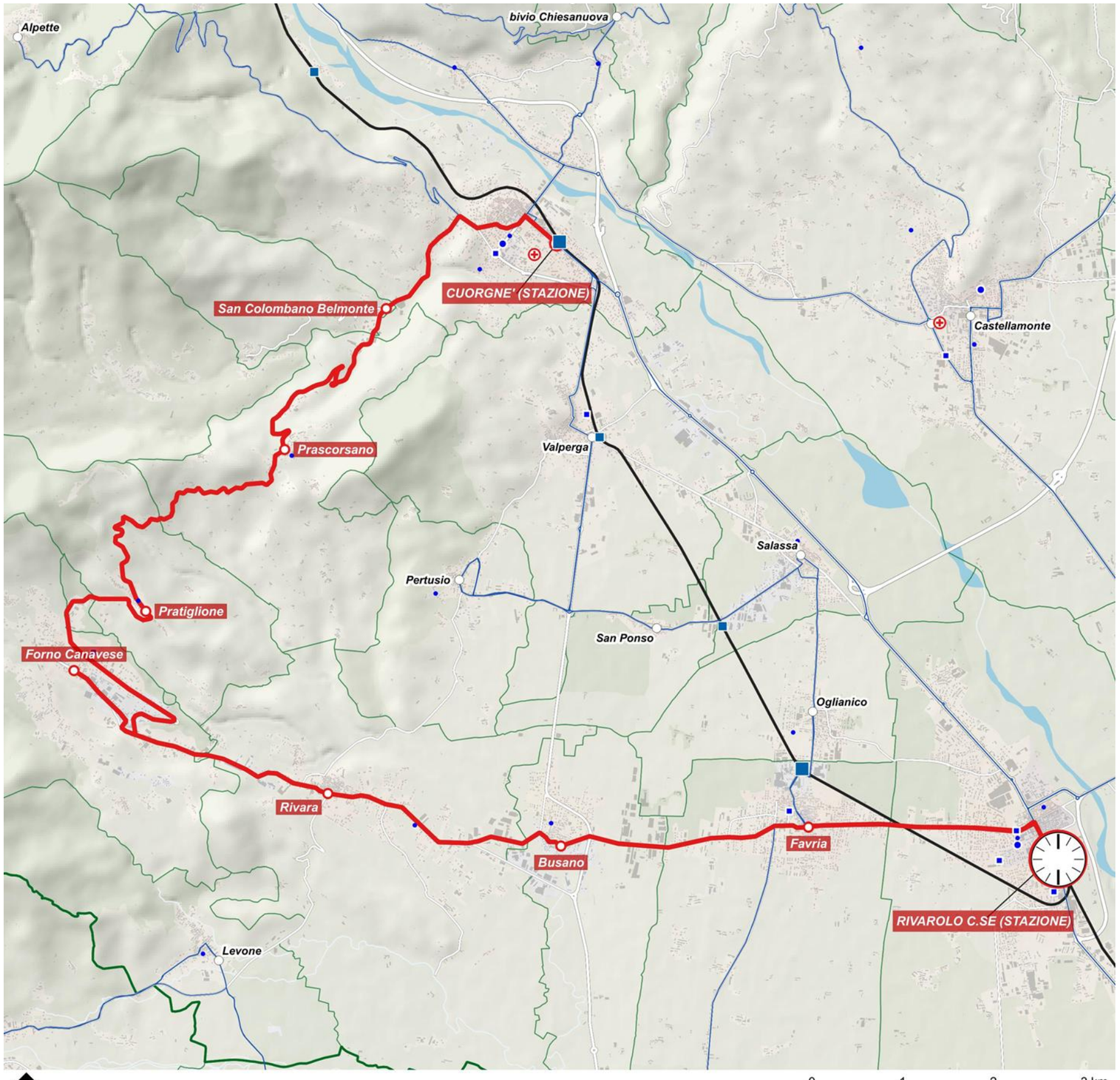
8L

Cuorgnè - Prascorsano - Forno Canavese - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	131.783	29,8	25,9

Direttrice extraurbana secondaria diradata che garantisce la distribuzione all'interno dei Comuni della Val Gallenca (San Colombano, Belmonte, Canischio, Prascorsano, Pratiglione) a Cuorgné, Rivarolo ed anche Forno Canavese.

Partendo dal capolinea presso la stazione ferroviaria di Cuorgné, la linea raggiunge San Colombano, Canischio, Prascorsano, Pratiglione e Forno Canavese, proseguendo poi per Rivara, Busano e Favria sino a raggiungere la stazione ferroviaria di Rivarolo. L'orario è sincronizzato con quello della linea SFM 1.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cuorgnè - Prascorsano - Forno Canavese - Rivarolo

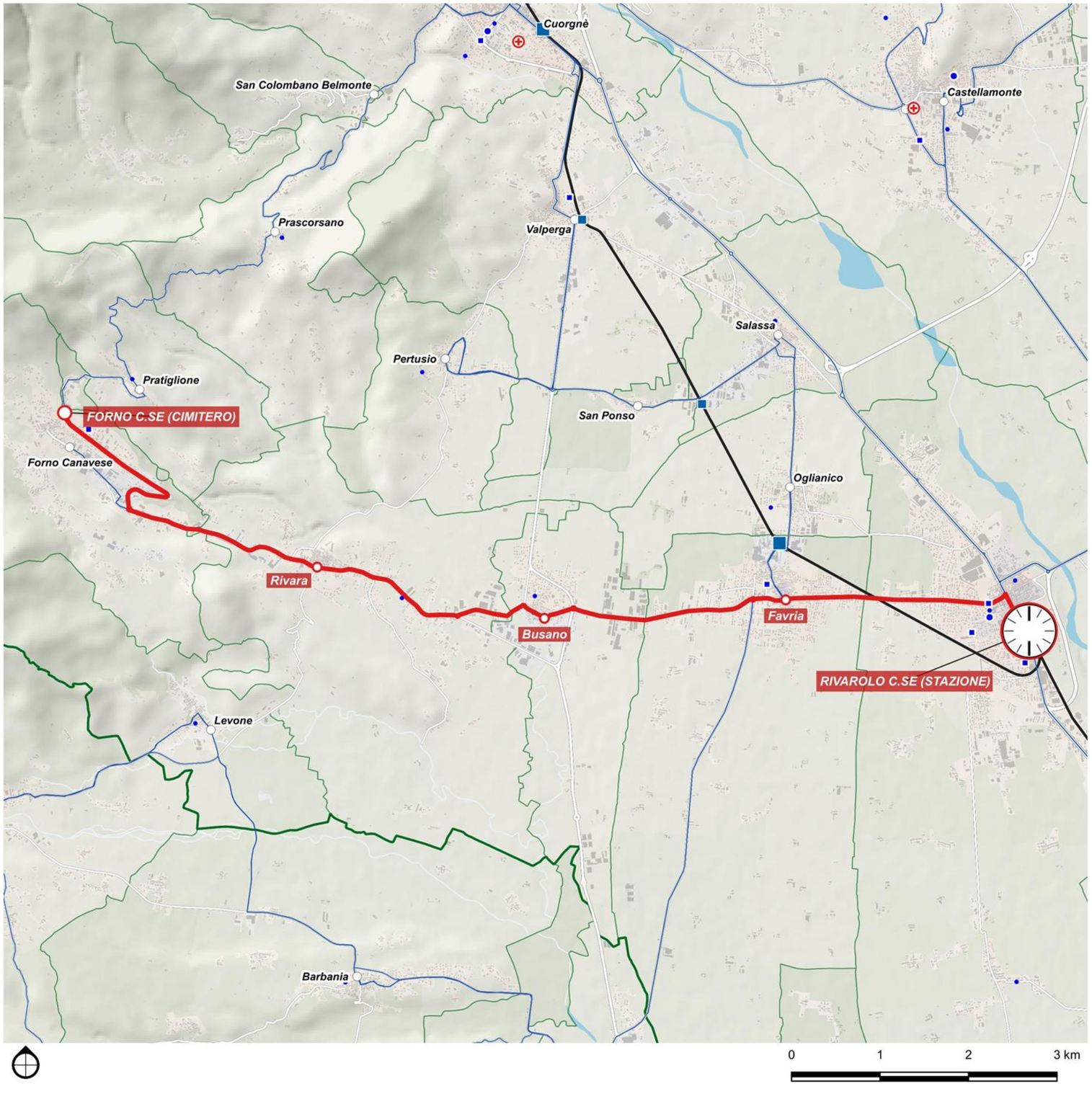
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	25,9 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS, Cuorgnè FS

8M

Forno Canavese - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	66.961	32,9	26,3

Direttrice extraurbana secondaria diradata che si sovrappone alla precedente intensificando la frequenza di transito fra Forno Canavese, Rivara, Busano, Favria e Rivarolo Canavese, dove si integra con la linea 1 del Servizio Ferroviario Suburbano.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Forno Canavese - Rivarolo

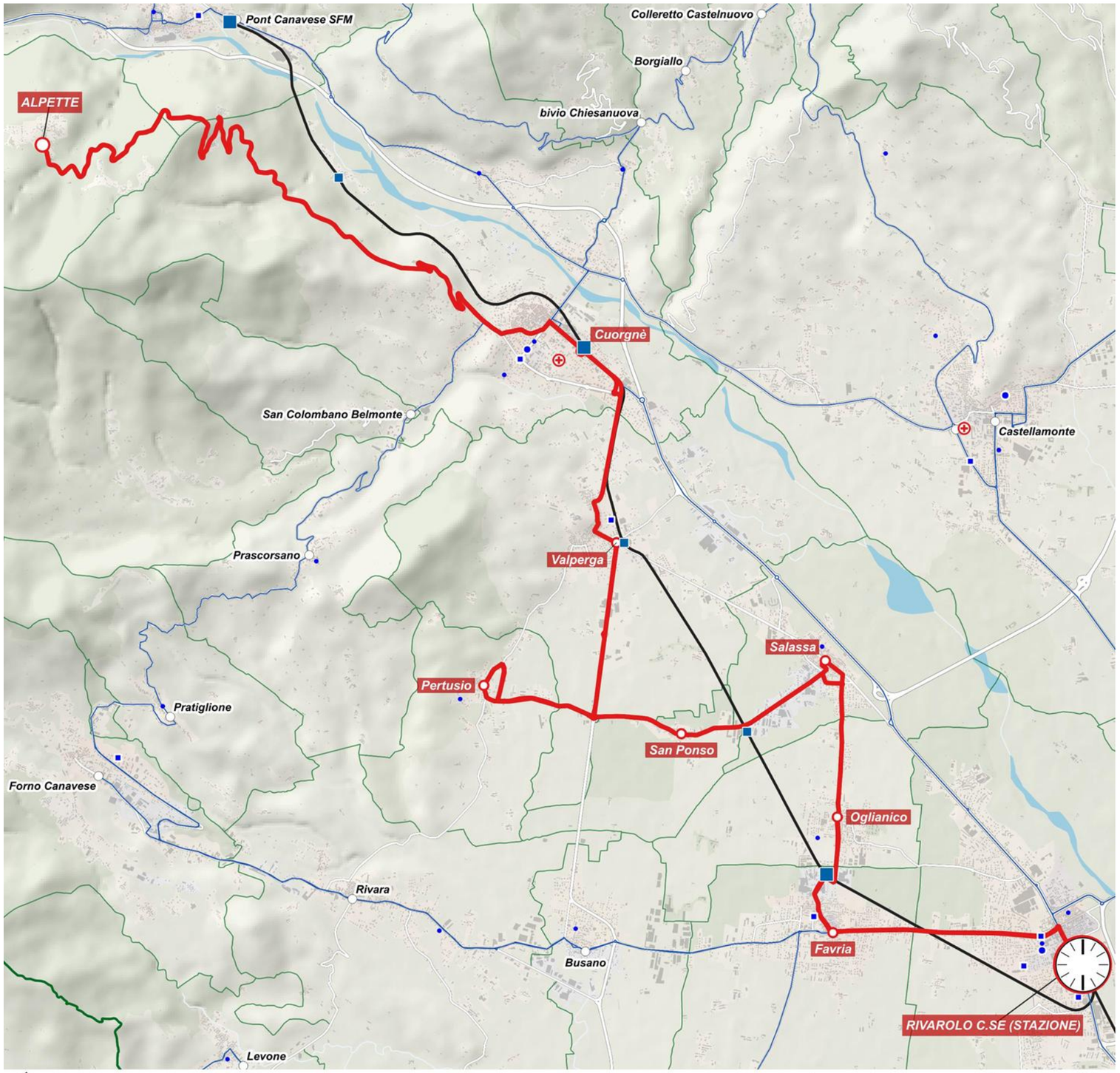
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	13,1 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

8N.1

Alpette - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	139.783	28,9	27,4

Direttrice extraurbana secondaria diradata che corre tra collina e pianura, salda le borgate del versante sinistro dell'Orco con il nodo ferroviario di Rivarolo; nella variante 8N1 parte da Alpette (950 m s.l.m.), mentre la 8N2 origina da Frassinetto e confluisce a Cuorgnè. Il tracciato risale una viabilità tortuosa con pendenza fino al 10 % fra Alpette e Cuorgnè, scavalca l'Orco all'altezza dell'ospedale cuorgnatese e prosegue rettilineo sulla SP 460 dir-C fino a Valperga, dove compie un loop di carico presso la stazione ferroviaria dismessa e il polo scolastico. Da qui la linea piega a sud-ovest, effettua una deviazione a "ferro di cavallo" nel centro di Pertusio per intercettare le borgate diffuse, quindi raggiunge Salassa, dove incontra lo svincolo della Pedemontana. L'ultimo segmento scende lungo la SP 41 costeggiando l'area agricolo-industriale di Oglianico/Favria e si chiude al Movicentro di Rivarolo, sincronizzato con la cadenza dei treni SFM 1.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Alpette - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	27,4 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

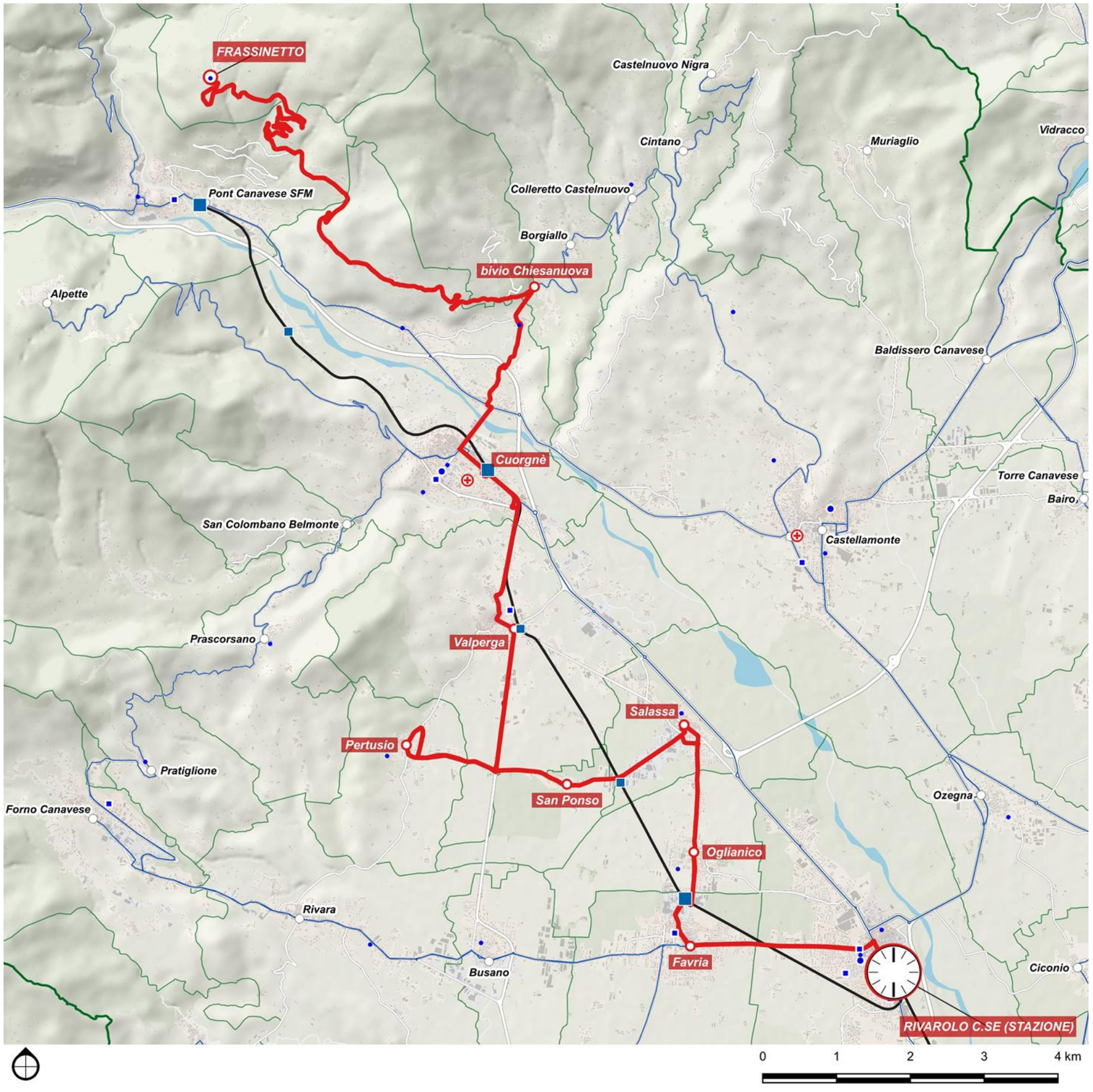
8N.2

Frassinetto - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	158.333	28,7	20,7

Direttrice extraurbana secondaria diradata che presenta un percorso analogo alla precedente direttrice 8N.1 sul tratto a partire dalla stazione di Rivarolo sino ad oltre l'abitato di Cuorgnè per poi raggiungere il comune montano di Frassinetto.

Questa linea presa insieme alla 8N.1 può garantire una cadenza dei passaggi oraria su tutte le località coperte dalla parte comune del percorso.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Frassinetto - Cuorgnè - Pertusio - Salassa - Rivarolo

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	31,1 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

7E

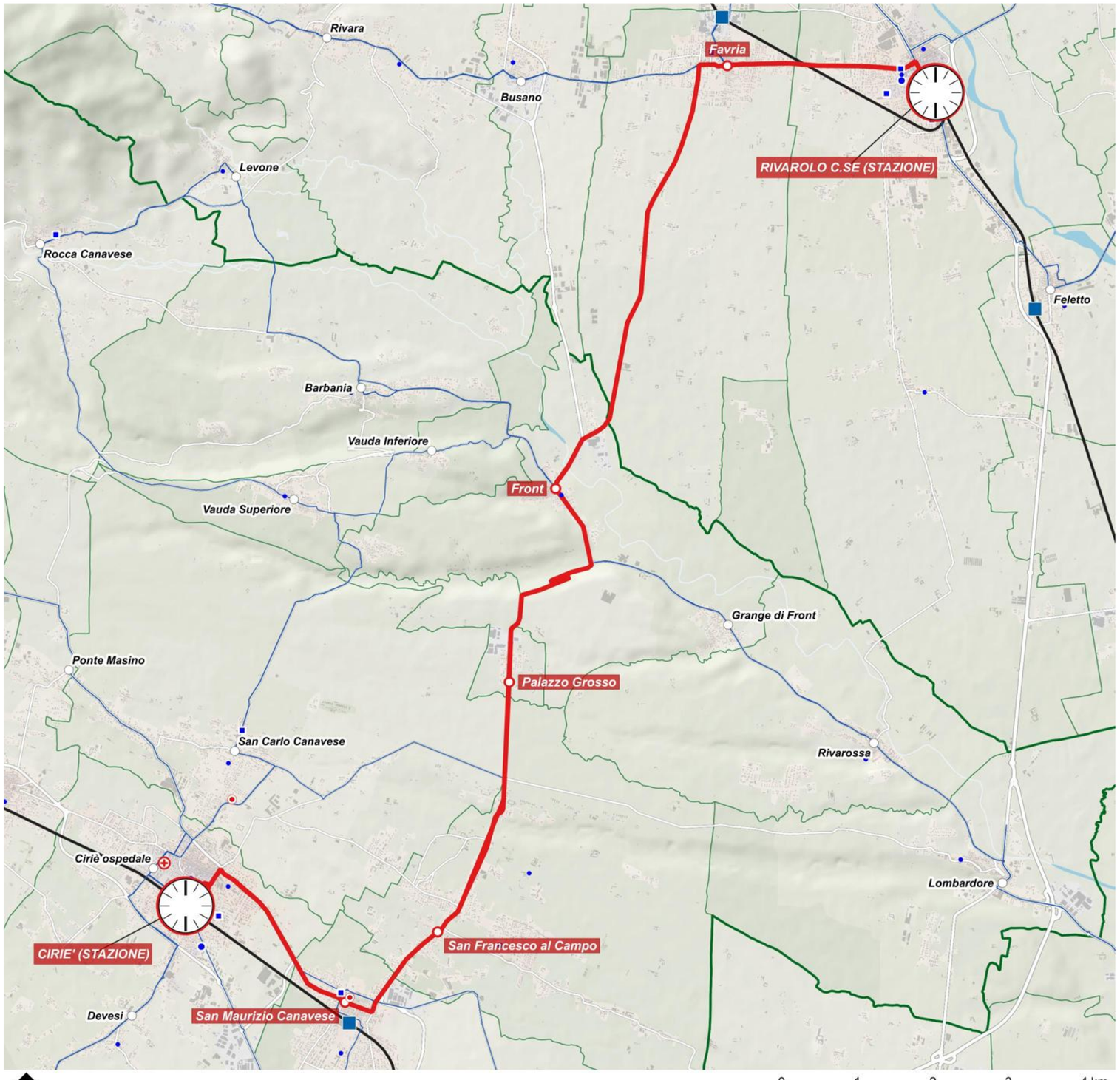
Rivarolo - Ciriè

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

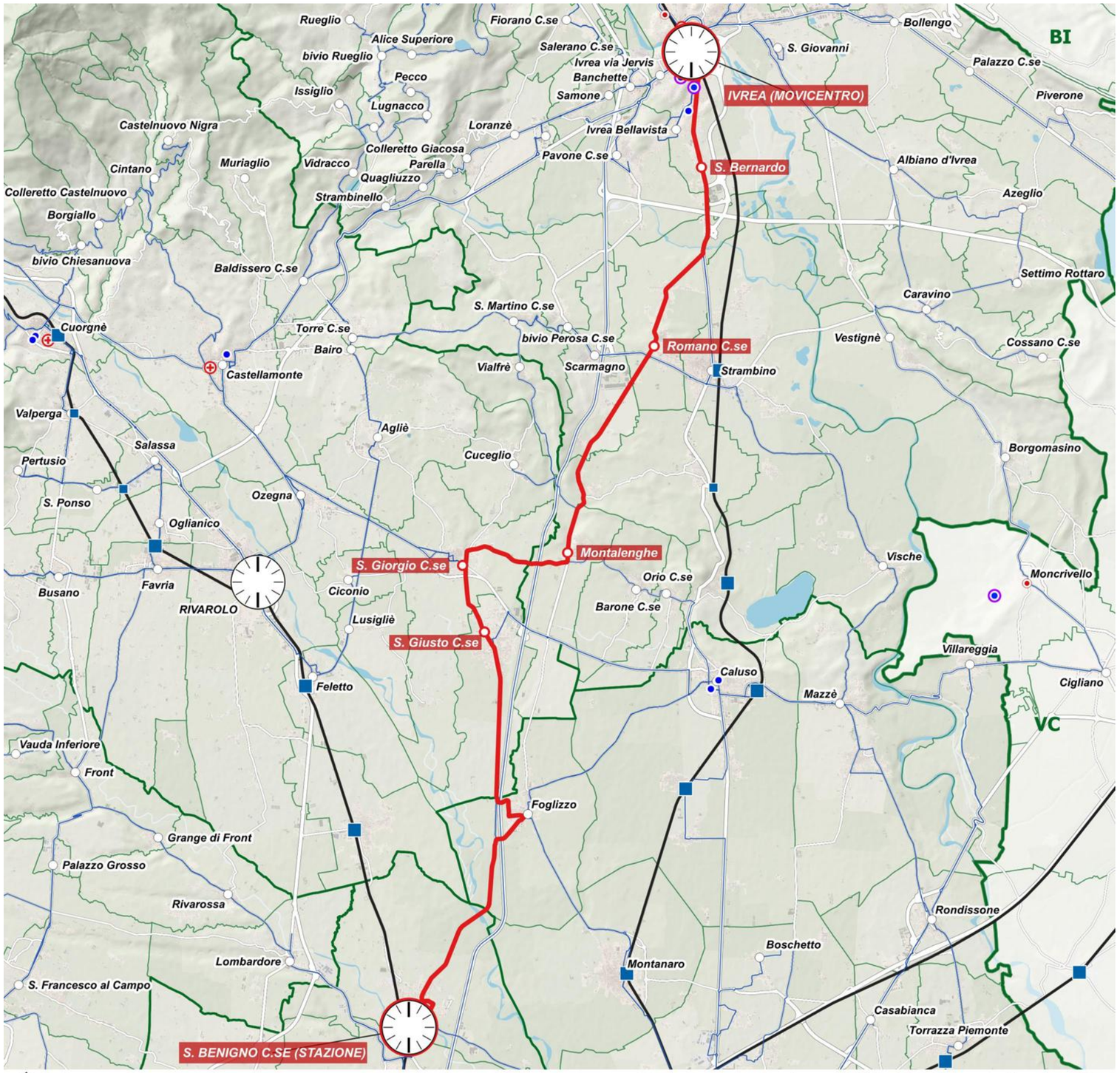
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	21.9 km
Nodi di interscambio:	Ciriè FS, Rivarolo FS

9H

San Benigno Stazione - San Giorgio - Montalenghe - Romano - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2+	60	643.144	38.9	36.0

Direttrice extraurbana secondaria rafforzata che parte dalla stazione di San Benigno SFM (ferrovia Torino–Milano, implementata nel progetto Bike to rail), si dirige verso nord-ovest seguendo la viabilità locale. Attraversa il centro di San Giorgio Canavese, poi prosegue verso Montalenghe attraversando aree rurali.
Da Montalenghe si collega a Romano Canavese, da cui raggiunge rapidamente Ivrea lungo le principali direttrici stradali locali, terminando presso il nodo di Ivrea FS



DETTAGLIO PERCORSI

Base

San Benigno Stazione - San Giorgio - Montalenghe - Romano - Ivrea

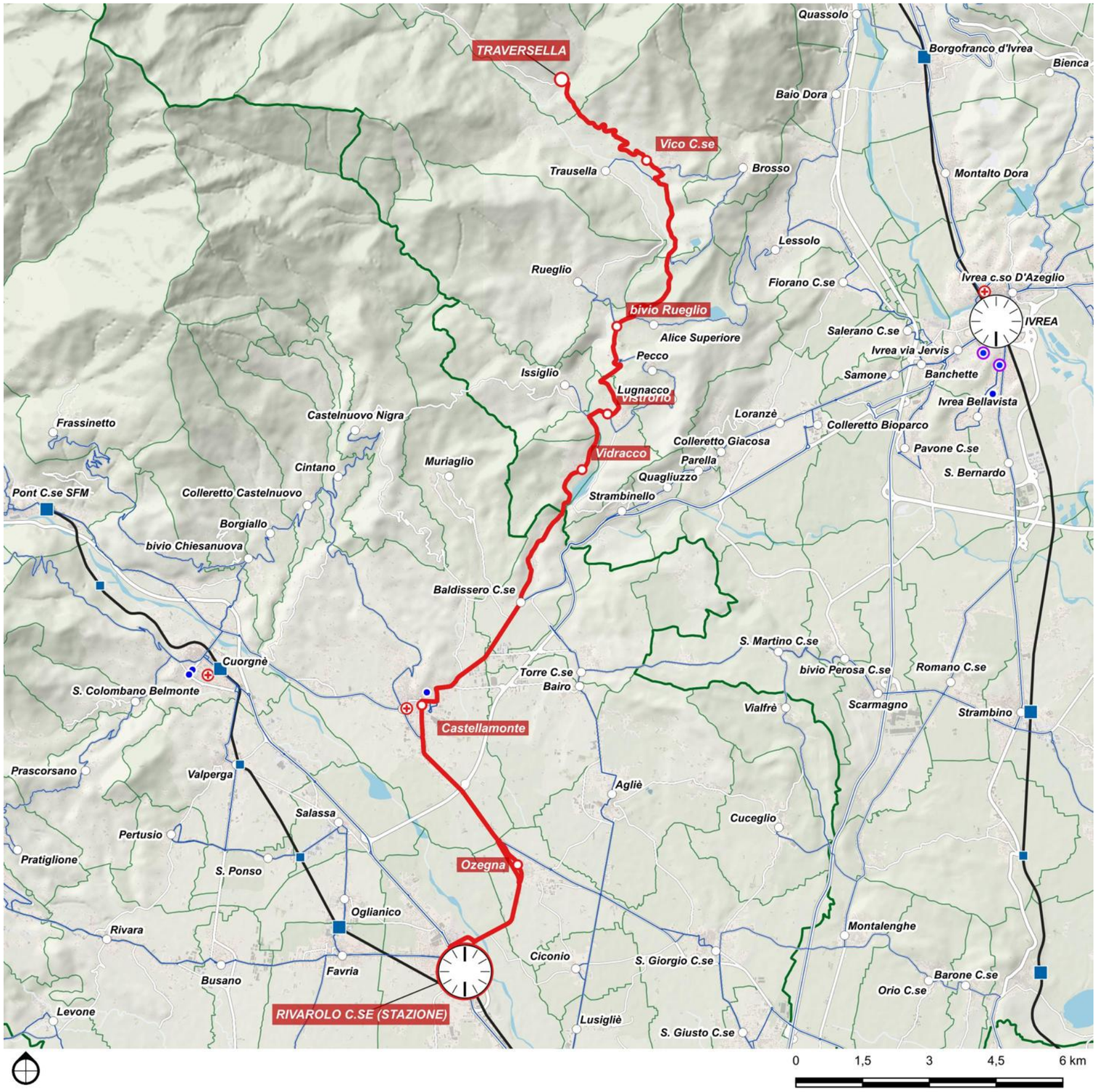
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	56
Lunghezza	36 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, San Benigno FS

9I

Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	147.122	37.5	28.9

Direttrice extraurbana secondaria diradata parte da Rivarolo Canavese, nodo fondamentale grazie alla stazione ferroviaria della linea SFM1 e alla presenza di servizi, scuole e poli commerciali. Prosegue verso Castellamonte, attraversando il centro cittadino e offrendo collegamenti con altri autobus e con le attività del capoluogo. Salendo lungo la Val Chiusella, la linea attraversa i comuni di Baldissero, Vidracco, Issiglio, Rueglio, Trausella, Meugliano e infine Traversella, piccolo borgo alpino immerso nel verde. Questa parte del percorso serve i residenti della vallata e i turisti diretti verso sentieri e strutture ricettive. Il tragitto garantisce un collegamento regolare tra pianura e montagna, utile sia per spostamenti quotidiani sia per attività ricreative e culturali, servendo anche il collegamento a diversi servizi presenti sia a Rivarolo che a Castellamonte (scuole, ospedali).



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	28.9 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

8.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Agliè	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Alpette	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
Bairo	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Baldissero Canavese	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
	9O	*Ivrea*	R, RV
Borgiallo	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
Bosconero	SFM1	*servizio diretto (TO passante)*	=
Busano	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8M	*Rivarolo SFM*	SFM1
Castellamonte	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
Castelnuovo Nigra	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
Ceresole Reale	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Chiesanuova	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
Ciconio	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Cintano	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
Colleretto Castelnuovo	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
Cuceglio	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Cuorgnè	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Favria	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8M	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Feletto	SFM1	*servizio diretto (TO passante)*	=
Forno Canavese	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8M	*Rivarolo SFM*	SFM1
Frassinetto	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Ingria	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Levone	7F	*San Benigno SFM*	SFM 1
	7J	*Ciriè SFM*	SFM 4+7
Locana	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Lusigliè	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Noasca	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Oglianico	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Ozegna	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
Pertusio	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Pont Canavese	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Prascorsano	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
Pratiglione	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
Rivara	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8M	*Rivarolo SFM*	SFM1
Rivarolo Canavese	SFM1	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	7E	*Ciriè SFM, Rivarolo SFM*	SFM 4+7, SFM 1
	8A	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM*	SFM 1
	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
	8M	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
Ronco Canavese	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Salassa	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
San Colombano Belmonte	8L	*Rivarolo SFM, Cuorgnè SFM*	SFM1
San Giorgio Canavese	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
San Giusto Canavese	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
San Ponso	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Sparone	8G	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Torre Canavese	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Valperga	SFM1x	*Rivarolo SFM*	SFM 1
	8N.1	*Rivarolo SFM*	SFM1
	8N.2	*Rivarolo SFM*	SFM1
Valprato Soana	8F	*Rivarolo SFM, Cuorgné SFM, Pont Canavese SFM*	SFM1
Vialfrè	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV

8.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi