

PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'INTERMODALITÀ

Allegato – Zona Omogenea 9

EPOREDIESE

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 9 - Eporediese -

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*	79	=	=	*RapportoFIN_Zona9.pdf*
				=		

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

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

Città metropolitana di Torino
PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'
Rapporto finale Allegato Zona 9

INDICE

9 EPOREDIESE 5

9.1 PREMESSA 5

9.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE 6
- 9.2.1 Inquadramento territoriale 6
- 9.2.2 Domanda di mobilità 18
- 9.2.3 Offerta di trasporto 22
- 9.2.4 Frequentazioni dei servizi 28
- 9.2.5 Simulazioni di traffico 30

9.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE 31
- 9.3.1 Quadro diagnostico 31
- 9.3.2 Quadro programmatico 31
- 9.3.3 Interventi programmati dal PUMS 33
- 9.3.4 Obiettivi specifici del piano 33
- 9.3.5 Logica e criteri progettuali 34
- 9.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete 35
- 9.3.7 Schema di rete obiettivo 36
- 9.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi 48
- 9.3.9 Simulazioni di traffico 50

9.4 ASSETTO DI RETE 53
- 9.4.1 Aspetti generali 53
- 9.4.2 Schede di linea 55
- 9.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio 78
- 9.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi 80

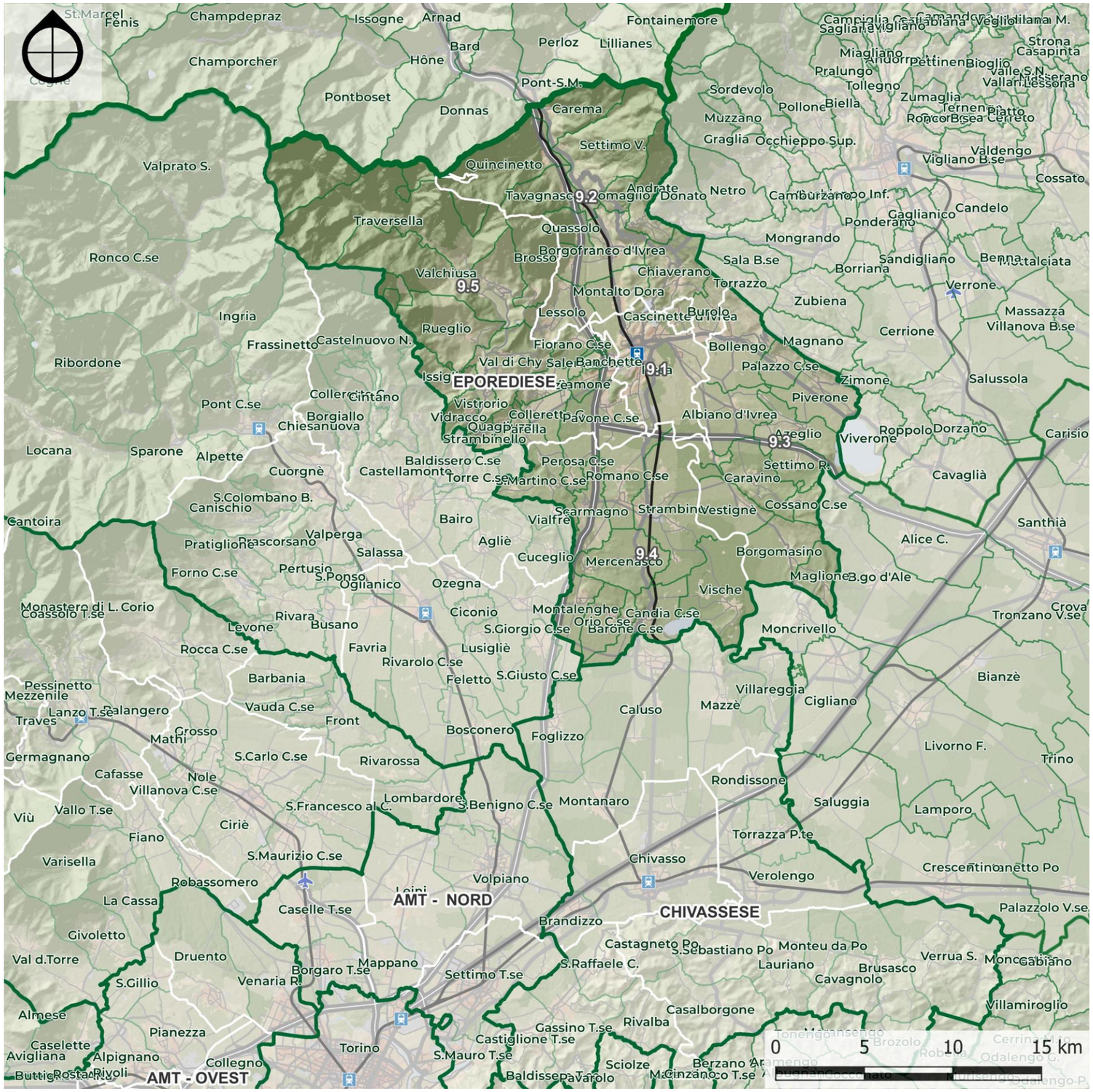


Fig. 9.1.i – Eporediese: inquadramento territoriale
Elaborazione META su dati ISTAT

9 EPOREDIESE

9.1 PREMESSA

La zona omogenea dell'Eporediese comprende 54 comuni che si estendono su una superficie complessiva di circa 600 kmq, e che, ai fini dell'analisi territoriale, sono stati accorpati in 5 sottozone:

- **Ivrea (9.1)**
- **Eporediese nord (9.2):** Andrate, Borgofranco, Burolo, Carema, Chiaverano, Lessolo, Montalto Dora, Nomaglio, Quassolo, Quincinetto, Settimo Vittone, Tavagnasco.
- **Eporediese est (9.3):**
  Albiano d'Ivrea, Azeglio, Bollengo, Borgomasino, Caravino, Cascinette d'Ivrea, Cossano C.se, Maglione, Palazzo Canavese, Piverone, Settimo Rottaro, Vestignè
- **Eporediese sud (9.4)**:
  Barone C.se, Candia C.se, Mercenasco, Montalenghe, Orio Canavese, Perosa Canavese, Romano Canavese, San Martino C.se, Scarmagno, Strambino, Vische.
- **Eporediese ovest (9.5)**:

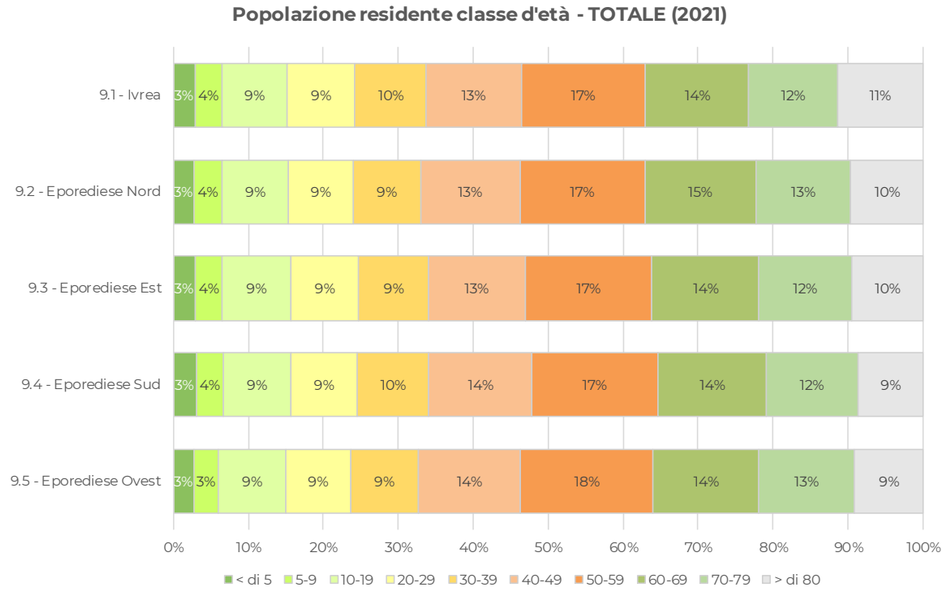
  Banchette, Brosso, Colleretto Giacosa, Fiorano C.se, Issiglio, Loranzè, Parella, Pavone Canavese, Quagliuzzo, Rueglio, Salerano Canavese, Samone, Strambinello, Traversella, Vidracco, Vistrorio, Val di Chy, Valchiusa.

9.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

9.2.1 Inquadramento territoriale

Alla data del 31/12/2023, la popolazione di questa zona omogenea era pari a circa 85.000 abitanti, per una densità media di circa 139 ab/kmq. Questo valore tuttavia costituisce una media fra estremi molto diversi tra loro, con massimi superiori ai 1.000 ab/kmq nel comune di Banchette e attorno ai 700ad/kmq per i comuni di Ivrea e Cascinette di Ivrea, e minimi inferiori ai 10 ab./kmq in piccoli comuni della Valchiusella (come evidenziato nella Fig. 9.1.i).

Considerando le sottozone, circa un quarto del peso demografico è relativo solo ad Ivrea. Nelle altre aree gli abitanti sono abbastanza distribuiti.



Tab. 9.2.i – Classi di età per sottozona (2021)
Elaborazione META su dati ISTAT

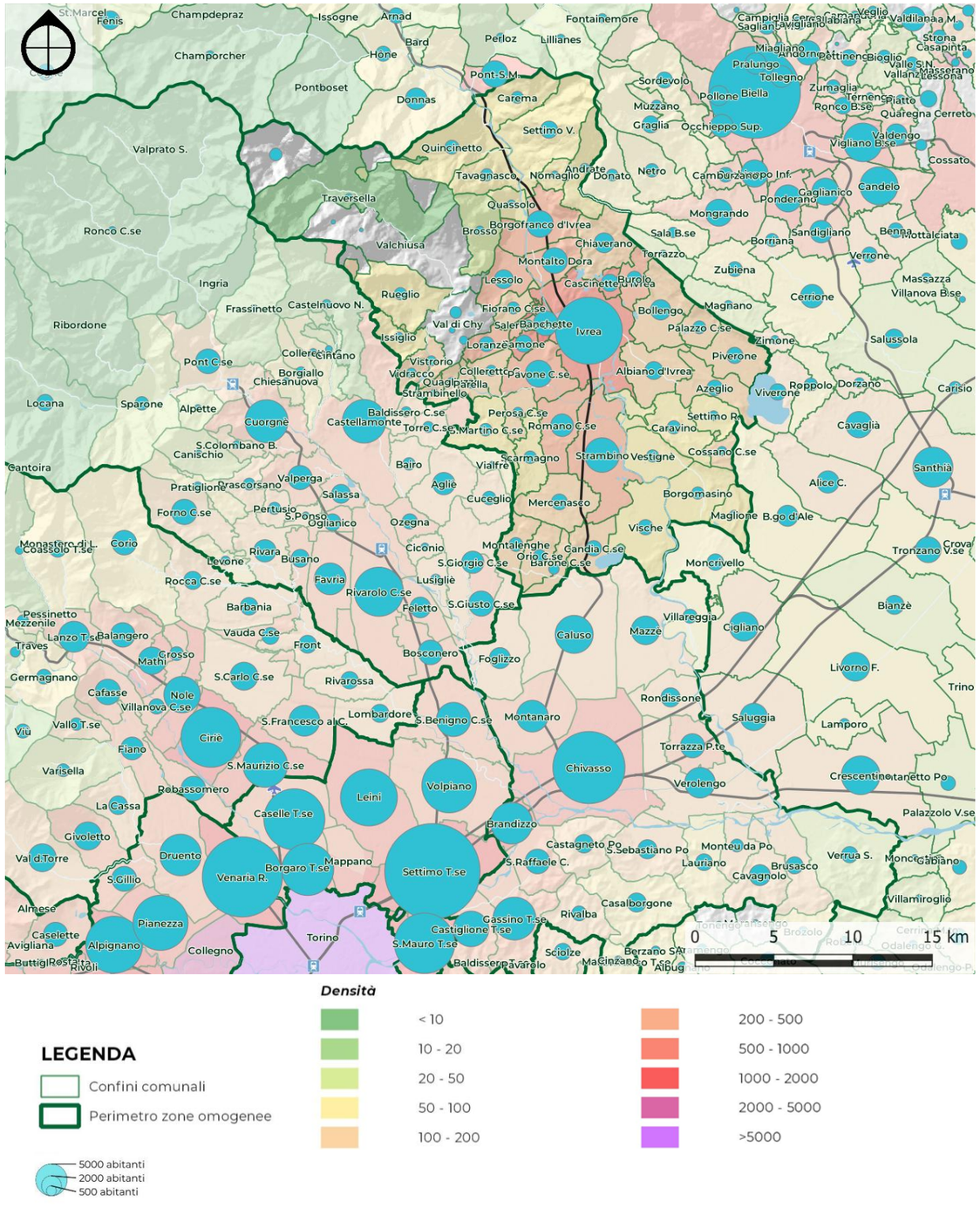
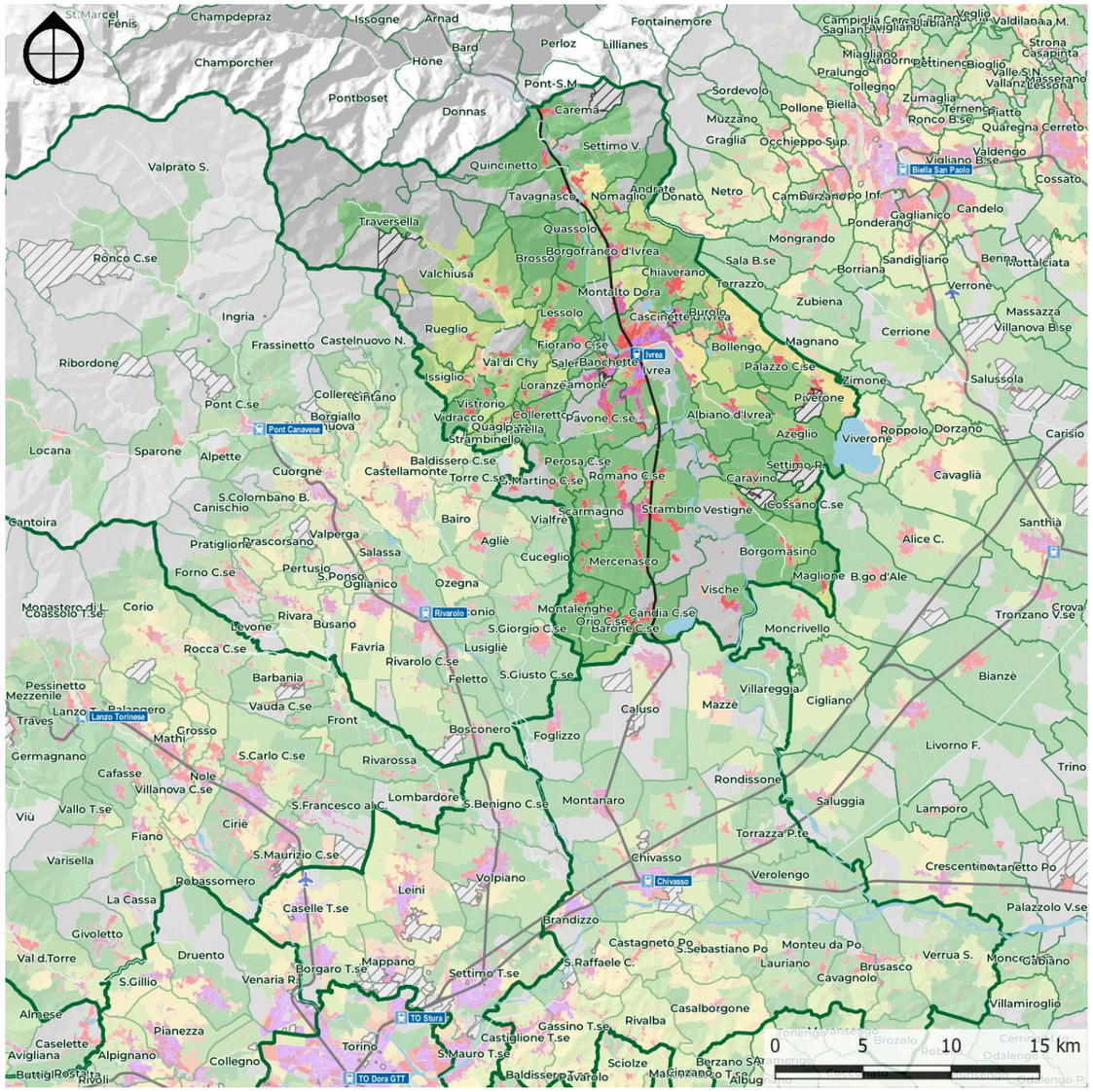


Fig. 9.2.i – Densità abitativa per comune
Elaborazione META su dati ISTAT



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

Popolazione e densità 2023				
Zona Omogenea 9 Eporediese		2023	kmq superficie	ab/kmq densità
1125	Ivrea	22.484	30,11	746,7
9.1	**Ivrea**	**22.484**	**30,11**	**746,7**
1010	Andrate	467	9,31	50,2
1030	Borgofranco d'Ivrea	3.474	13,42	258,9
1042	Burolo	1.118	5,48	204,0
1057	Carema	733	10,26	71,4
1077	Chiaverano	1.970	12,02	163,9
1132	Lessolo	1.742	7,94	219,4
1160	Montalto Dora	3.324	7,36	451,6
1167	Nomaglio	273	3,07	88,9
1209	Quassolo	332	3,96	83,8
1210	Quincinetto	983	17,79	55,3
1266	Settimo Vittone	1.508	23,26	64,8
1271	Tavagnasco	745	8,68	85,8
9.2	**Eporediese Nord**	**16.669**	**122,55**	**136,0**
1004	Albiano d'Ivrea	1.619	11,73	138,0
1014	Azeglio	1.244	9,96	124,9
1027	Bollengo	2.118	14,22	148,9
1031	Borgomasino	765	12,37	61,8
1056	Caravino	887	11,47	77,3
1061	Cascinette d'Ivrea	1.525	2,17	702,8
1095	Cossano Canavese	426	3,24	131,5
1143	Maglione	421	6,31	66,7
1177	Palazzo Canavese	835	5,08	164,4
1196	Piverone	1.272	11,03	115,3
1264	Settimo Rottaro	468	6,06	77,2
1295	Vestignè	745	12,07	61,7
9.3	**Eporediese Est**	**12.325**	**105,71**	**116,6**
1023	Barone Canavese	556	3,99	139,3
1050	Candia Canavese	1.190	9,13	130,3
1150	Mercenasco	1.327	12,64	105,0
1159	Montalenghe	969	6,47	149,8
1172	Orio Canavese	743	7,15	103,9
1185	Perosa Canavese	503	4,71	106,8
1223	Romano Canavese	2.666	11,21	237,8
1247	San Martino Canavese	810	9,79	82,7
1261	Scarmagno	788	8,03	98,1
1269	Strambino	6.059	22,47	269,6
1311	Vische	1.184	17,08	69,3
9.4	**Eporediese Sud**	**16.795**	**112,67**	**149,1**
1005	Alice Superiore	-	7,38	-
1020	Banchette	3.111	2,03	1532,5
1036	Brosso	390	11,14	35,0
1092	Colleretto Giacosa	581	4,59	126,6
1105	Fiorano Canavese	730	4,35	167,8
1124	Issiglio	443	5,50	80,5
1137	Loranzè	1.142	4,19	272,6
1138	Lugnacco	-	4,88	-
1151	Meugliano	-	4,44	-
1179	Parella	424	2,69	157,6
1181	Pavone Canavese	3.589	11,54	311,0
1182	Pecco	-	1,57	-
1208	Quagliuzzo	336	2,04	164,7
1230	Rueglio	810	15,10	53,6
1233	Salerano Canavese	455	2,10	216,7
1235	Samone	1.511	2,43	621,8
1268	Strambinello	249	2,21	112,7
1277	Trausella	-	12,24	-
1278	Traversella	308	39,36	7,8
1297	Vico Canavese	-	32,93	-
1298	Vidracco	466	2,97	156,9
1312	Vistrorio	530	4,68	113,2
1317	Val di Chy	1.234	13,83	89,2
1318	Valchiusa	1.016	49,61	20,5
9.5	**Eporediese Ovest**	**17.325**	**243,80**	**71,06**
	TOTALE	**85.598**	**614,84**	**139,2**

Tab. 9.2.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 sia sostanzialmente diminuita di circa il 10% dal 1981 al 2023.

il decennio di più significativa crescita è quello tra il 1991 ed il 2001.

Alcuni specifici comuni hanno però vista una leggera crescita e tra questi si evidenziano in particolare le aree di Mercenasco, Montalenghe, Perosa e San Martino all'interno della zona Eporediese Sud. Crescita significativa anche per alcuni comuni dell'Eporediese Ovest quali Vidracco e Vistrorio (forse legato alla comunità Damanhur).

Per quanto riguarda Ivrea invece si segnala la forte decrescita di quasi il 20% della popolazione dal 1981 al 2023. Complice di questo negativo andamento è probabilmente anche la chiusura degli stabilimenti Olivetti che fino agli anni '60 hanno portato lavoro e ricchezza con spirito innovativo ed imprenditoriale ed hanno poi visto un progressivo declino fino alla loro definitiva chiusura nel 2012.

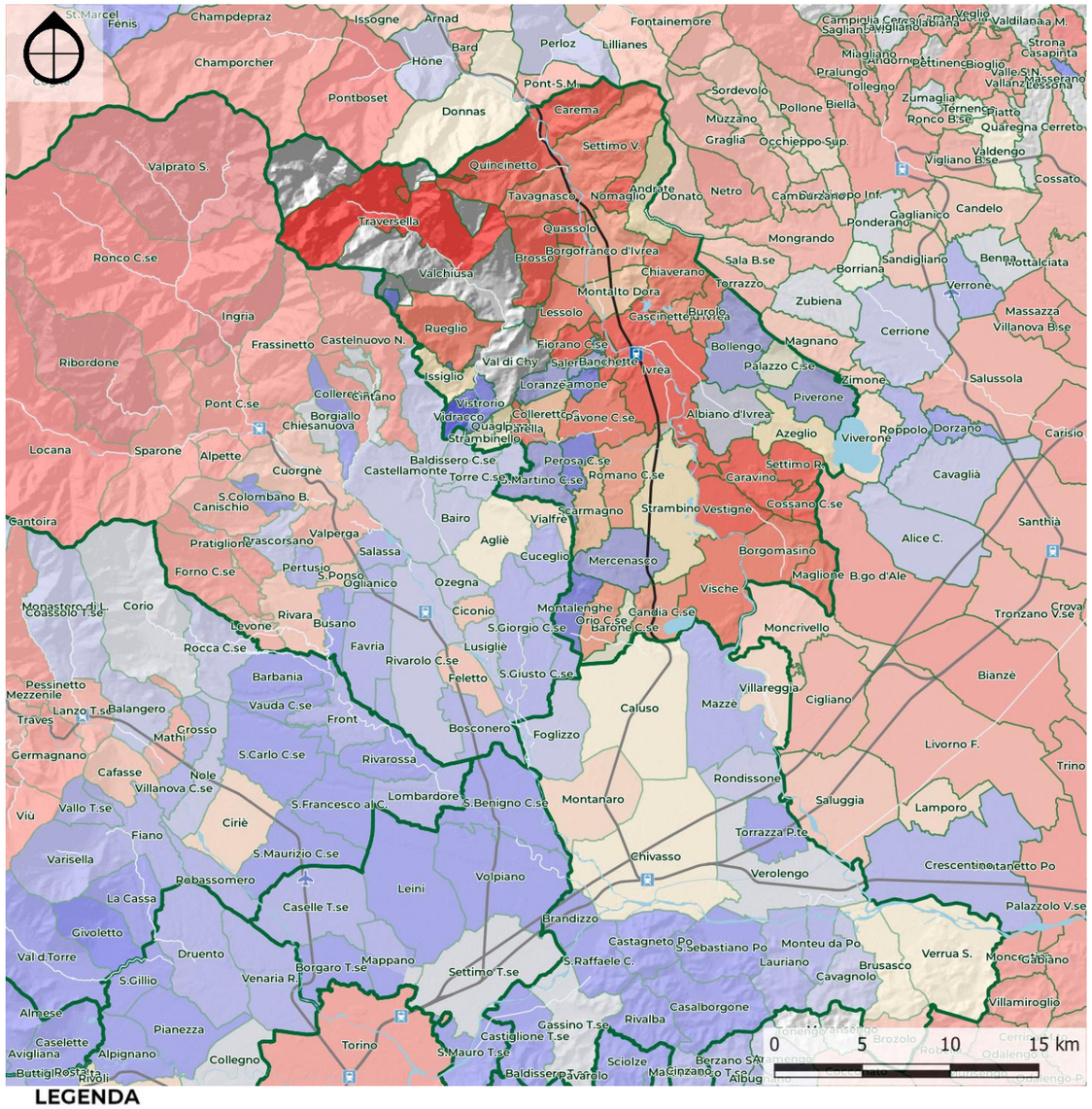
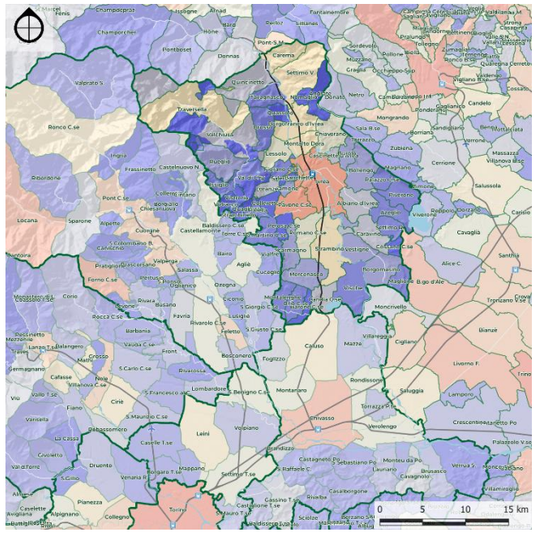
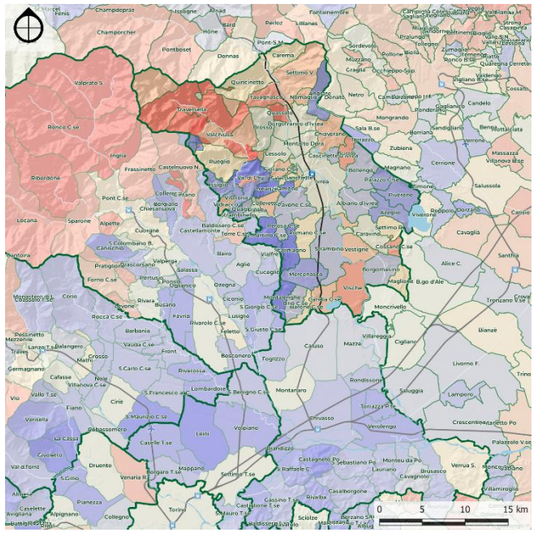


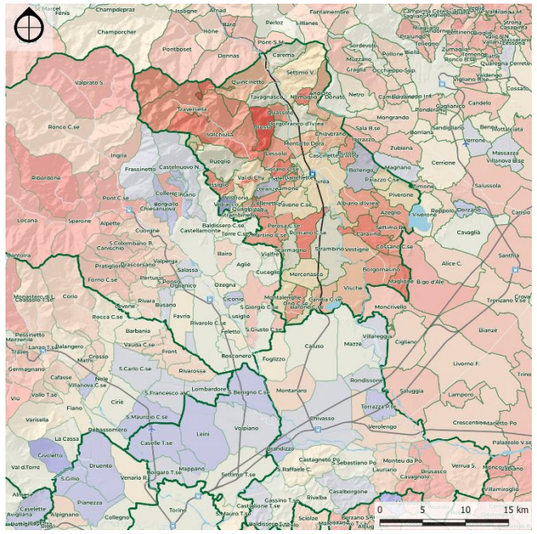
Fig. 9.2.iii – Variazione popolazione per comune 1981-2023
Elaborazione META su dati ISTAT



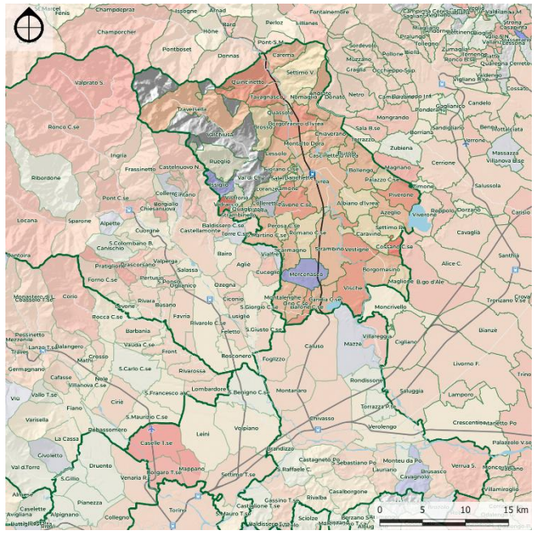
Tab. 9.2.iii – Variazione popolazione 1991-2001
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 9.2.iv – Variazione popolazione 2001-2011
Elaborazione META su dati ISTAT



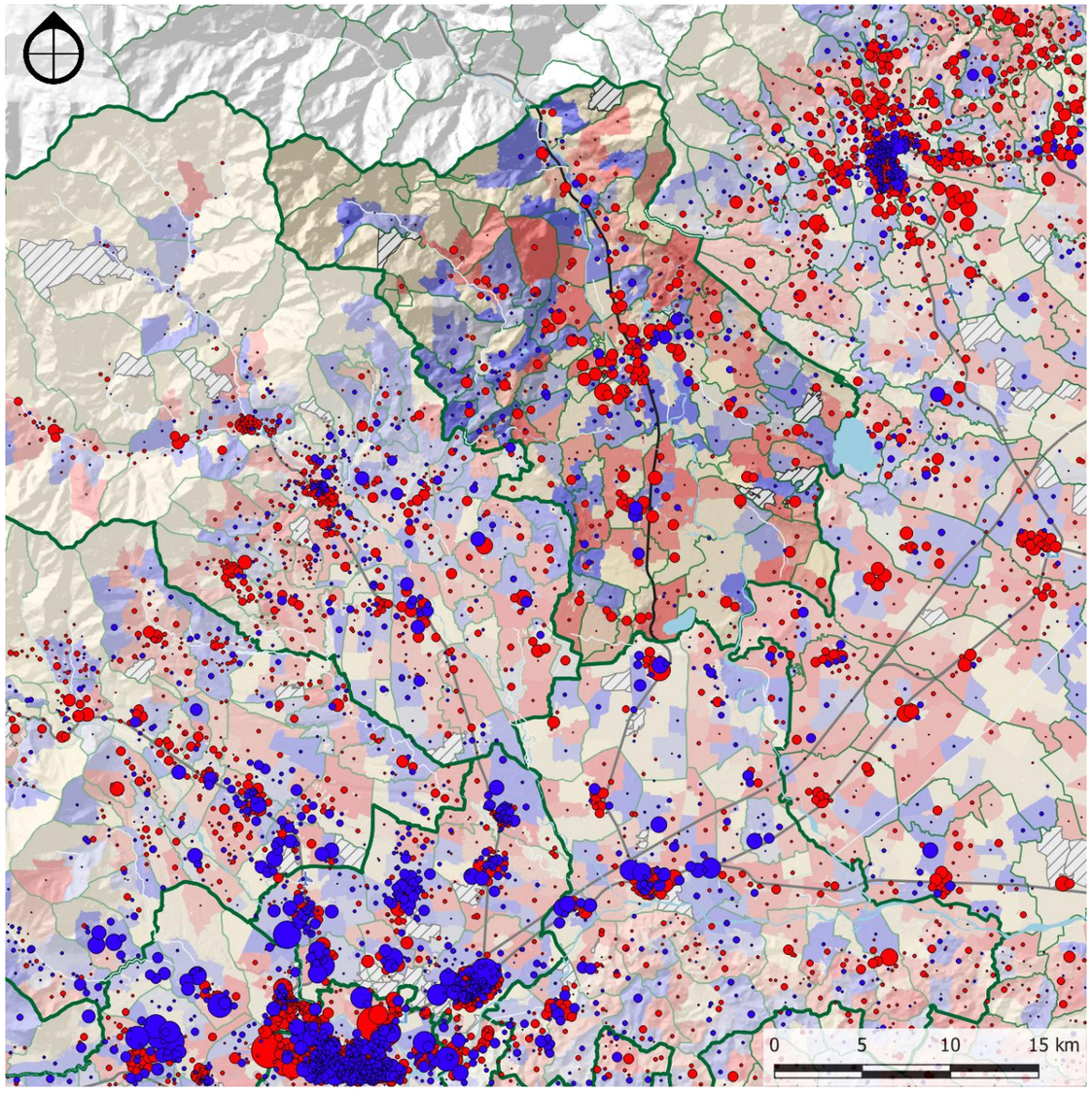
Tab. 9.2.v – Variazione popolazione 2011-2019
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 9.2.vi – Variazione popolazione 2019-2023
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona Omogenea 9 Eporediese		Popolazione residente (1981-2023)											
		abitanti						variazione %					
		1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-91	1991-01	2001-11	2011-19	2019-23	1981-23
1125	Ivrea	28.064	25.181	23.646	23.707	23.338	22.484	-10,3%	-6,1%	0,3%	-1,6%	-3,7%	**-19,9%**
9.1	**Ivrea**	**28.064**	**25.181**	**23.646**	**23.707**	**23.338**	**22.484**	**-10,3%**	**-6,1%**	**0,3%**	**-1,6%**	**-3,7%**	**-19,9%**
1010	Andrate	491	366	483	520	495	467	-25,5%	32,0%	7,7%	-4,8%	-5,7%	**-4,9%**
1030	Borgofranco d'Ivrea	3.619	3.621	3.619	3.648	3.631	3.474	0,1%	-0,1%	0,8%	-0,5%	-4,3%	**-4,0%**
1042	Burolo	1.210	1.244	1.355	1.256	1.135	1.118	2,8%	8,9%	-7,3%	-9,6%	-1,5%	**-7,6%**
1057	Carema	1.005	781	780	767	765	733	-22,3%	-0,1%	-1,7%	-0,3%	-4,2%	**-27,1%**
1077	Chiaverano	2.201	2.161	2.189	2.137	2.045	1.970	-1,8%	1,3%	-2,4%	-4,3%	-3,7%	**-10,5%**
1132	Lessolo	1.995	1.916	1.948	1.977	1.802	1.742	-4,0%	1,7%	1,5%	-8,9%	-3,3%	**-12,7%**
1160	Montalto Dora	3.417	3.521	3.464	3.472	3.380	3.324	3,0%	-1,6%	0,2%	-2,6%	-1,7%	**-2,7%**
1167	Nomaglio	377	254	327	318	295	273	-32,6%	28,7%	-2,8%	-7,2%	-7,5%	**-27,6%**
1209	Quassolo	450	322	408	366	352	332	-28,4%	26,7%	-10,3%	-3,8%	-5,7%	**-26,2%**
1210	Quincinetto	1.164	1.040	1.087	1.072	1.029	983	-10,7%	4,5%	-1,4%	-4,0%	-4,5%	**-15,5%**
1266	Settimo Vittone	1.757	1.606	1.593	1.547	1.542	1.508	-8,6%	-0,8%	-2,9%	-0,3%	-2,2%	**-14,2%**
1271	Tavagnasco	866	739	845	793	774	745	-14,7%	14,3%	-6,2%	-2,4%	-3,7%	**-14,0%**
9.2	**Eporediese Nord**	**18.552**	**17.571**	**18.098**	**17.873**	**17.245**	**16.669**	**-5,3%**	**3,0%**	**-1,2%**	**-3,5%**	**-3,3%**	**-10,1%**
1004	Albiano d'Ivrea	1.576	1.621	1.683	1.768	1.641	1.619	2,9%	3,8%	5,1%	-7,2%	-1,3%	**2,7%**
1014	Azeglio	1.204	1.083	1.271	1.363	1.250	1.244	-10,0%	17,4%	7,2%	-8,3%	-0,5%	**3,3%**
1027	Bollengo	1.906	1.850	1.989	2.087	2.135	2.118	-2,9%	7,5%	4,9%	2,3%	-0,8%	**11,1%**
1031	Borgomasino	886	725	796	830	796	765	-18,2%	9,8%	4,3%	-4,1%	-3,9%	**-13,7%**
1056	Caravino	1.130	966	996	1.000	911	887	-14,5%	3,1%	0,4%	-8,9%	-2,6%	**-21,5%**
1061	Cascinette d'Ivrea	1.565	1.431	1.462	1.492	1.517	1.525	-8,6%	2,2%	2,1%	1,7%	0,5%	**-2,6%**
1095	Cossano Canavese	557	429	552	523	463	426	-23,0%	28,7%	-5,3%	-11,5%	-8,0%	**-23,5%**
1143	Maglione	487	396	475	469	411	421	-18,7%	19,9%	-1,3%	-12,4%	2,4%	**-13,6%**
1177	Palazzo Canavese	803	700	783	839	852	835	-12,8%	11,9%	7,2%	1,5%	-2,0%	**4,0%**
1196	Piverone	1.171	1.030	1.257	1.369	1.373	1.272	-12,0%	22,0%	8,9%	0,3%	-7,4%	**8,6%**
1264	Settimo Rottaro	557	437	514	513	468	468	-21,5%	17,6%	-0,2%	-8,8%	0,0%	**-16,0%**
1295	Vestignè	929	793	867	831	802	745	-14,6%	9,3%	-4,2%	-3,5%	-7,1%	**-19,8%**
9.3	**Eporediese Est**	**12.771**	**11.461**	**12.645**	**13.084**	**12.619**	**12.325**	**-10,3%**	**10,3%**	**3,5%**	**-3,6%**	**-2,3%**	**-3,5%**
1023	Barone Canavese	542	452	603	594	578	556	-16,6%	33,4%	-1,5%	-2,7%	-3,8%	**2,6%**
1050	Candia Canavese	1.298	1.244	1.309	1.282	1.214	1.190	-4,2%	5,2%	-2,1%	-5,3%	-2,0%	**-8,3%**
1150	Mercenasco	1.211	1.078	1.159	1.237	1.269	1.327	-11,0%	7,5%	6,7%	2,6%	4,6%	**9,6%**
1159	Montalenghe	797	746	872	1.012	989	969	-6,4%	16,9%	16,1%	-2,3%	-2,0%	**21,6%**
1172	Orio Canavese	773	675	794	816	767	743	-12,7%	17,6%	2,8%	-6,0%	-3,1%	**-3,9%**
1185	Perosa Canavese	433	370	544	564	527	503	-14,5%	47,0%	3,7%	-6,6%	-4,6%	**16,2%**
1223	Romano Canavese	2.775	2.945	2.989	2.950	2.665	2.666	6,1%	1,5%	-1,3%	-9,7%	0,0%	**-3,9%**
1247	San Martino Canavese	727	661	753	862	807	810	-9,1%	13,9%	14,5%	-6,4%	0,4%	**11,4%**
1261	Scarmagno	807	669	724	814	826	788	-17,1%	8,2%	12,4%	1,5%	-4,6%	**-2,4%**
1269	Strambino	6.182	6.043	6.027	6.280	6.198	6.059	-2,2%	-0,3%	4,2%	-1,3%	-2,2%	**-2,0%**
1311	Vische	1.375	1.244	1.418	1.324	1.226	1.184	-9,5%	14,0%	-6,6%	-7,4%	-3,4%	**-13,9%**
9.4	**Eporediese Sud**	**16.920**	**16.127**	**17.192**	**17.735**	**17.066**	**16.795**	**-4,7%**	**6,6%**	**3,2%**	**-3,8%**	**-1,6%**	**-0,7%**
1005	Alice Superiore	573	506	621	708	-	-	-11,7%	22,7%	14,0%	-	-	-
1020	Banchette	4.199	3.775	3.447	3.319	3.225	3.111	-10,1%	-8,7%	-3,7%	-2,8%	-3,5%	**-25,9%**
1036	Brosso	496	401	469	476	401	390	-19,2%	17,0%	1,5%	-15,8%	-2,7%	**-21,4%**
1092	Colleretto Giacosa	617	464	627	614	584	581	-24,8%	35,1%	-2,1%	-4,9%	-0,5%	**-5,8%**
1105	Fiorano Canavese	916	767	880	847	764	730	-16,3%	14,7%	-3,8%	-9,8%	-4,5%	**-20,3%**
1124	Issiglio	420	357	401	424	395	443	-15,0%	12,3%	5,7%	-6,8%	12,2%	**5,5%**
1137	Loranzè	1.063	980	1.005	1.118	1.154	1.142	-7,8%	2,6%	11,2%	3,2%	-1,0%	**7,4%**
1138	Lugnacco	353	255	349	375	-	-	-27,8%	36,9%	7,4%	-	-	-
1151	Meugliano	147	75	120	96	-	-	-49,0%	60,0%	-20,0%	-	-	-
1179	Parella	476	392	476	482	417	424	-17,6%	21,4%	1,3%	-13,5%	1,7%	**-10,9%**
1181	Pavone Canavese	3.918	4.020	3.785	3.881	3.757	3.589	2,6%	-5,8%	2,5%	-3,2%	-4,5%	**-8,4%**
1182	Pecco	234	179	230	218	-	-	-23,5%	28,5%	-5,2%	-	-	-
1208	Quagliuzzo	327	234	322	338	330	336	-28,4%	37,6%	5,0%	-2,4%	1,8%	**2,8%**
1230	Rueglio	901	717	765	762	785	810	-20,4%	6,7%	-0,4%	3,0%	3,2%	**-10,1%**
1233	Salerano Canavese	418	432	542	537	468	455	3,3%	25,5%	-0,9%	-12,8%	-2,8%	**8,9%**
1235	Samone	1.258	1.353	1.453	1.645	1.532	1.511	7,6%	7,4%	13,2%	-6,9%	-1,4%	**20,1%**
1268	Strambinello	256	160	253	273	270	249	-37,5%	58,1%	7,9%	-1,1%	-7,8%	**-2,7%**
1277	Trausella	182	75	148	130	-	-	-58,8%	97,3%	-12,2%	-	-	-
1278	Traversella	588	391	386	348	322	308	-33,5%	-1,3%	-9,8%	-7,5%	-4,3%	**-47,6%**
1297	Vico Canavese	982	862	899	880	-	-	-12,2%	4,3%	-2,1%	-	-	-
1298	Vidracco	342	312	503	491	513	466	-8,8%	61,2%	-2,4%	4,5%	-9,2%	**36,3%**
1312	Vistrorio	461	339	506	541	519	530	-26,5%	49,3%	6,9%	-4,1%	2,1%	**15,0%**
1317	Val di Chy	-	-	-	-	1.276	1.234	-	-	-	-	-3,3%	-
1318	Valchiusa	-	-	-	-	1.026	1.016	-	-	-	-	-1,0%	-
9.5	**Eporediese Ovest**	**19.127**	**17.046**	**18.187**	**18.503**	**17.738**	**17.325**	**-10,9%**	**6,7%**	**1,7%**	**-4,1%**	**-2,3%**	**-9,4%**
	TOTALE	**95.434**	**87.386**	**89.768**	**90.902**	**88.006**	**85.598**	**-8,4%**	**2,7%**	**1,3%**	**-3,2%**	**-2,7%**	**-10,3%**

Tab. 9.2.vii – Variazioni popolazione (2001- 2023)
Elaborazione META su dati ISTAT



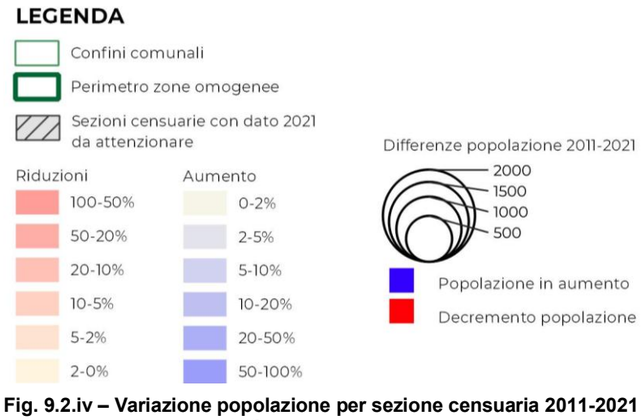


Fig. 9.2.iv – Variazione popolazione per sezione censuaria 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona Omogenea 9 Eporediese	Popolazione residente (1981-2023)											
	1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-2019	2019-2023	1981-2023
9.1 Ivrea	28.064	25.181	23.646	23.707	23.338	22.484	-10,3%	-6,1%	0,3%	-1,6%	-3,7%	**-19,9%**
9.2 Eporediese Nord	18.552	17.571	18.098	17.873	17.245	16.669	-5,3%	3,0%	-1,2%	-3,5%	-3,3%	**-10,1%**
9.3 Eporediese Est	12.771	11.461	12.645	13.084	12.619	12.325	-10,3%	10,3%	3,5%	-3,6%	-2,3%	**-3,5%**
9.4 Eporediese Sud	16.920	16.127	17.192	17.735	17.066	16.795	-4,7%	6,6%	3,2%	-3,8%	-1,6%	**-0,7%**
9.5 Eporediese Ovest	19.127	17.046	18.187	18.503	17.738	17.325	-10,9%	6,7%	1,7%	-4,1%	-2,3%	**-9,4%**
TOTALE	**95.434**	**87.386**	**89.768**	**90.902**	**88.006**	**85.598**	**-8,4%**	**2,7%**	**1,3%**	**-3,2%**	**-2,7%**	**-10,3%**

Tab. 9.2.viii – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

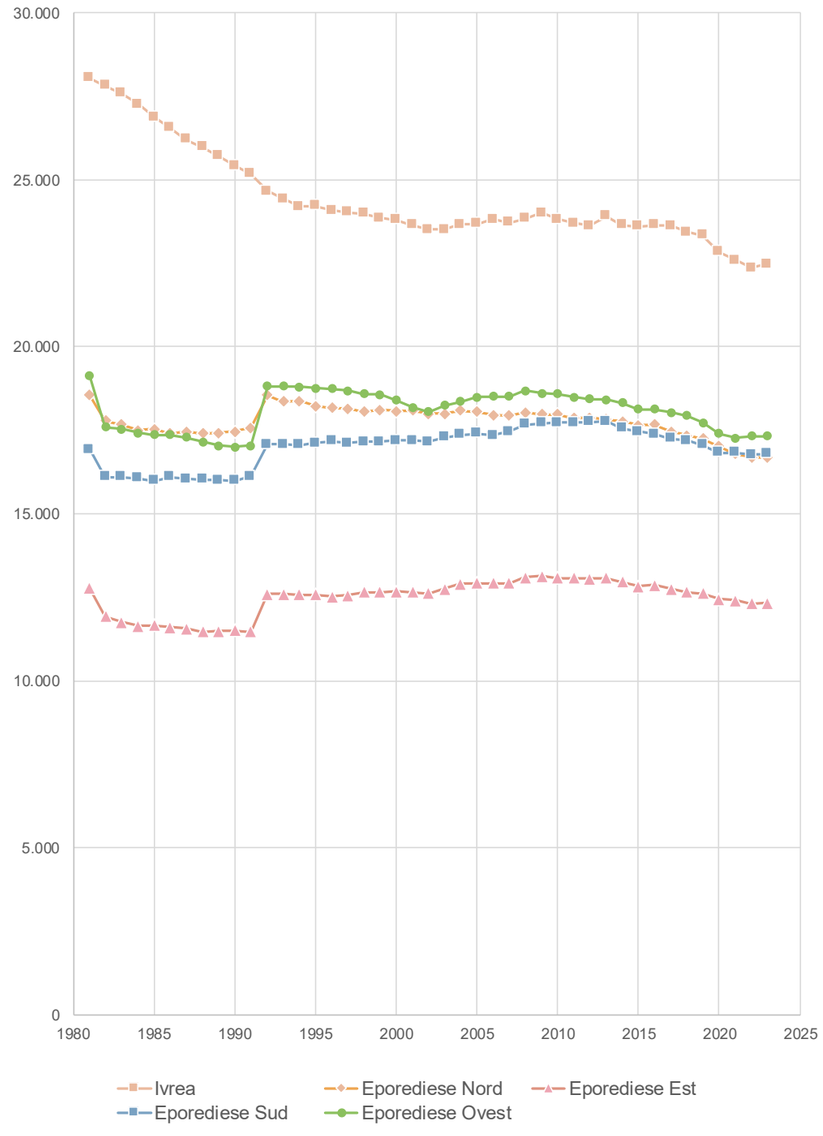


Fig. 9.2.v – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

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 60.623 residenti con almeno 15 anni d'età, quelli che si trovano in condizione professionale sono circa 28.400, ovvero 46% del totale (Tab. 9.2.ix) mentre il restante 54% era ripartito in prevalenza sui ritirati dal lavoro (29%), sulle casalinghe (6,3%), sugli studenti (7%) e sulle altre categorie (5,6%). Circa il 4,3% 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 Fig. 9.2.vi, l'incidenza dei ritirati dal lavoro ad Ivrea è pari al 30% ed assume valori tutti pari al 29% circa in tutte le differenti sottozone.

Per quanto riguarda il tasso di popolazione occupata è visibile come la dinamica sia sostanzialmente simile in tutte le aree con un tasso attorno al 45-47%

Popolazione residente per condizione professionale - TOTALE (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)
9.1 Ivrea	9.207	1.049	**10.256**	1.415	1.316	5.933	1.222	**9.886**	**20.142**
9.2 Eporediese Nord	6.833	561	**7.394**	1.031	955	4.595	813	**7.394**	**14.788**
9.3 Eporediese Est	5.165	439	**5.604**	812	628	3.217	629	**5.286**	**10.890**
9.4 Eporediese Sud	7.195	582	**7.777**	994	953	4.295	784	**7.026**	**14.803**
9.5 Eporediese Ovest	7.217	591	**7.808**	997	854	4.612	902	**7.365**	**15.173**
TOTALE	**28.400**	**2.631**	**31.031**	**4.252**	**3.852**	**18.040**	**3.448**	**29.592**	**60.623**

Tab. 9.2.ix – Popolazione residente per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

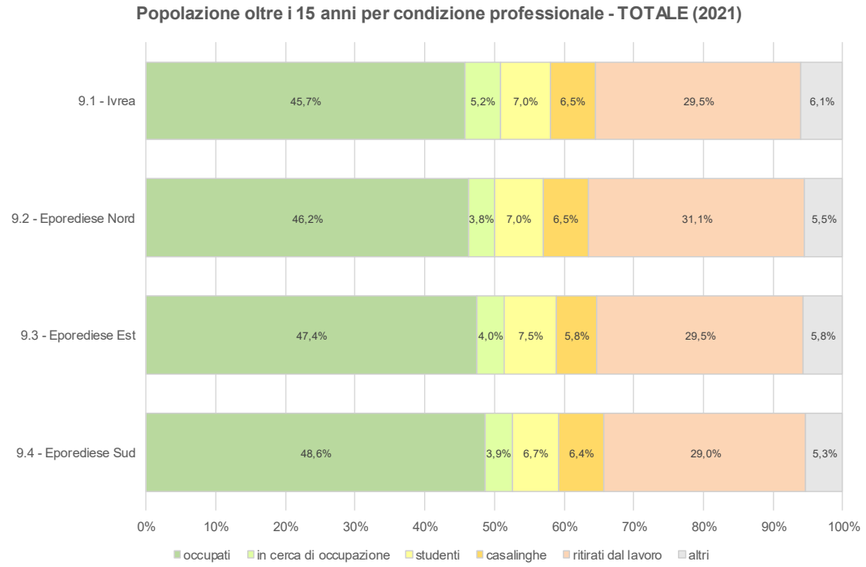


Fig. 9.2.vi – Condizione professionale della popolazione per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

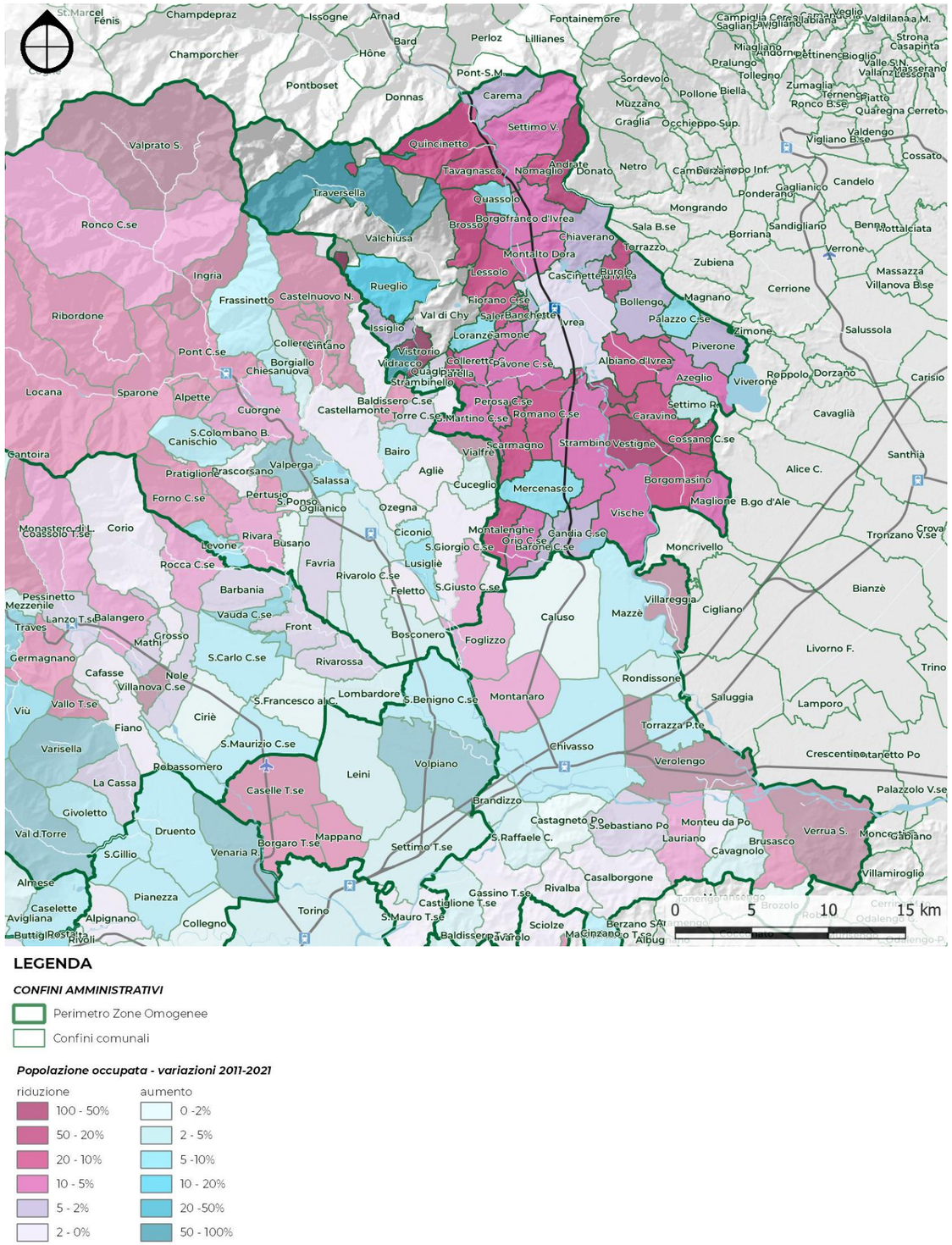


Fig. 9.2.vii – Variazione popolazione occupata 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

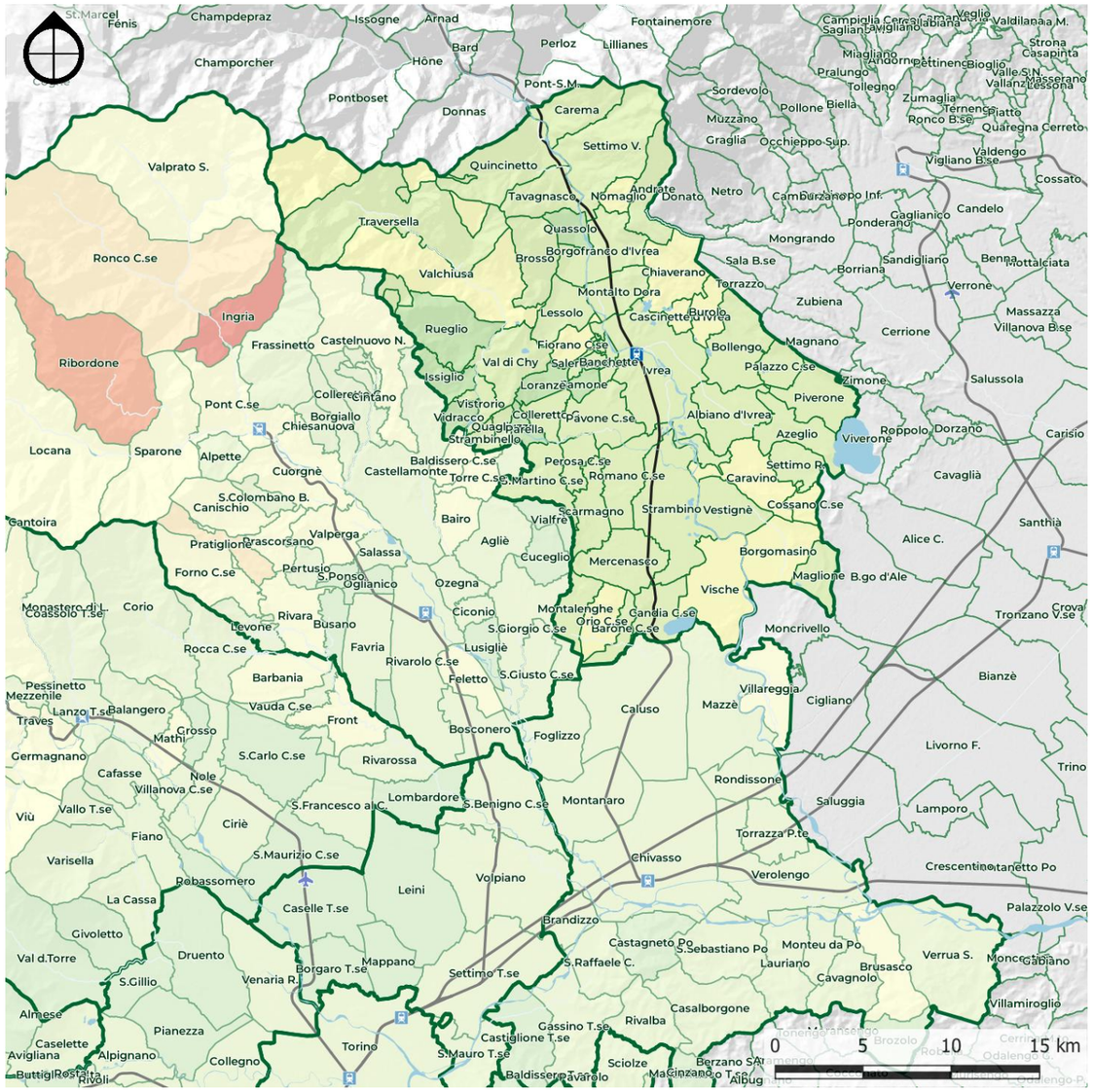




Fig. 9.2.viii – Tasso di occupazione femminile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

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.

I tassi di occupazione risultano prevalentemente equamente distribuiti attorno al 41%. Per quanto riguarda i ritirati dal lavoro la media è del 30% con il valore minimo del 29% nell'area Eporediese Sud.

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)**
9.1 Ivrea	4.337	512	**4.849**	699	1.231	3.268	578	**5.776**	**10.625**
9.2 Eporediese Nord	3.185	294	**3.479**	533	907	2.317	386	**4.143**	**7.622**
9.3 Eporediese Est	2.325	220	**2.545**	429	606	1.705	298	**3.038**	**5.583**
9.4 Eporediese Sud	3.275	301	**3.576**	516	910	2.222	378	**4.026**	**7.602**
9.5 Eporediese Ovest	3.373	288	**3.661**	489	804	2.449	416	**4.158**	**7.819**
TOTALE	**13.122**	**1.327**	**14.449**	**2.177**	**3.654**	**9.512**	**1.640**	**16.983**	**31.432**

Tab. 9.2.x – Popolazione residente femminile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

Fig. 9.2.ix – 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%.

Popolazione residente per condizione professionale - MASCHI (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)
9.1 Ivrea	4.870	537	**5.407**	716	85	2.665	644	**4.110**	**9.517**
9.2 Eporediese Nord	3.648	267	**3.915**	498	48	2.278	427	**3.251**	**7.166**
9.3 Eporediese Est	2.840	219	**3.059**	383	22	1.512	331	**2.248**	**5.307**
9.4 Eporediese Sud	3.920	281	**4.201**	478	43	2.073	406	**3.000**	**7.201**
9.5 Eporediese Ovest	3.844	303	**4.147**	508	50	2.163	486	**3.207**	**7.354**
TOTALE	**15.278**	**1.304**	**16.582**	**2.075**	**198**	**8.528**	**1.808**	**12.609**	**29.191**

Tab. 9.2.xi – Popolazione residente maschile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

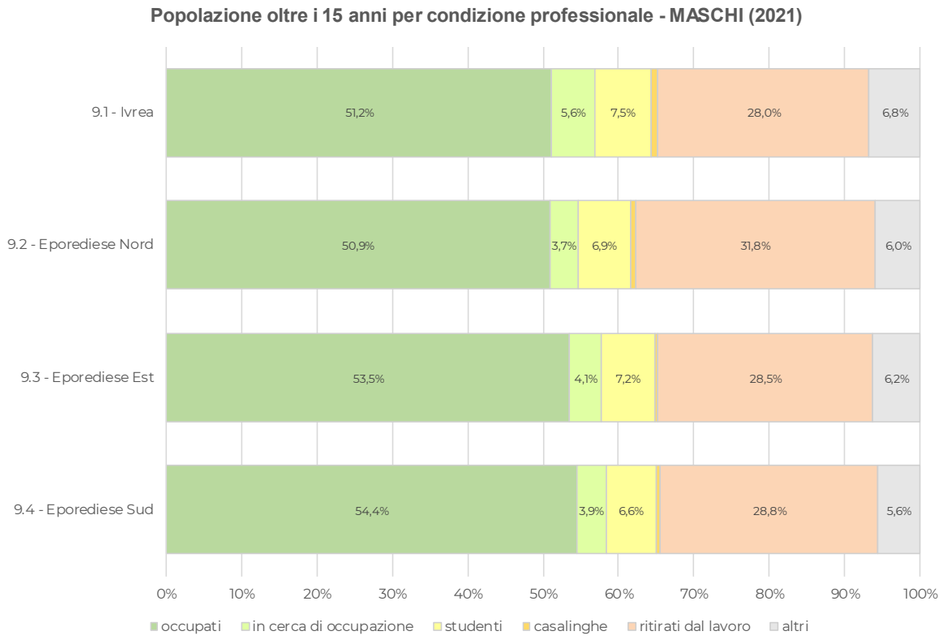


Fig. 9.2.x – Condizione professionale della popolazione maschile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

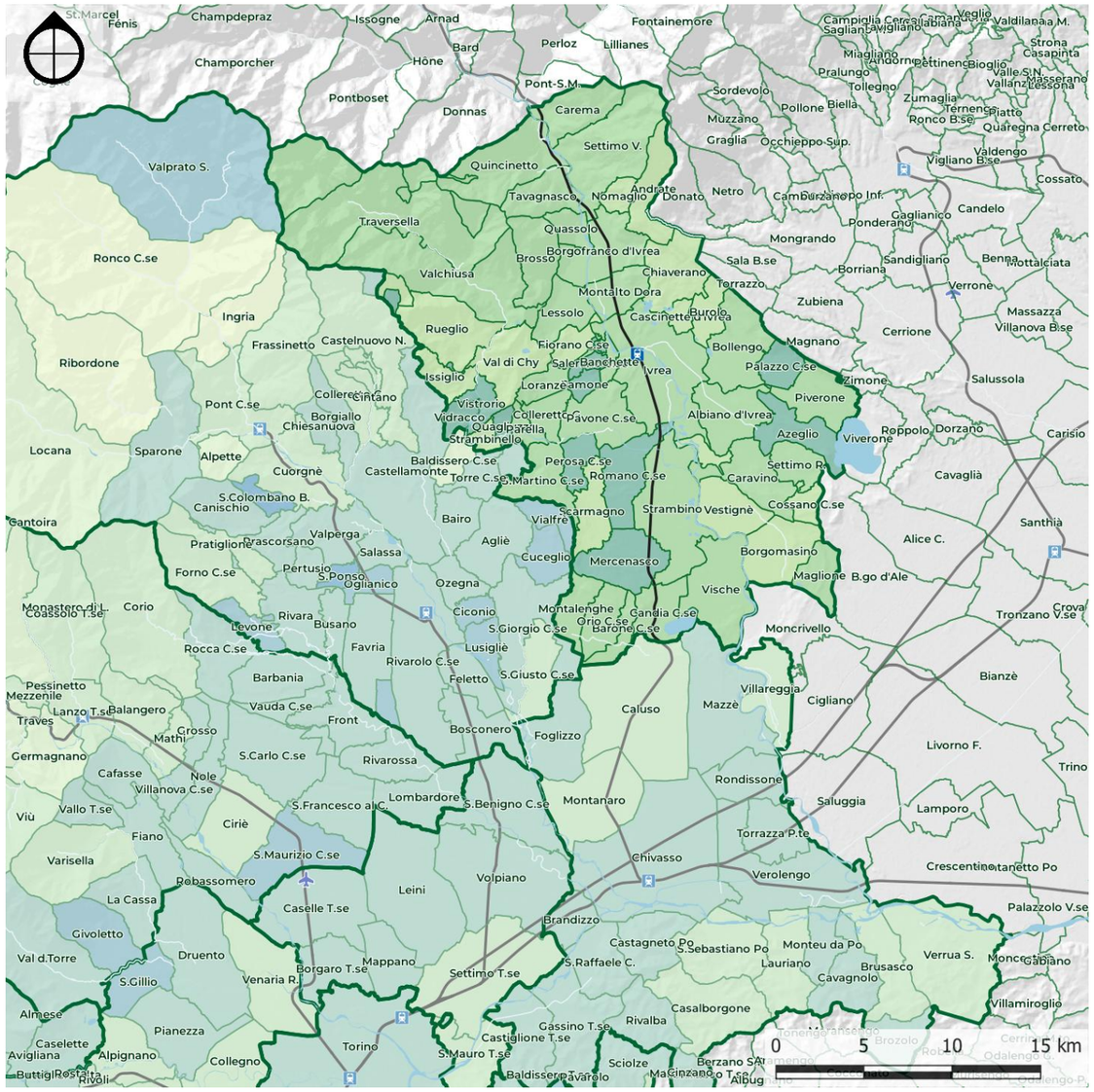




Fig. 9.2.xi – Tasso di occupazione maschile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

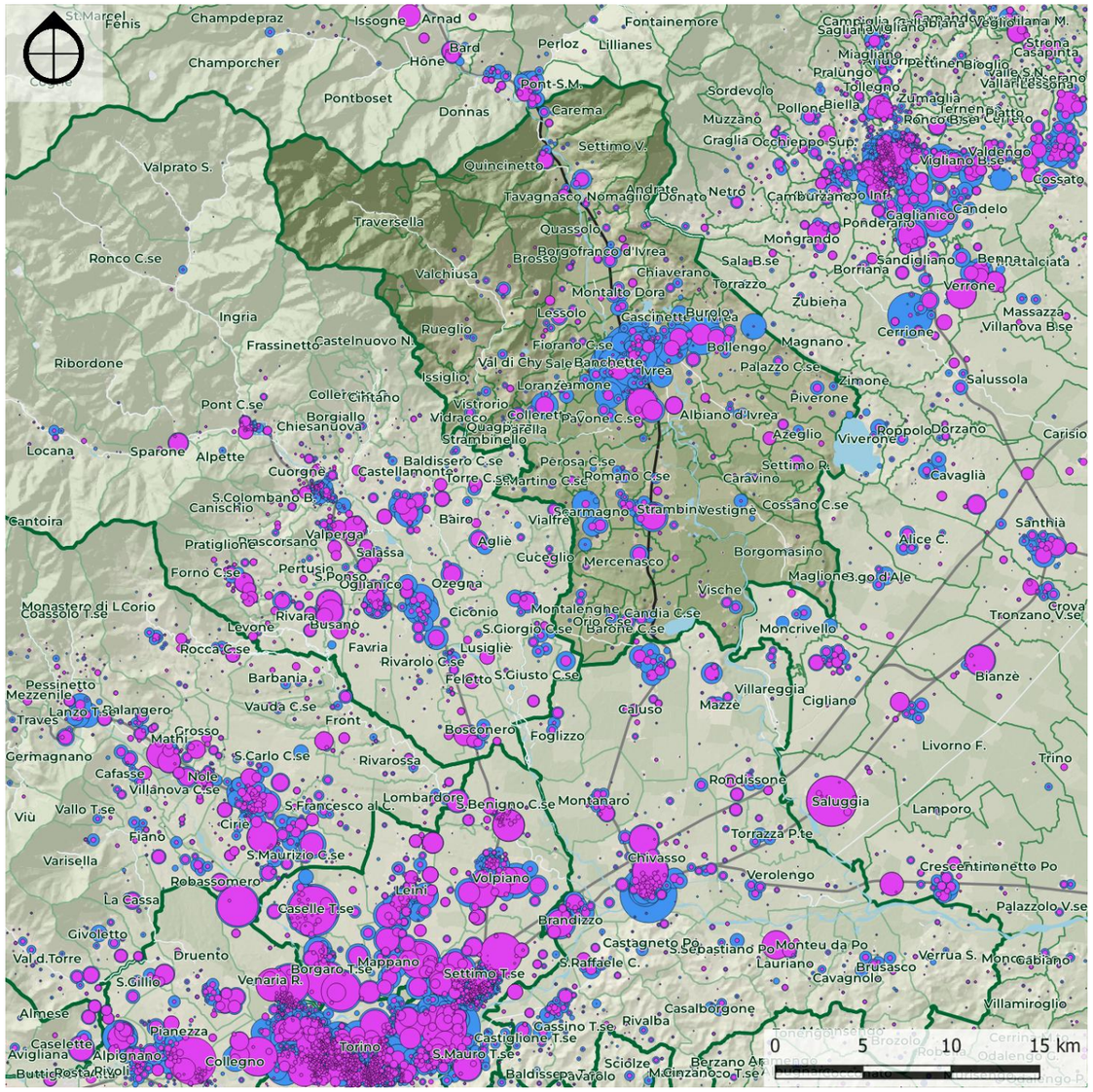


Fig. 9.2.xii – Addetti industria per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

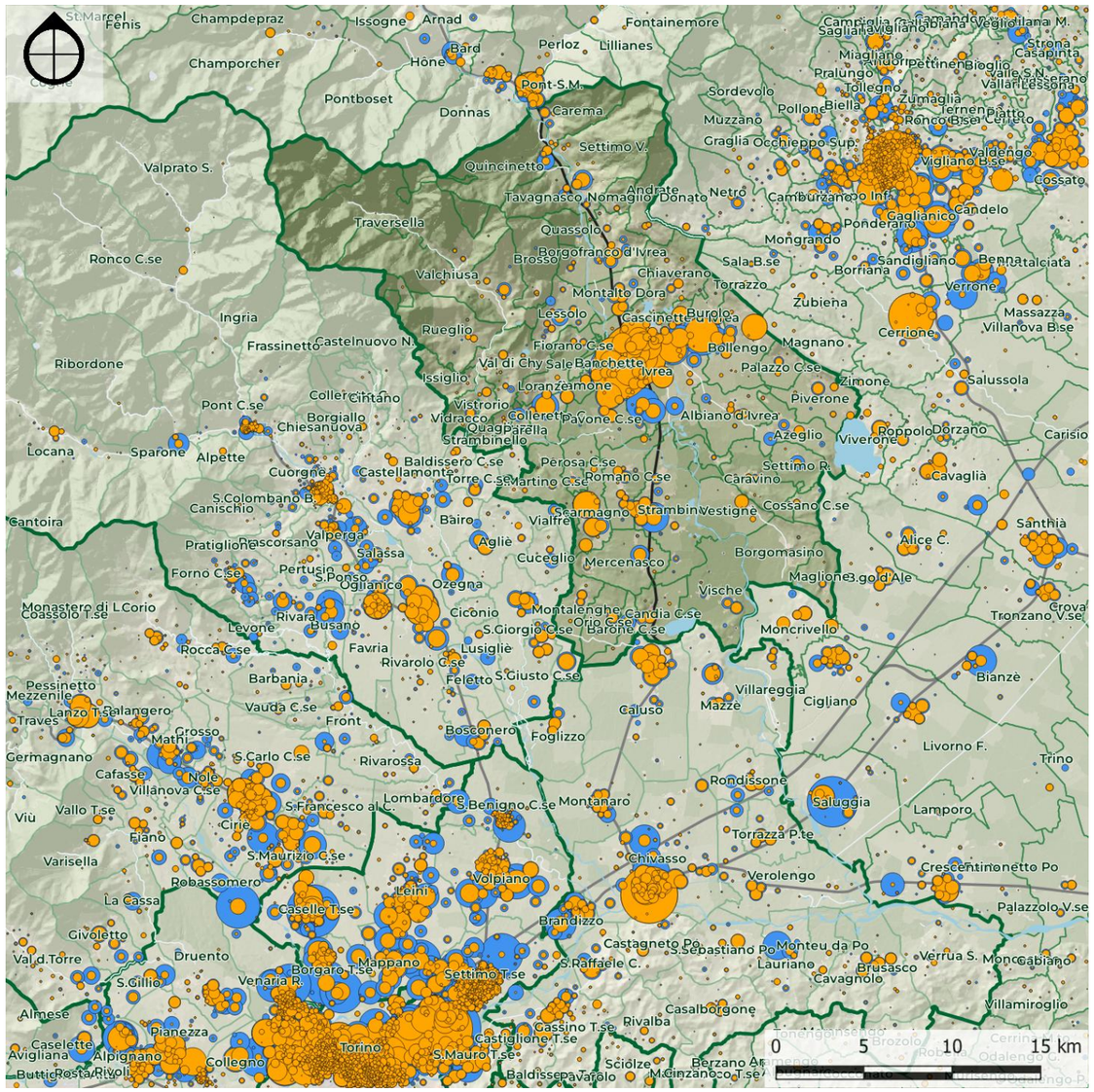


Fig. 9.2.xiii – Addetti terziario per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea	Unità locali delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
9.1 Ivrea	1.737	2.145	2.561	2.644	2.639	2.599	2.531	2.576	2.539	2.614	2.554	2.481	2.603
9.2 Eporediese Nord	1.223	1.187	1.393	1.446	1.402	1.358	1.325	1.371	1.340	1.356	1.288	1.253	1.300
9.3 Eporediese Est	681	752	858	948	933	907	899	931	884	941	868	845	860
9.4 Eporediese Sud	1.371	1.581	1.782	2.033	2.005	1.970	1.931	2.001	1.942	2.035	1.983	1.952	2.029
9.5 Eporediese Ovest	921	955	1.105	1.263	1.204	1.182	1.160	1.179	1.110	1.202	1.099	1.070	1.103
TOTALE	**5.933**	**6.620**	**7.699**	**8.334**	**8.183**	**8.016**	**7.846**	**8.058**	**7.815**	**8.148**	**7.792**	**7.601**	**7.895**

Tab. 9.2.xii – Unità locali delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT

v



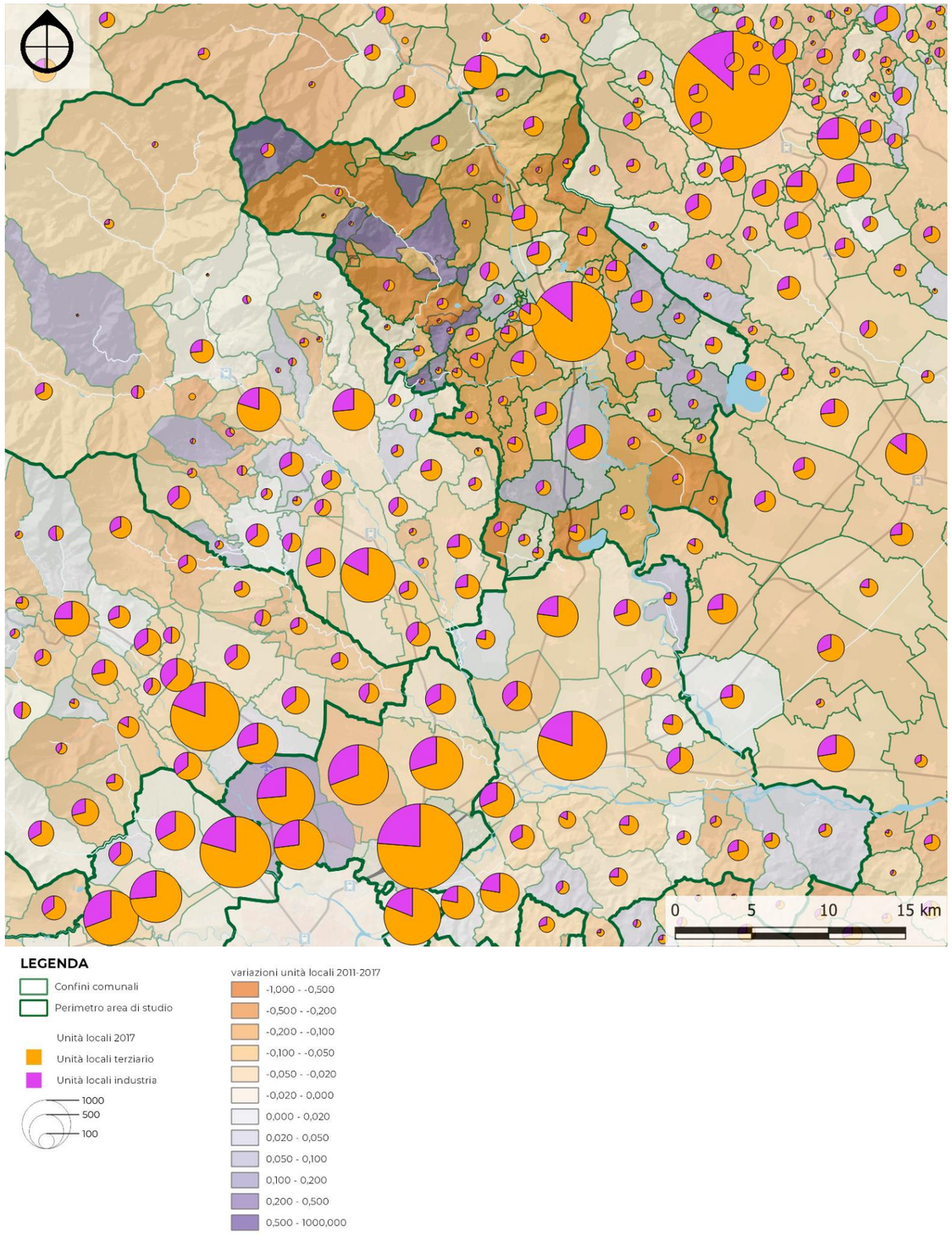


Fig. 9.2.xiv – Unità locali per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

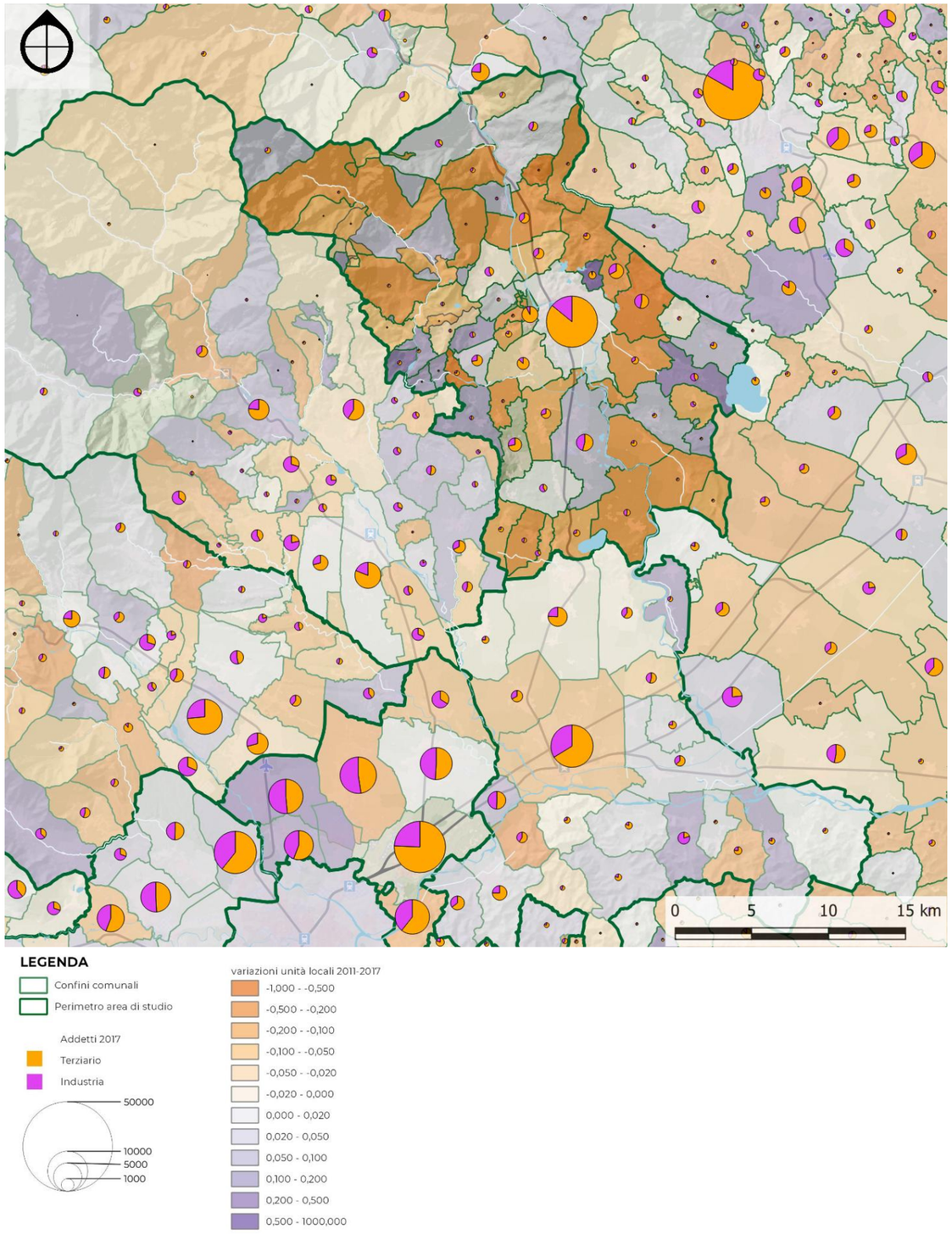


Fig. 9.2.xv – Addetti per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea	Addetti delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
9.1 Ivrea	18.880	17.663	17.037	16.390	15.598	15.243	14.865	16.741	13.477	16.689	13.710	13.360	11.918
9.2 Eporediese Nord	3.741	4.890	4.996	4.806	4.337	4.114	3.936	4.270	3.926	4.168	3.801	3.816	3.766
9.3 Eporediese Est	1.586	1.999	2.805	3.276	2.755	2.633	2.801	3.417	3.459	3.793	3.572	3.991	2.488
9.4 Eporediese Sud	11.016	9.635	8.305	7.691	7.196	6.266	6.175	7.223	6.075	6.894	7.798	6.424	6.273
9.5 Eporediese Ovest	2.577	3.068	3.880	4.791	4.474	4.262	4.254	4.775	4.784	3.892	3.586	3.446	3.521
TOTALE	**37.800**	**37.255**	**37.023**	**36.954**	**34.361**	**32.518**	**32.030**	**36.427**	**31.721**	**35.437**	**32.466**	**31.038**	**27.967**

Tab. 9.2.xiii – Addetti delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



ATTRATTORI DI TRAFFICO

Questa zona omogenea appare fortemente polarizzata sull'area urbana di Ivrea, che ospita tutte le strutture scolastiche ed ospedaliere di rilievo.

Anche le strutture commerciali tendono a concentrarsi all'interno dell'area urbana eporediese.

Strutture ospedaliere							
Comune		Nome	Tipologia	indirizzo	reparti	posti letto	ZONA OMO
IVREA	1125	OSPEDALE CIVILE DI IVREA	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	PIAZZA DELLA CREDENZA	20	256	9
IVREA	1125	POLICLINICO DI MONZA SPA	CASA DI CURA PRIVATA	VIA DELLA CASTIGLIA	5	51	9

Tab. 9.2.xiv – Strutture ospedaliere
Elaborazione META

Elenco scuole secondarie di secondo grado					
comune	cod_scuola	tipo scuola	nome scuola	indirizzo	iscritti 2021
Ivrea	TOIS024004	ISTITUTO SUPERIORE	I.I.S. G. CENA	VIA DORA BALTEA 3	0
Ivrea	TOPC020003	LICEO CLASSICO	LICEO CLASSICO STATALE "CARLO BOTTA"	CORSO RE UMBERTO N.37	1031
Ivrea	TOPS01000G	LICEO SCIENTIFICO	A. GRAMSCI	VIA ALBERTON 10 A	1337
Ivrea	TORC01201R	IST PROF PER I SERVIZI COMMERCIALI	I.P.S.COMM. M. OLIVETTI	COLLE BELLAVISTA	167
Ivrea	TORC012505	IST PROF PER I SERVIZI COMMERCIALI	I.P.C. M. OLIVETTI SEZ. SERALE	COLLE BELLAVISTA	0
Ivrea	TORC024013	IST PROF PER I SERVIZI COMMERCIALI	G. CENA	VIA DORA BALTEA N. 3	220
Ivrea	TORI01201D	IST PROF INDUSTRIA E ARTIGIANATO	I.P.I.A. M. OLIVETTI	COLLE BELLAVISTA	95
Ivrea	TOTD02401A	ISTITUTO TECNICO PER GEOMETRI	G. CENA	VIA DORA BALTEA 3	571
Ivrea	TOTF01201A	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	C. OLIVETTI	COLLE BELLAVISTA	902
Ivrea	TOTF01251Q	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	I.T.I. C. OLIVETTI SEZ. SERALE	COLLE BELLAVISTA	90

Tab. 9.2.xv – Scuole secondarie secondo grado
Elaborazione META

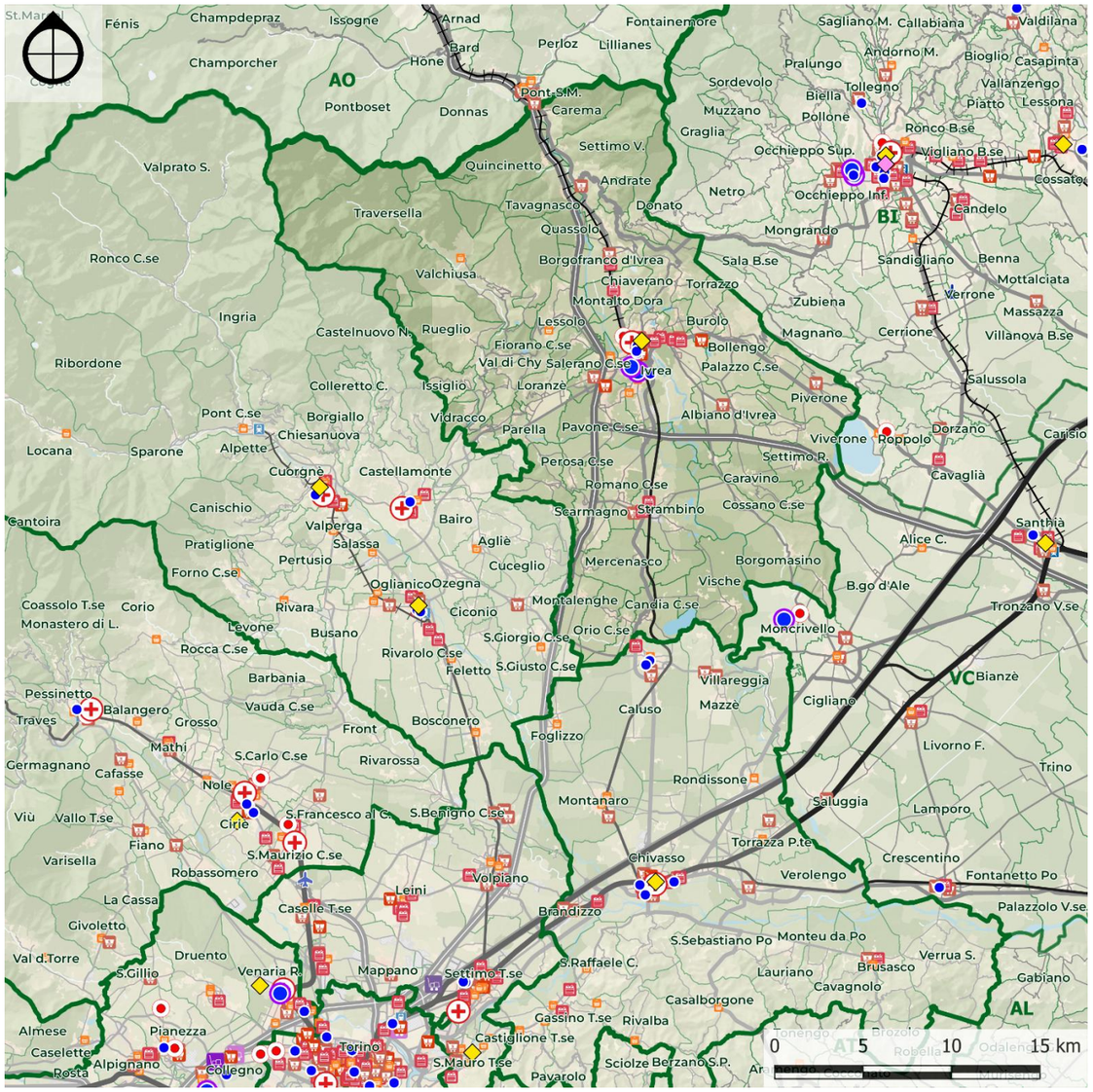


Fig. 9.2.xvi – Poli attrattori
Elaborazione META

9.2.2 Domanda di mobilità

OD ISTAT

Quasi tutti i comuni dell'Eporediese sono generatori netti di spostamenti sistematici, ovvero spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, ad eccezione di Ivrea, in cui prevalgono gli spostamenti attratti.

Ivrea 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 Ivrea sono per esigenze di lavoro.

Dal grafico, relativo al 2011, emerge anche la grande attrattività del comune di Scarmagno legata all'attività dello stabilimento industriale Olivetti. L'impianto è però stato definitivamente chiuso del 2012 e dunque tale domanda di mobilità risulta significativamente modificata negli ultimi 10 anni.

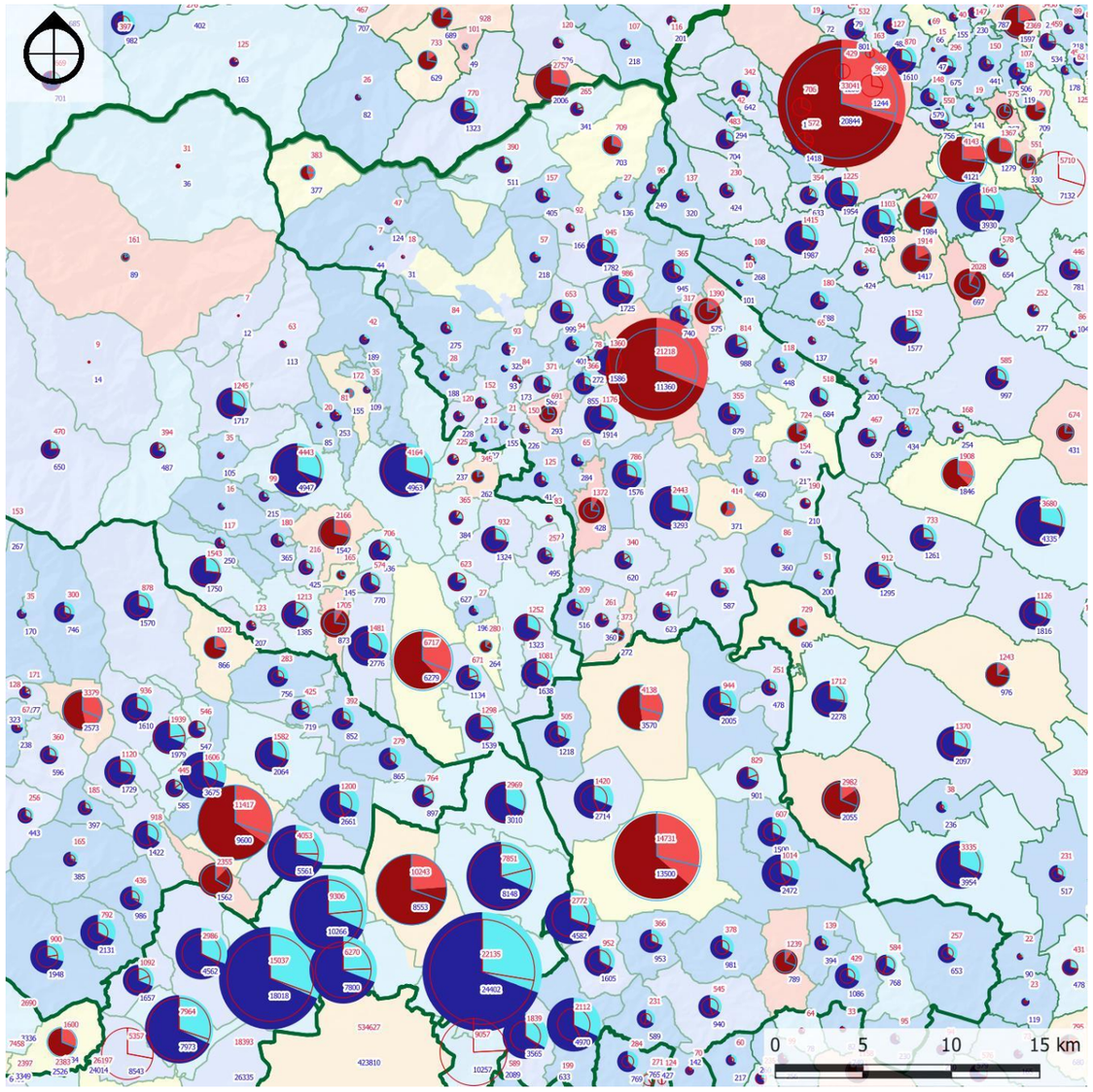
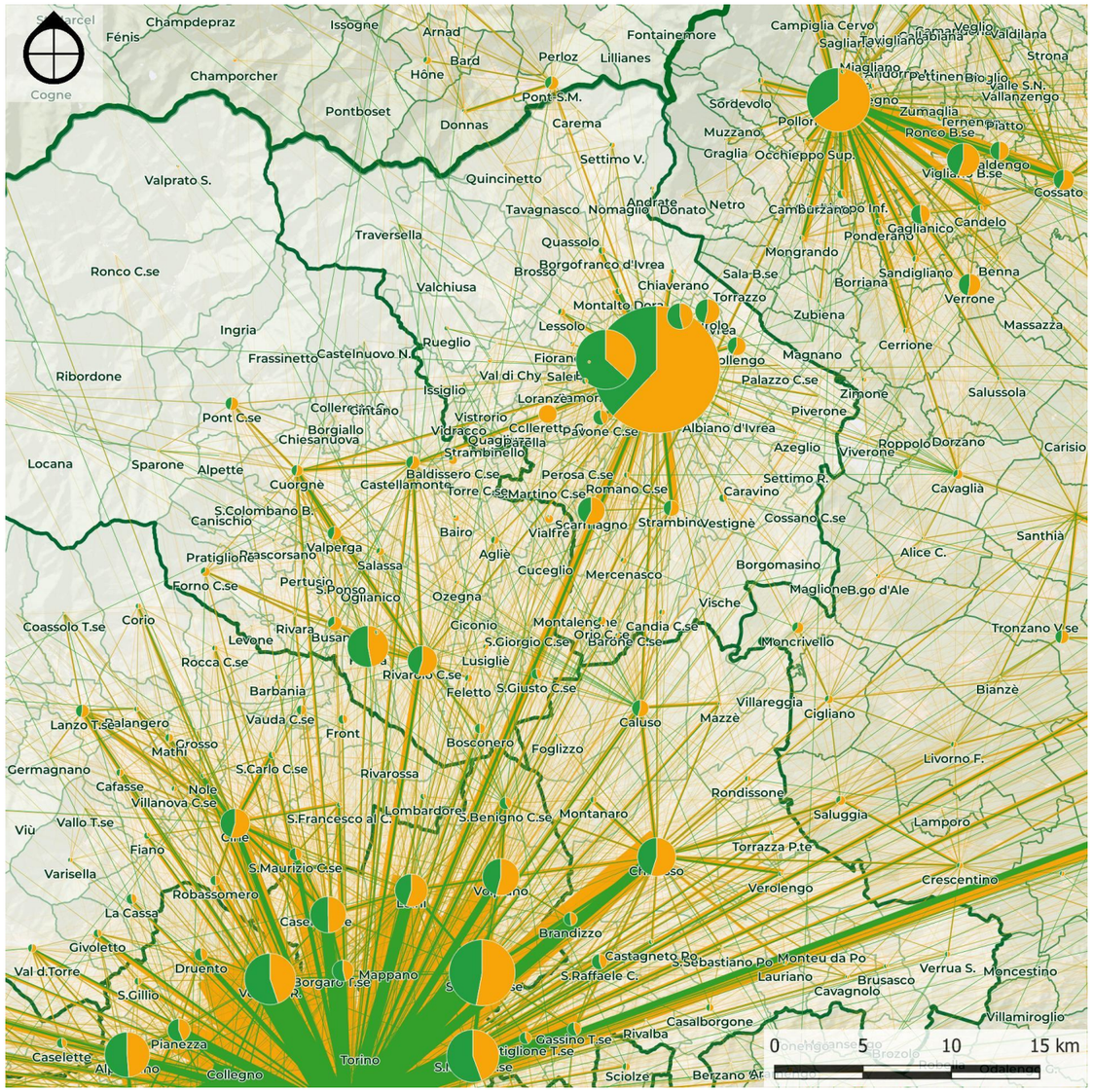


Fig. 9.2.xvii – Spostamenti sistematici attratti e generali da ciascun comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per motivo

- Lavoro
- Studio

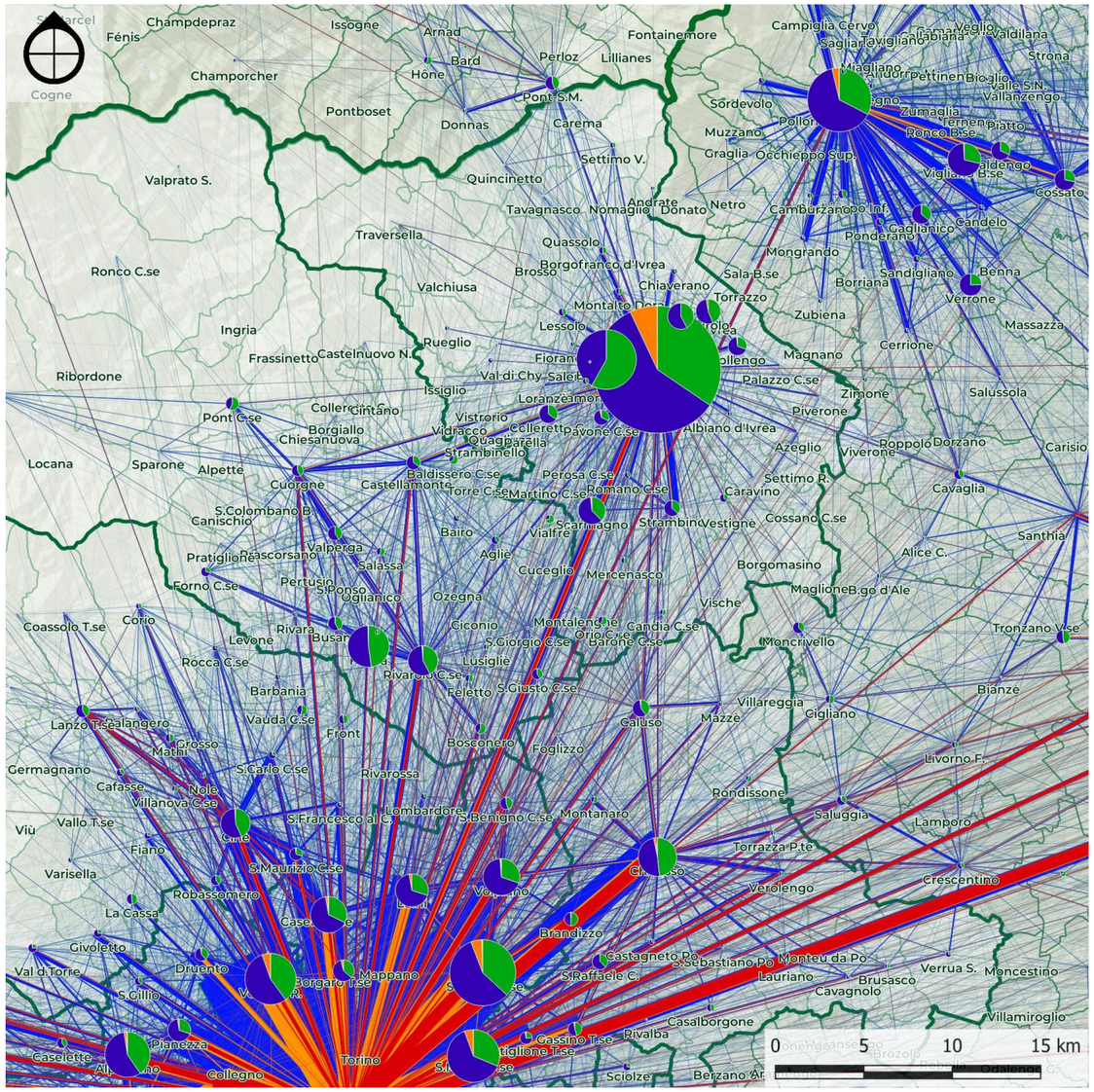
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 9.2.xviii – 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

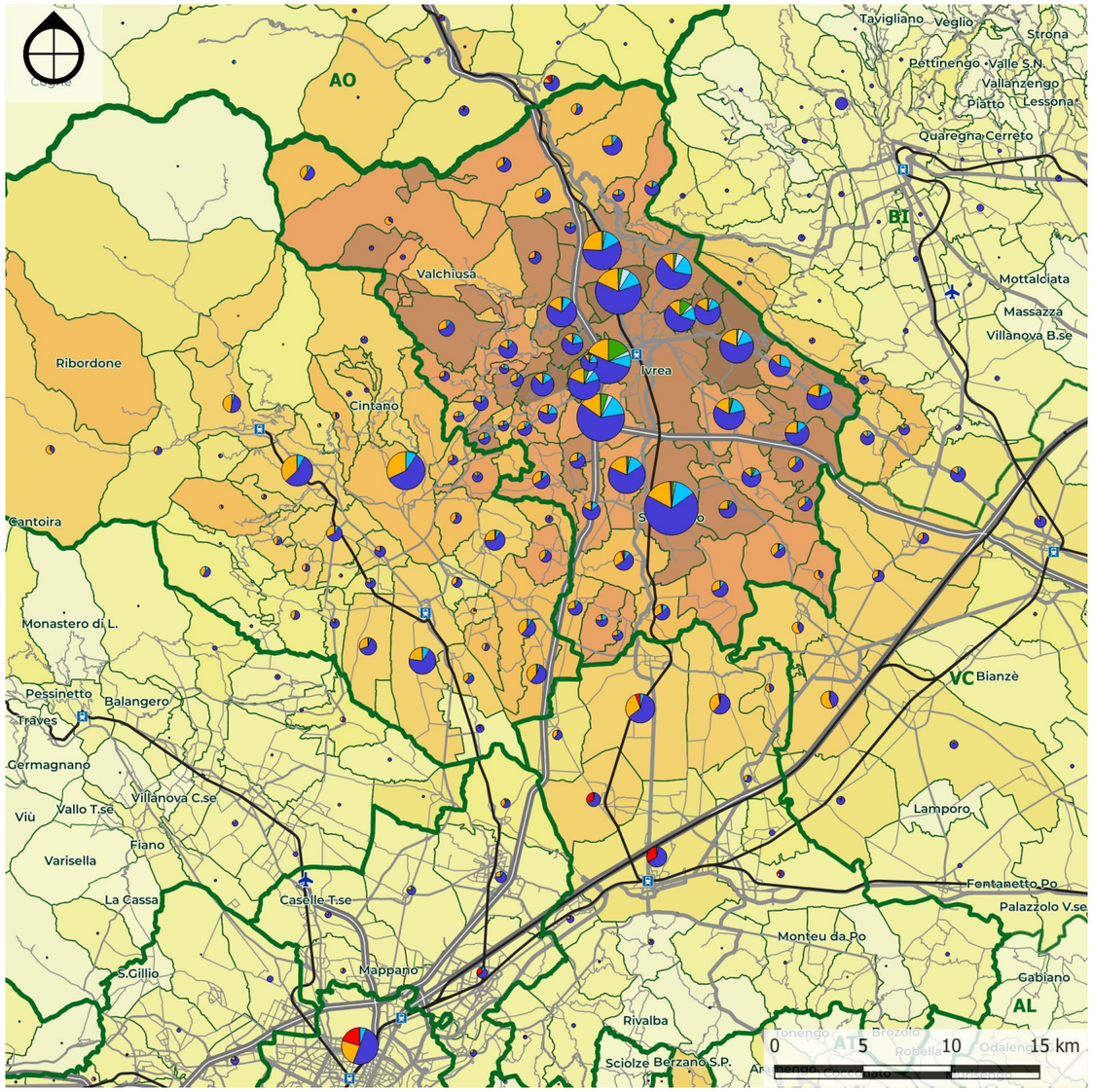
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 9.2.xix – 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. 9.2.xx – Area d'influenza di Ivrea nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

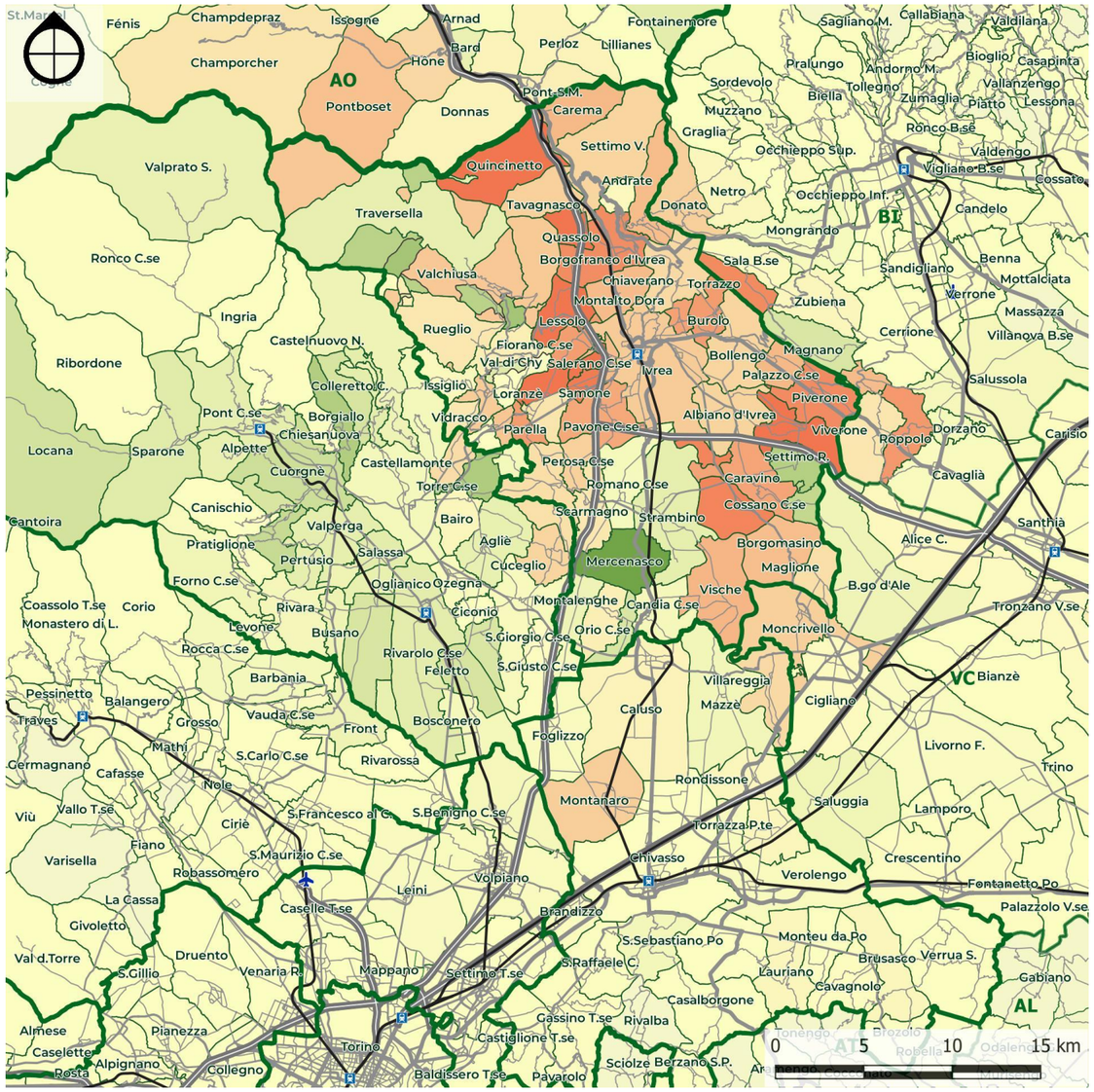
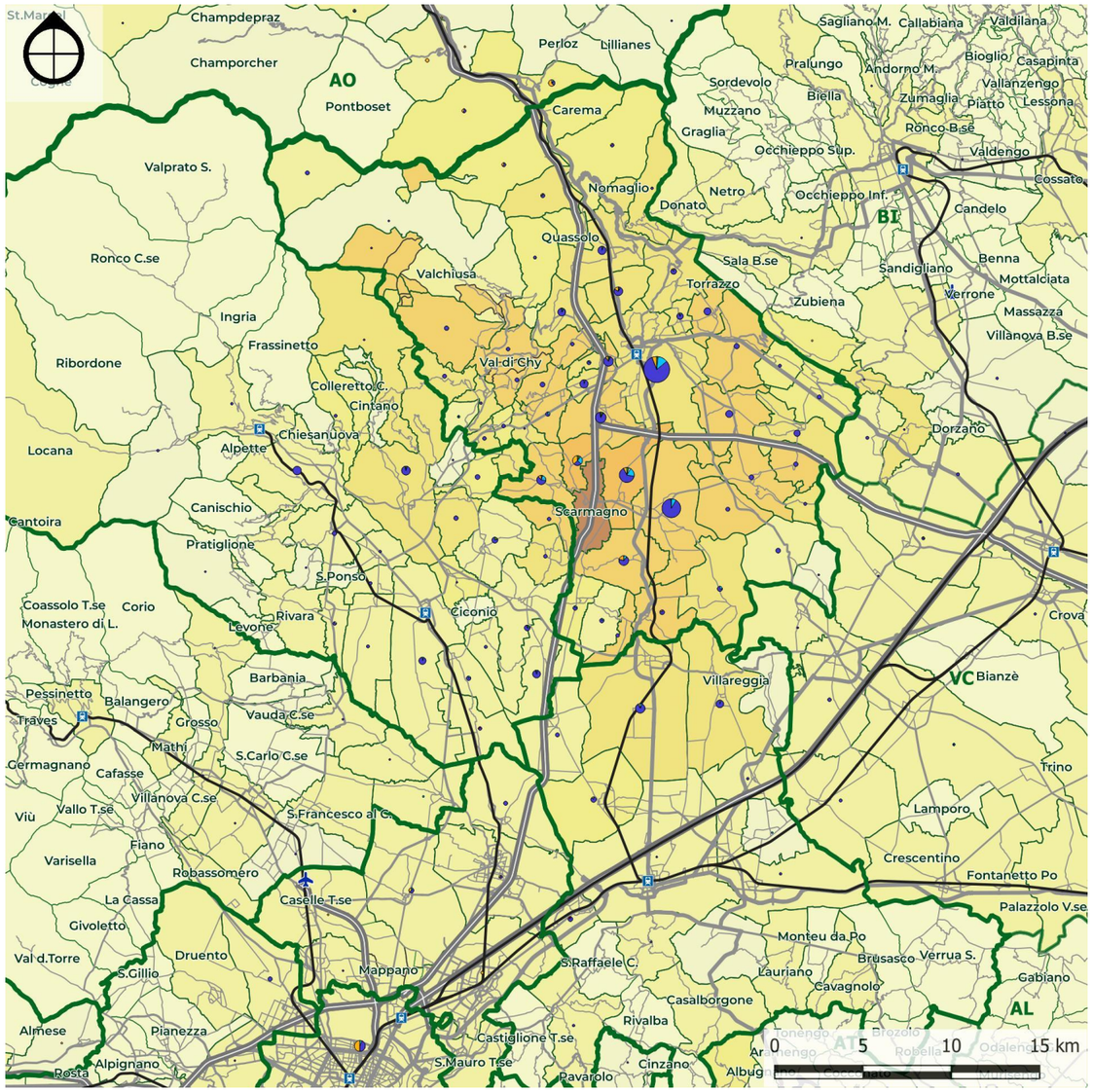


Fig. 9.2.xxi – Variazione dell'area d'influenza di Ivrea dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Dalle immagini sopra riportate si osserva come sia fortemente cambiata l'attrattività di Ivrea negli anni e nel ventennio in esame si può vedere come di fatto il capoluogo dell'area abbia perso la sua storica natura.

Nonostante la presenza di diversi poli scolastici e di una importante struttura ospedaliera si osserva come i comuni limitrofi gravitino ormai su altre destinazioni quali Biella, Torino o verso la Valle d'Aosta.



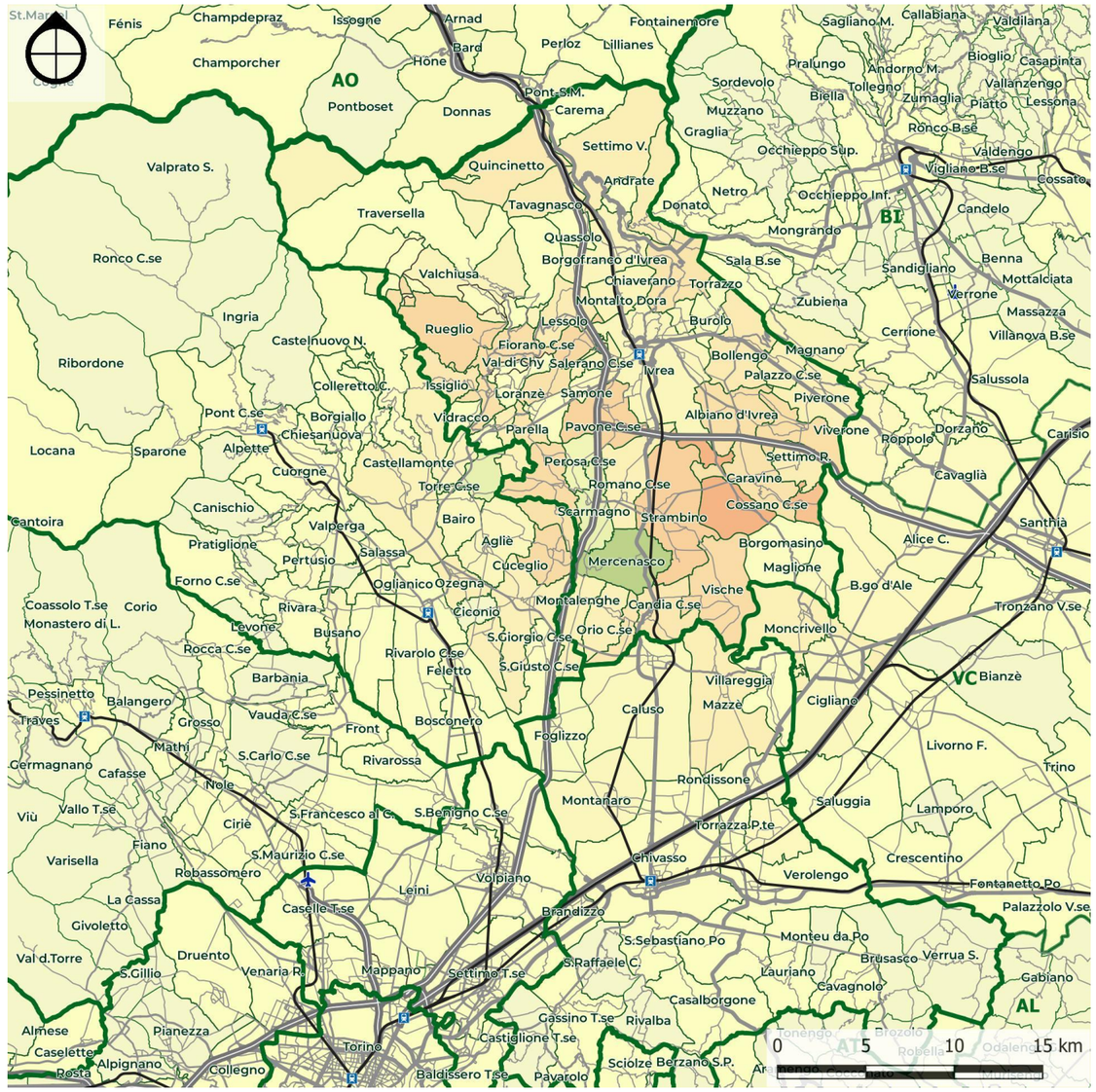


Fig. 9.2.xxiii – Variazione dell'area d'influenza di Scarmagno dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Per quanto riguarda Scarmagno, come già descritto nel paragrafo precedente, si evidenziamo dinamiche relative alla dismissione degli impianti industriali Olivetti a seguito dei quali il comune non risulta più essere attrattivo se non per piccoli spostamenti provenienti da pochi comuni limitrofi.

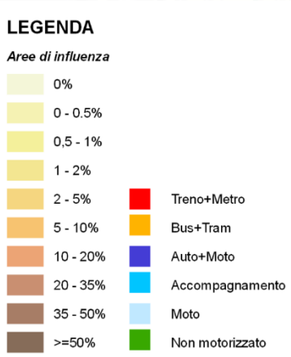


Fig. 9.2.xxii – Area d'influenza di Scarmagno nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

9.2.3 Offerta di trasporto

Ivrea e l'eporediese sono innanzitutto servite dalle linee ferroviarie Ivrea – Aosta e Ivrea-Chivasso. Su queste sono presenti tre tipologie diverse di servizi:

- i regionali veloci Aosta – Torino, cadenzati in modo non regolare ogni ora (in punta) o ogni due ore (in morbida), ed effettuati dai treni bimodali della Valle d'Aosta, in virtù del fatto che la linea Ivrea – Aosta non è elettrificata (i lavori sono in corso). Tali treni effettuano tutte le fermate tranne Donnas nel tratto valdostano mentre tra Ivrea e Torino fermano solo a Chivasso, dove è peraltro necessario effettuare il cambio banco; Il termine dei lavori di elettrificazione resta fissato per giugno 2026 a cui seguirà una fase di collaudo per poi chiudere a fine anno le procedure per la riapertura della linea. Attualmente il servizio è realizzato con coppie di autobus sostitutivi.
- i regionali Aosta – Ivrea, non propriamente cadenzati ma comunque abbastanza intercalati tra le partenze dei regionali veloci Aosta – Torino di cui sopra. Effettuano tutte le fermate;
- i regionali Ivrea – Novara, cadenzati ogni due ore, che effettuano servizio in tutte le fermate con incroci a Montanaro e nel tratto compreso tra San Germano Vercellese e Vercelli.

Tutti i servizi ferroviari sopra descritti, seppur a frequenze ridotte, sono presenti anche nei giorni festivi.

Le stazioni e le fermate che ricadono all'interno di questa zona omogenea sono in tutto quattro, e cioè:

- Mercenasco
- Strambino
- Ivrea
- Borgofranco d'Ivrea

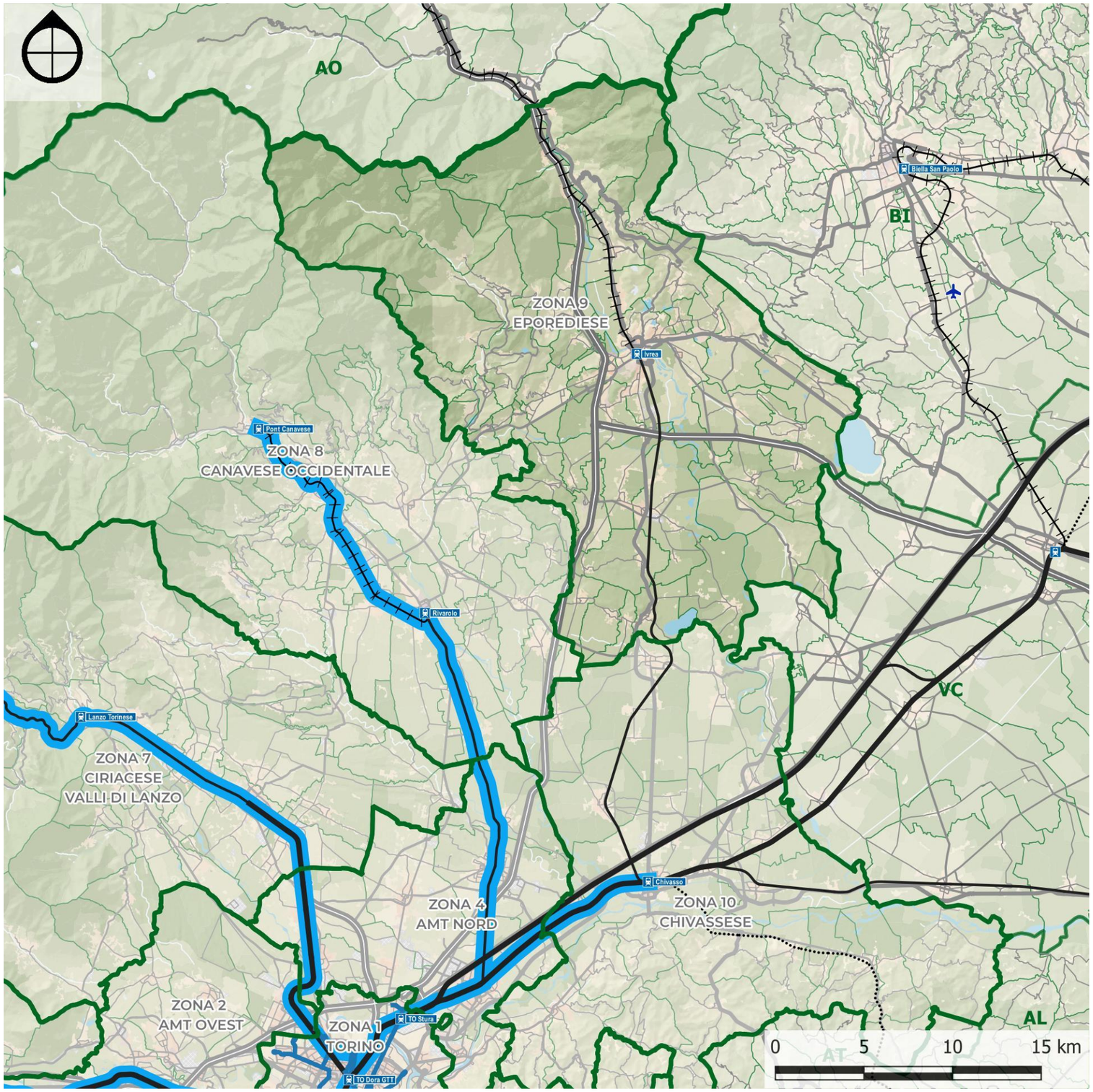


Fig. 9.2.xxiv – Zona omogenea 9: rete ferroviaria
Elaborazione META



Fig. 9.2.xxi – Schema grafico della rete ferroviaria della città metropolitana di Torino, con individuazione in tratto rosso tratteggiato dell'area oggetto di analisi

Elaborazione META su dati CMTO

L'unico nodo d'interscambio è Ivrea.

Esso è descritto nella scheda riportata in fondo al presente paragrafo.

RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale della Conurbazione di Ivrea, esso è svolto da GTT con 6 linee, con un programma di 1.090.424 chilometri annui, con diverse varianti di orario e missione derivate da programmi di miglioramento e aggiornamento dell'offerta durante gli ultimi 10 anni.

Attualmente l'organizzazione della rete del TPL non fa emergere una chiara gerarchia con reti di forza e linee di adduzione, e vi è una scarsa integrazione tra rete urbana e extraurbana. Unica distinzione viene effettuata per il trasporto scolastico che presenta delle corse dedicate. Talvolta la moltitudine di linee e sovrapposizioni rende poco intuitiva l'organizzazione del sistema al cittadino. Alcune linee, come la 2 e la 6, effettuano delle corse il cui percorso è in sovrapposizione, creando competizione tra linee stesse con autobus vuoti o con pochi utenti. In alcuni casi le linee della conurbazione risultano in competizione con le linee del TPL extraurbano, sottraendosi a vicenda utenti. La maggior parte delle pensiline risulta in stato di abbandono, con segnaletica scolorita e poco visibili (e assente in alcuni casi). Nella maggior parte dei casi le fermate sono sprovviste di ripari dalle intemperie

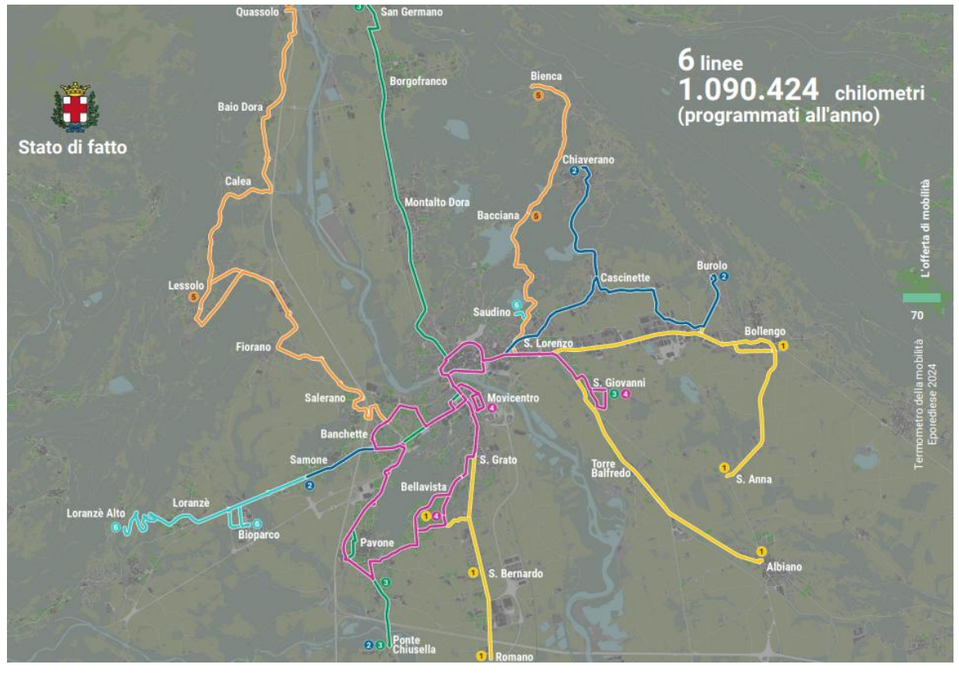


Fig. 9.2.xxvi – Rete del Trasporto Pubblico Urbano
Elaborazione Comune di Ivrea

Passando invece alla rete gomma, questa tipologia di trasporto pubblico a Ivrea è attualmente gestito dal Gruppo Torinese Trasporti (GTT) nell'ambito del Consorzio Extra.To, che coordina i servizi di trasporto pubblico locale nella provincia di Torino. Dal 1° marzo 2024, il servizio ha subito una riorganizzazione con nuovi orari e percorsi, mirata a migliorare l'efficienza e la copertura del territorio. La rete di trasporto urbano di Ivrea serve non solo la città ma anche la conurbazione circostante, che comprende 15 comuni limitrofi, tra cui Banchette, Bollengo, Pavone Canavese e Montalto Dora. Il servizio è centrato sulla stazione ferroviaria di Ivrea, nodo intermodale che collega le linee urbane ed extraurbane

la linea principale dell'area omogenea è la **Torino – Chivasso – Ivrea – Pont St. Martin** (265), che da sola effettua circa il 30% delle di vetture-km di tutto l'ambito e corre parallelamente alla ferrovia. La linea, gestita da Arriva, è divisa in due macro-servizi: uno insiste sull'asse Torino – Ivrea – Pont St. Martin (con transito in autostrada tra Torino ed Ivrea) ed uno Chivasso – Ivrea – Pont St. Martin via paesi. Soprattutto negli orari di punta e la sera tardi vi sono alcune corse che percorrono anche la strada statale anche tra Torino ed Ivrea. Il servizio, continuativo nel corso della giornata soprattutto nel tratto tra Chivasso ed Ivrea, è abbastanza ben cadenzato soprattutto considerata la lunghezza delle linee e la variabilità dei tempi di percorrenza. Il servizio festivo, considerate le percorrenze complessive della linea, è molto ridotto ed è limitato a due sole coppie di corse tra Pont St. Martin e Chivasso.

Un'altra linea principale per l'ambito è la **133** (gestita da GTT) che collega Ivrea con Torino via Fiochetto passando però da Scarmagno, San Giorgio Canavese, San Benigno e Volpiano. Il servizio è frequente in tutti i giorni feriali (sono altresì presenti dei rinforzi scolastici incentrati sulle scuole ad Ivrea ed a San Benigno) ma non cadenzato. Assente il servizio festivo.

In termini di percorrenze chilometriche seguono poi alcune delle **linee "urbane" di Ivrea**, tutte svolte da GTT, che complessivamente svolgono il 30% delle vetture-km assegnate all'ambito. Non si tratta di vere e proprie linee urbane quanto più di linee conurbate passanti cadenzate tra loro che effettuano un percorso circolare comune nei pressi del centro storico e si attestano presso i paesi più prossimi ad Ivrea. Le linee 1, 2, 3 e 4 sono cadenzate, mentre la 5 e soprattutto la 6 hanno un numero ridotto di corse; domeniche e festivi non è svolto nessun servizio.

Un'altra linea con una discreta percorrenza chilometrica è la **108** (Ivrea – Vische – Chivasso), che funge da rinforzo alla linea 265 transitando però da alcuni centri minori come Vische, Mazzè e Tonengo. Le corse non sono tuttavia cadenzate e sono perlopiù incentrate negli orari di punta con molte corse svolte solo nel periodo scolastico; anche in questo caso il servizio limitato ai giorni feriali. Stessa impostazione del servizio segue anche la linea 512/513 Ivrea – Castellamonte – Valchiusella, sempre svolta da GTT.

A completare la rete della zona omogenea si trovano infine tutta una serie di linee che si irradiano dal Movicentro di Ivrea (ad esempio verso Cossano, Andrate o Cavaglià) e offrono un servizio non esclusivamente scolastico, ma comunque presente solo nelle fasce orarie a più alta domanda.

Il servizio gratuito estivo festivo denominato "Navetta UNESCO Lago Sirio" è attivo dal 29 giugno 2024. Disponibile fino alla fine di settembre, essa collega il centro di Ivrea con il Lago Sirio, per favorire la mobilità sostenibile verso le aree turistiche e rappresentare una alternativa all'uso dell'auto in una area naturale protetta con un numero limitato di parcheggi.

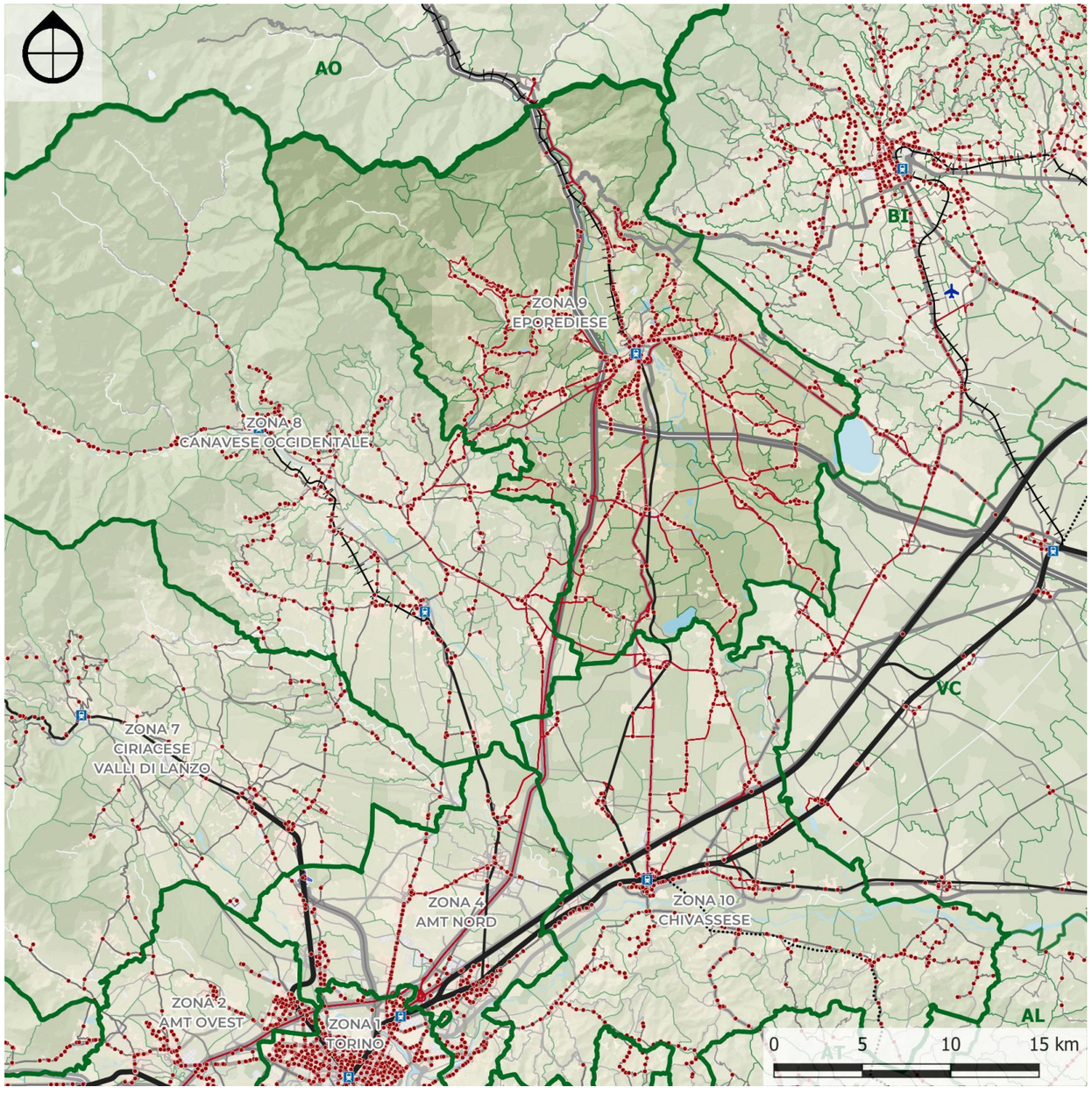


Fig. 9.2.xxv – Zona omogenea 9: rete servizi automobilistici
Elaborazione META

PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'						
LINEE TPL ATTRIBUITE ALLA ZONA OMOGENEA						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km 2024**	**km2022**
108	Ivrea - Vische - Chivasso	ExtraTO	GTT	0	239.438	238.463
133	IVREA MOVICENTRO - Scarmagno - S.Giorgio - S.Benigno - Volpiano - Leinì	ExtraTO	GTT	0	495.118	534.385
151	Cossano - Caravino - Ivrea	ExtraTO	GTT	0	104.099	103.702
152	Silva - Vialfré - Ivrea - Castellamonte	ExtraTO	GTT	0	51.755	51.534
153	Quassolo - Ivrea SL. (Linea 5)	Urbano Ivrea	GTT	0	132.008	146.555
154	S.Bernardo - Ivrea - Albiano (Linea 1-1sb)	Urbano Ivrea	GTT	0	378.833	414.020
155	Samone - Ivrea - Burolo (Linea 2 2sb)	Urbano Ivrea	GTT	0	145.447	160.519
156	Andrate - Nomaglio - Ivrea	ExtraTO	GTT	0	60.787	60.406
157	S. Germano - Pavone (Linea 3)	Urbano Ivrea	GTT	0	173.058	257.949
168	Bellavista - Ivrea Q. S.Giovanni (Linea 4)	Urbano Ivrea	GTT	0	123.583	141.054
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO	Arriva	0	1.003.934	1.021.159
266	Torino - Saluggia (stabilimento LivaNova)	ExtraTO	Arriva	0	28.318	27.880
348	Cavaglià - Cigliano - Borgomasino - Vestigné - Ivrea	ExtraTO	ATAP	0	131.995	142.468
358	Cavaglià - Piverone - Ivrea	ExtraTO	ATAP	0	48.899	48.722
512	Traversella - Ivrea	ExtraTO	GTT	0	200.814	199.936
513	Ivrea - Traversella	ExtraTO	GTT	0	6.533	6.616
541	Ivrea SL - Bioparco - Loranze' (Linea 6 -6sb)	Urbano Ivrea	GTT	0	28.826	30.409
546	Albiano - Vestigné	ExtraTO	GTT	0	7.612	7.568
904	IVREA-CHIVASSO / SERVIZIO SOSTITUTIVO FERROVIARIO	ExtraTO	Arriva	0	29.431	33.699
	TOTALE				**3.392.151**	**3.628.609**

PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'						
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**
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
227VE	Vercelli - Santhià - Cavaglià - Ivrea	Vercelli	ATAP	0	63.577	63.577
	TOTALE				**473.722**	**473.722**

Tab. 9.2.xvi – Zona omogenea 9: percorrenze rete TPL attuale
Elaborazione META

Nel complesso, questa zona omogenea presenta percorrenze annue dell'ordine dei 3,5 milioni di km, corrispondenti per il 68% ad autolinee extraurbane, e per il restante 32% al servizio urbano di Ivrea.

Le due aziende maggiormente presenti sono GTT (64%) ed Arriva (30%), seguite da ATAP.

Nel gennaio 2023, sono stati introdotti 50 nuovi autobus Iveco Crossway Euro 6 step E, che garantiscono una riduzione del 95% delle emissioni rispetto ai vecchi mezzi Euro 2. Questi veicoli sono destinati alle aree extraurbane di Ivrea e Alba, con un investimento complessivo di 10,3 milioni di euro, cofinanziato dalla Regione Piemonte e da GTT.

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

Zona omogenea 9:
Eporediese

Ivrea

Tavola 1/2
Inquadramento e servizi



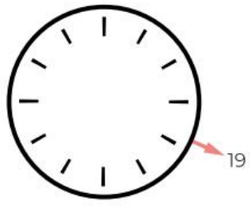
La stazione di **Ivrea** si trova lungo la linea Chivasso - Aosta. Si trova a sud del centro storico, sulla sponda opposta della Dora Baltea.

La stazione è collegata ad un ampio movicentro con parcheggio sotterraneo di interscambio. In futuro Ivrea sarà servita solo marginalmente dal Servizio Ferroviario Metropolitano (un treno all'ora) ma a completare i collegamenti si aggiungono i treni Regionali Veloci Aosta - Torino ed i regionali Ivrea - Novara. Il tratto Ivrea - Aosta sarà chiuso fino al 2026 per lavori di elettrificazione.

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:
'19: Orbassano (SFM5)

Crediti foto: Sopralluogo META

Accessibilità e circolazione

Possibile l'accesso sia da est che da ovest. I due accessi sono uniti da un sovrappasso.
Accesso ovest: si accede da corso Nigra, dove si trova il fabbricato viaggiatori principale nonché una lunga banchina per l'interscambio con i bus. È presente una sorta di corsia per il kiss & ride con alcuni parcheggi regolati da disco orario (massima sosta 30 minuti) a compensare il fatto che su corso Nigra, nelle immediate vicinanze della stazione, non ci sono altri stalli di parcheggio neanche in linea.
Accesso est: l'accesso alla stazione avviene da via Dora Baltea e via Rovaschietto, che conduce al Movicentro. Sotto il piazzale destinato alla sosta dei bus è presente un ampio parcheggio sotterraneo collegato direttamente con l'edificio che ospita al suo interno biglietterie e altri servizi. Formalmente non è vietato l'accesso ai veicoli privati all'area dedicata ai bus ed in ogni caso via Rovaschietto (a senso unico) transita al lato dell'ingresso dell'edificio del Movicentro nonché alla scalinata del sovrappasso.

Dotazioni della stazione

Binari: 3, tutti passanti.
Biglietteria: si trova nell'edificio del Movicentro e non nel fabbricato viaggiatori principale, dove sono comunque presenti alcune emettritrici automatiche e la sala d'attes.
Tabelloni: presenti su tutti i binari, nell'atrio del fabbricato viaggiatori, nell'edificio del Movicentro e nel sovrappasso.
Sovrappasso: presente, con rampe e ascensori presso tutti i binari e accessi est ed ovest.
Altri servizi: nel fabbricato viaggiatori è presente un bar/tavola calda/tabacchi.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari. Non è chiarissima la presenza del Movicentro; in alcuni punti la fermata dei bus è addirittura indicata solo dal lato ovest (dove transitano i bus urbani) e non da quello est (dove transitano la maggior parte dei bus extraurbani).

Interscambi con altri servizi

Autobus: sul lato ovest è presente una coppia dei fermate dove fermano i bus urbani (si tratta comunque di linee catalogate come extraurbane) ed altri servizi extraurbani gestiti da GTT, ATAP o Arriva. Al momento da questo lato della stazione attestano anche i bus del servizio sostitutivo tra Ivrea ed Aosta. Nel Movicentro attestano invece la maggior parte delle autolinee gestite da GTT ed ATAP. In molti casi in ogni caso i bus partono/arrivano dal Movicentro ma poi transitano anche dal lato del fabbricato viaggiatori principale.
Taxi: dal lato del fabbricato viaggiatori principale, vicino alla scalinata del sovrappasso che conduce anche al Movicentro, sono presenti alcuni stalli per i taxi. Sono presenti alcuni stalli anche dal lato opposto, al lato dell'edificio del Movicentro.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: sia dal lato est che quello ovest sono presenti alcuni archetti/rastrelliere, che nel caso di quelle ad ovest sono anche protette dalla pioggia.
Parcheggi sicuri: non presenti, nonostante ci siano ampi spazi sia da un lato della stazione che dall'altro per un eventuale loro allestimento.
Canaline su rampe di scale: non presenti.
Piste di accesso: non presenti sul lato ovest. Sul lato est è tracciata una pista ciclopedonale ma di fatto si tratta di un marciapiede largo 1,5 mt.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

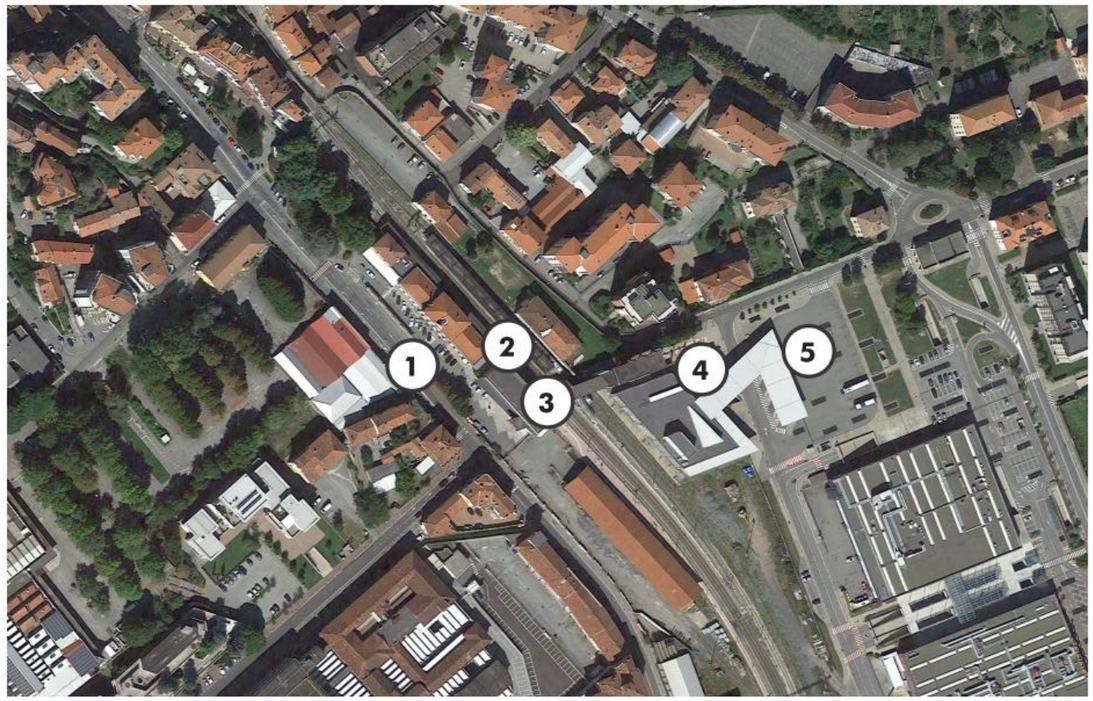
Città Metropolitana di Torino
Piano per l'accessibilità e l'intermodalità

Zona omogenea 9:
Eporediese

Ivrea

Tavola 2/2
Galleria fotografica

META
mobilità economia territorio ambiente









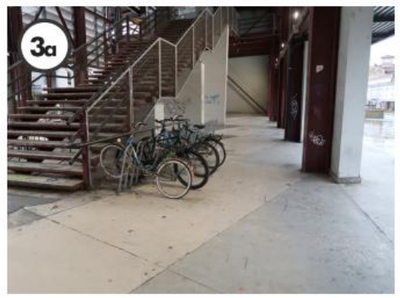




1: il lato ovest della stazione è quello più prossimo al centro città ed affaccia su corso Nigra. Qui sono presenti le fermate sia in direzione sud (1a) che in direzione nord, dove e presente una lunga pensilina dotata di sedute di fronte alla stazione (1b, 1c). La cartellonistica di fermata appare a tratti confusa (1d). Prospiciente alla stazione (piano binari visibile in foto 2) si trova una corsia riservata ai bus ed una corsia kiss & ride (1e). Entrambe però vengono però occasionalmente invase da veicoli privati.

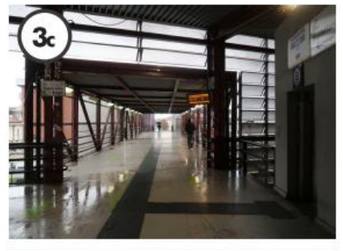


Crediti foto: Google Earth / Sopralluogo META



3: sempre sul lato ovest si trova una serie di archetti portabici su entrambi i lati della scalinata che conduce al Movicentro, oltre che agli altri binari (3a). Appena più a destra si trova l'area taxi ed il prolungamento della corsia riservata ai bus (3b) dove oggi attestano i servizi sostitutivi alla ferrovia tra Ivrea ed Aosta. Il sovrappasso, accessibile anche tramite ascensore, è interamente coperto (3c) e dispone di schermi con le partenze dei treni. L'unico altro accesso consente di raggiungere la banchina dei binari 2 e 3 (3d). Le banchine dei binari non sono adeguate allo standard dei 55 cm ma dispongono di percorsi tattili.







4: il sovrappasso conduce al lato del Movicentro (4a). Al suo interno (4b) si trovano le biglietterie GTT e Trenitalia ed un bar/tavola calda con alcuni spazi aggregativi. Anche da questo lato sono presenti alcuni archetti portabici ma, nonostante l'abbondanza di spazi, nessun parcheggio sicuro è presente nell'area.













5: il Movicentro dispone di un capiente parcheggio sotterraneo (5d) con facile accesso pedonale al sovrappasso (5a). Sono presenti 4 stalli per la sosta dei bus, numerati e coperti da tettoia (5b e 5c) anche se sono presenti altri ampi spazi di parcheggio e manovra, di cui alcuni anche con una banchina. Qui trova posto, affiancato all'edificio del Movicentro (visibile a sinistra nella foto 5b), un ulteriore parcheggio per i taxi. I due accessi carrabili al parcheggio sotterraneo, entrambi dotate di una rampa per l'entrata ed una per l'uscita si trovano lungo via Dora Baltea.

9.2.4 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.

La frequentazione dei servizi ferroviari appare abbastanza modesta: la stessa stazione di Ivrea, non raggiunta dal Servizio Ferroviario Metropolitano, non raggiunge i 500 passeggeri/giorno.

ZONA OMOGENEA 9								
		Passeggeri 2019			Passeggeri 2023			var.
Zona	Stazione	R/RV	SFM	TOTALE	R/RV	SFM	TOTALE	2019-23
9	Mercenasco	59	0	**59**	83	0	**83**	+40,7%
9	Strambino	142	0	**142**	151	0	**151**	+6,3%
9	Ivrea	499	0	**499**	433	0	**433**	-13,2%
9	Borgofranco d'Ivrea	*n.d.*	0	***n.d.***	*n.d.*	0	***n.d.***	=

Tab. 9.2.xvii – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 9
Elaborazione META su dati AMP

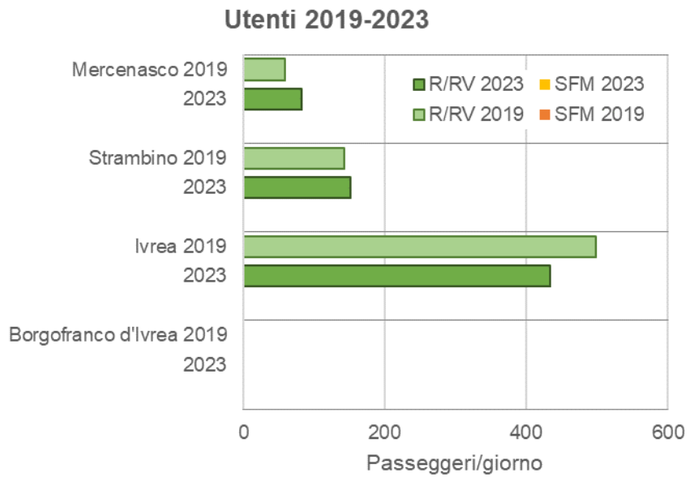


Fig. 9.2.xxvi – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 9
Elaborazione META su dati AMP

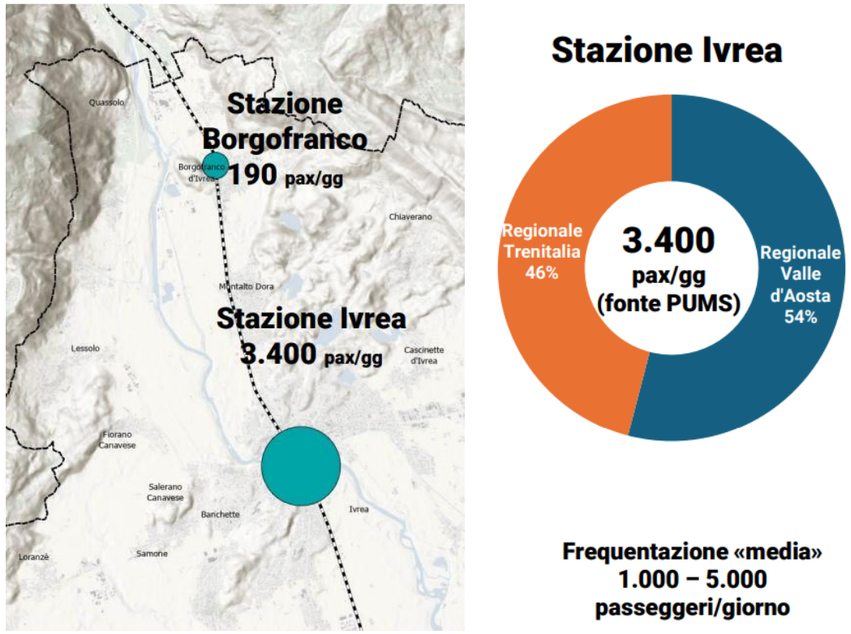


Fig. 9.2.xviii – Frequentazione media servizi ferroviari – stazioni Ivrea e Borgorfanco
Elaborazione Comune di Ivrea su dati RFI, 2022 (StationLand)

RETE DEL TRASPORTO EXTRAURBANO

Più consistenti appaiono, per contro, le frequentazioni dei servizi automobilistici: le linee maggiormente utilizzate (> 1.000 passeggeri/giorno) sono quelle del servizio urbano di Ivrea, nonché la 133, che assicura un collegamento diretto con Torino.

L'area centrale del comune di Ivrea è quella con maggiore domanda, in particolare gli assi di corso Nigra/via Torino e corso Vercelli, serviti dalle linee 1 e 4 che collegano San Bernardo e Bellavista con San Giovanni, tra i quartieri più popolati del comune. Oltre alle fermate localizzate nell'area centrale, un alto livello di frequentazione può essere osservato in corrispondenza delle fermate lungo questi assi. Di rilevanza minore, seppur importante, è l'asse verso Samone

La rete extraurbana, centrata sul polo della stazione e del movicentro, presenta un'alta domanda lungo l'asse verso sud-ovest, in direzione di Castellamonte, Cuorgnè e Rivarolo, lungo il quale sono collocate aree produttive e residenziali a Banchette, Samone, Colleretto Giacosa, Loranzè e Parella. Di rilevanza secondaria è l'asse verso San Bernardo

Sono da ricordare anche le linee 143 e 145, provenienti dal Canavese.

Linea	Descrizione	Rete	Operatore	Passeggeri saliti 2013	2018	2023	Variazione 2013-18	2018-23
108	Ivrea - Vische - Chivasso	ExtraTO	GTT	426	n.d.		=	=
133	IVREA MOVICENTRO - Scarmagno - S.Giorgio - S.Benigno - Volpiano - Leinì -	ExtraTO	GTT	1.772	n.d.		=	=
147	VIALFRE' - Colleretto Giacosa - IVREA MOVICENTRO	ExtraTO	GTT	14	13		-7%	=
151	Cossano - Caravino - Ivrea	ExtraTO	GTT	186	112		-40%	=
153	Quassolo - Ivrea SL. (Linea 5)	Urbano Ivrea	GTT	395	366		-7%	=
154	S.Bernardo - Ivrea - Albiano (Linea 1-1sb)	Urbano Ivrea	GTT	3.645	2.270		-38%	=
155	Samone - Ivrea - Burolo (Linea 2 2sb)	Urbano Ivrea	GTT	1.118	1.043		-7%	=
156	Andrate - Nomaglio - Ivrea	ExtraTO	GTT	122	29		-76%	=
157	S. Germano - Pavone (Linea 3)	Urbano Ivrea	GTT	1.921	1.624		-15%	=
168	Bellavista - Ivrea Q. S.Giovanni (Linea 4)	Urbano Ivrea	GTT	1.128	1.038		-8%	=
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO	Arriva	n.d.	n.d.		=	=
266	Torino - Saluggia (stabilimento LivaNova)	ExtraTO	Arriva	14	7		-50%	=
348	Cavaglià - Cigliano - Borgomasino - Vestigné - Ivrea	ExtraTO	ATAP	233	237		+2%	=
358	Cavaglià - Piverone - Ivrea	ExtraTO	ATAP	10	108		+980%	=
512	Traversella - Ivrea	ExtraTO	GTT	267	261		-2%	=
513	Ivrea - Traversella	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
541	Ivrea SL - Bioparco - Loranze' (Linea 6 -6sb)	Urbano Ivrea	GTT	107	51		-52%	=
546	Albiano - Vestigné	ExtraTO	GTT	24	13		-46%	=
904	IVREA-CHIVASSO / SERVIZIO SOSTITUTIVO FERROVIARIO	ExtraTO	Arriva	n.d.	n.d.		=	=
	TOTALE			**11.382**	**7.172**		**-37%**	**=**

Tab. 9.2.xixv – Frequentazione servizi automobilistici– linee zona omogenea 9
Elaborazione META su dati AMP

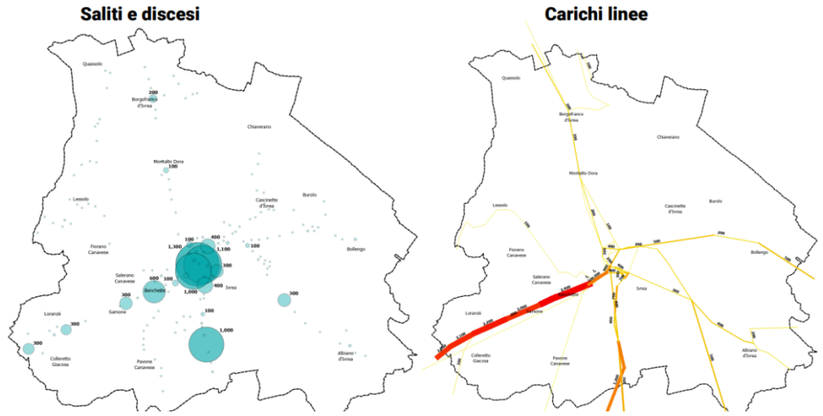


Fig. 9.2.xxv – Rete del Trasporto Extraurbano
Elaborazione Comune di Ivrea su dati GTT

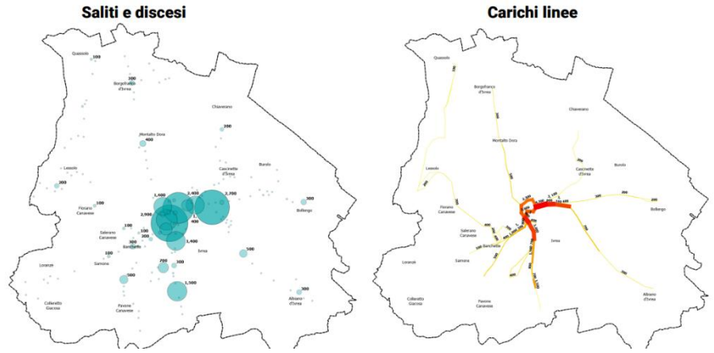


Fig. 9.2.xxvii – Rete del Trasporto Pubblico Locale
Elaborazione Comune di Ivrea su dati GTT

Linea	Passeggeri medi per corsa Feriale	Per corsa Festivo	Per giorno Feriale	Per giorno Festivo
Linea 1	47	40	1.402	671
Linea 2	42	21	862	366
Linea 3	55	38	1.078	554
Linea 4	45	27	1.447	390
Linea 5	27	15	393	154
Linea 6	30	24	195	48

Tab. 9.2.xxviii – Rete del Trasporto Pubblico Urbano
Elaborazione Comune di Ivrea su dati GTT, periodo d'indagine 15 Aprile 2024 – 20 Aprile 2024

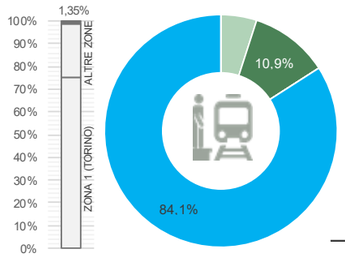
9.2.5 Simulazioni di traffico

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 9 si stimano circa 11.200 passeggeri saliti al giorno, includendo gli interscambi (che corrispondono a circa il 34% dei saliti). Tale valore corrisponde al 1,4% del totale stimato per l'intera Città Metropolitana di Torino.

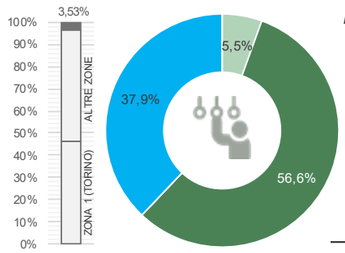
Le percorrenze sulla porzione rete di trasporto pubblico compresa nella zona omogenea 9 ammontano a circa 198.800 passeggeri*km al giorno (3,5% del totale stimato per la Città Metropolitana).

ZONA OMOGENEA 9 – EPOREDIESE
SCENARIO ATTUALE
tutti i motivi – n. passeggeri saliti/giorno (incl. interscambi)



	n.pass.	%
S suburbani	-	-
R regionali	559	5,0%
RV regionali veloci	1.230	10,9%
LP lunga percorrenza	-	-
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	9.454	84,1%
altri modi	-	-
	11.244	100,0%

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



	pass*km	%
S suburbani	-	-
R regionali	11,0	5,5%
RV regionali veloci	112,4	56,6%
LP lunga percorrenza	-	-
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	75,4	37,9%
altri modi	-	-
	198,8	100,0%

spostamenti da/per zona omogenea 9 – distanza media percorsa

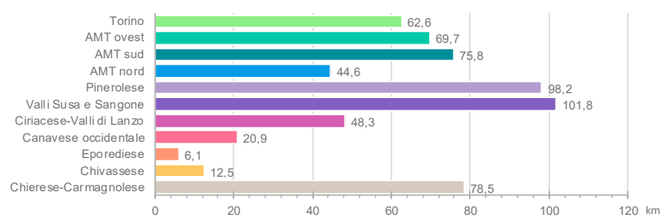


Fig. 9.2.xxvii – Zona omogenea 9: statistiche trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

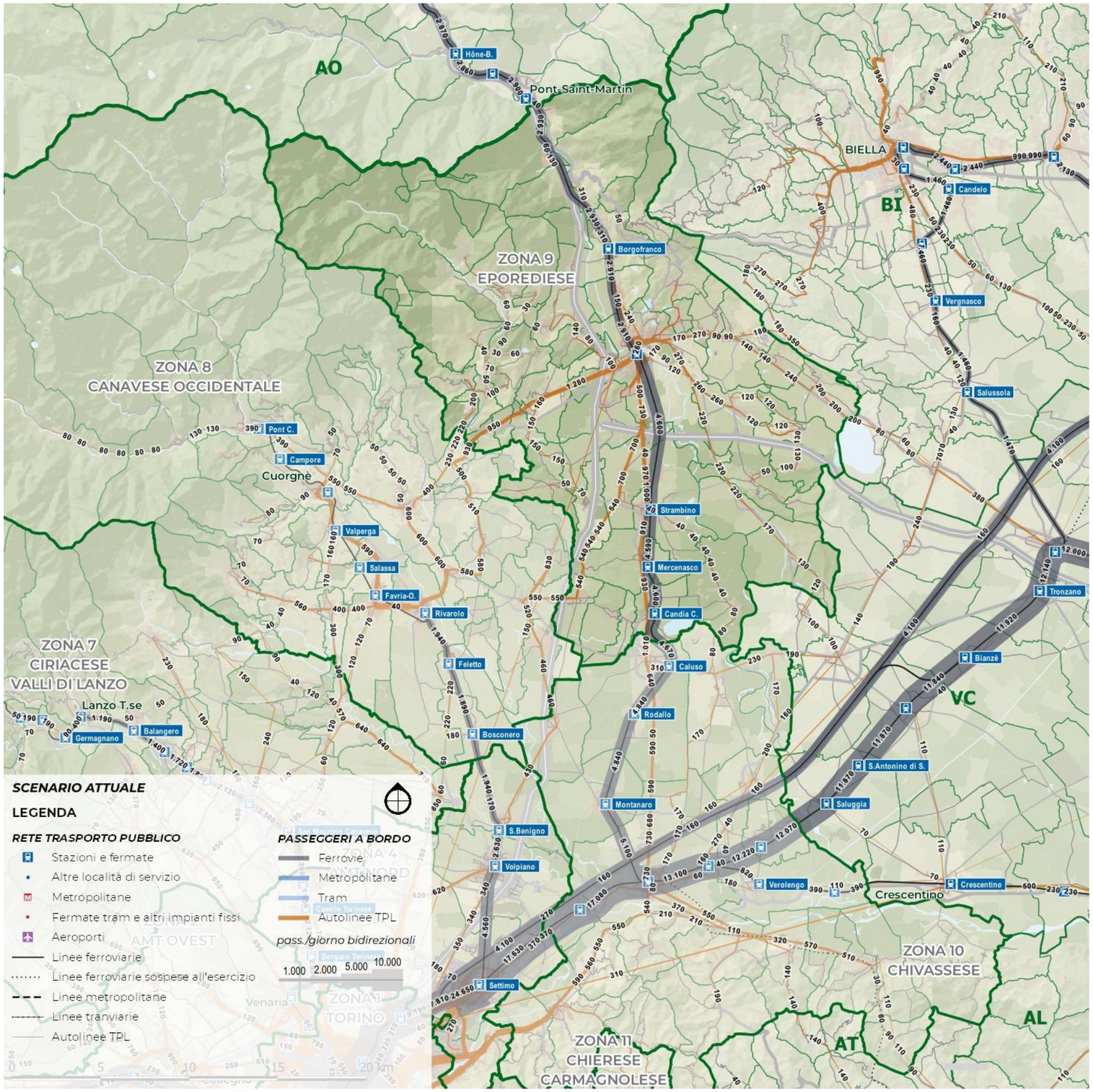


Fig. 9.2.xxviii – Zona omogenea 9: flussi trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

9.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE

9.3.1 Quadro diagnostico

La rete TPL dell'Eporediese è tradizionalmente imperniata sul polo di Ivrea, che rappresenta il caposaldo di quasi tutte le linee extraurbane ed è dotata di una estesa rete urbana, che ricomprende anche i Comuni della conurbazione.
Con l'andare del tempo, all'interno di questa struttura di rete, che mantiene una certa riconoscibilità, è proseguito un processo di destrutturazione degli orari, che risultano oggi, di norma, no cadenzati e scarsamente integrati con il servizio ferroviario della linea Aosta-Ivrea-Chivasso.
Ciò tende ad accentuare le difficoltà di accesso di questa zona al capoluogo metropolitano: da un lato infatti la produzione tende a concentrarsi su corridoi sovrapposti alla linea ferroviaria, non integrata nel Servizio Ferroviario Metropolitano, dall'altro le connessioni dirette con Torino restano affidati a percorsi automobilistici molto lunghi e tortuosi, e pertanto poco competitivi con il trasporto privato (come nel caso della **linea 133**), o a connessioni più rapide, talora via autostrada, ma poco frequenti (come accade per alcune corse della **linea 265**).
Da questo punto di vista, è importante razionalizzare l'offerta garantendo un adeguato cadenzamento dei servizi, ed orientandoli verso nodi di interscambio ferroviari in grado di facilitare l'accesso alla città di Torino.
Un ragionamento in parte differente riguarda la **rete urbana**, storicamente sviluppatasi sulla base di uno schema piuttosto ambizioso ma difficile da attuare in modo efficace, e caratterizzata anch'essa da difficoltà di integrazione con il servizio ferroviario. Si pone, in questo caso, il tema di una revisione strutturata, volta a garantire un servizio di qualità a livello di conurbazione.

9.3.2 Quadro programmatico

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il nuovo progetto di rete e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale esistenti nella zona omogenea trattata nel presente rapporto. Tali elementi costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di efficienza e compatibilità economica, ambientale, infrastrutturale e tecnica del progetto, mediante la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori e l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari.

Per l'eporediese sono previsti alcuni interventi infrastrutturali di nota per il trasporto pubblico, tra cui spicca l'elettrificazione della linea ferroviaria Ivrea-Aosta**,** che dal 3 gennaio 2024 al 13 dicembre 2026 (previsione attuale non confermata), è interessata da lavori di elettrificazione. Durante questo periodo, 98 autobus sostituiscono 44 treni, garantendo la continuità del servizio, nonostante visibili modifiche dell'uso del trasporto pubblico soprattutto da parte di utenti abituali. L'elettrificazione della ferrovia Ivrea-Aosta, che consentirà ai treni in viaggio tra Torino ed Aosta di non dover cambiare alimentazione. Il problema in realtà è già stato arginato nel 2019 con l'acquisto da parte della Regione Autonoma Valle d'Aosta di treni bimodali; di fatto i tempi di percorrenza verso Chivasso e Torino rimarranno invariati rispetto a quelli odierni. Gli unici interventi riguardanti la ferrovia che porterebbero dei miglioramenti in termini di tempi di viaggio e/o frequenza sono la lunetta di Chivasso (in una configurazione che permette di evitare il cambio banco) ed il prolungamento di una linea del SFM da Torino Stura fino ad Ivrea.

Osservando lo scenario futuro, una novità proposta dal PUMS per questa area è il prolungamento ad Ivrea della SFM5: che sarà estesa oltre Torino Stura con missioni che raggiungeranno alternativamente Ivrea e Santhià a partire dal nodo comune di Chivasso. I due servizi/ora tra Orbassano e Torino Stura proseguiranno quindi fino a Chivasso, località oltre la quale proseguirà quindi un treno/ora fino a Ivrea e un treno/ora in direzione Santhià, con fermata in tutte le stazioni.

TRASFORMAZIONI TERRITORIALI

Attualmente, Ivrea è interessata da diversi progetti urbanistici volti alla rigenerazione urbana, alla valorizzazione del patrimonio storico e culturale e al miglioramento della qualità della vita cittadina. Nell'ambito dell'iniziativa "Ivrea in Corso", sono stati avviati lavori per migliorare l'accessibilità e la sicurezza in diverse aree della città. Un esempio è l'intervento presso la scuola Massimo D'Azeglio, dove si sta realizzando uno spazio sicuro per l'ingresso e la permanenza dei bambini, con la creazione di aiuole verdi e la rimozione di barriere architettoniche. Per compensare la perdita di alcuni parcheggi, è prevista la realizzazione di una nuova area di sosta nel cortile dell'ex centro cottura in Via San Nazario.

I progetti più rilevanti e con un probabile influsso non trascurabile sull'assetto del trasporto pubblico locale sono:

- Realizzazione di un nuovo Ospedale nell'area EX Montefibre, nei pressi della Stazione FS, con le seguenti capacità e dimensioni**:** una struttura con disponibilità di 276 posti letto e una superficie lorda di circa 47.000 metri quadrati

- Costituzione del Parco naturale dei Cinque Laghi di Ivrea, un'area protetta istituita dalla Regione Piemonte con la Legge Regionale n. 13 dell'8 aprile 2024, entrata in vigore il 1° giugno 2024. Questo parco si estende all'interno dell'anfiteatro morenico di Ivrea e comprende i laghi Nero, Pistono,

Campagna, San Michele e Sirio, situati nei comuni di Ivrea, Borgofranco d'Ivrea, Cascinette d'Ivrea, Montalto Dora e Chiaverano, con navetta gratuita nel periodo estivo di forte affluenza turistica.

- In collaborazione con il FAI, è in corso un progetto di restauro del complesso di San Bernardino e della Collina di Monte Navale. L'obiettivo è trasformare l'area in un museo dedicato alla figura di Adriano Olivetti, con spazi per la didattica, eventi culturali e una caffetteria. Il progetto prevede anche il ripristino del percorso vita sulla collina, rendendolo nuovamente fruibile al pubblico entro il 2026-2027.
- Progetto preliminare di riqualificazione e trasformazione dell'area mercatale compresa fra via Circonvallazione, v.le Monte Stella e via Lago Sirio, per un cambio d'uso finalizzato a risolvere le problematiche idrogeologiche del sito, con la realizzazione di un'area pubblica verde.
- Rigenerazione funzionale delle aree verdi e dei bastioni esterni al centro storico di Ivrea per migliorare accessibilità e fruizione dei luoghi di aggregazione di comunità
- Modifiche della viabilità sulla circonvallazione con sperimentazione di doppio senso di marcia per auto e mezzi pubblici, con nuova viabilità nell'intersezione di Porta Aosta
- Conclusione della realizzazione di tre nuovi poli commerciali nell'area est della Città, con nuovi impatti alla viabilità locale su via Vercelli e via Burolo
- Il PTGM[1] metropolitano (2021) raccoglie di versi progetti per il territorio Eporediese, tra cui di rilevanza per le valutazioni programmate si trova la variante del Terzo Ponte detta "Peduncolo" nella zona est, e la circonvallazione tra Ivrea e Bollengo per un migliore collegamento con Albiano di Ivrea (accesso autostradale)
- Miglioramento delle connessioni del TPL tra Pavone e quartiere Bellavista
- Navetta di collegamento tra i parcheggi e l'Ospedale, posizionato nel centro storico e, dunque, di difficile accessibilità



Fig. 9.3.i – Area ex Montefibre, individuata per la realizzazione del nuovo Ospedale
Archivio META

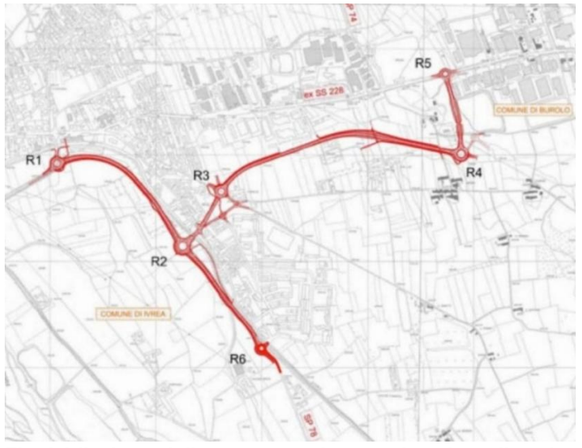


Fig. 9.3.ii – Ipotesi di progetto aggiornata al per la realizzazione del Peduncolo Terzo Ponte di Ivrea
Elaborazione Comune di Ivrea, 2021

Di grande rilevanza sono alcuni poli produttivi situati nelle zone periferiche di Ivrea:

- San Bernardo
- Bio Parco
- Corso Vercelli
- Cava San Bernardo, di possibile attivazione (ora in fase di valutazione da parte degli enti locali e metropolitani)

Tali siti, potenziati negli ultimi anni e in continua fase di incremento di personale e di produttività, influenzano – o influenzeranno - fortemente il traffico di mezzi privati della zona omogenea e, di conseguenza, rappresentano degli obiettivi di missione per la nuova rete di trasporto pubblico locale ed extraurbano.

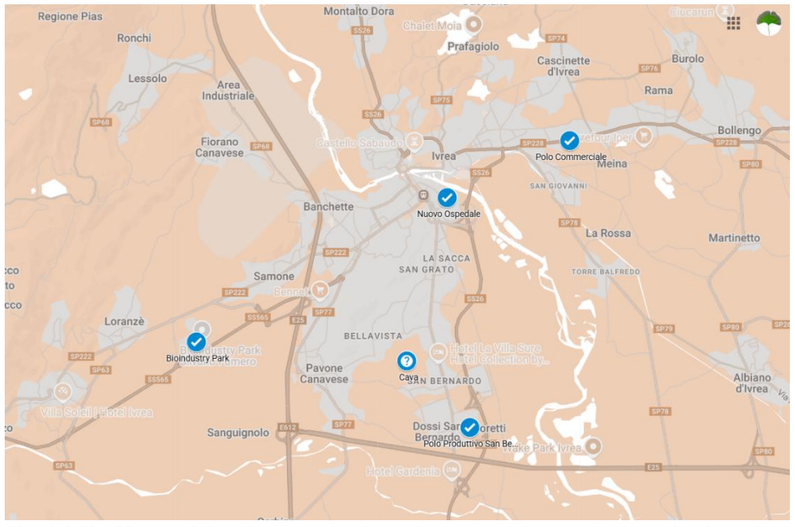


Fig. 9.3.iii – Mappa dei poli attrattori esistenti o in previsione nella conurbazione di Ivrea
Elaborazione META su base Google Maps

[1] http://www.torinometropoli.it/cms/risorse/territorio/dwd/ptgm/MatAssemblee/ZO_09_Eporediese_DOSSIER_PTGM_compresso_V2.pdf

9.3.3 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)
- Prolungamento SFM5 ad Ivrea/Santhià (4.04)
- 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. 9.3.2.iii – Schema di sintesi degli interventi previsti dal PUMS
Elaborazione META su dati CMTO

9.3.4 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. 9.3.i – 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 9, tali principi-guida possono essere decliati come segue:

- ✓ nel caso della **rete urbana di Ivrea** e dei Comuni ad essa 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** eporediese propriamente detta, 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 (Val Chiusella, Dora Baltea Canavesana), 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.

9.3.5 Logica e criteri progettuali

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

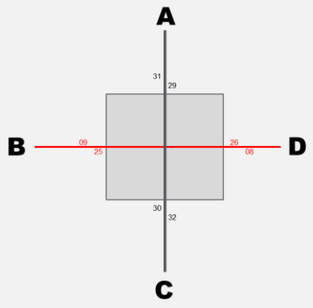
In sintesi, tali criteri sono ispirati ad una **programmazione integrata del servizio**, secondo criteri di accessibilità spaziale e temporale informati ai principi di **gerarchizzazione**, **cadenzamento** e della **sincronizzazione oraria**.

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

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

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

A ciascuno di questi livelli sono attribuite frequenze di riferimento minime e massime, variabili a seconda del contesto operativo (urbano, suburbano, extraurbano), come sintetizzato nella Tab. 9.3.ii.



	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. 9.3.ii – 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.

9.3.6 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 Ivrea, oggi servita dai treni diretti per la Valle d'Aosta (cadenza 60') e da quelli regionali della tratta Ivrea-Chivasso (cadenza 60'), ma prossimamente raggiunta da un prolungamento del Servizio Ferroviario Metropolitano con cadenzamento a 30' nella tratta per Chivasso (azione 4.04 del PUMS). Gli orari di transito dei treni diretti qualificano questa stazione come **nodo 30**.

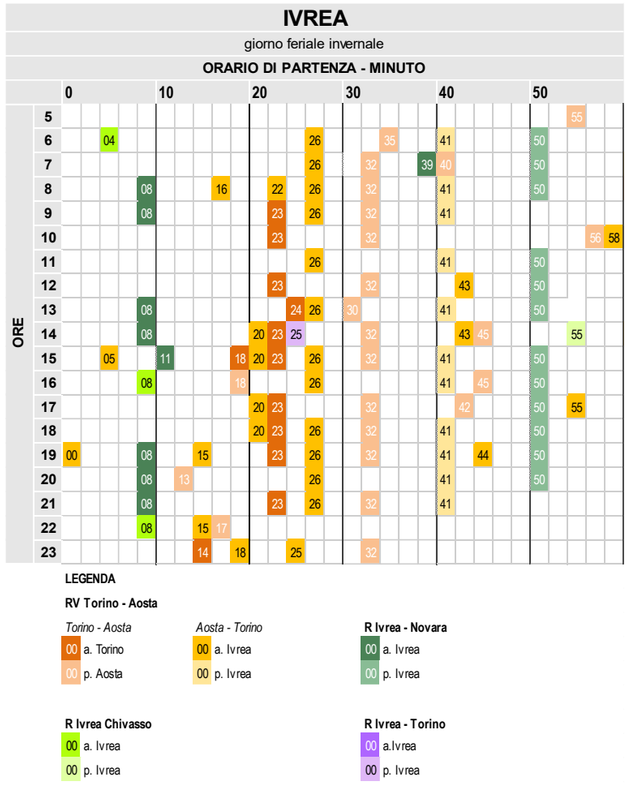


Fig. 9.3.vi – Orologio di stazione di Ivrea su orario attuale non festivo (maggio 2025)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

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

Nel caso di Rivarolo la stazione è il capolinea nord della linea suburbana SFM1. Nell'orario evolutivo esso si caratterizza come nodo **00|30** con arrivi ai minuti 23|53 e partenze ai minuti 11|41 di ogni ora.

Diverso il caso di Chivasso, che 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**.

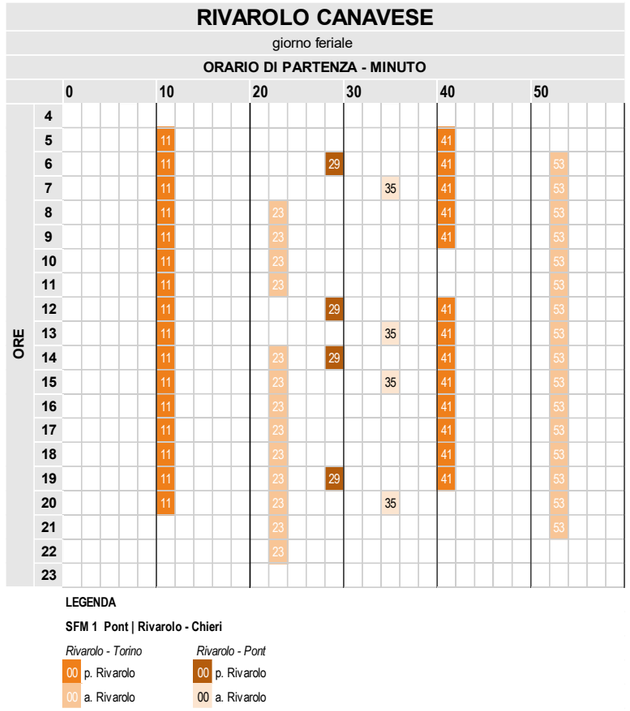


Fig. 9.3.vi – Orologio di stazione di Rivarolo (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

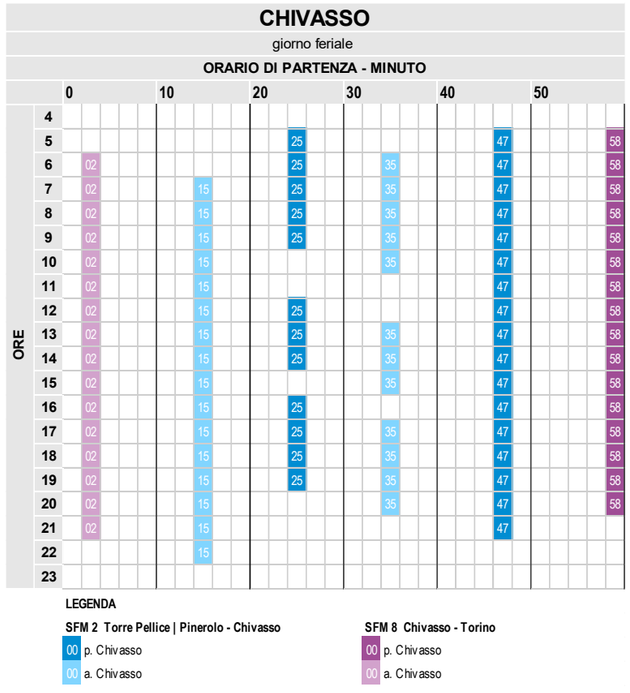


Fig. 9.3.vi – Orologio di stazione di Chivasso (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

9.3.7 Schema di rete obiettivo

Come anticipato nel precedente paragrafo 9.3.1, la proposta di riassetto della rete tende a mantenere la struttura consolidata delle principali connessioni extraurbane della città di Ivrea con i quadranti Nord, Est, Sud ed Ovest dell'Eporediese, nonché con le principali località della zona 8 (Castellamonte, Cuorgnè, Rivarolo).
Viene invece rivista abbastanza a fondo la logica dei collegamenti con Torino, ed in generale con le zone più centrali della Città Metropolitana, attraverso:

- ✓ l'eliminazione della sovrapposizione fra la linea 265 ed il servizio ferroviario tra Ivrea e Chivasso;
- ✓ la regolarizzazione della linea 133 ed il suo attestamento a San Benigno Canavese, in corrispondenza alla linea SFM1;
- ✓ il consolidamento del servizio autostradale, reso opportuno dagli attuali livelli di servizio ferroviario.

Uno specifico approfondimento è stato riservato alla Valchiusella, per la quale si è sviluppata una ipotesi di servizio a chiamata, integrato con le direttrici di linea orientate verso Ivrea e Rivarolo, e basato a bivio Rueglio, in diretta corrispondenza alla sede dell'Unione Montana.

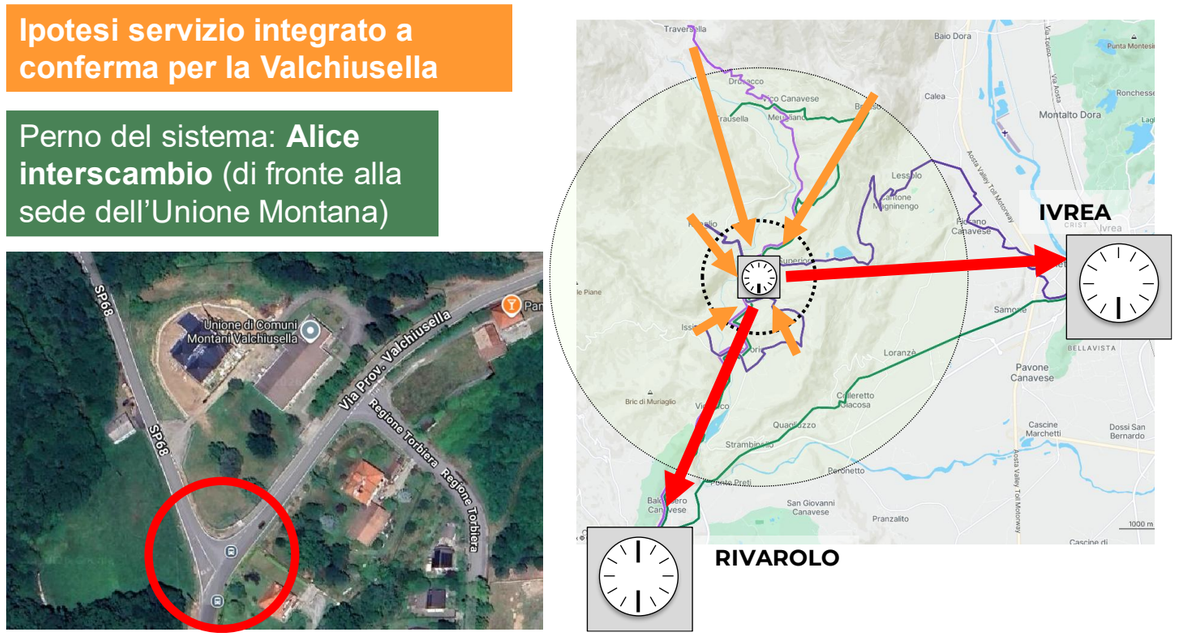


Fig. 9.3.vi – Ipotesi di sistema integrato a chiamata per la Valchiusella
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

Per quanto attiene invece la rete urbana, se ne propone un riassetto basato sull'identificazione di linee diametrali, tutte transitanti per la stazione ferroviaria e l'anello centrale di corso Umberto I, porta Vercelli e via Circonvallazione.

In generale, il ridisegno della rete della zona omogenea 9 è stato elaborato sulla base delle richieste locali emerse nelle consultazioni con i rappresentanti di tutti i Comuni ricadenti nell'eporediese, con particolare attenzione alla capillarità, efficienza e semplificazione delle linee rispetto al sistema attuale caratterizzato da sovrapposizioni geografiche e orarie, assenza di sincronia, varianti di linea introdotte in tempi diversi, senza una pianificazione e una verifica generale della rete esistente.

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 9

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

- ✓ a **Bollengo**, la richiesta di mantenere il collegamento diretto verso Ivrea centro, stazione ed istituti scolastici del quartiere Bellavista;
- ✓ a **Colleretto Giacosa**, che vengano mantenuti i collegamenti attualmente garantiti dalla linea 152 Castellamonte-Silva-Vialfré-Ivrea;
- ✓ a **Settimo Vittone** e **Tavagnasco**, e nei circostanti Comuni di **Carema** e **Quincinetto**, nonché **Andrate** e **Nomaglio**, la necessità di migliorare il collegamento lungo la direttrice Pont-Saint-Martin Ivrea, anche nelle giornate festive ed in relazione all'utenza turistica;
- ✓ Si è inoltre preso in considerazioni il documento predisposto **dall'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta** anche a nome di altri soggetti (Associazione Ecoredia, CGIL Ivrea e Canavese, Circolo Legambiente Dora Baltea, FIAB Canavese), in particolare relativamente all'assetto del servizio urbano di Ivrea.

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

- la richiesta di una migliore integrazione tariffaria, accompagnata alla sincronizzazione dei servizi gomma-ferro;
- la necessità di potenziare le relazioni trasversali tra Ivrea, Chivasso e Rivarolo e non solo quelle radiali verso Torino;
- la richiesta di potenziare i servizi festivi verso le aree a maggior richiamo turistico (Agliè, Val Chiusella);
- la richiesta di istituire un servizio navetta fra la stazione di Ivrea e l'area laghi;
- la richiesta di rafforzare il collegamento diretto tra Pavone Canavese e il quartiere Bellavista di Ivrea;
- la richiesta di potenziare i collegamenti tra Barone Canavese, Chivasso, Rivarolo e Caluso, nonché tra Scarmagno e Strambino.

Schema di rete obiettivo: EPOREDIESE OVEST

Questo comparto territoriale include sia la Valchiusella, sia i contrafforti morenici che separano l'Eporediese dal Canavese occidentale, interessati dai collegamenti tra Ivrea, Castellamonte, Cuorgné e Rivarolo Canavese. Questi ultimi sono incentrati sulle due **linee 143 e 145**, che rappresentano uno degli assi di trasporto pubblico di maggior forza dell'intera area, ai quali si accompagnano, in modo complementare, le **linee 147** (Vialfrè-Colleretto Giacosa-Ivrea movicentro) **e 152** (Silva-Vialfré-Ivrea-Castellamonte).

Per quanto riguarda la Valchiusella, le sue connessioni con Ivrea sono assicurate dalle due linee omonime **512** e **513**, i cui volumi produttivi sono ripartiti su un gran numero di percorsi diversi, sviluppati nel tentativo di servire adeguatamente una struttura insediativa molto frammentata e dispersa.

È da osservare, peraltro, che l'assenza di connessioni dirette tra la Valle ed il nodo ferroviario di Rivarolo tende a penalizzare l'accessibilità alla valle dal capoluogo regionale, possibile soltanto interscambiando nella stazione di Ivrea.

Il riassetto della rete proposto si basa, da un lato, sull'adozione di logiche di genarchizzazione e cadenzamento dei servizi, che danno luogo all'identificazione di un asse di forza formato dalle due direttrici intercalate **8E** (Rivarolo-Castellamonte-Ivrea) e **8I** (Cuorgnè-Castellamonte-Ivrea), istradata fra Ponte Preti e Loranzè bioparco sull'asse stradale diretto, formato dalla SS565. Questo asse primario è accompagnato dalle due ulteriori direttrici **8B**, che connette Rivarolo ad Ivrea via Feletto-Agliè-Torre Canavese, ed 8H, che assicura le relazioni trasversali fra Rivarolo e Feletto-Agliè-S.Martino-Strambino.

Per quanto concerne invece la Valchiusella, vengono identificate le tre direttrici che seguono:

- ✓ 9I Traversella – bivio Rueglio – Vistrorio – Castellamonte – Rivarolo SFM
- ✓ 9N Issiglio – Vistrorio – bivio Rueglio – Lessolo – Ivrea
- ✓ 9° Trausella – bivio Rueglio – Vistrorio – Colleretto Giacosa - Ivrea

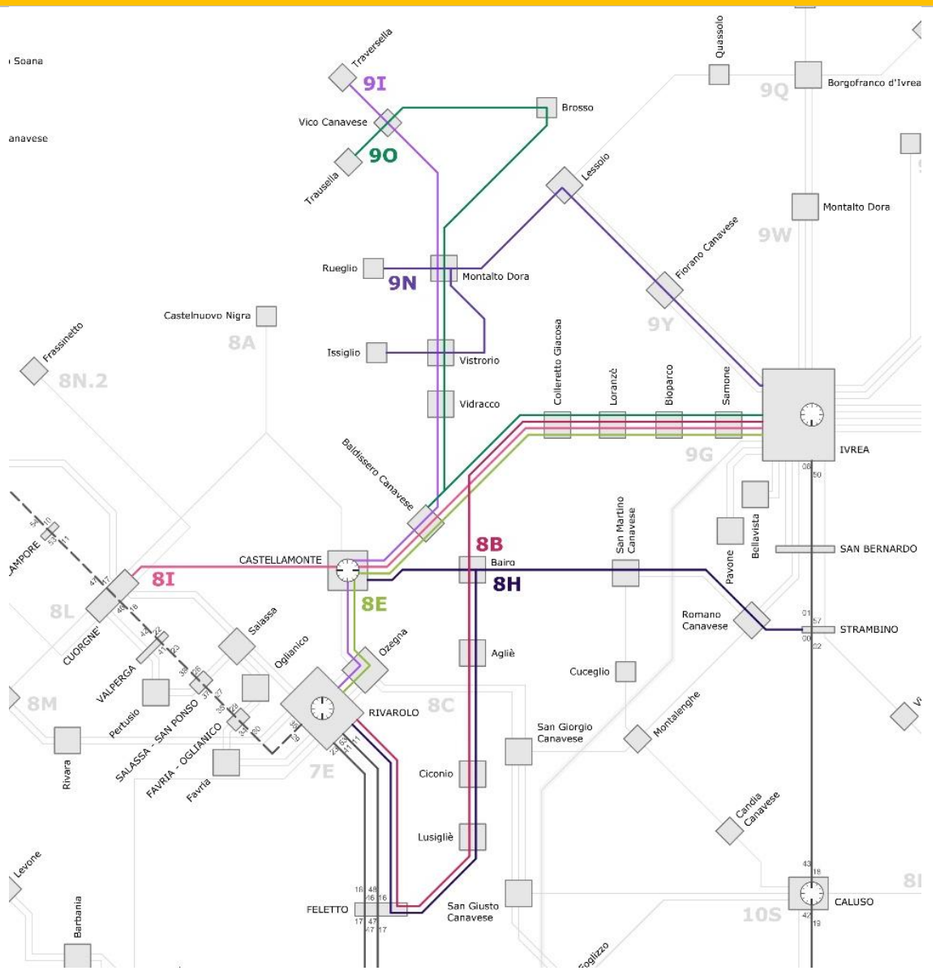
che nel loro insieme riescono a garantire il transito da tutti i Comuni della valle. Queste tre direttrici inoltre si incrociano nel nodo di interscambio intermedio di bivio Rueglio, secondo un sistema *à rendez vous* capace di assicurare tutte le relazioni tra i Comuni della Valle ed i poli di pianura sottostanti.

Dal punto di vista oraristico, lo schema assume come vincoli gli orologi di stazione di Ivrea e Rivarolo.

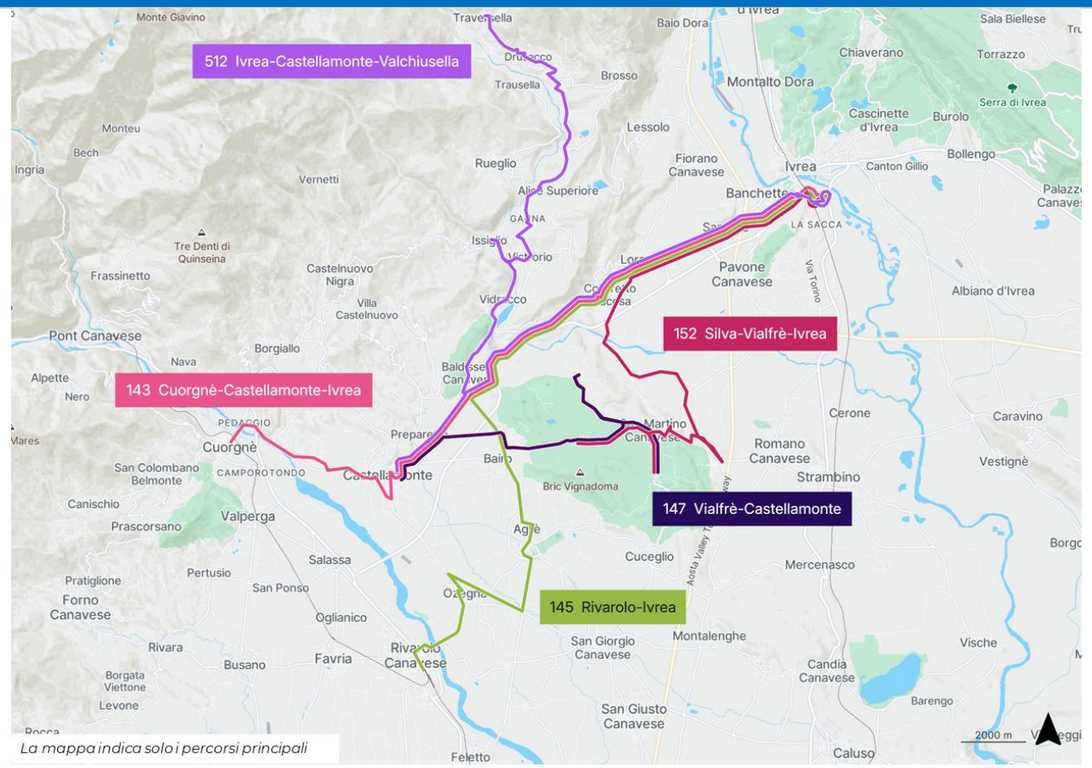
I tempi di giro delle direttrici 8E ed 8I, pari a 120 minuti, sono coerenti con il cadenzamento previsto.

Questo valore viene omogeneamente mantenuto anche nel caso delle tre direttrici della Valchiusella, con tempi di percorrenza contenuti nei 30 minuti per tutte le antenne esterne orientate verso bivio Rueglio, nonché per le tre connessioni tra questo nodo e le stazioni di interscambio (Rivarolo, Ivrea via Lessolo e via Colleretto Giacosa).

SCHEMA RETICOLARE

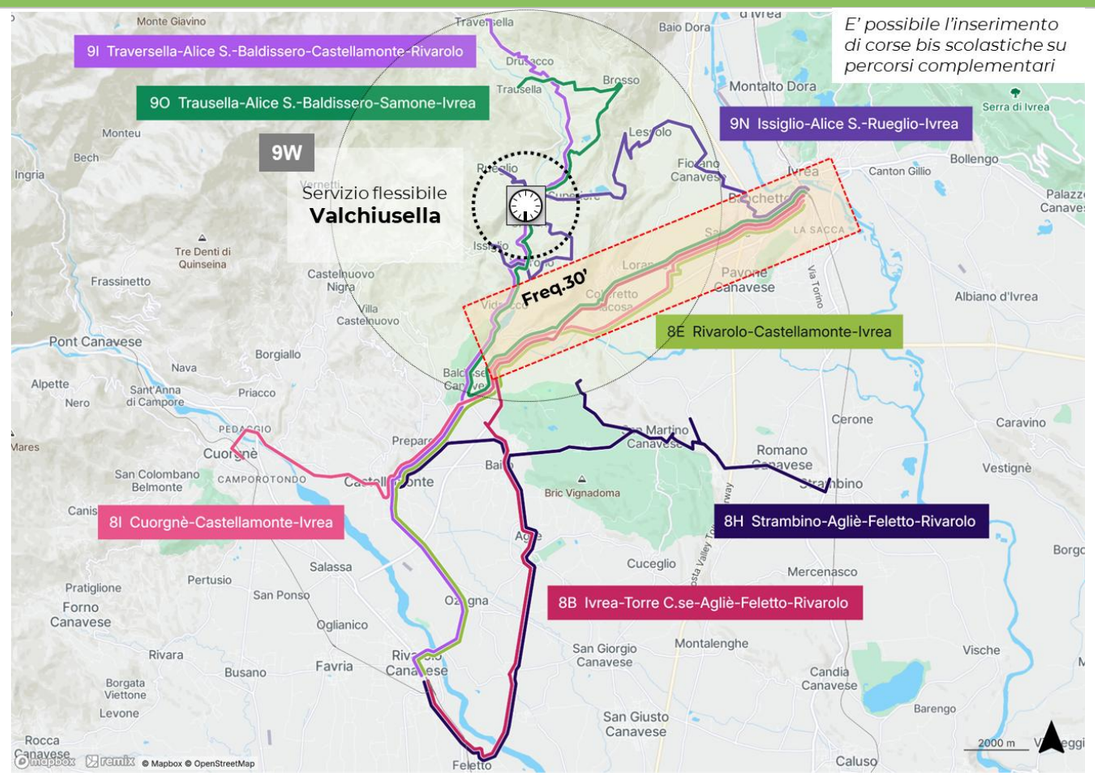


RETE ATTUALE



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
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	**8E**	Ivrea - Castellamonte - Rivarolo	26,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	322.906
147	Vialfrè - Colleretto Giacosa - Ivrea Movicentro	ExtraTO	**9** (7-19)	**6** (5-22)	1.663	**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	**23** (6-20)	=	51.755	**8H**	Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	25,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	130.916
512	Traversella - Ivrea	ExtraTO	**23** (6-20)	=	200.814	**9I**	Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella	28,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	147.122
513	Ivrea - Traversella	ExtraTO	n.d.	n.d.	6.533	**9O**	Trausella - Brosso - Vidracco - Baldissero - Samone - Ivrea	31,8	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	162.206
						9N	Issiglio - Rueglio - Ivrea Banchette - Ivrea FS	27,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	138.866
						9T	Servizio flessibile Valchiusella (bivio Rueglio)	=	**F**	≥ 60 / (60)	**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560

Schema di rete obiettivo: EPOREDIESE NORD

Questo comparto territoriale, corrispondente all'imbocco della Valle d'Aosta, è attualmente servito dalla **linea primaria 265**, nata per connettere Pont-Saint-Martin ad Ivrea, Chivasso e Torino, e dalla **linea** complementare **156**, volta ad assicurare i collegamenti tra Ivrea, Andrate e Nomaglio.

Dato il ridotto livello di servizio assicurato dai treni regionali Ivrea-Aosta, questo schema di rete non configura, sino ad Ivrea, una vera sovrapposizione con il servizio ferroviario. Esso tuttavia tende a concentrare la produzione sull'asse della SS26, posto in sinistra idrografica della Dora, trascurando le località collocate sul lato opposto del fiume, come Quassolo e Baio Dora (fa eccezione Tavagnasco, raggiunto da Settimo Vittone con un cappio).

Lo schema proposto si basa sull'identificazione di due direttrici intercalate, entrambe a cadenza bioraria, così definite:

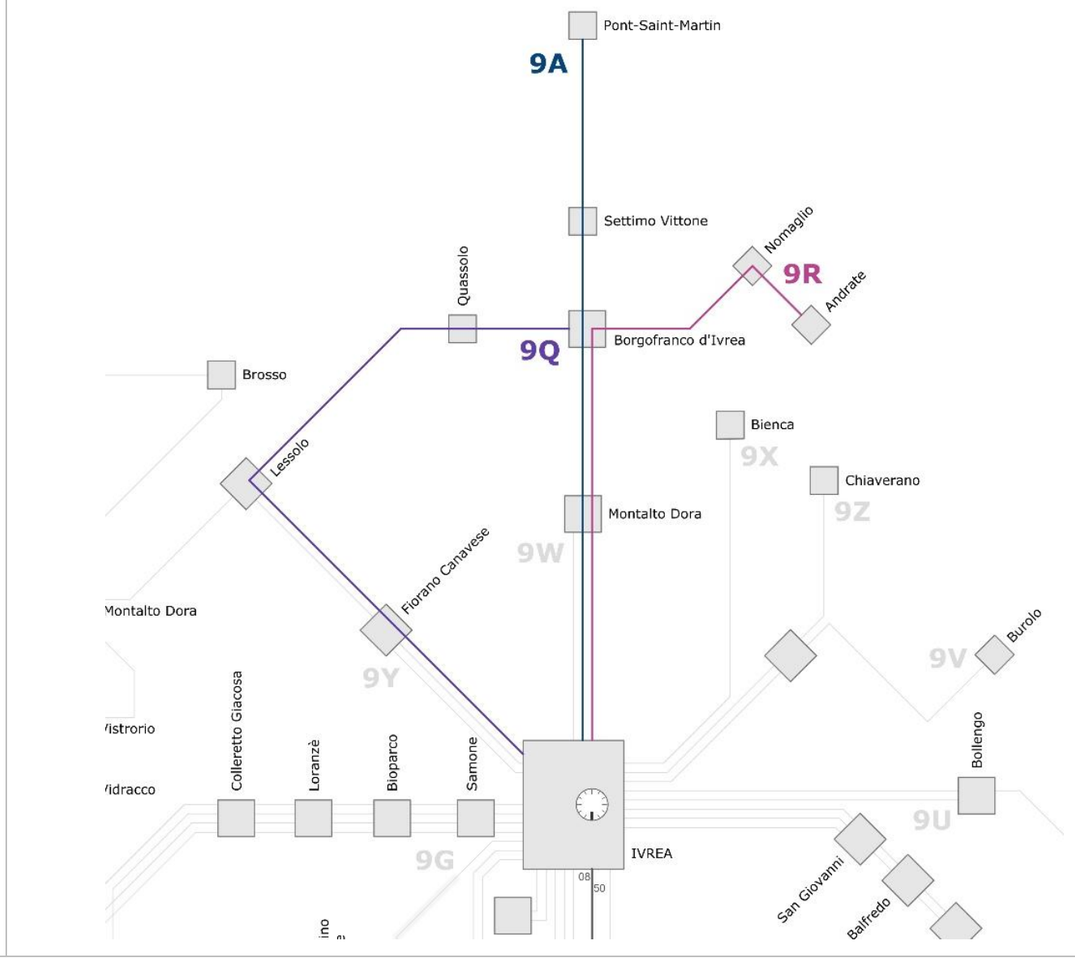
- ✓ 9A Pont-Saint-Martin – Borgofranco – Ivrea
- ✓ 9R Andrate – Borgofranco – Ivrea

che nel loro insieme riescono ad offrire una cadenza oraria sulla tratta Borgofranco-Ivrea.

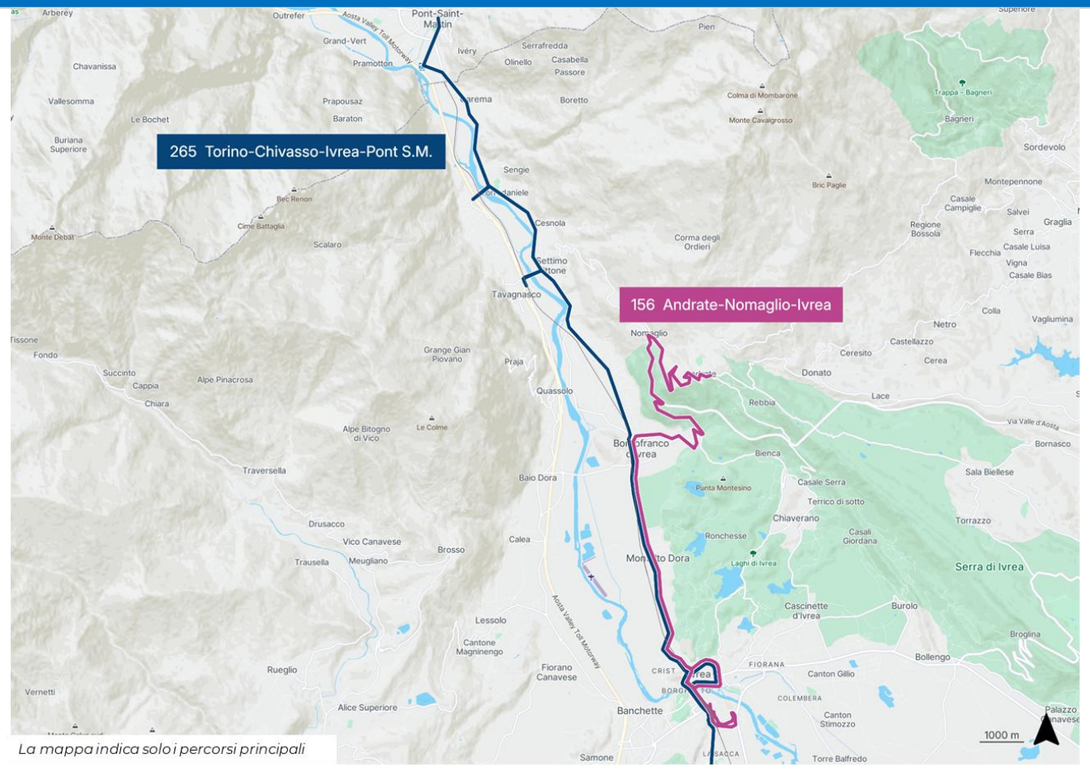
Viene poi identificata l'ulteriore direttrice 9Q, che da Borgofranco raggiunge Quassolo, Baio Dora e Fiorano Canavese raggiungendo infine la stazione ferroviaria di Ivrea.

Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orologio della stazione di Ivrea. I tempi di giro di tutte e tre le direttrici sono contenuti nei 120 minuti.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

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

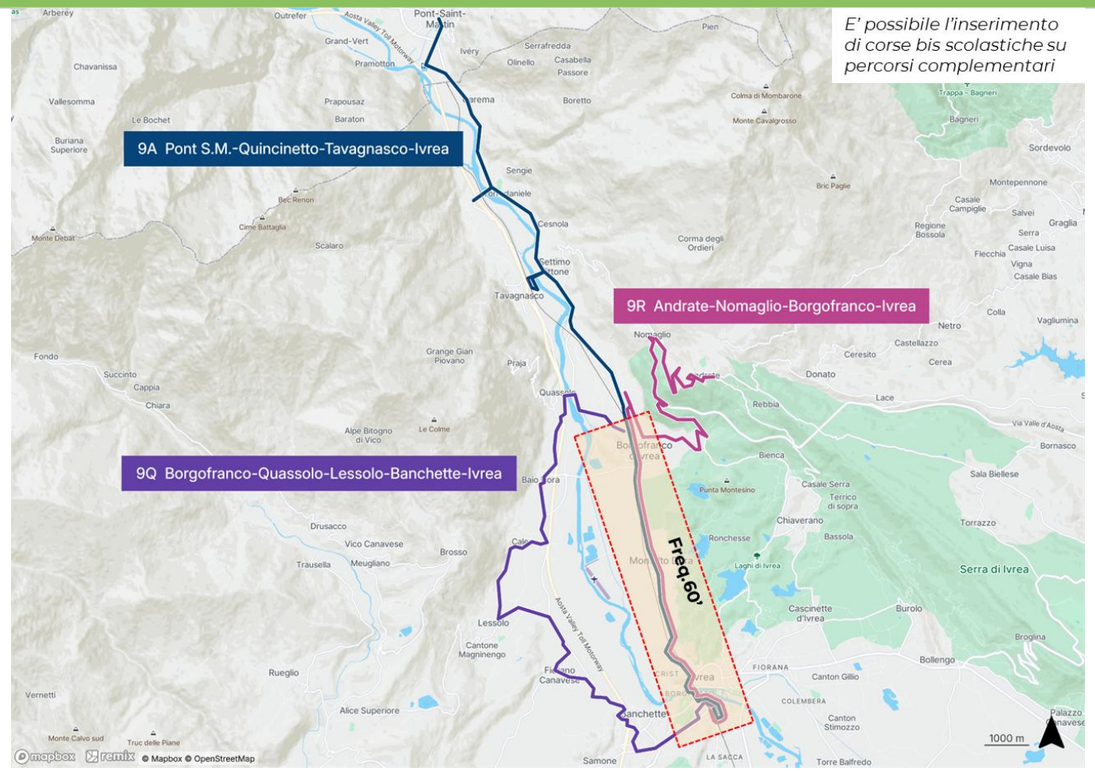


TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE						RETE FUTURA						
			Corse/giorno (ore)		Percorrenze			Lungh.	Tipologia	Frequenza	Corse/giorno (BASE)		Percorrenza
Linea	Descrizione	Contratto	FER	FEST	km/anno	Direttrice	Descrizione	km	(frequenza)	fer p/m (fest)	FER	FEST	km/anno
156	Andrate - Nomaglio - Ivrea	ExtraTO	**9** (6-19)	=	60.787	**9R**	Andrate - Nomaglio - Borgofranco - Montalto - Ivrea	19,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	101.614
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO	**48** (5-23)	**2** (10-18)	1.003.934	**9A**	Pont Saint Martin - Quincinetto - Tavagnasco - Ivrea	21,7	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	110.532
						9Q	Borgofranco - Quassolo - Baio - Lessolo - Fiorano - Salerano - Banchette - Ivrea	18,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	93.002

Schema di rete obiettivo: EPOREDIESE EST

Questo comparto si sviluppa tra la Serra e la Dora Baltea, ed è attualmente interessato, oltre che dai collegamenti interprovinciali con Biella e con Santhià-Vercelli, anche dalle linee **151** (Cossano – Caravino – Ivrea), **348** (Cavaglià-Borgomasino-Ivrea), **358** (Cavaglià – Piverone – Ivrea) e **546** (Albiano – Vestignè), tutte caratterizzate da livelli di servizio abbastanza ridotti.

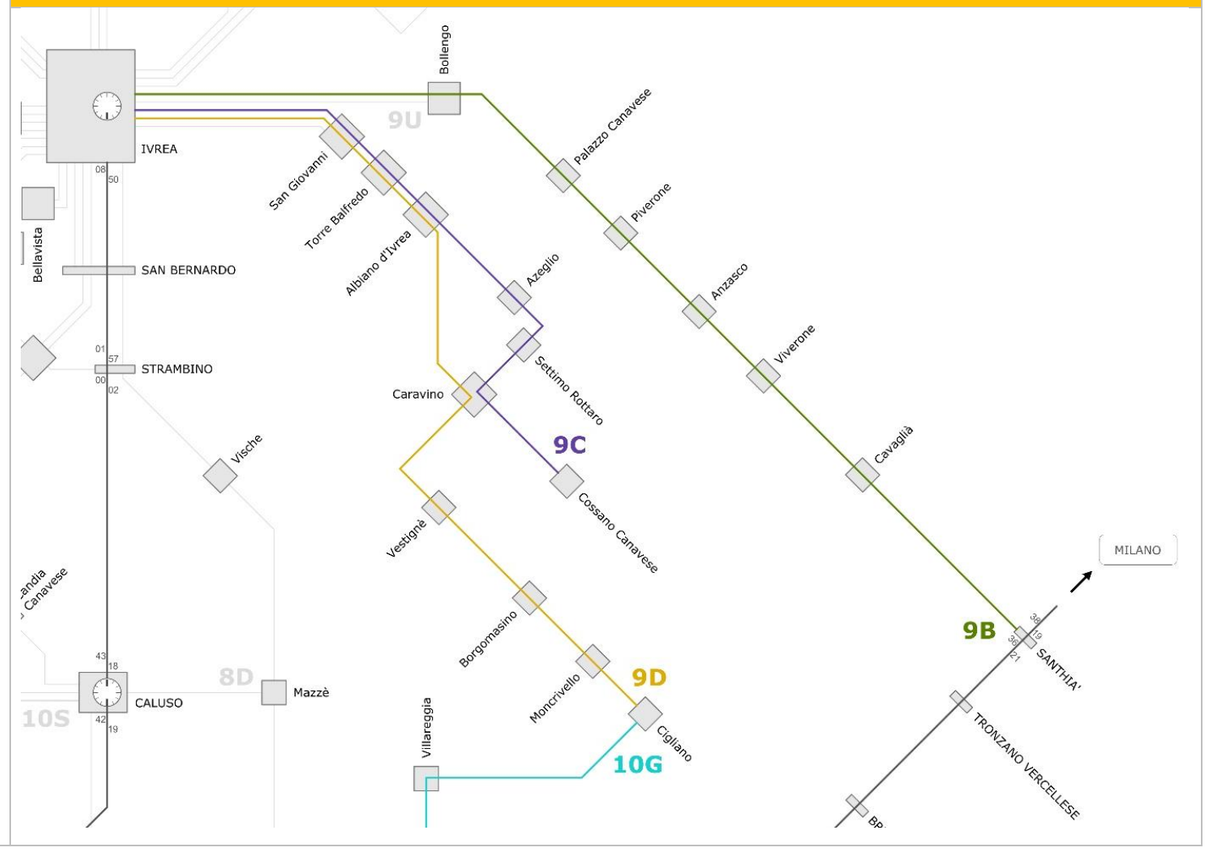
Operando in una logica di semplificazione della rete, il piano identifica innanzi tutto la **direttrice primaria 9B**, volta a garantire un collegamento interpolo fra le stazioni di Ivrea e Santhià, cadenzato all'ora e sincronizzato con i treni regionali veloci circolanti tra Torino, Milano ed Aosta.

Le connessioni con gli insediamenti collocati più a Sud sono invece assicurati dalle due direttrici 9C (Cossano – Caravino – Albiano – Ivrea) e 9D (Cigliano – Caravino – Albiano – Ivrea), intercalati fra loro sulla tratta Albiano – Ivrea (ma non su quella Caravino – Albiano, vista la necessità di servire anche, con mezzi di piccola dimensione, gli abitati di Settimo Rottaro ed Azeglio)

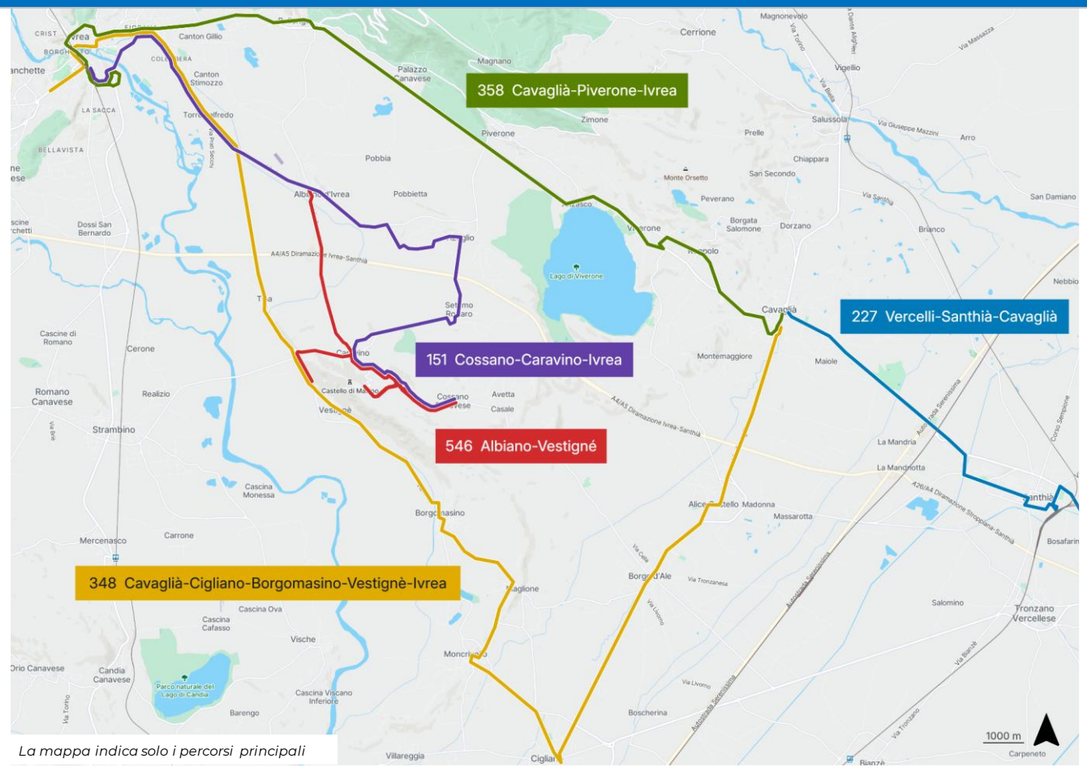
Lo schema proposto è vincolato agli orologi di stazione di Ivrea e Santhià, assumendo in particolare gli orari di transito dei treni regionali veloci in entrambi i nodi.

Il tempo di giro della direttrice 9B è pari a 180 minuti, mentre per le direttrici 9C e 9D scende a 120 minuti.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

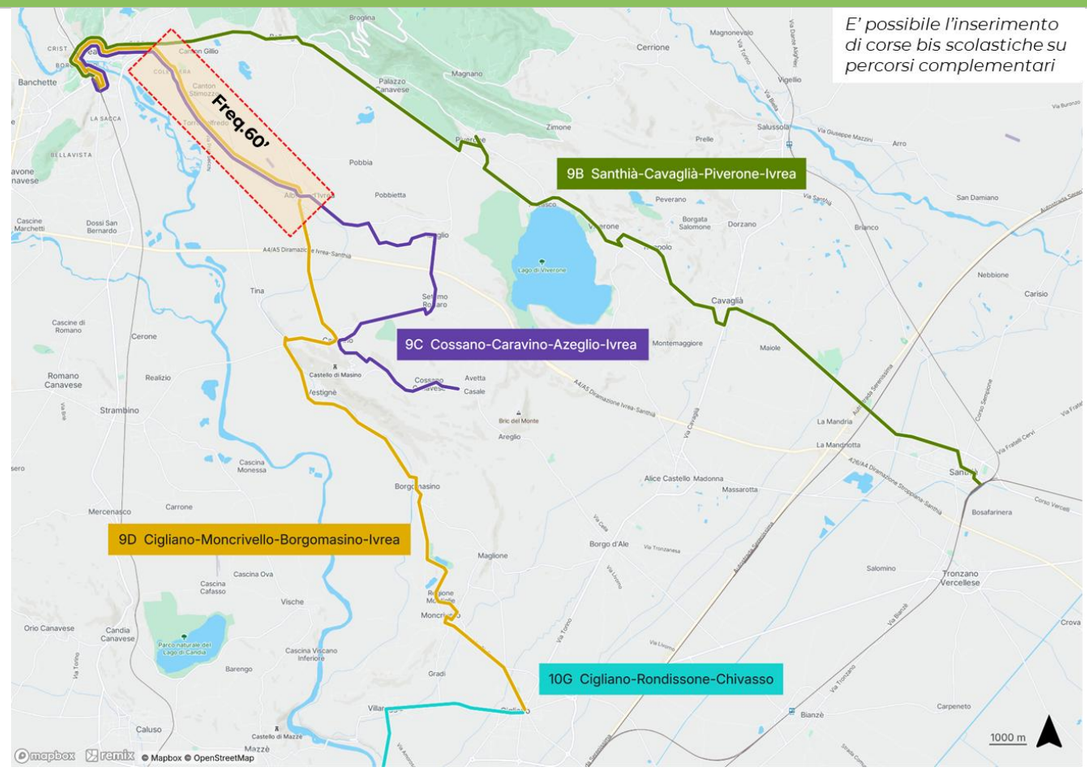


TABELLA DI RAFFRONTO

RETE ATTUALE

Linea	Descrizione	Contratto	Corse/giorno (ore) FER	Corse/giorno (ore) FEST	Percorrenze km/anno
151	Cossano - Caravino - Ivrea	ExtraTO	**14** (6-18)	=	104.099
546	Albiano - Vestigné	ExtraTO	**3** (scol)	=	7.612
348	Cavaglià - Cigliano - Borgomasino - Vestigné - Ivrea	ExtraTO	**18** (6-19)	=	131.995
227	Vercelli - Santhià - Cavaglià - Ivrea		n.d.	n.d.	
358	Cavaglià - Piverone - Ivrea	ExtraTO	**12** (7-18)	=	48.899

RETE FUTURA

Direttrice	Descrizione	Lungh. km	Tipologia (frequenza)	Frequenza fer p/m (fest)	Corse/giorno (BASE) FER	Corse/giorno (BASE) FEST	Percorrenza km/anno
9C	Cossano - Caravino - Settimo Rottaro - Azeglio - Albiano - Ivrea	23,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	121.794
9D	Cigliano - Moncrivello - Borgomasino - Caravino - Albiano - Ivrea	29,9	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	152.268
9B	Santhià - Cavaglià - Roppolo - Piverone - Ivrea	33,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	407.690

Schema di rete obiettivo: EPOREDIESE SUD

Il servizio di questo comparto è imperniato attualmente su tre linee principali, così identificate:

- ✓ la **linea 265**, che collega Ivrea a Chivasso lungo la SS26, in sovrapposizione al servizio ferroviario, includendo anche alcune corse autostradali dirette verso Torino;
- ✓ la **linea 133**, che collega Ivrea a Torino via Scarmagno-Montalenghe-S.Giorgio e S.Benigno;
- ✓ la **linea 108**, che collega Ivrea a Chivasso via Vische-Mazzé.

L'obiettivo di eliminazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e ferroviari viene perseguito dal piano ripartendo l'itinerario bus lungo la SS26 in due direttrici distinte e complementari, così identificate:

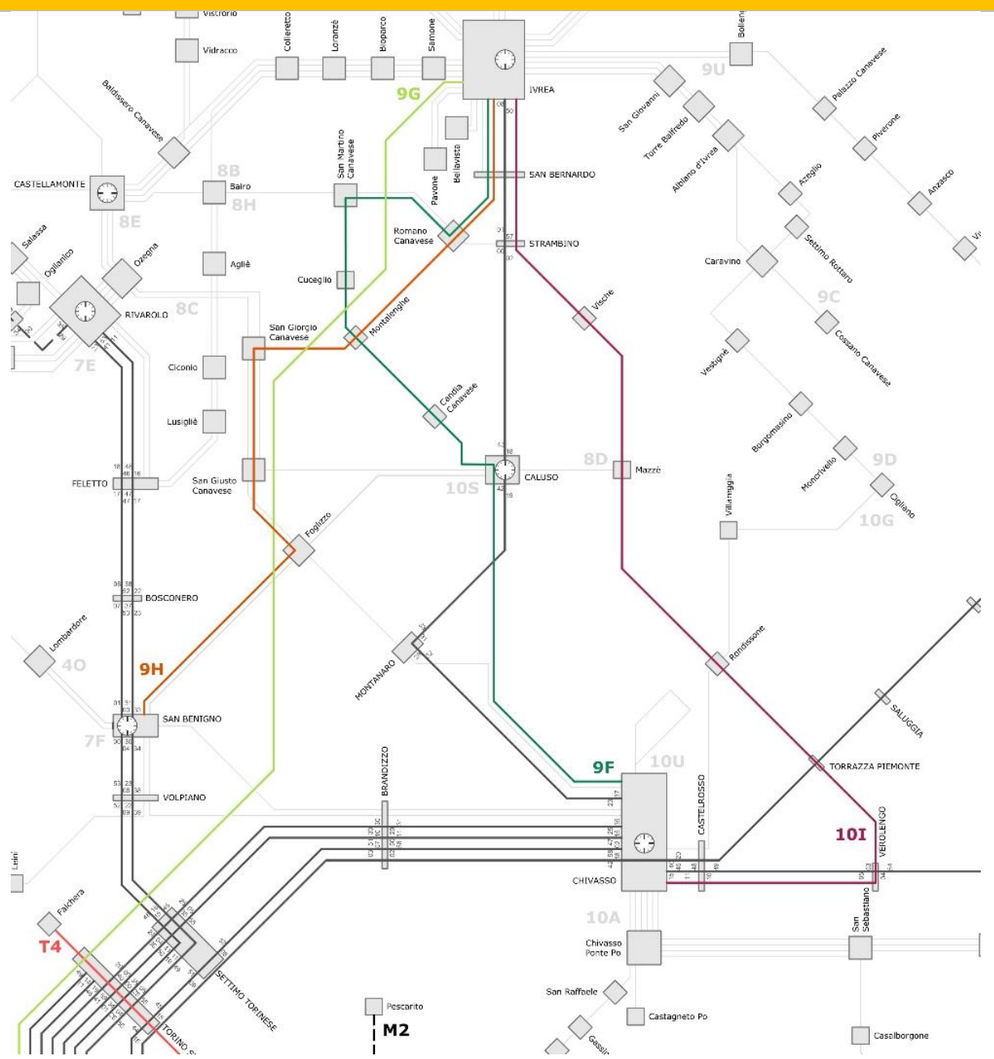
- **9F**, volta a massimizzare la capillarità nell'area collinare di Romano-Cuceglio-Montalenghe-Candia Canavese, per raggiungere Caluso, proseguendo quindi lungo la strada statale sino a Chivasso;
- **10I**, che segue la strada statale tra Ivrea Strambino, consolidando invece la missione a servizio delle località posti in destra orografica della Dora (Vische-Mazzè-Tonengo e Rondissone-Torrazza-Verolengo-Castelrosso)

Spostandosi verso Ovest, le relazioni dirette fra Ivrea e Torino vengono ricondotte alla direttrice autostradale **9G**, attestata alla stazione di Rebaudengo, ed alla direttrice ordinaria **9H** che, dopo aver servito anch'essa l'area collinare di Romano-Montalenghe transita da S.Giorgio-S.Giusto-Foglizzo per attestarsi alla stazione di S.Benigno, integrandosi con l'orario SFM1.

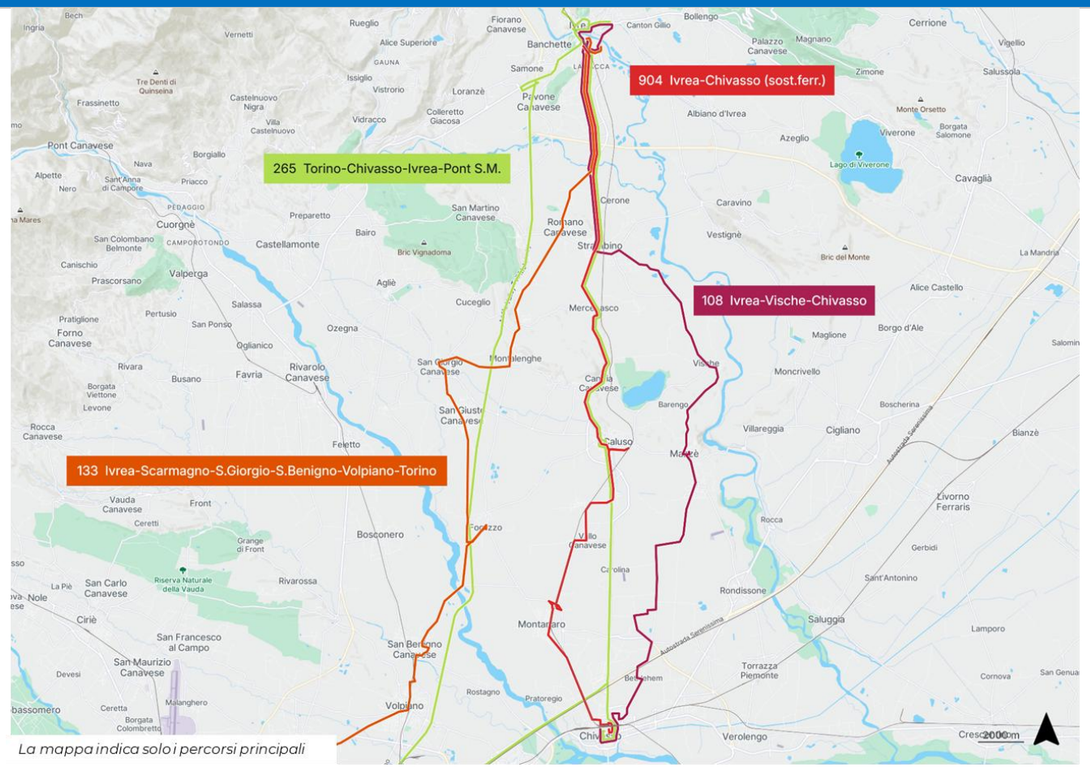
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincoli primari gli orologi di stazione di Ivrea, Chivasso e San Benigno Canavese.

Le direttrici 9F e 10I presentano un tempo di giro di 180 minuti. Tale valore si riduce a 120 minuti per le direttrici 9G e 9H.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

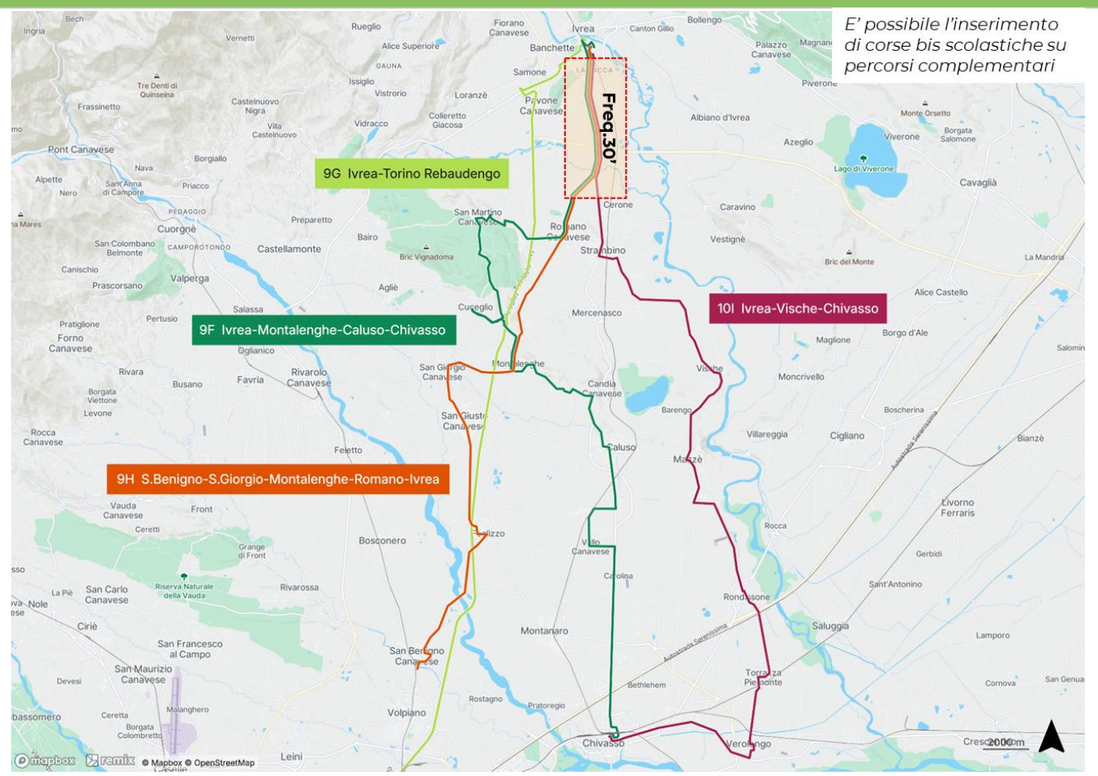


TABELLA DI RAFFRONTO

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
108	Ivrea - Vische - Chivasso	ExtraTO	**26** (6-19)	=	239.438	**10I**	Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso	46,0	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	556.546
133	Ivrea Movicentro - Scarmagno - S.Giorgio - S.Benigno - Volpiano - Leinì - Torino (via Fiochetto)	ExtraTO	**34** (5-20)	=	495.118	**9H**	San Benigno Stazione - San Giorgio - Montalenghe - Romano - Ivrea	36,0	**E2+**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	643.144
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO			1.003.934								
	Garantisce i collegamenti:												
	Torino-Chivasso-Ivrea-Pont St.Martin		**48** (5-23)	**2** (10-18)		**9F**	Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso	49,5	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	252.150
	Torino-Ivrea-Pont S.M. (via autostrada)		**18** (8-21)	=		**9G**	Ivrea Movicentro - Torino Rebaudengo	50,0	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	254.851
904	Ivrea-Chivasso (Servizio sostitutivo FS)	ExtraTO	n.d.	n.d.	29.431	SOPPRESSA							

Schema di rete obiettivo: RETE URBANA DI IVREA

La rete urbana di Ivrea è attualmente formata da sei linee, oltre a 3 barrate, che raggiungono tutti i Comuni della conurbazione (Albiano, Banchette, Bollengo, Borgofranco, Burolo, Cascinette d'Ivrea, Chiaverano, Fiorano, Lessolo, Loranzé, Pavone, Quassolo, Salerano, Samone) nonché i quartieri urbani più esterni (Bellavista, San Giovanni) e la frazione di San Bernardo, transitando sistematicamente per la stazione ferroviaria e lungo l'anello centrale formato da c.ro re Umberto, c.so Botta, via Circonvallazione e c.so Garibaldi. I livelli di servizio sono differenziati, con frequenza media che si mantiene ben superiore all'ora per la linea 6, scendendo intorno ai 15 minuti per l'insieme delle linee 1 ed 1 barrato.

Questo servizio, oltre ad essere da tempo contraddistinto da criticità di esercizio, che ne riducono l'efficienza, presenta una struttura non pienamente integrata con il servizio ferroviario.

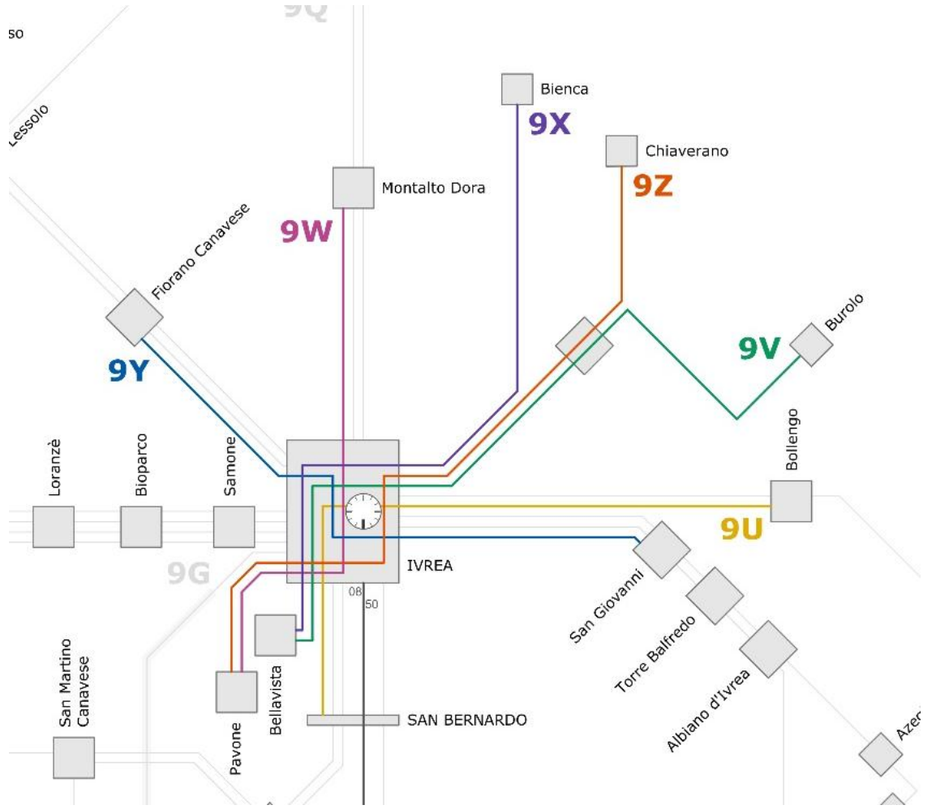
Se ne propone una revisione, basata sull'identificazione di sei direttrici diametrali cadenzate all'ora, poste a servizio di un perimetro leggermente più ristretto dell'attuale, in quanto i collegamenti con Albiano, Borgofranco, Lessolo, Loranzé e Quassolo vengono assicurati, in un contesto di integrazione tariffaria ed a cadenza almeno oraria, dalle direttrici extraurbane provenienti da Nord (9A, 9R), Ovest (8E, 8I) e Sud (9C, 9D).

Le direttrici identificate si intercalano tra loro o con le direttrici extraurbane a dar lungo ad una cadenza semioraria su tutte le relazioni seguenti:

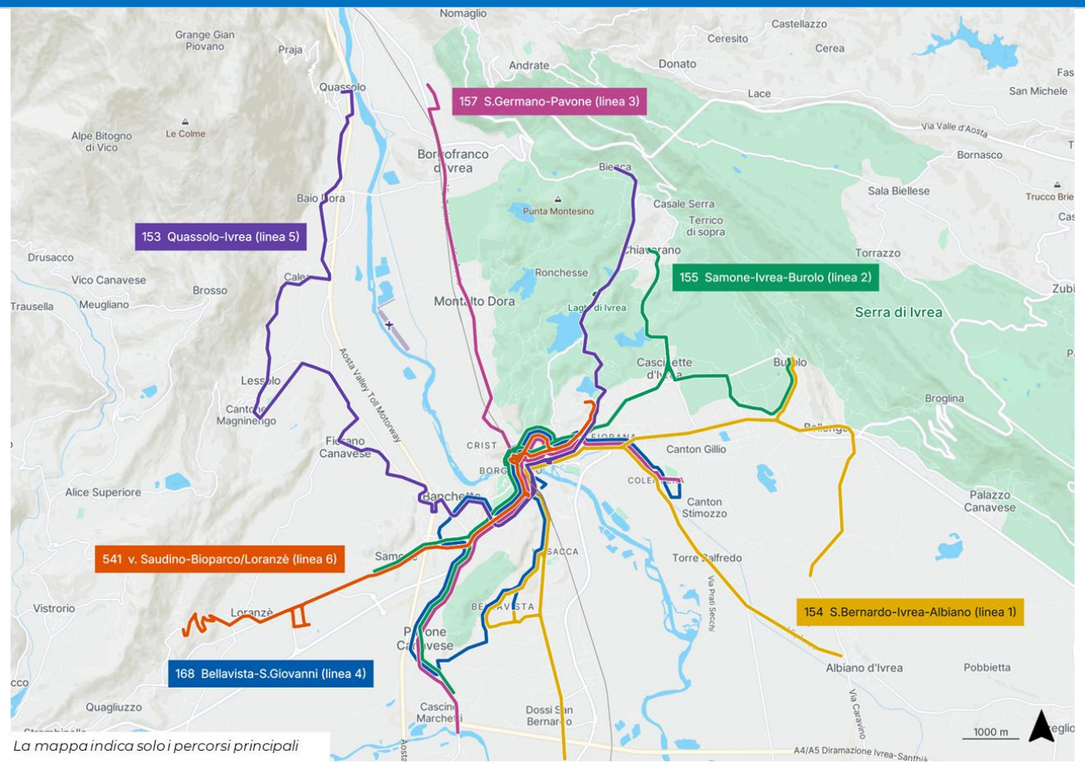
- ✓ Fiorano – Salerano – Banchette - Ivrea (9N+9Q+**9Y**)
- ✓ Loranzè bioparco – Samone – Banchette - Ivrea (8E+8I)
- ✓ Pavone – Banchette - Ivrea (**9W**+**9Z**)
- ✓ Bellavista – Ivrea (**9V**+**9X**)
- ✓ San Bernardo-Ivrea (9H+**9U**+10I)
- ✓ San Giovanni-Ivrea (9C+9D+**9Y**)
- ✓ Cascinette-Ivrea (**9V**+**9Z**)
- ✓ Montalto Dora – Ivrea (9A+9R+**9W**)

Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo la sincronizzazione dei transiti nella stazione di Ivrea. Tutte le linee presentano un tempo di giro di 60 minuti, in modo da consentire l'intercalamento su corridoi cadenzati ai 30' sincronizzati con i transiti ferroviari.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



La mappa indica solo i percorsi principali

RETE FUTURA

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

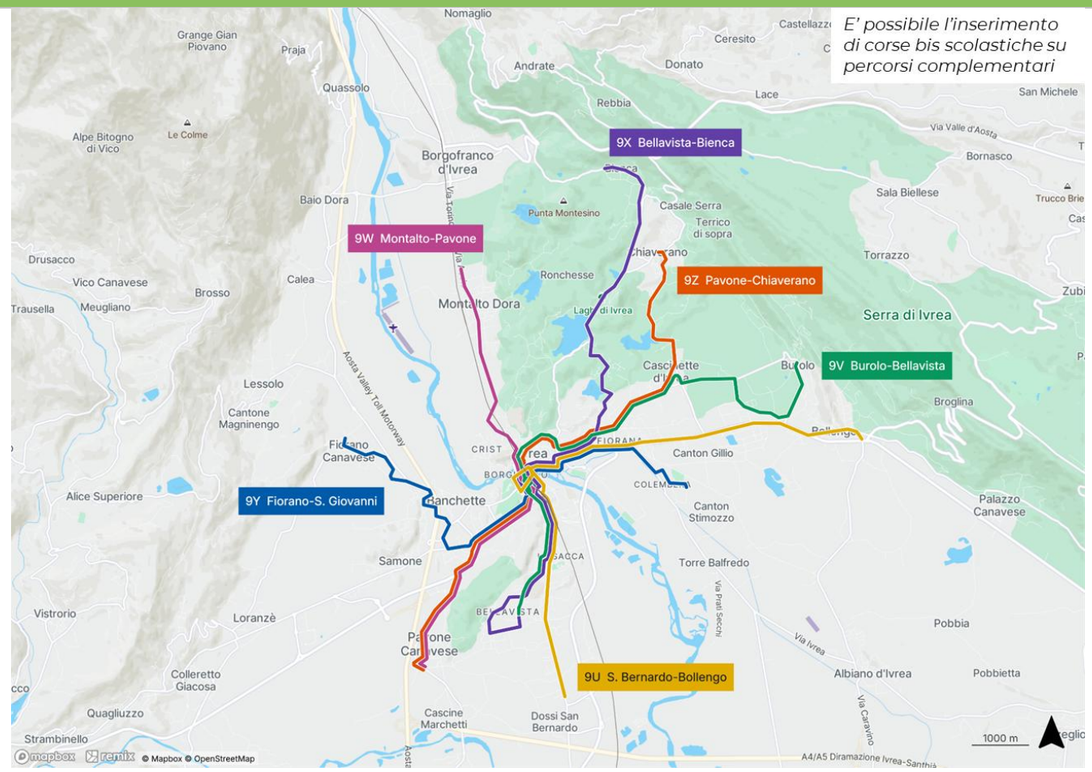


TABELLA DI RAFFRONTO

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
153	Quassolo - Ivrea SL. (Linea 5)	Urbano Ivrea	**29** (6-21)	=	132.008	**9W**	Montalto Dora - Ivrea - Pavone	9,7	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	117.486
154	S.Bernardo - Ivrea - Albiano (Linea 1-1sb)	Urbano Ivrea	**59** (5-21)	=	378.833	**9U**	San Bernardo - Ivrea - Bollengo	10,6	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	128.387
						9V	Burolo - Ivrea - Bellavista	11,3	**E2**	61 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	136.260
168	Bellavista - Ivrea Q. S.Giovanni (Linea 4)	Urbano Ivrea	**60** (6-20)	=	123.583	**9Y**	Fiorano - Ivrea - San Giovanni	10,4	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	125.965
155	Samone - Ivrea - Burolo (Linea 2 2sb)	Urbano Ivrea	**41** (5-20)	=	145.447	**9X**	Bellavista - Ivrea - Bienca	11,6	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	140.499
157	S. Germano - Pavone (Linea 3)	Urbano Ivrea	35 (5-21)	=	173.058	**9Z**	Chiaverano - Ivrea - Pavone	11,6	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	140.499

9.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi

La proposta di trasporto extraurbano prevede le seguenti direttrici, come da schema grafico che segue:

- **9A:** Pont-Saint-Martin - Quincinetto - Tavagnasco - Ivrea
- **9B:** Santhià - Cavaglià - Roppolo - Piverone - Ivrea
- **9C:** Cossano - Caravino - Settimo Rottaro - Azeglio - Albiano - Ivrea
- **9D:** Cigliano - Moncrivello - Borgomasino - Caravino - Albiano - Ivrea
- **9F:** Ivrea - Romano - San Martino - Vialfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso
- **9G:** Ivrea – TO Rebaudengo (*via autostrada*)
- **9H:** San Benigno SFM - San Giorgio - Montalenghe - Romano - Ivrea
- **9I:** Rivarolo SFM - Castellamonte - Baldissero - Traversella
- **9N:** Issiglio/Rueglio - Ivrea Banchette - Ivrea
- **9O:** Trausella - Brosso - Vidracco - Baldissero - Samone - Ivrea
- **9Q:** Borgofranco - Quassolo - Baio - Lessolo - Fiorano - Salerano - Banchette - Ivrea
- **9R:** Andrate - Nomaglio - Borgofranco - Montalto - Ivrea

nonché sul servizio flessibile della Valchiusella (9T).

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.

- **8E:** Ivrea - Castellamonte – Rivarolo SFM
- **8H:** Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto – Rivarolo SFM
- **8I:** Cuorgnè - Castellamonte - Ivrea
- **10I:** Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo – Chivasso SFM

Per quanto riguarda invece la rete urbana, vengono identificate le sei direttrici seguenti:
La proposta di trasporto urbano prevede le seguenti direttrici, come da schema grafico che segue:

- **9U:** San Bernardo – Ivrea – Bollengo
- **9V:** Burolo – Ivrea – Bellavista
- **9W:** Montalto Dora – Ivrea – Pavone
- **9X:** Bellavista – Ivrea – Bienca
- **9Y:** Fiorano – Ivrea – San Giovanni
- **9Z:** Chiaverano – Ivrea - Pavone

		Lunghezza	Vel.commerciale		Tipo		Cadenza-base		Percorrenze	
			km/ora				*min*		*vkm/anno*	
Direttrice	**Descrizione**	*km*	netta	lorda	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
9A	Pont Saint Martin - Quincinetto - Tavagnasco - Ivrea	21,7	38,1	21,7	**E2-**	**E2**	120	60	110.532	262.709
9B	Santhià - Cavaglià - Roppolo - Piverone - Ivrea	33,7	31,6	22,4	**E2**	**E2+**	60	60	407.690	601.841
9C	Cossano - Caravino - Settimo Rottaro - Azeglio - Albiano - Ivrea	23,9	32,6	23,9	**E2-**	**E2**	120	60	121.794	289.477
9D	Cigliano - Moncrivello - Borgomasino - Caravino - Albiano - Ivrea	29,9	37,6	29,9	**E2-**	**E2**	120	60	152.268	361.907
9F	Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso	49,5	36,2	33,0	**E2-**	**E2**	120	60	252.150	599.302
9G	Ivrea Movicentro - Torino Rebaudengo	50,0	79,0	50,0	**E2-**	**E2+**	120	60	254.851	894.179
9H	San Benigno Stazione - San Giorgio - Montalenghe - Romano - Ivrea	36,0	38,9	36,0	**E2+**	**E1**	60	30	643.144	778.103
9I	Rivarolo - Castellamonte - Baldissero - Taversella	28,9	37,5	28,9	**E2-**	**E2+**	120	60	147.122	516.196
9N	Issiglio - Rueglio - Ivrea Banchette - Ivrea FS	27,3	29,6	27,3	**E2-**	**E2**	120	60	138.866	330.052
9O	Trausella - Brosso - Vidracco - Baldissero - Samone - Ivrea	31,8	34,5	31,8	**E2-**	**E2**	120	60	162.206	385.525
9Q	Borgofranco - Quassolo - Baio - Lessolo - Fiorano - Salerano - Banchette - Ivrea	18,3	28,6	18,3	**E2-**	**E2**	120	60	93.002	221.044
9R	Andrate - Nomaglio - Borgofranco - Montalto - Ivrea	19,9	31,7	19,9	**E2-**	**E2**	120	60	101.614	241.513
9T	Servizio flessibile Valchiusella (bivio Rueglio)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016
9U	San Bernardo - Ivrea - Bollengo	10,6	28,9	21,2	**E2**	**E2**	60	60	128.387	128.387
9V	Burolo - Ivrea - Bellavista	11,3	25,0	22,5	**E2**	**E2**	60	60	136.260	136.260
9W	Montalto Dora - Ivrea - Pavone	9,7	27,7	19,4	**E2**	**E2**	60	60	117.486	117.486
9X	Bellavista - Ivrea - Bienca	11,6	26,8	23,2	**E2**	**E2**	60	60	140.499	140.499
9Y	Fiorano - Ivrea - San Giovanni	10,4	25,0	20,8	**E2**	**E2**	60	60	125.965	125.965
9Z	Chiaverano - Ivrea - Pavone	11,6	25,8	23,2	**E2**	**E2**	60	60	140.499	140.499
	TOTALE								**3.415.896**	**6.328.960**

Tab. 9.3-iii – Riepilogo delle direttrici e dei livelli produttivi
Elaborazione META

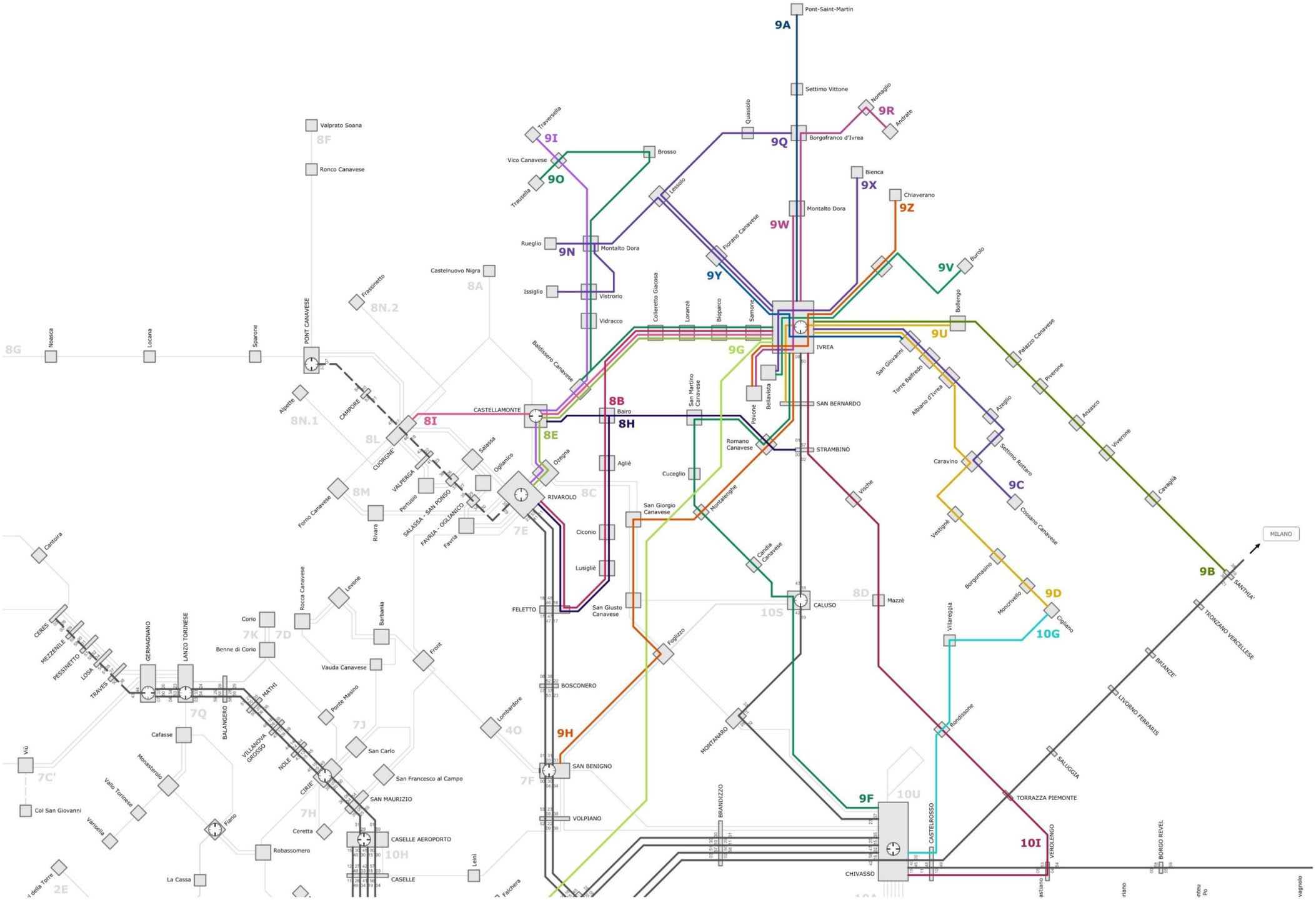


Fig. 9.3.i – Zona omogenea 9: schema di rete complessivo
Elaborazione META

9.3.9 Simulazioni di traffico

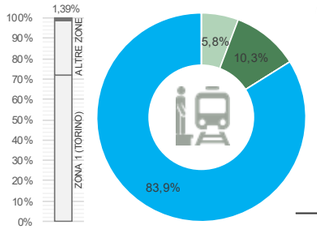
La simulazione dello scenario di piano, effettuata con il medesimo modello di traffico multimodale calibrato nello scenario attuale, evidenzia un modesto aumento del numero di passeggeri saliti giornalmente sulla rete di trasporto pubblico nella zona omogenea 9 (circa +500, pari a +4,2%) e una diminuzione delle percorrenze (-16.900 pass*km, pari a -8,5%).

La quota di interscambi sul totale dei saliti risulta in diminuzione rispetto alla situazione attuale (30% contro 34%) mentre lo scenario di riferimento risulta pressoché simile all'attuale sotto questo aspetto, discostandosi per meno di 1 punto percentuale.

ZONA OMOGENEA 9 – EPOREDIESE

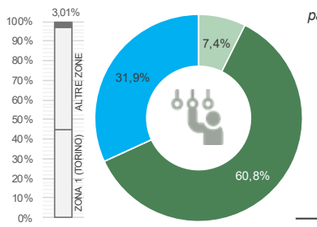
SCENARIO DI PIANO – confronto con scenario attuale

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



	n.pass.	%	var.
S suburbani	-	-	-
R regionali	674	5,8%	+20,5%
RV regionali veloci	1.210	10,3%	-1,6%
LP lunga percorrenza	-	-	-
M metropolitane	-	-	-
T tramvie	-	-	-
U autolinee urbane	-	-	-
E autolinee extraurbane	9.829	83,9%	+4,0%
altri modi	-	-	-
	11.712	100,0%	+4,2%

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



	pass*km	%	var.
S suburbani	-	-	-
R regionali	13,4	7,4%	+22,0%
RV regionali veloci	110,5	60,8%	-1,7%
LP lunga percorrenza	-	-	-
M metropolitane	-	-	-
T tramvie	-	-	-
U autolinee urbane	-	-	-
E autolinee extraurbane	57,9	31,9%	-23,1%
altri modi	-	-	-
	181,8	100,0%	-8,5%

Fig. 9.3.ii – Zona omogenea 9: statistiche trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META

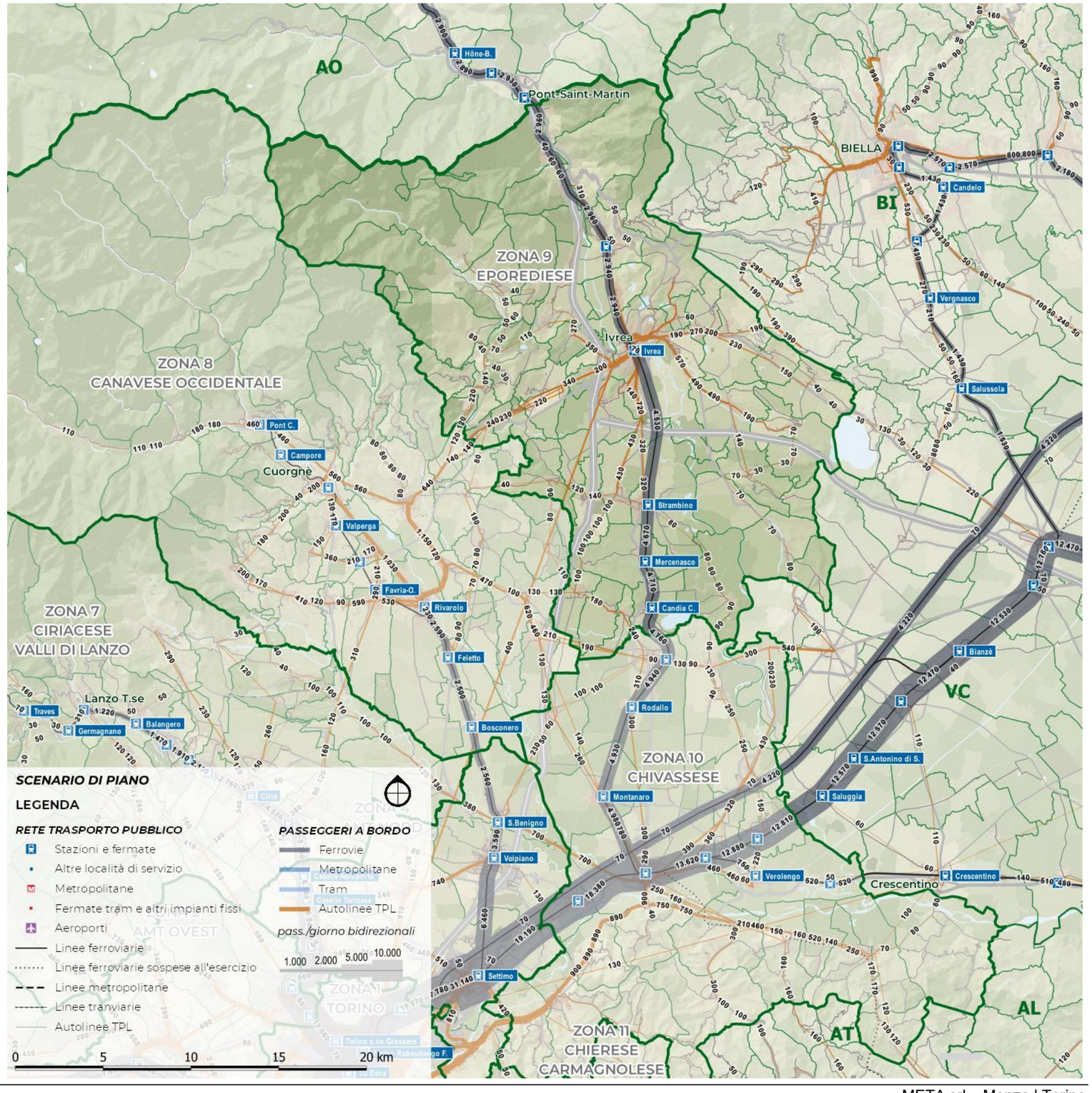
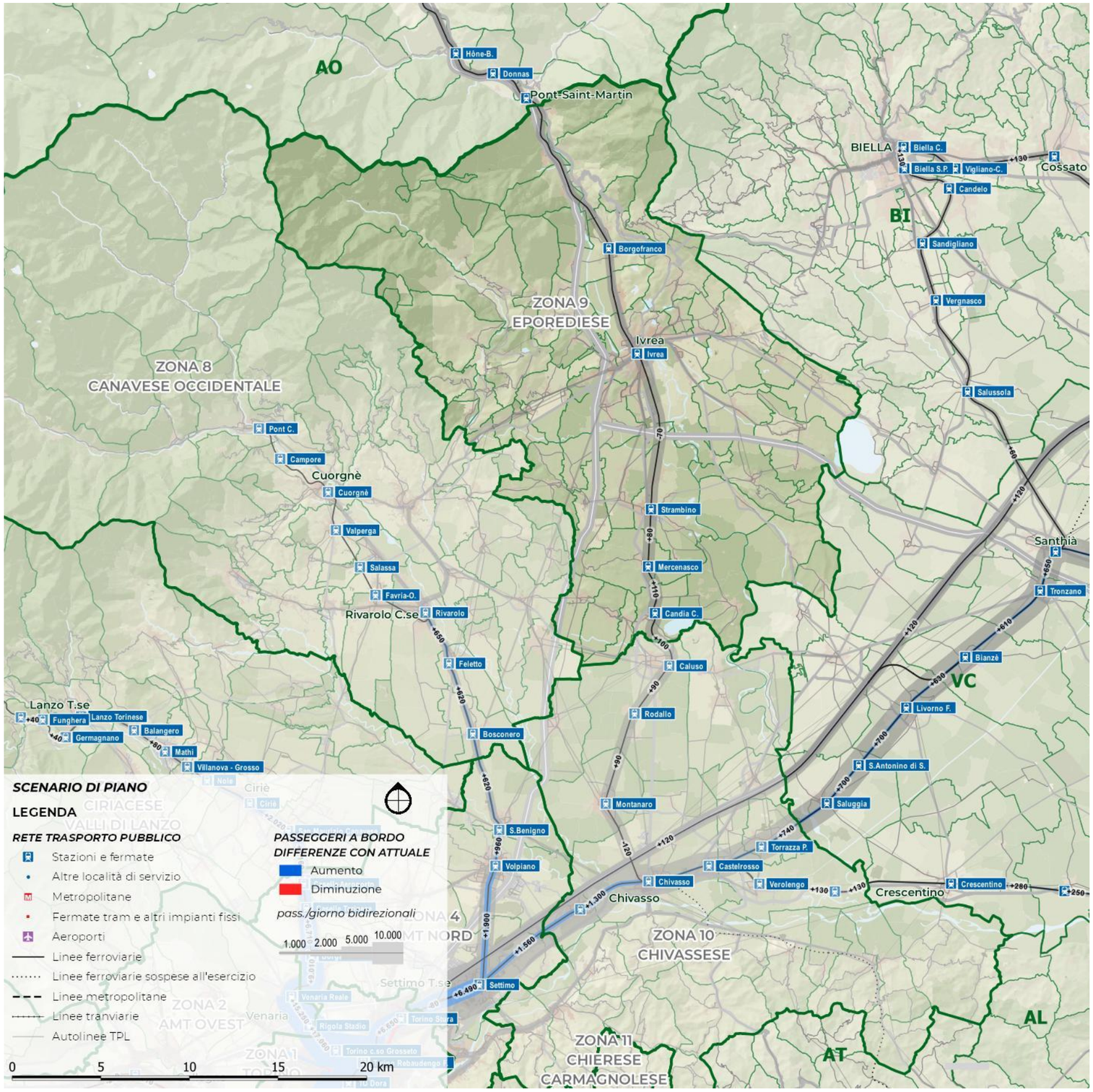


Fig. 9.3.iii – Zona omogenea 9: flussi trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META



Nella zona omogenea 9 le variazioni rispetto allo stato attuale sono pressoché interamente legate alla modifica dello schema dei servizi e di tariffazione del TPL (se si eccettua una lieve flessione nell'uso del servizio ferroviario da Ivrea causata, nello scenario di riferimento, dalla diversa tariffazione autostradale).

In particolare la soppressione del percorso dell'autolinea 265 nel tratto parallelo alla ferrovia fra Ivrea e Chivasso conduce all'aumento delle percorrenze dei servizi regionali e – all'opposto – la diminuzione di quelli relativi alle autolinee.

Le variazioni delle percorrenze riflettono anche i diversi istradamenti nelle relazioni verso Torino e le altre zone, poiché si registra un incremento nell'uso della linea bus autostradale Ivrea – Torino caratterizzata da una percorrenza minore nel territorio della zona 9.

Il numero di saliti, tuttavia, risulta in leggero aumento nonostante complessivamente si riduca la quota di interscambi.

Va osservato, infine, che alcune linee che collegano la zona 9 con poli esterni (es. Ivrea – Santhià) risultano penalizzate a causa di effetti-bordo nell'applicazione del sistema tariffario integrato che qui segue il limite territoriale della Città Metropolitana.

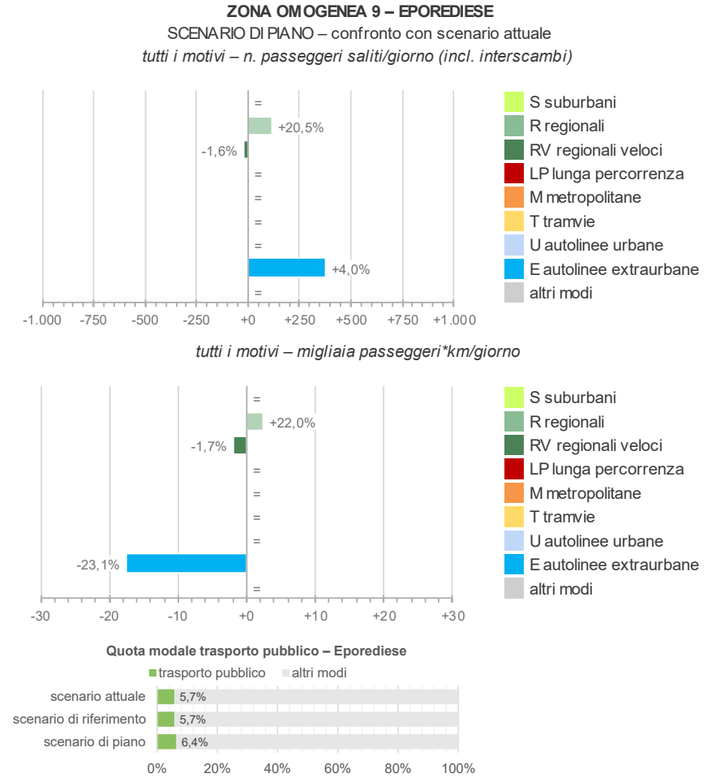


Fig. 9.3.iv – Zona omogenea 9: statistiche trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Fig. 9.3.v – Zona omogenea 9: flussi trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Le simulazioni evidenziano incrementi d'utenza abbastanza rilevanti in valore assoluto ad **Ivrea**, ma soprattutto aumenti relativi abbastanza elevati in diverse località oggi poco servite, quali **Brosso**, **Carema**, **Fiorano Canavese**, **Montalenghe**, **Palazzo Canavese**, **Quassolo**, **Romano Canavese**, **San Martino Canavese**, **Scarmagno**, **Traversella**, **Val di Chy** e **Valchiusa**.

In controtendenza si pongono però i Comuni di Candia Canavese, Loranzé, Maglione, Perosa Canavese e Vestignè.

Leggendo i risultati secondo una logica di rete, è possibile evidenziare risultati in linea con le attese sulle direttrici **9A** (Pont-Saint-Martin - Ivrea) e **9G** (Ivrea-TO Rebaudengo via autostrada.

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

Nel caso della direttrice 9B (Ivrea-Santhià), la funzionalità della linea è legata alla definizione di uno schema tariffario idoneo a garantire i proseguimenti ferroviari verso Vercelli, Novara e Milano.

9.4 ASSETTO DI RETE

9.4.1 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. 9.4.i, riportata nella pagina a fianco.

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

- il consolidamento di uno **schema di rete radiale**, basato su assi relativamente forti orientati verso la città di Ivrea;
- la ristrutturazione dei **collegamenti con Torino**;
- il riassetto della **rete urbana di Ivrea**.

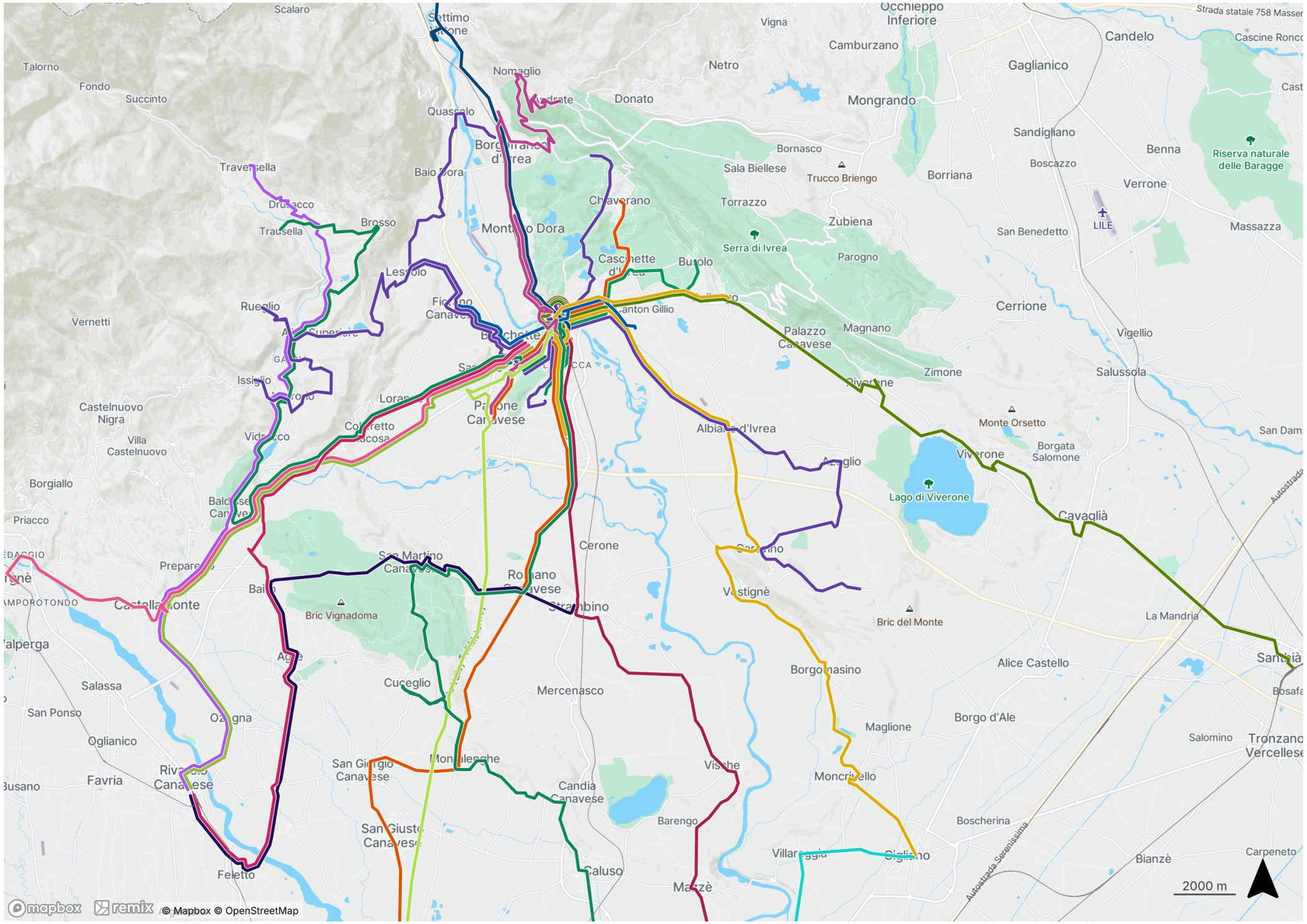


Fig. 9.4.i – Direttrici extraurbane di progetto
Elaborazione META base Remix

9.4.2 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.

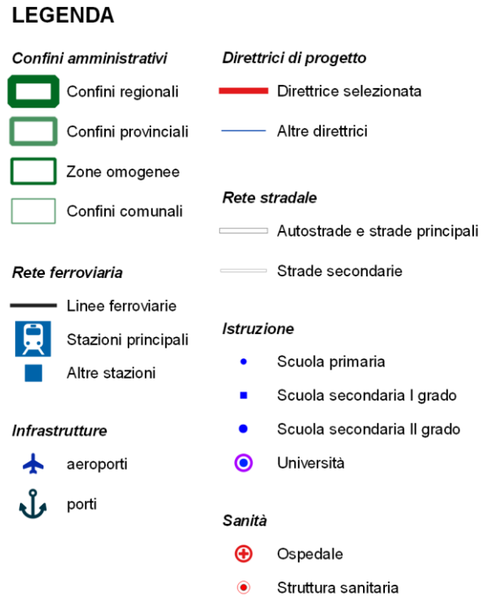


Fig. 9.4.ii – Legenda delle schede di linea
Elaborazione META

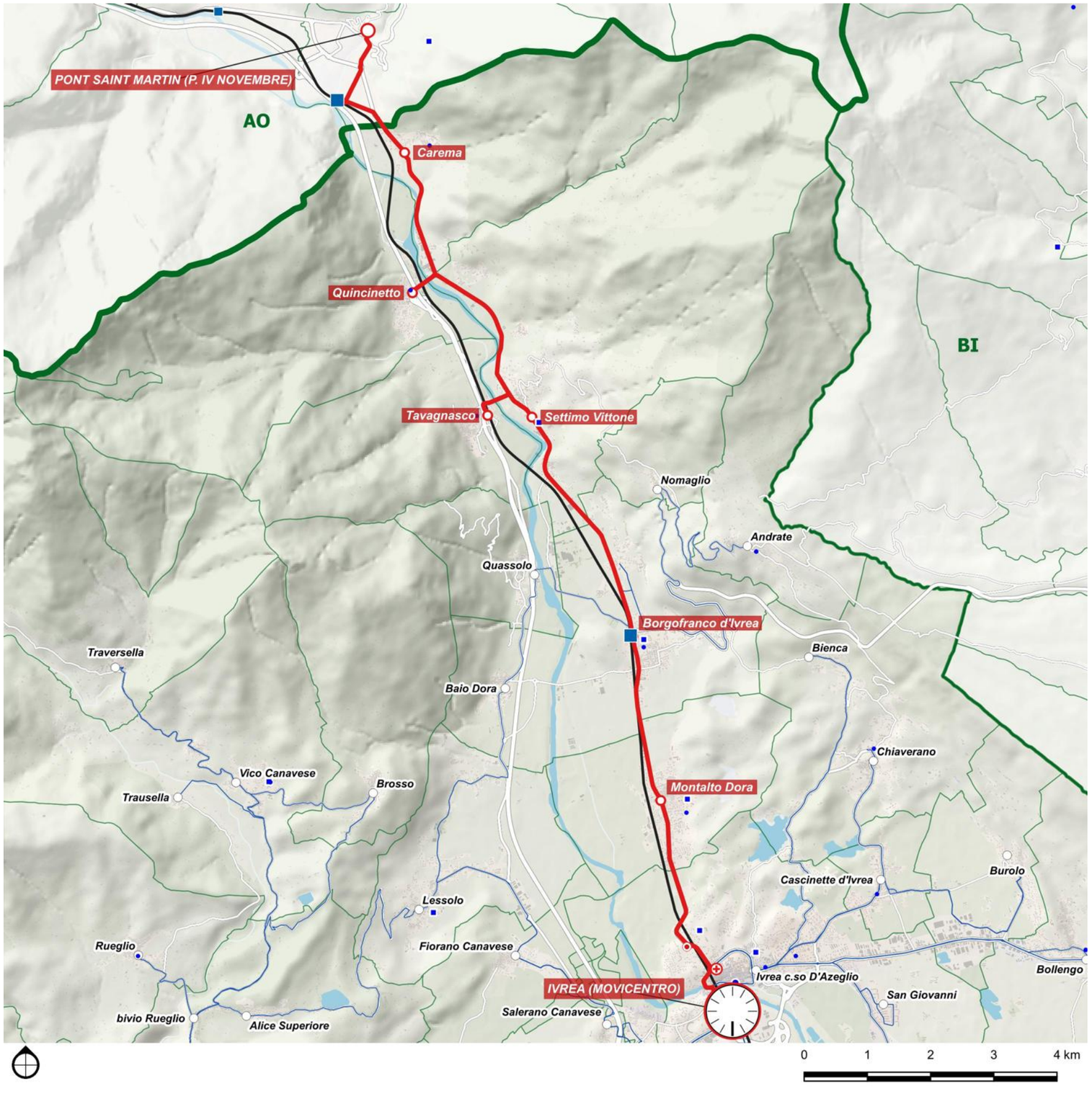
9A

Pont Saint Martin - Quincinetto - Tavagnasco - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	110.532	38.1	21.7

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'estremità nord-orientale del bacino (al confine con la Valle d'Aosta) con il centro urbano di Ivrea, seguendo l'asse della SS26 e servendo i principali centri abitati della media valle della Dora Baltea. Da Pont-Saint-Martin, il tracciato prosegue verso sud lungo la direttrice di fondovalle, attraversando i centri di Quincinetto, Tavagnasco, Settimo Vittone e Borgofranco d'Ivrea. L'ingresso a Ivrea avviene dalla zona nord-est, con arrivo nell'area centrale nei pressi del nodo ferroviario e degli interscambi urbani. La linea svolge un ruolo di collegamento strategico tra i centri minori della valle e Ivrea, offrendo accesso a servizi, scuole, strutture sanitarie e connessioni ferroviarie regionali, tra cui:

- Pont-Saint-Martin: collegamento con la rete del trasporto valdostano
- Quincinetto: centro urbano, servizi comunali e residenziali
- Tavagnasco: residenze, zona industriale/artigianale
- Settimo Vittone – Borgofranco d'Ivrea: poli abitativi e scolastici di valle



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Pont Saint Martin - Quincinetto - Tavagnasco - Ivrea

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	21.7 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

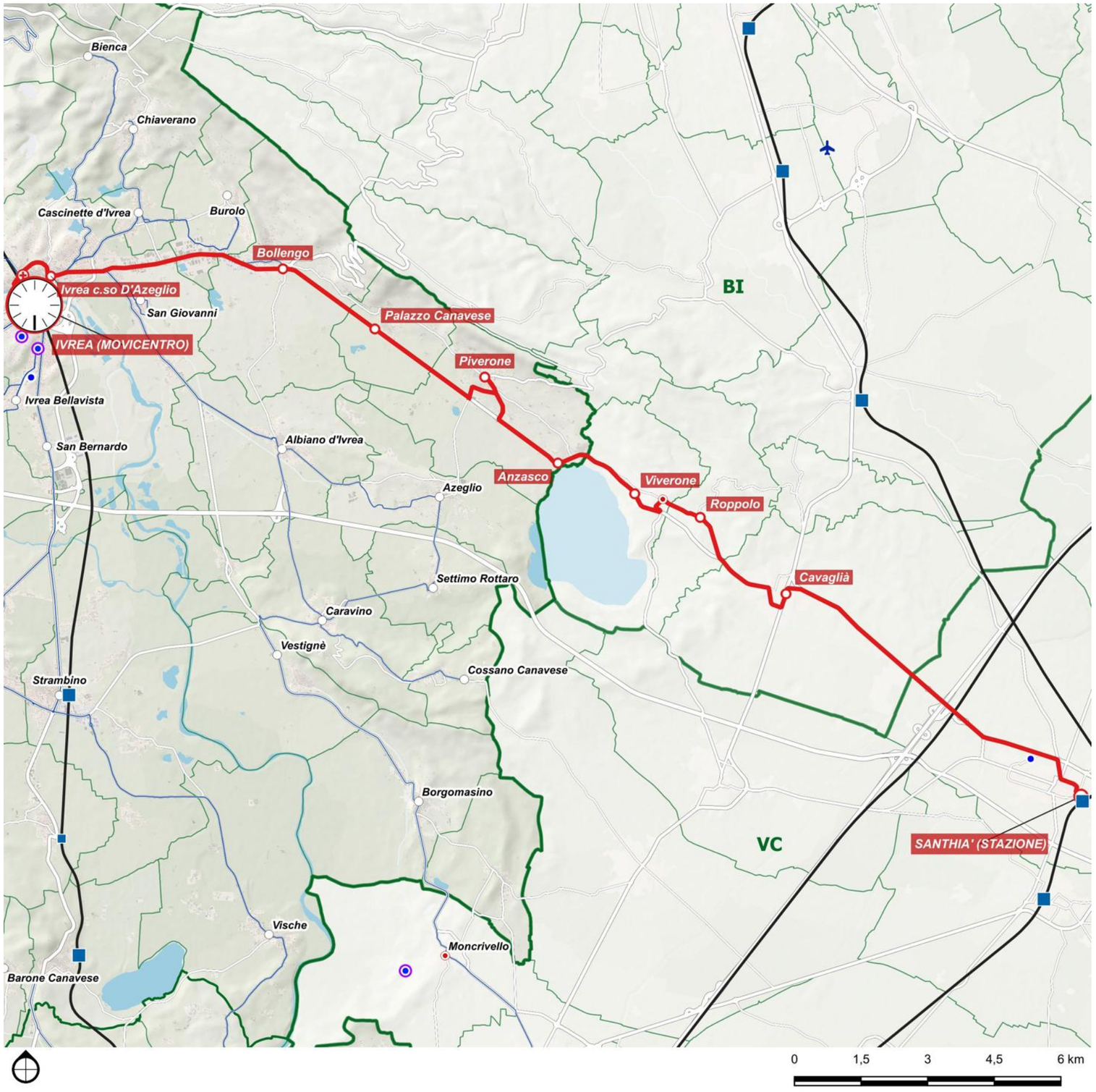
9B

Santhià - Cavaglià - Roppolo - Piverone - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	407.690	31.6	22.4

Direttrice extraurbana secondaria che collega il comune di Santhià (VC), nodo ferroviario regionale, con Ivrea, attraversando l'area collinare morenica a sud del Lago di Viverone. Il tracciato si sviluppa in direzione nord-ovest lungo la SP143 e successivamente la SP228, servendo i centri di Cavaglià, Roppolo e Piverone. Dopo l'attraversamento del crinale collinare, la linea entra nel territorio eporediese da sud-est, con arrivo a Ivrea attraverso l'asse di ingresso orientale, nei pressi dell'area ospedaliera e del nodo ferroviario. La linea offre un importante collegamento tra le province di Vercelli e Torino, favorendo l'accessibilità a Ivrea per finalità scolastiche, sanitarie e lavorative, con copertura dell'area turistica del Lago di Viverone e delle aree rurali collinari. LA direttrice tocca alcuni nodi, servizi e poli, quali:

- Santhià: Stazione FS (linea Torino–Milano / Biella–Novara) e servizi urbani e poli scolastici
- Cavaglià: centro urbano e polo scolastico locale
- Roppolo – Piverone: borghi collinari, agriturismi, accesso al Lago di Viverone (ambito turistico)



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Santhià - Cavaglià - Roppolo - Piverone - Ivrea

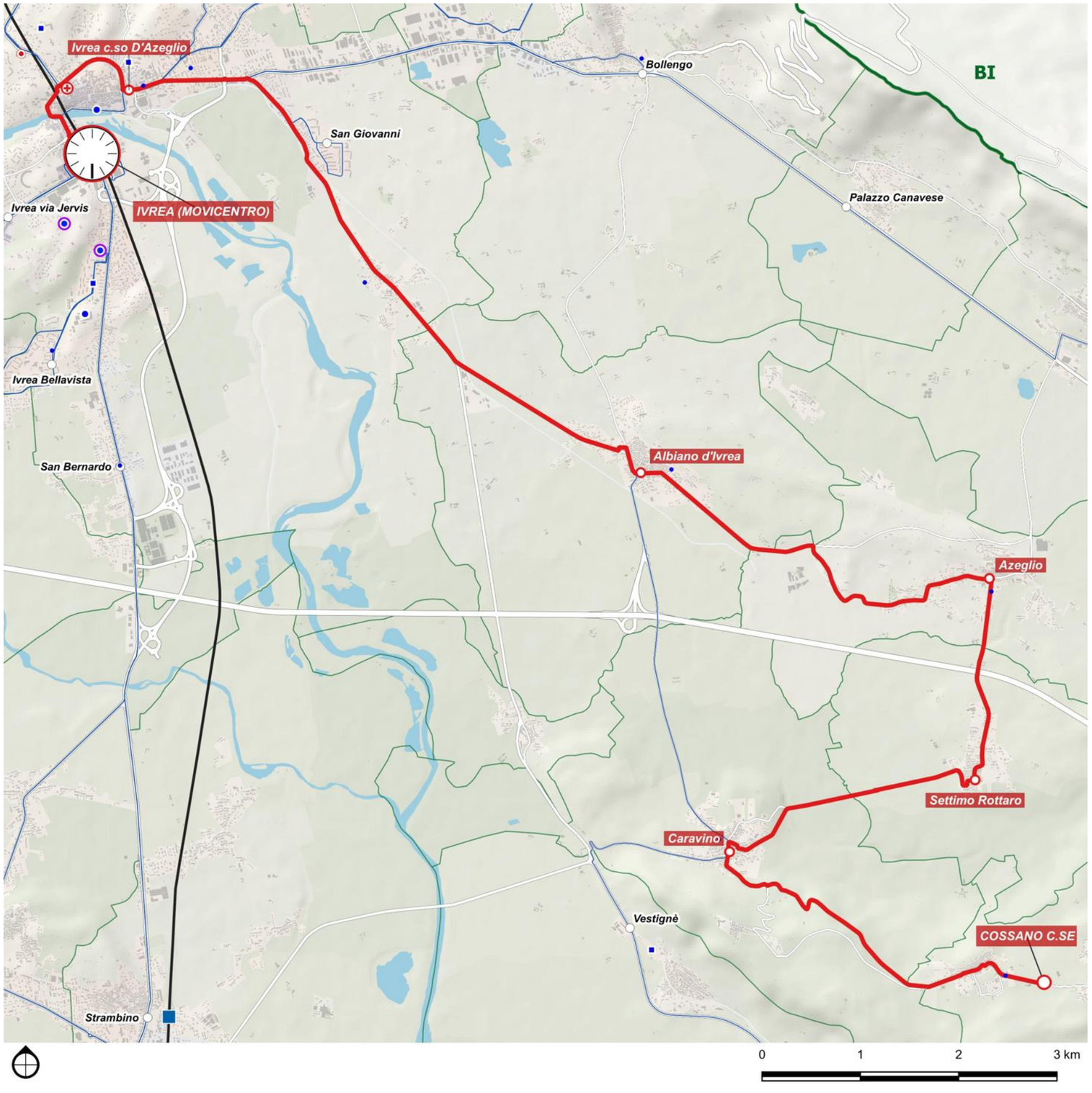
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		33.7 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Santhia FS	

9C

Cossano - Caravino - Settimo Rottaro - Azeglio - Albiano - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	121.794	32.6	23.9

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'area collinare a cavallo tra il Biellese sud-orientale e l'Eporediese con Ivrea, seguendo un asse secondario ma strategico per l'accesso ai servizi urbani. Il tracciato parte da Cossano Canavese, e attraversa in sequenza Caravino, Settimo Rottaro, Azeglio e Albiano d'Ivrea, percorrendo la dorsale tra la Serra e le aree agricole del lago di Viverone. L'ingresso a Ivrea avviene da sud-est, con arrivo presso il nodo urbano e ferroviario. La direttrice svolge una funzione di collegamento scolastico, sanitario e pendolare, coprendo aree a bassa densità con accesso limitato ad altri mezzi pubblici, Comuni collinari a vocazione agricola e residenziale e attrazioni culturali e turistiche (es. Castello di Masino a Caravino).



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cossano - Caravino - Settimo Rottaro - Azeglio - Albiano - Ivrea

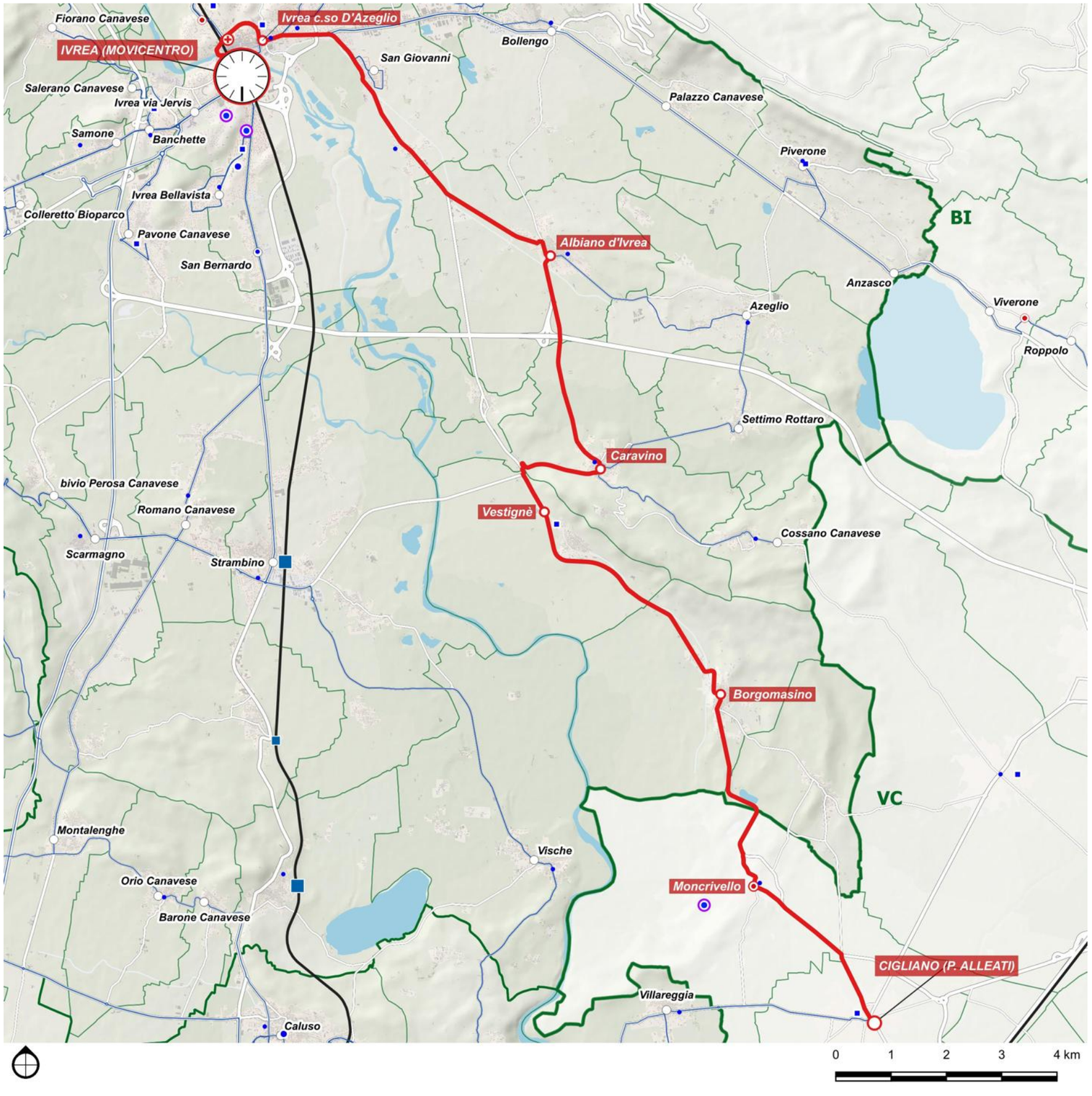
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	23.9 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9D

Cigliano - Moncrivello - Borgomasino - Caravino - Albiano - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	152.268	37.6	29.9

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega l'area sud-orientale del bacino eporediese con Ivrea, attraversando territori agricoli e collinari situati tra le province di Vercelli e Torino. Il tracciato parte da Cigliano, importante centro sulla direttrice della SP11, e si dirige verso nord attraversando i comuni di Moncrivello, Borgomasino, Caravino e Albiano d'Ivrea, congiungendosi infine con Ivrea da sud-est. Il servizio si configura come collegamento intercomunale per utenti scolastici, pendolari e residenti in aree rurali, con funzione di adduzione al polo urbano di Ivrea e di accesso a servizi sanitari e commerciali, mettendo in connessione nodi, servizi e poli come Cigliano (Centro urbano con servizi scolastici e commerciali), Castello di Masino (attrattore culturale e turistico) e scuole del primo ciclo e presidi di servizi locali.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cigliano - Moncrivello - Borgomasino - Caravino - Albiano - Ivrea

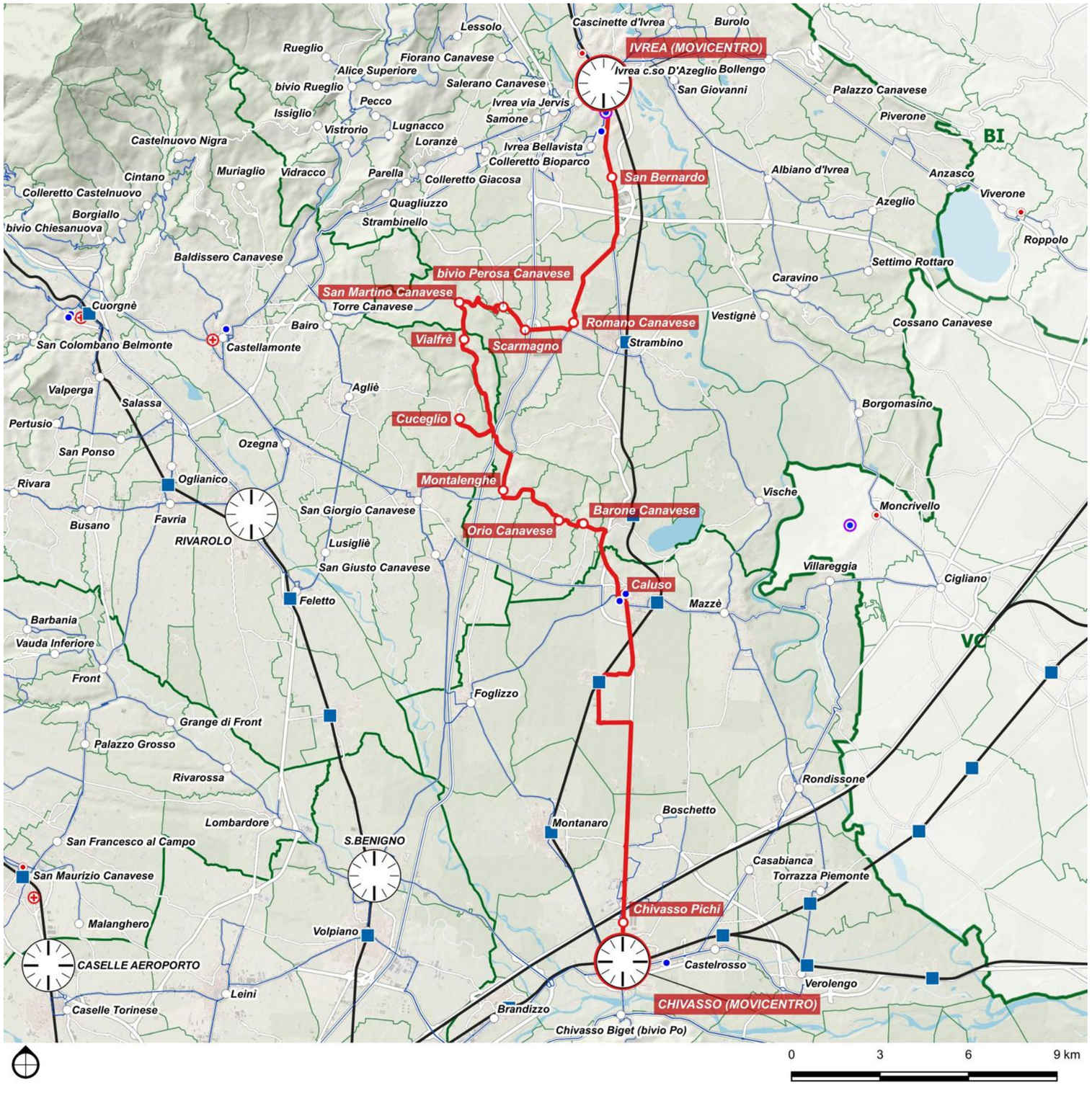
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	29.9 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9F

Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	252.150	36.2	33.0

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega Ivrea con Chivasso, attraversando la fascia collinare sud-orientale del Canavese. Il percorso si sviluppa lungo direttrici secondarie, in parte collinari, che attraversano i comuni di Romano Canavese, San Martino Canavese, Vialfrè, Cuceglio e Montalenghe, per poi scendere verso la pianura in direzione di Chivasso, importante nodo ferroviario e urbano del basso Canavese. La direttrice assolve una doppia funzione: da un lato garantisce l'accessibilità ai comuni della cintura collinare, dall'altro connette i due poli urbani principali (Ivrea e Chivasso), entrambi dotati di stazioni ferroviarie e offerta scolastico-sanitaria rilevante.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso

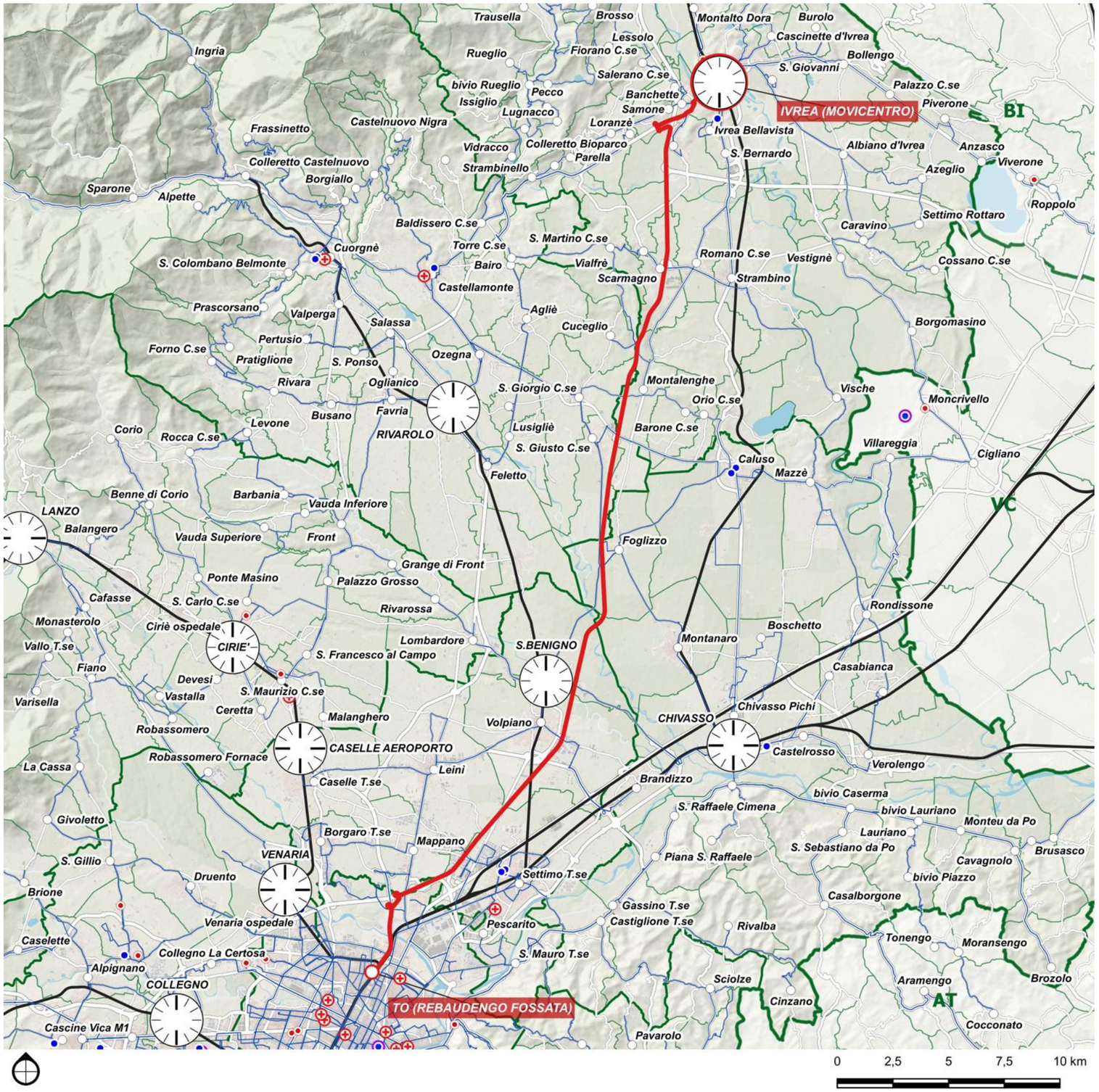
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	49.5 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Chivasso FS

9G

Ivrea Movicentro - Torino Rebaudengo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	254.851	79.0	50.0

Direttrice extraurbana secondaria diradata che si sviluppa in prevalenza lungo il tracciato autostradale A5. Parte dal nodo ferroviario di Ivrea e si dirige a sud verso Ivrea Sud, utilizzando la viabilità urbana principale. Prosegue poi sull'autostrada A5 imboccando l'entrata di Ivrea Sud e percorre l'autostrada senza fermate intermedie significative fino a Torino, dove esce in corrispondenza della barriera di Torino Nord per raggiungere la stazione ferroviaria di Torino Rebaudengo. La direttrice garantisce un collegamento rapido tra Ivrea e Torino, servendo prevalentemente l'utenza pendolare oggi abituata all'usto dell'auto privata.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Ivrea Movicentro - Torino Rebaudengo

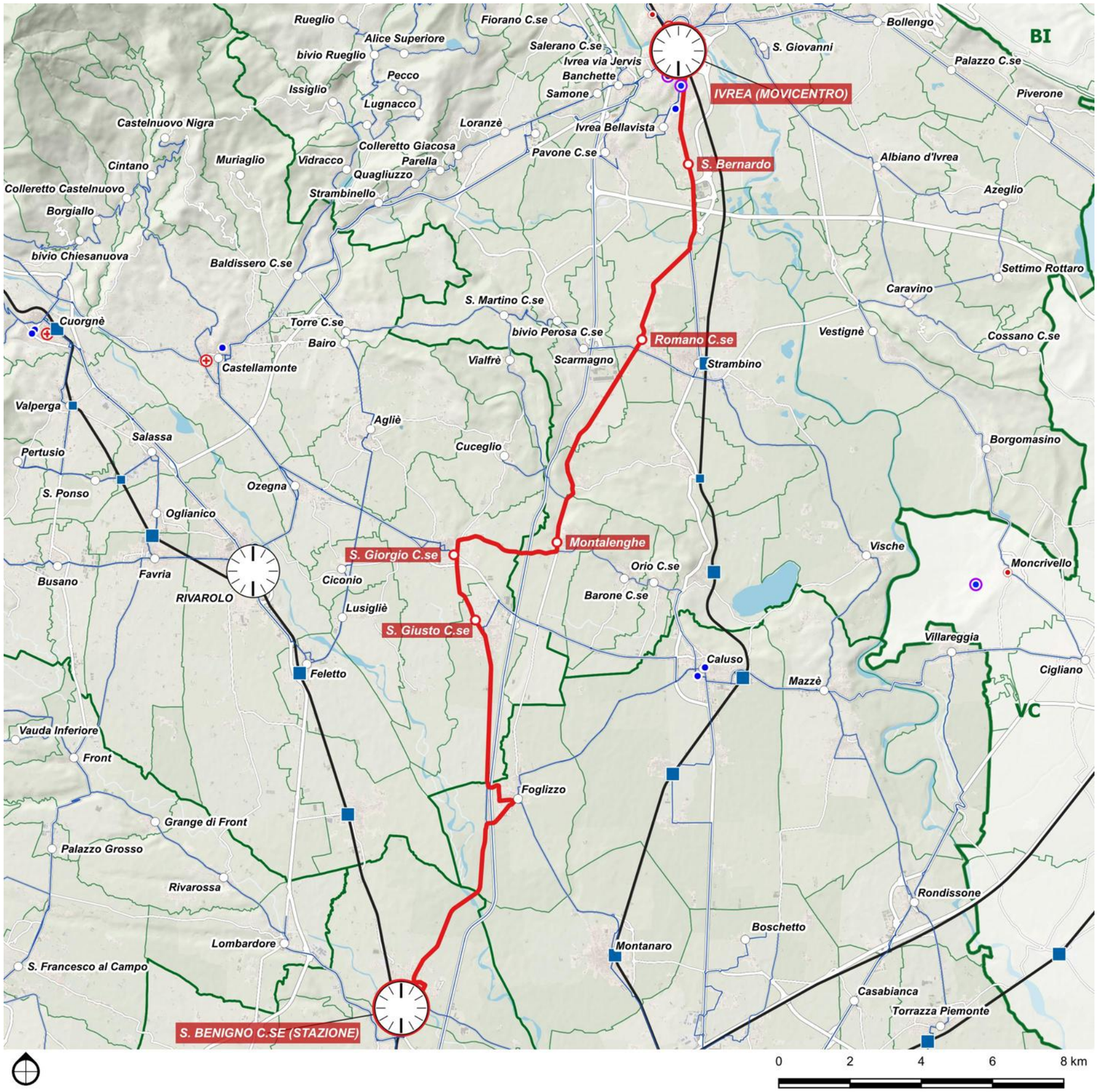
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	50 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Torino Rebaudengo FS

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

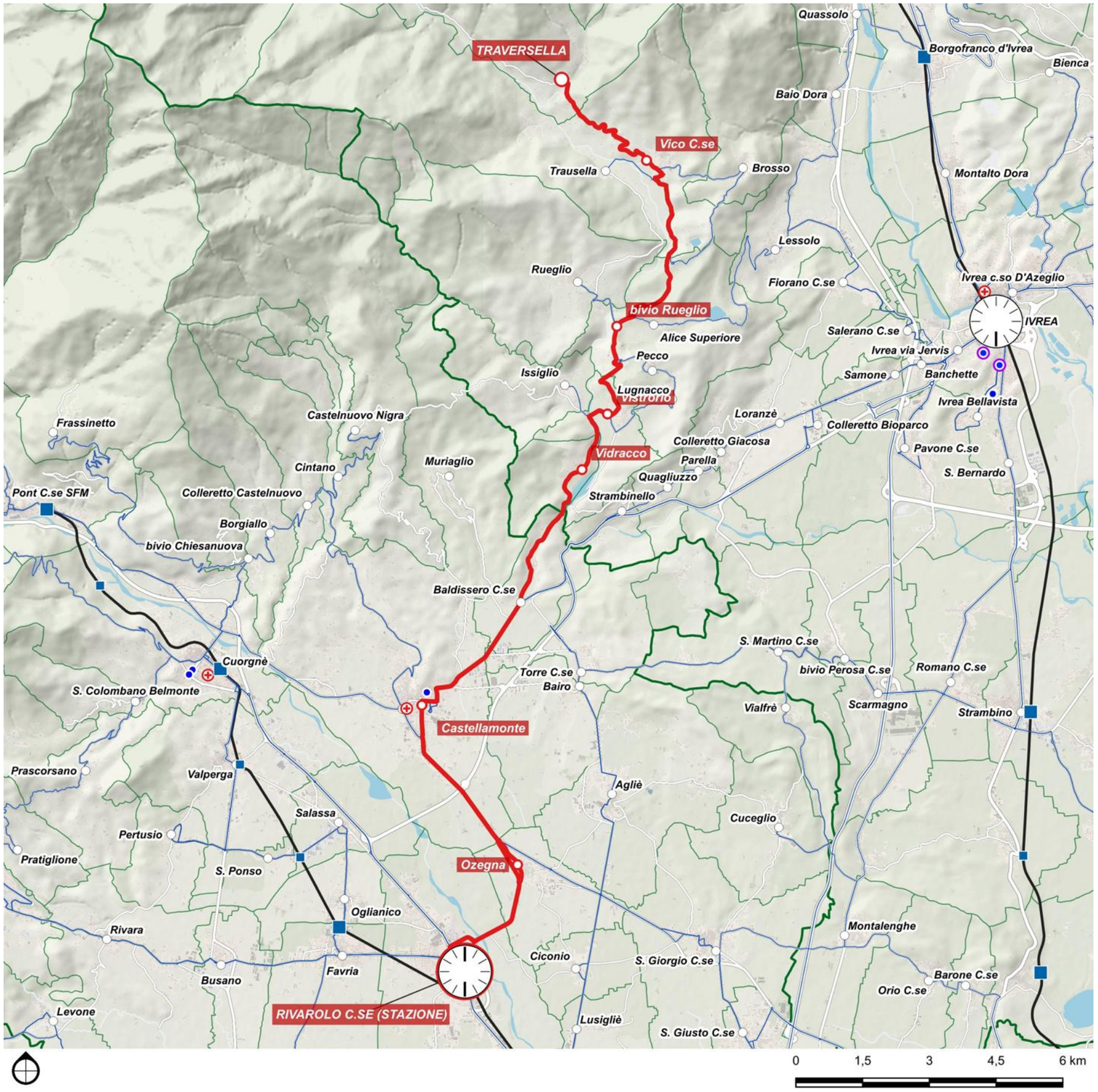
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	56
Lunghezza	36 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, San Benigno FS

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

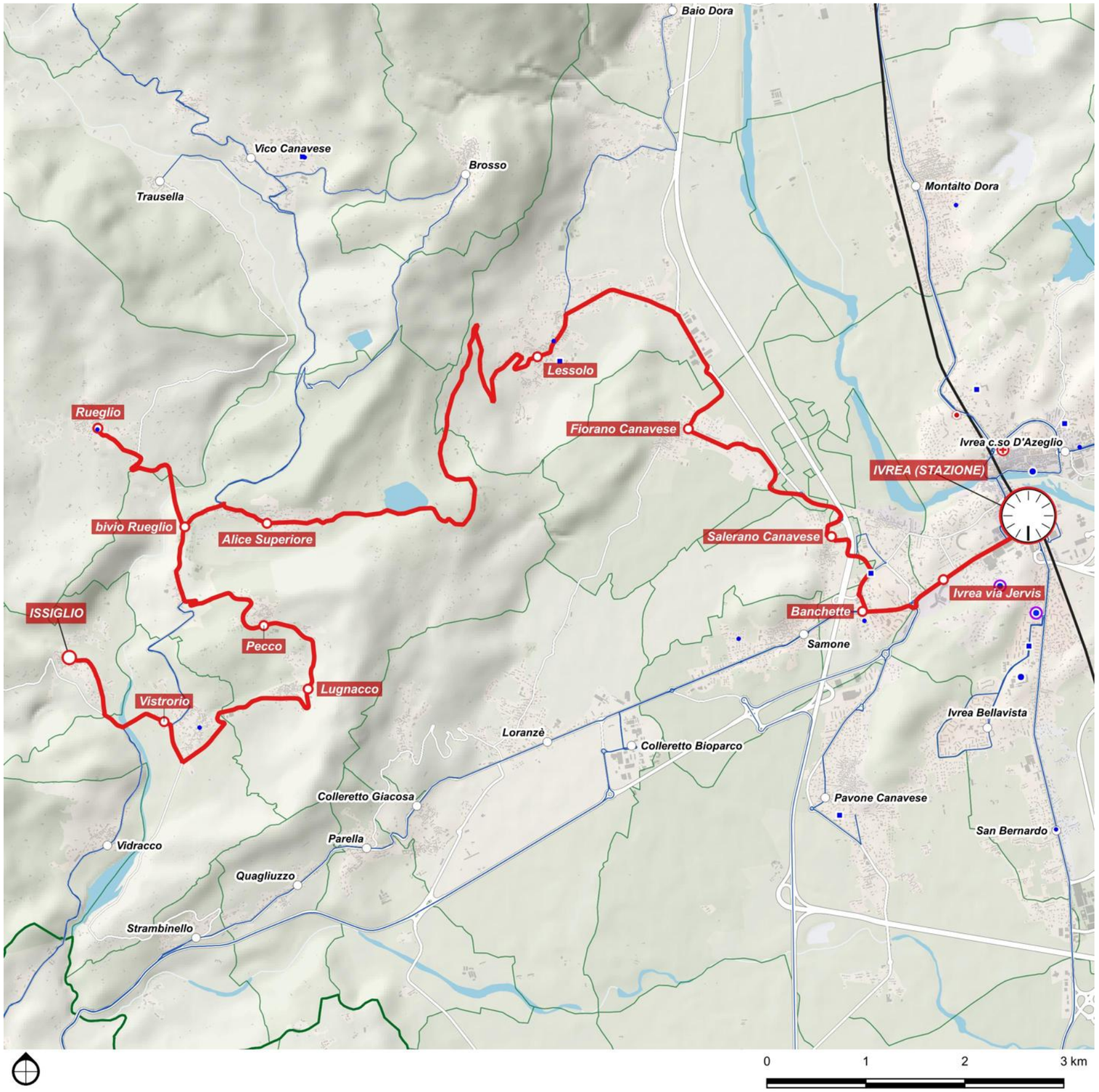
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	28.9 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

9N

Issiglio - Rueglio - Ivrea Banchette - Ivrea FS

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	138.866	29.6	27.3

Direttrice extraurbana secondaria diradata che parte da Issiglio, in Valchiusella, e percorre la SP64 scendendo verso Rueglio. Da Rueglio prosegue seguendo la valle e attraversa Trausella e Castelnuovo Nigra, per poi connettersi verso la pianura tramite Vidracco e Strambinello. Raggiunta la zona pianeggiante, entra a Banchette seguendo l'asse viario principale e collega direttamente il centro di Ivrea, proseguendo infine fino al terminal ferroviario di Ivrea FS.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Issiglio - Rueglio - Ivrea Banchette - Ivrea FS

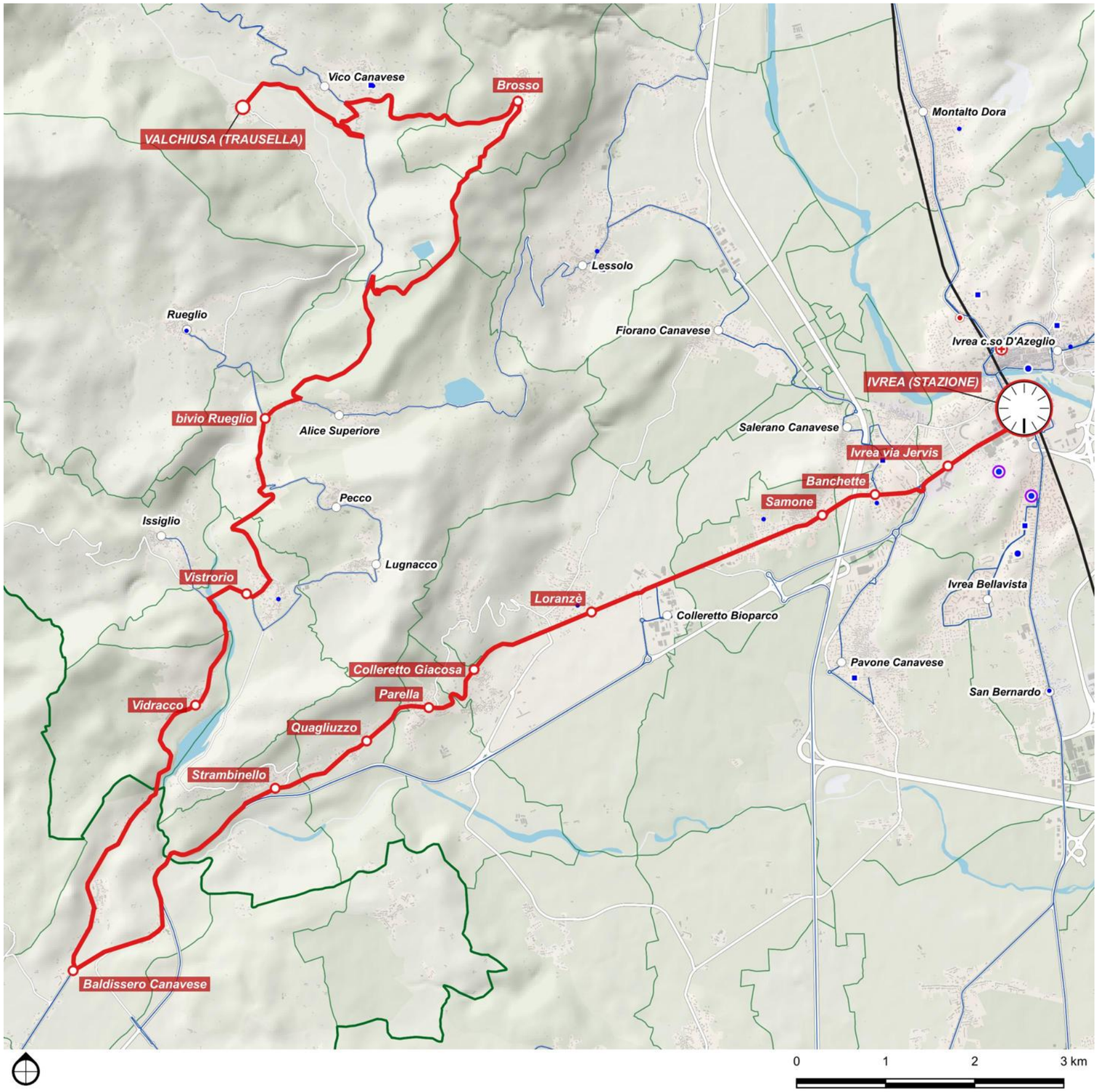
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	27.3 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

90

Trausella - Brosso - Vidracco - Baldissero - Samone - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	162.206	34.5	31.8

Direttrice extraurbana secondaria diradata che collega il Comune di Trausella con Ivrea, attraversando i centri abitati della Valchiusella e della pianura canavesana. Il tracciato si sviluppa inizialmente in ambito montano, con numerose curve e dislivelli, attraversando Brosso e Vidracco, quindi scendendo a Baldissero Canavese e Samone. Dopo Samone, la linea confluisce sulla viabilità principale in direzione Ivrea, raggiungendo la stazione ferroviaria di Ivrea FS e l'area urbana centrale. La linea risponde a una tipologia di domanda prevalentemente scolastica e di pendolarismo lavorativo verso Ivrea, oltre alle necessità (seppur con numeri limitati) dei flussi turistici legati alla presenza della Comunità Damanhur a Vidracco, fino a collegare la Valchiusella, area a particolarmente bassa densità abitativa.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Trausella - Brosso - Vidracco - Baldissero - Samone - Ivrea

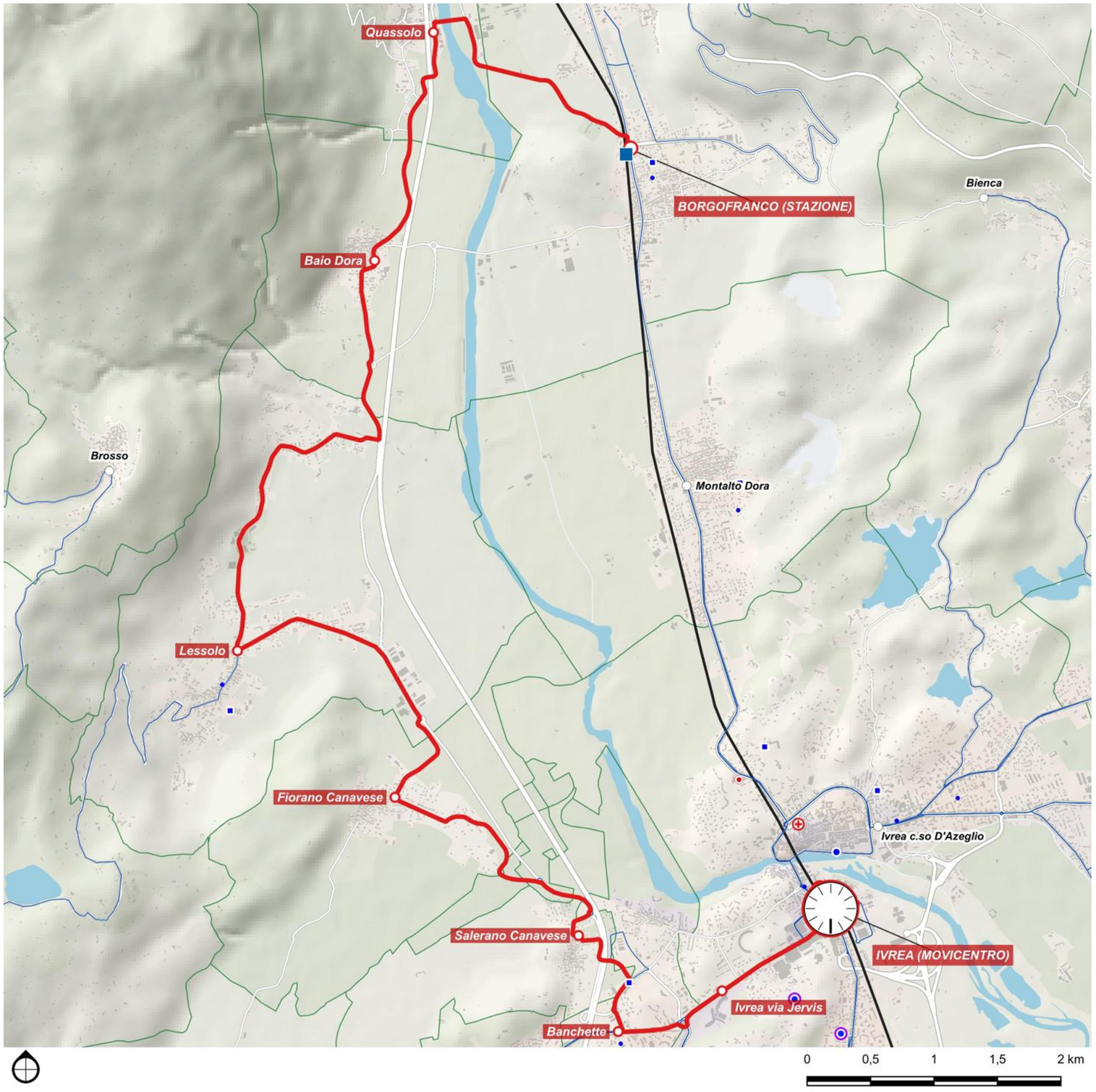
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	31.8 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9Q

Borgofranco - Quassolo - Baio - Lessolo - Fiorano - Salerano - Banchette - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	93.002	28.6	18.3

Direttrice extraurbana secondaria diradata che parte da Borgofranco d'Ivrea, centro abitato della bassa Val d'Aosta, e segue il fondovalle del fiume Dora Baltea verso sud. Attraversa i comuni di Quassolo e Baio Dora (frazione di Quincinetto), poi raggiunge Lessolo e Fiorano Canavese, aree residenziali della cintura nord di Ivrea. Successivamente tocca Salerano Canavese, attraversa il territorio urbanizzato di Banchette, importante area commerciale e residenziale, ed entra infine nel centro di Ivrea, terminando presso la stazione ferroviaria di Ivrea FS.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Borgofranco - Quassolo - Baio - Lessolo - Fiorano - Salerano - Banchette - Ivrea	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	18.3 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

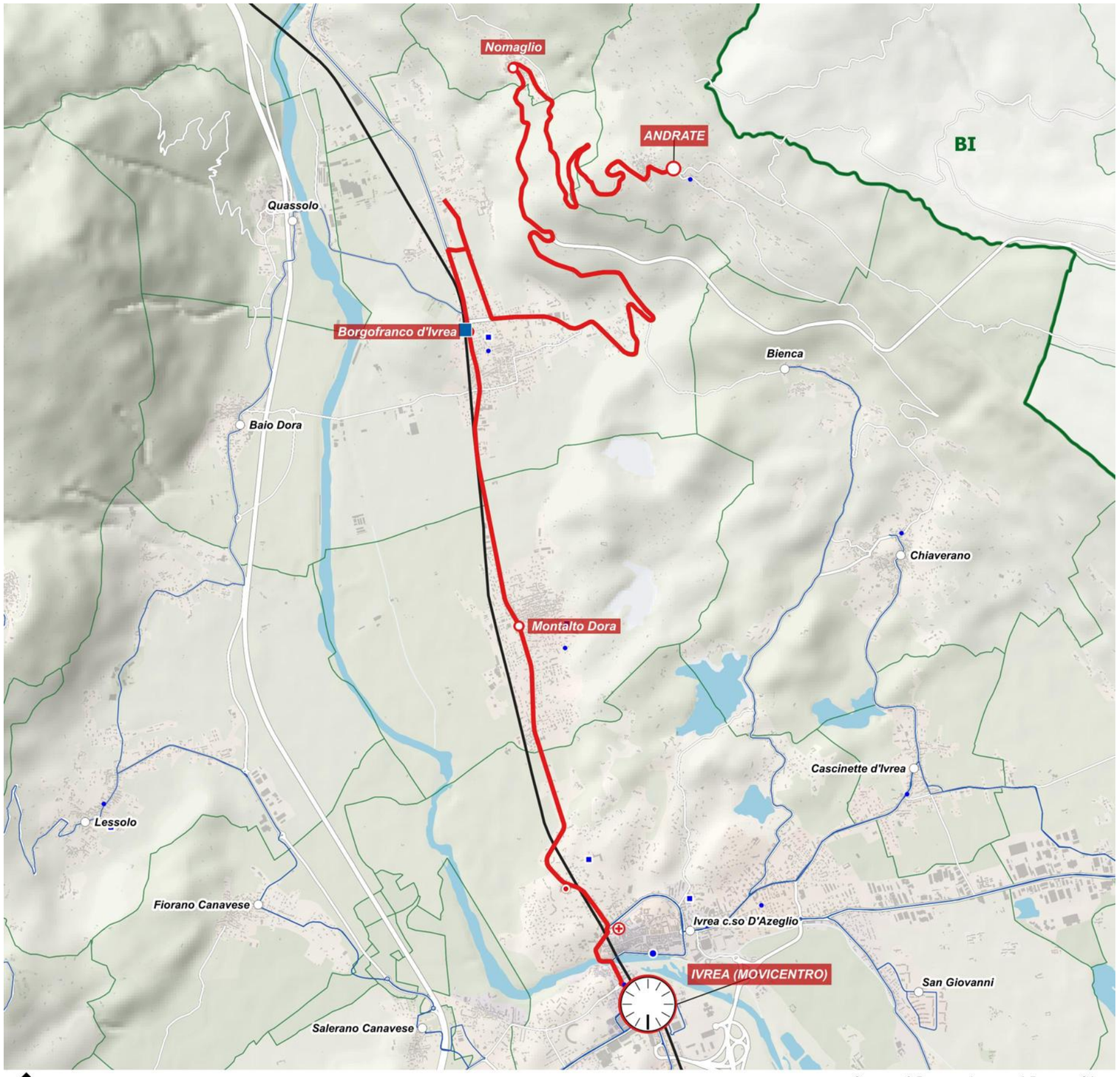
9R

Andrate - Nomaglio - Borgofranco - Montalto - Ivrea

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	101.614	31.7	19.9

Direttrice extraurbana secondaria diradata con origine ad Andrate, località montana posta ai piedi della Serra Morenica. Da qui il percorso scende lungo la strada provinciale, attraversando il centro di Nomaglio, piccolo borgo collinare.

Proseguendo verso valle, raggiunge Borgofranco d'Ivrea, importante centro di fondovalle, dove incrocia anche altre direttrici di traffico. Successivamente entra in Montalto Dora, area residenziale e commerciale della cintura sud di Ivrea, e da lì prosegue lungo l'asse principale fino a Ivrea, terminando presso la stazione ferroviaria di Ivrea FS. Questa linea risponde alla forte domanda scolastica di Nomaglio, Borgofranco e Montalto verso Ivrea, oltre a quella turistica stagionale da e verso Andrate, in particolare nei mesi estivi e nei fine settimana.



DETTAGLIO PERCORSI

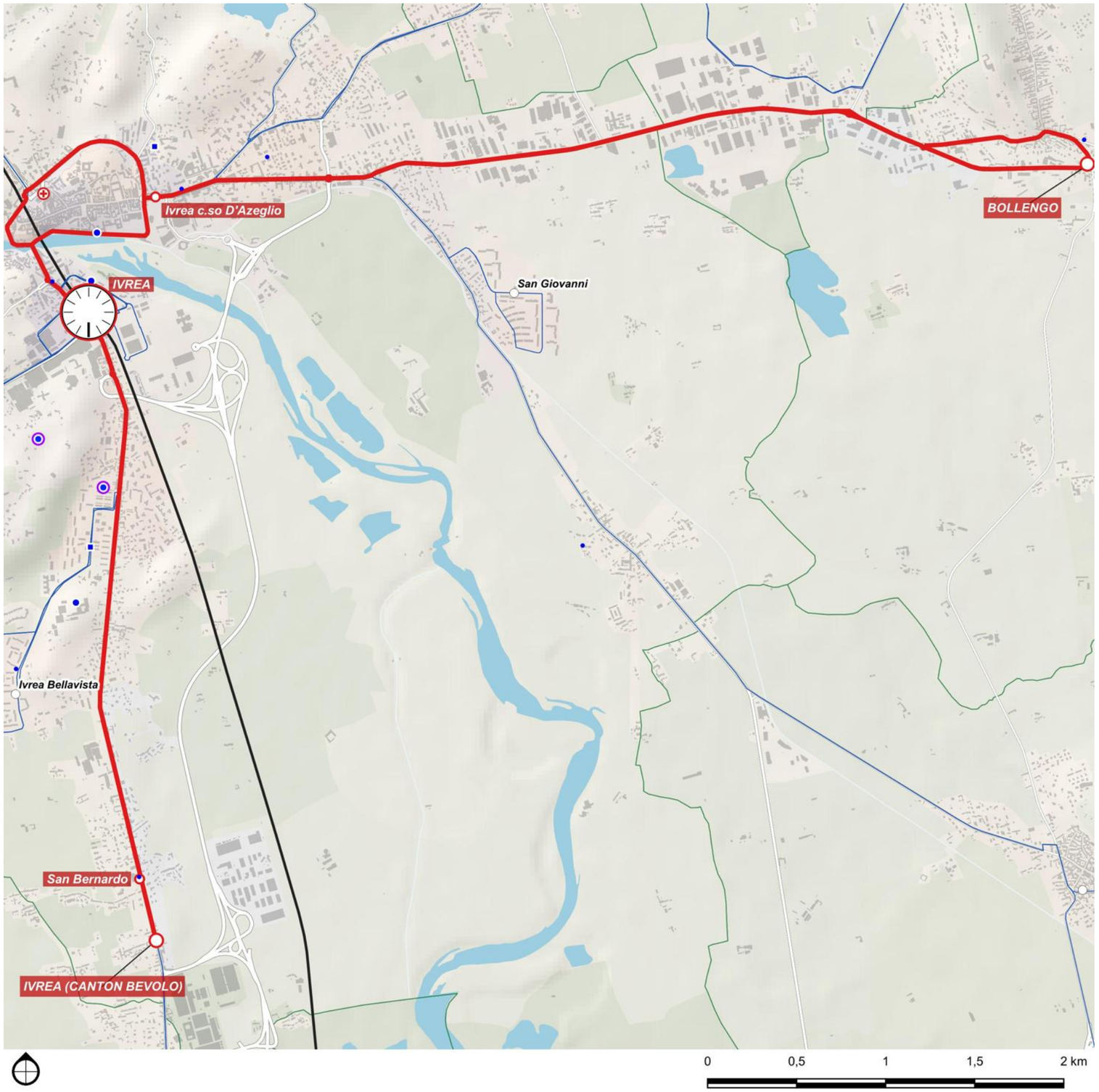
Base	
Andrate - Nomaglio - Borgofranco - Montalto - Ivrea	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	19.9 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9U

San Bernardo - Ivrea - Bollengo

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	128.387	28.9	21.2

Linea urbana diametrale, che collega la frazione di S.Bernardo a Bollengo via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



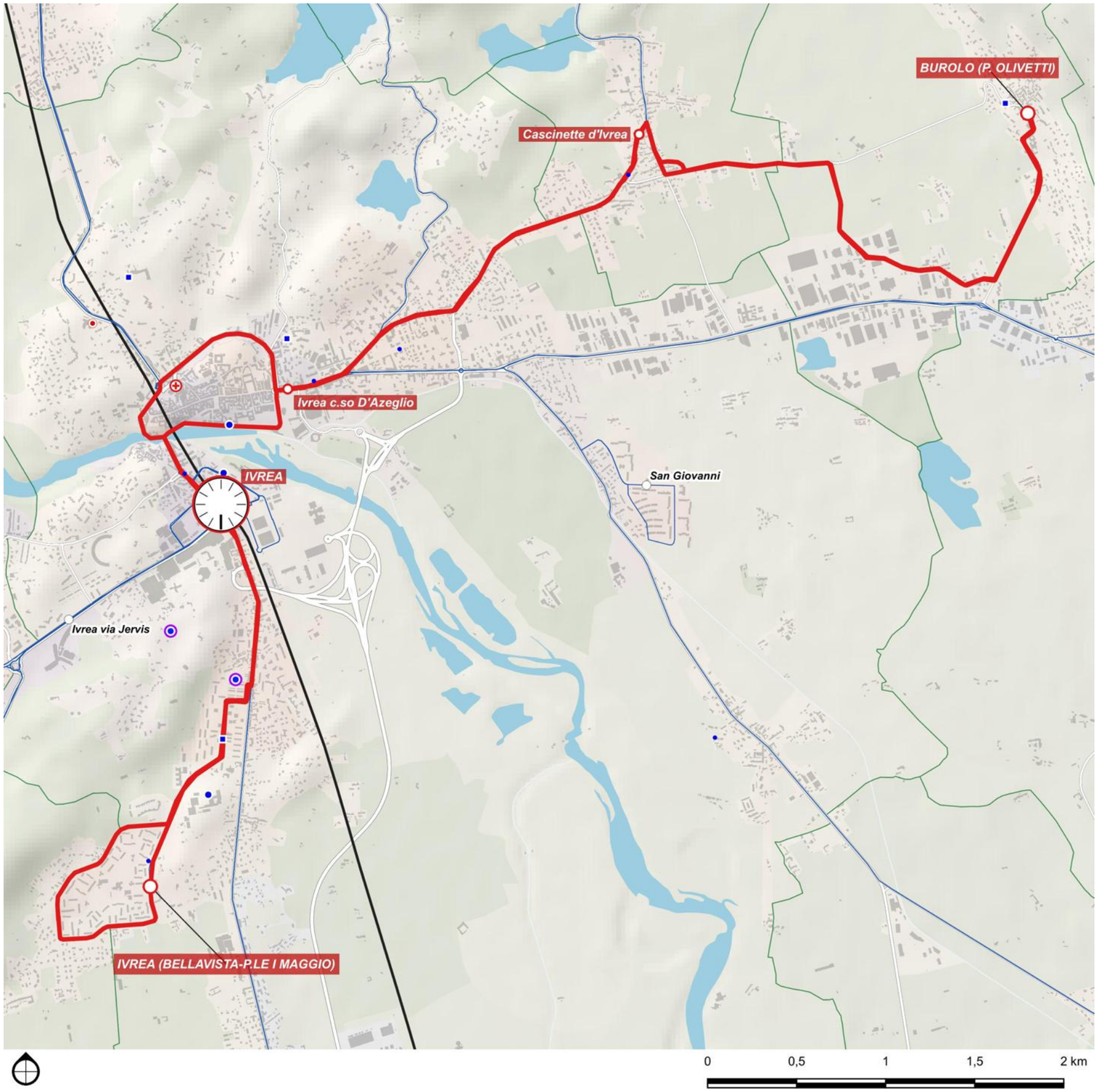
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
San Bernardo - Ivrea - Bollengo		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		10.6 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS	

9V

Burolo - Ivrea - Bellavista

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	136.260	25.0	22.5

Linea urbana diametrale, che collega il quartiere Bellavista a Cascinette d'Ivrea e Burolo via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Burolo - Ivrea - Bellavista

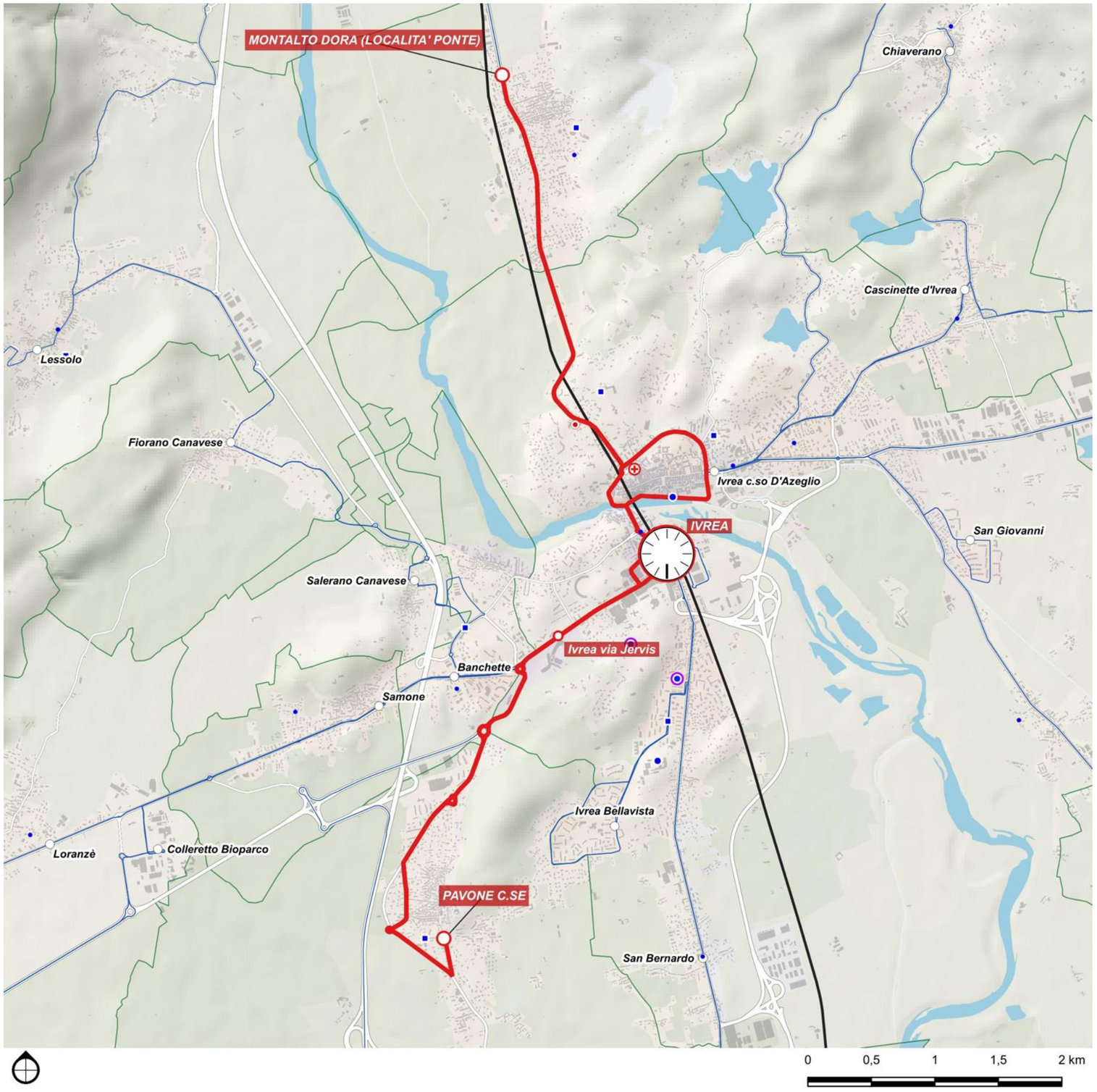
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	11.3 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9W

Montalto Dora - Ivrea - Pavone

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	117.486	27.7	19.4

Linea urbana diametrale, che collega Pavone e Montalto Dora via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Montalto Dora - Ivrea - Pavone

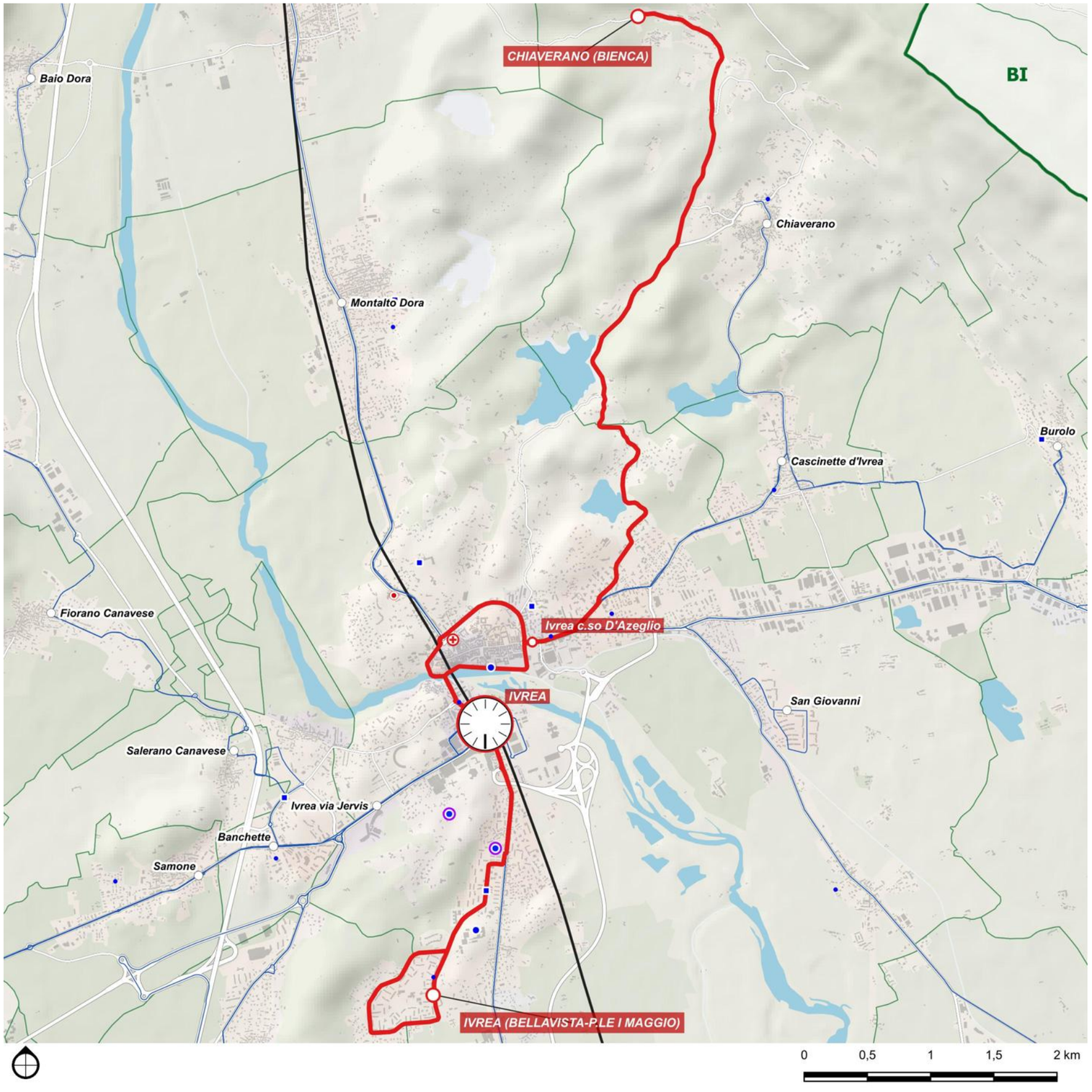
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	9.7 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9X

Bellavista - Ivrea - Bienca

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	140.499	26.8	23.2

Linea urbana diametrale, che collega il quartiere di Bellavista a Bienca di Chiaverano via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Bellavista - Ivrea - Bienca

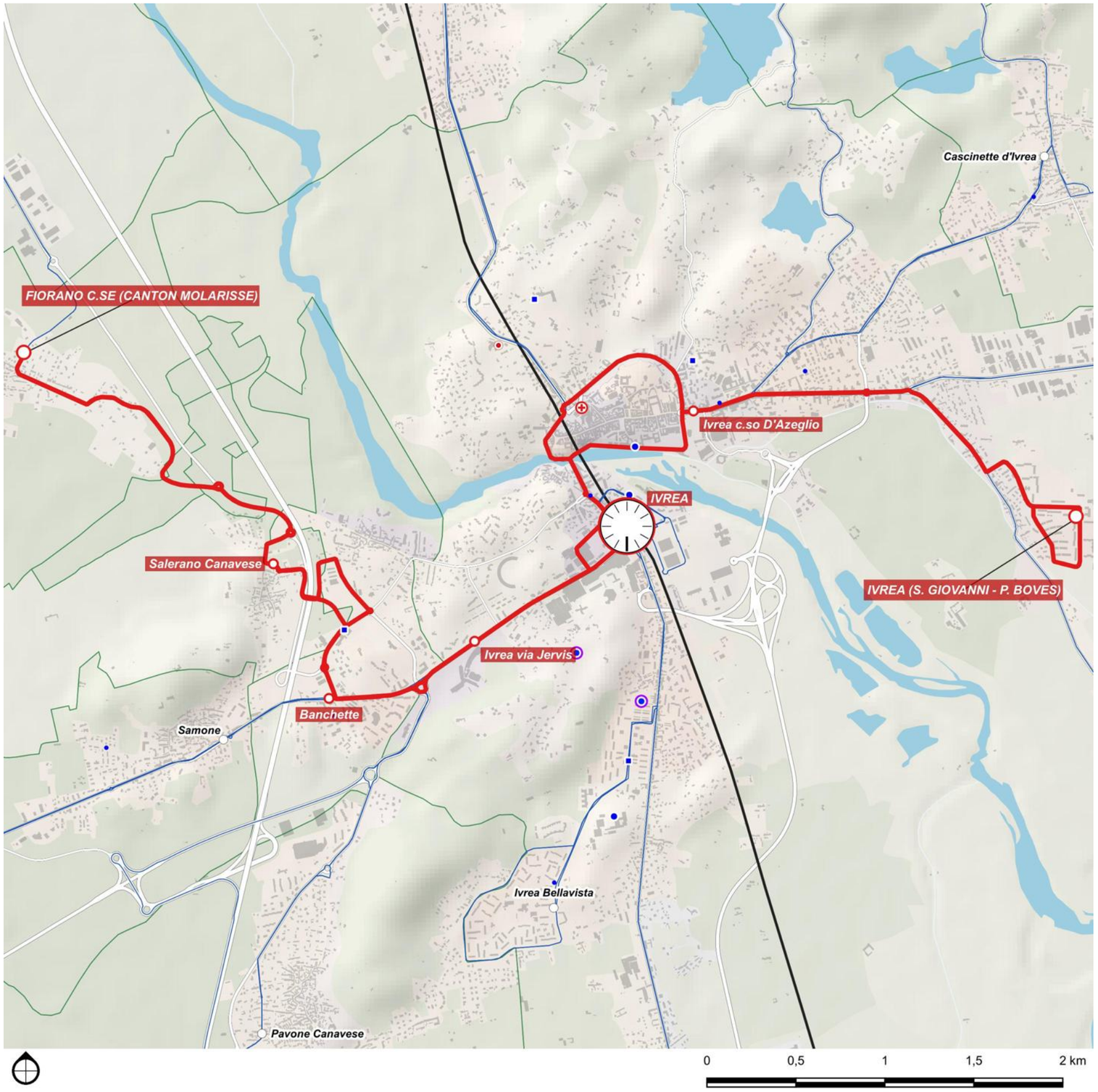
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	11.6 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

9Y

Fiorano - Ivrea - San Giovanni

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	125.965	25.0	20.8

Linea urbana diametrale, che collega Fiorano al quartiere di San Giovanni via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



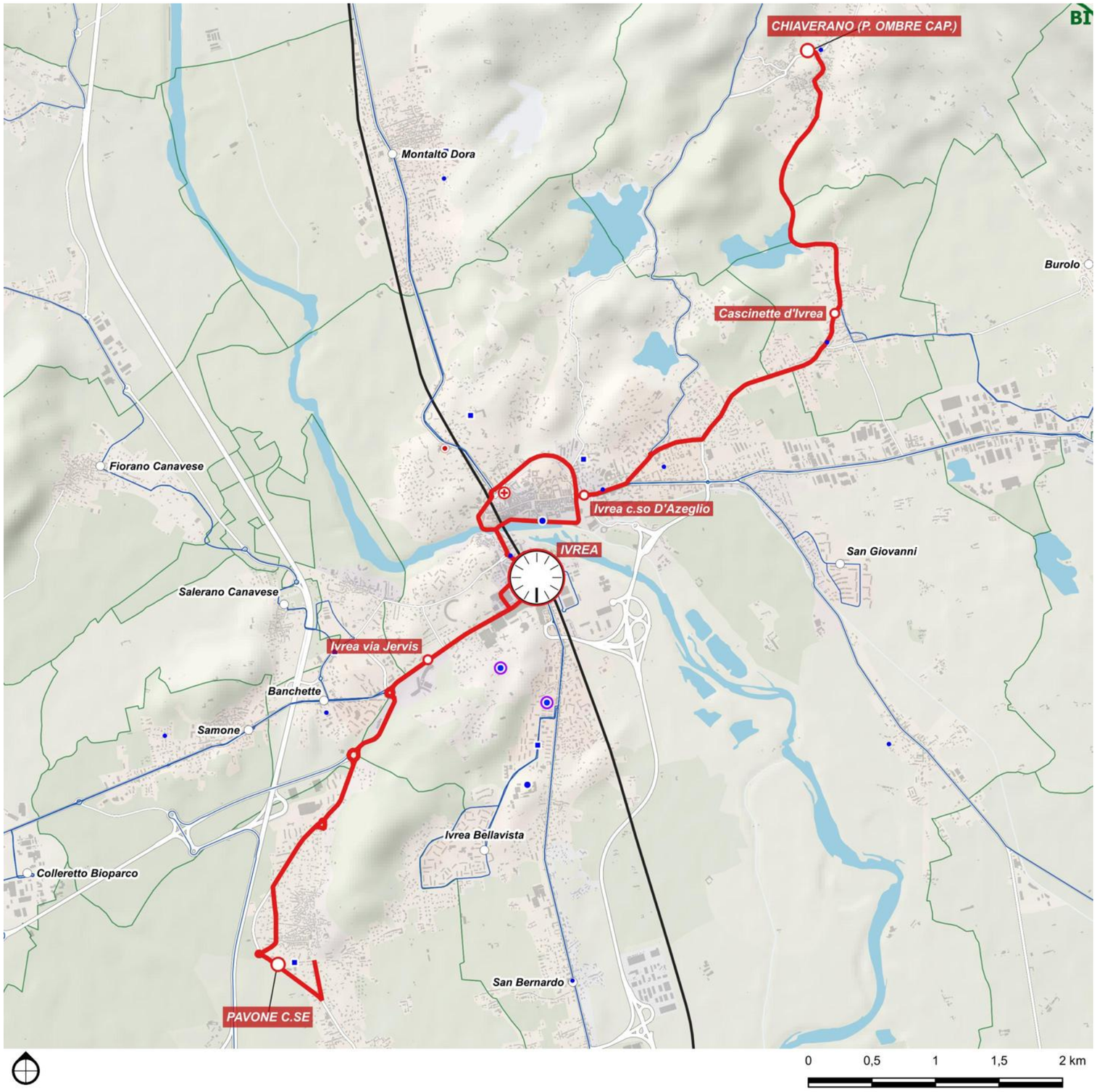
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Fiorano - Ivrea - San Giovanni		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		10.4 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS	

9Z

Chiaverano - Ivrea - Pavone

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	140.499	25.8	23.2

Linea urbana diametrale, che collega Pavone a Cascinette e Chiaverano via stazione ferroviaria – c.so d'Azeglio.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Chiaverano - Ivrea - Pavone

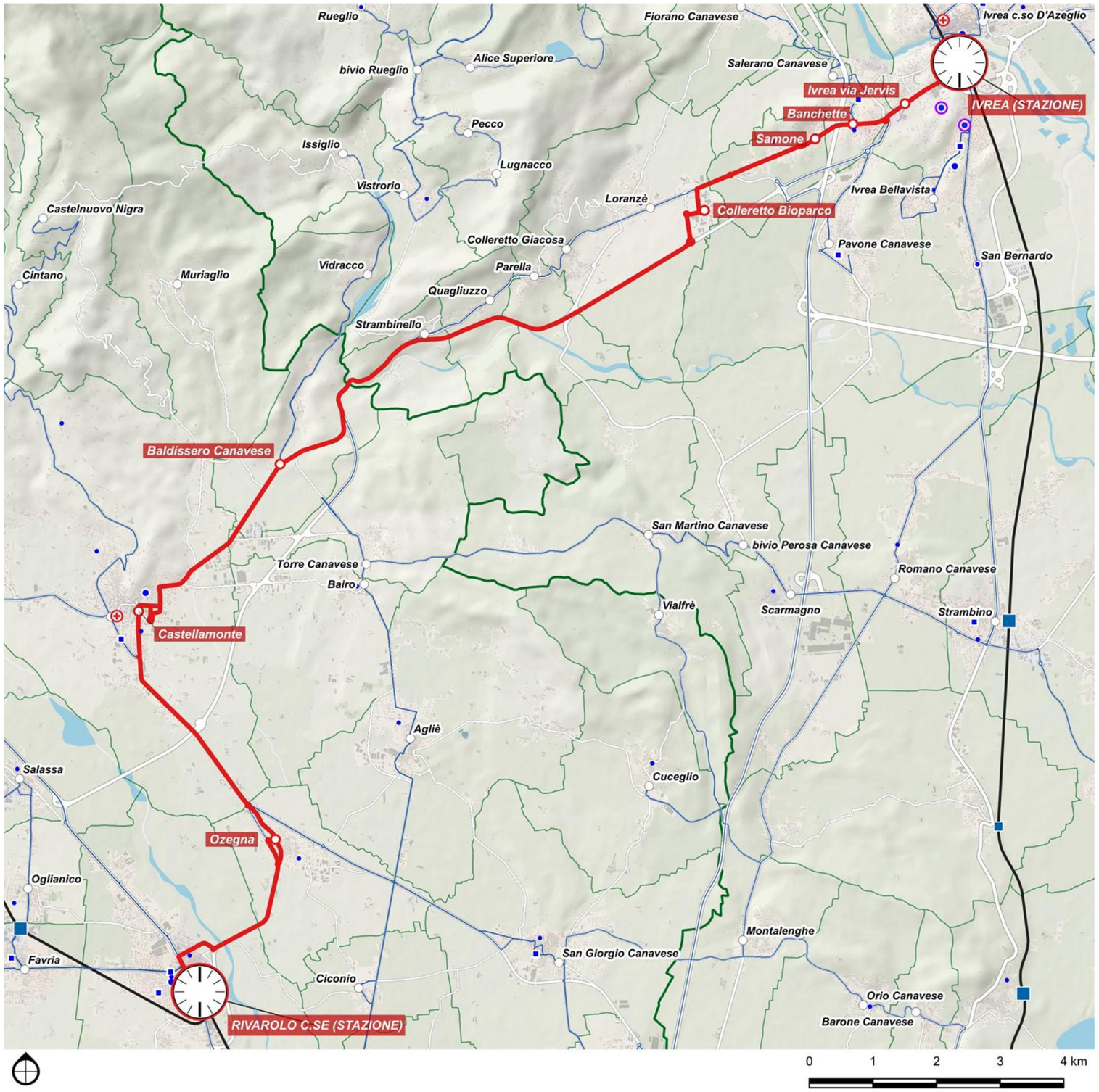
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	11.6 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS

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.



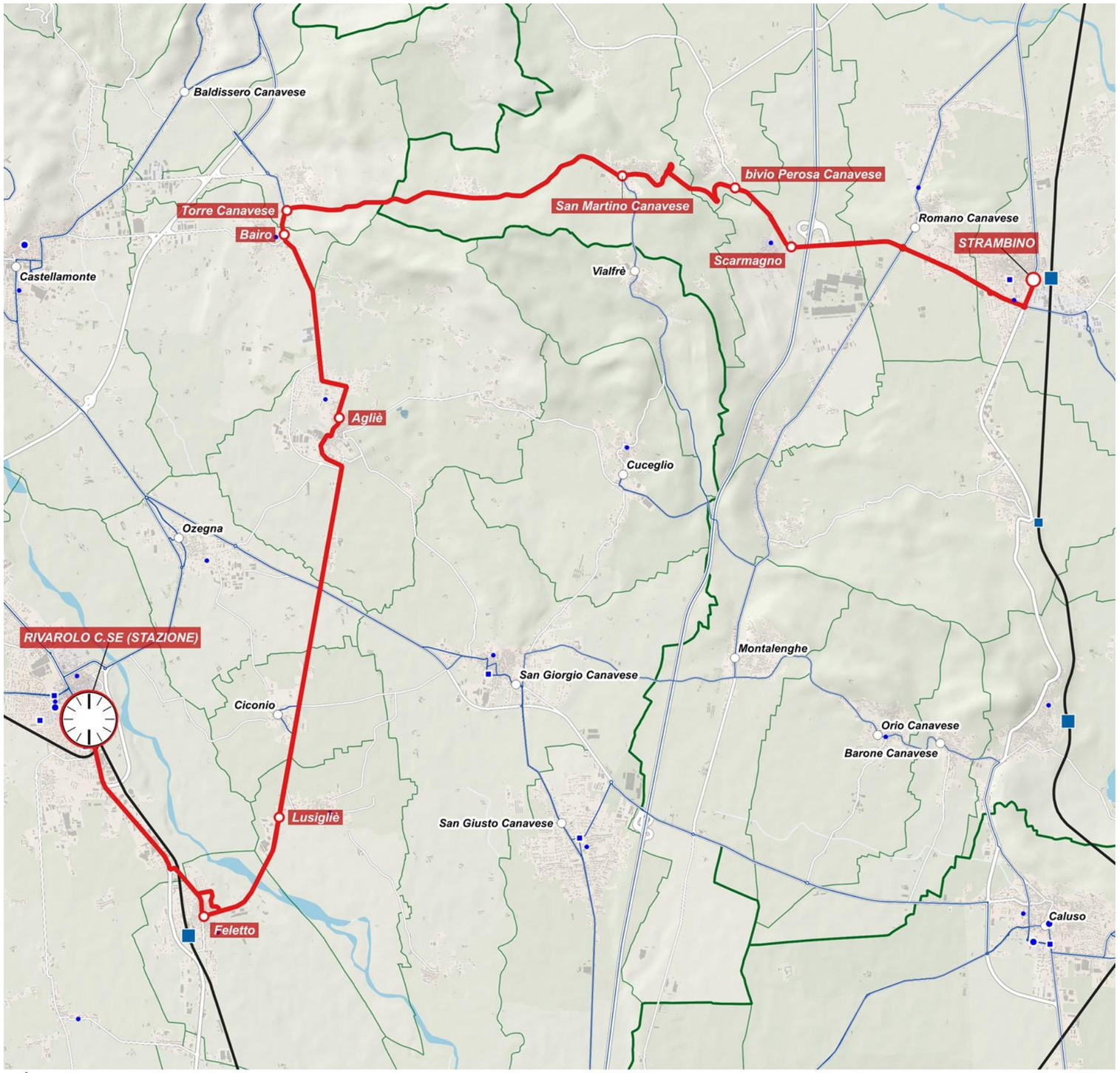
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
Ivrea - Castellamonte - Rivarolo		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		40
Lunghezza		26,7 km
Nodi di interscambio:	Ivrea FS, Rivarolo FS	

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

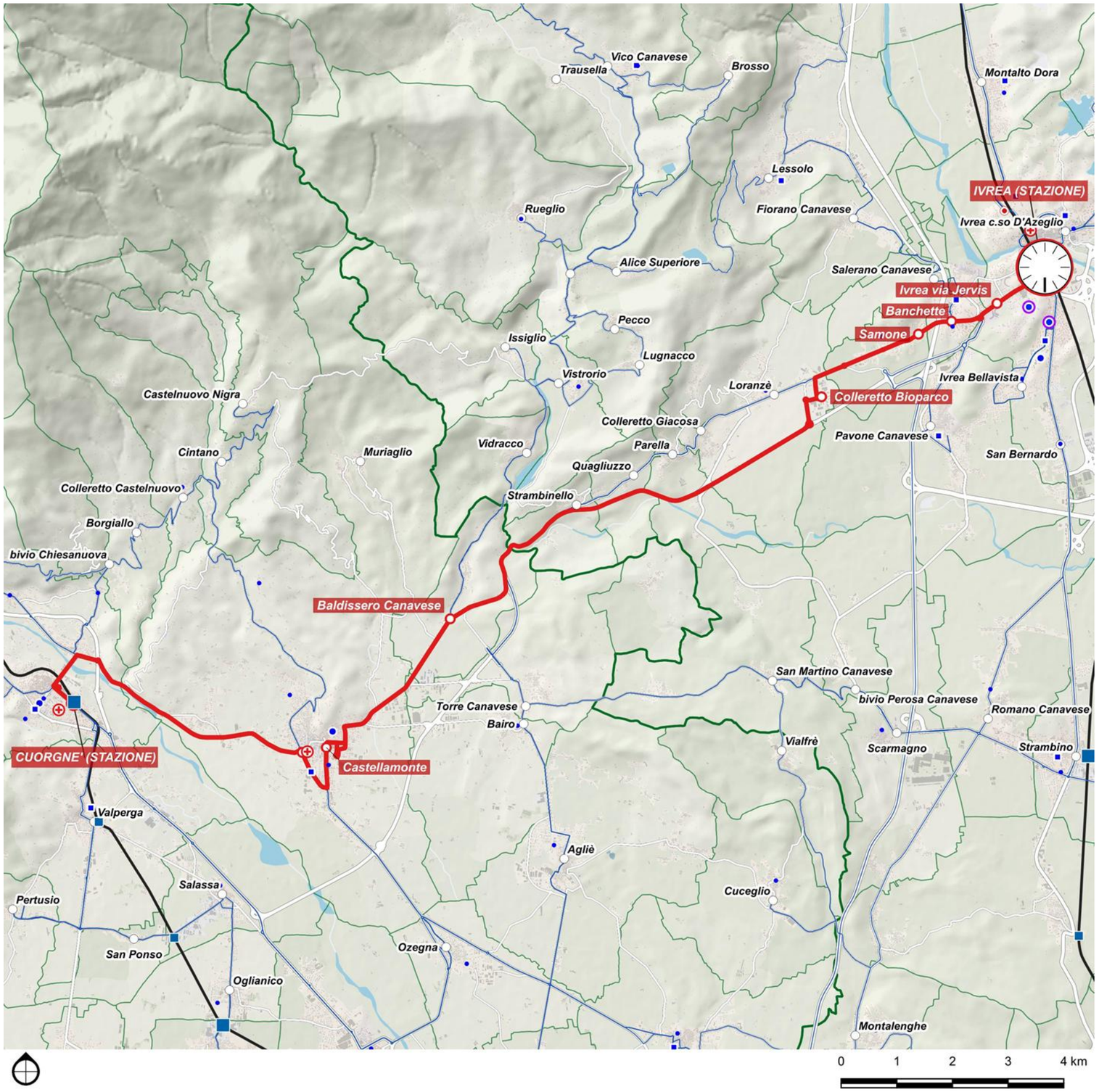
Base	
Strambino - Scarmagno - San Martino - Bairo - Agliè - Feletto - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	25,7 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

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	

10I

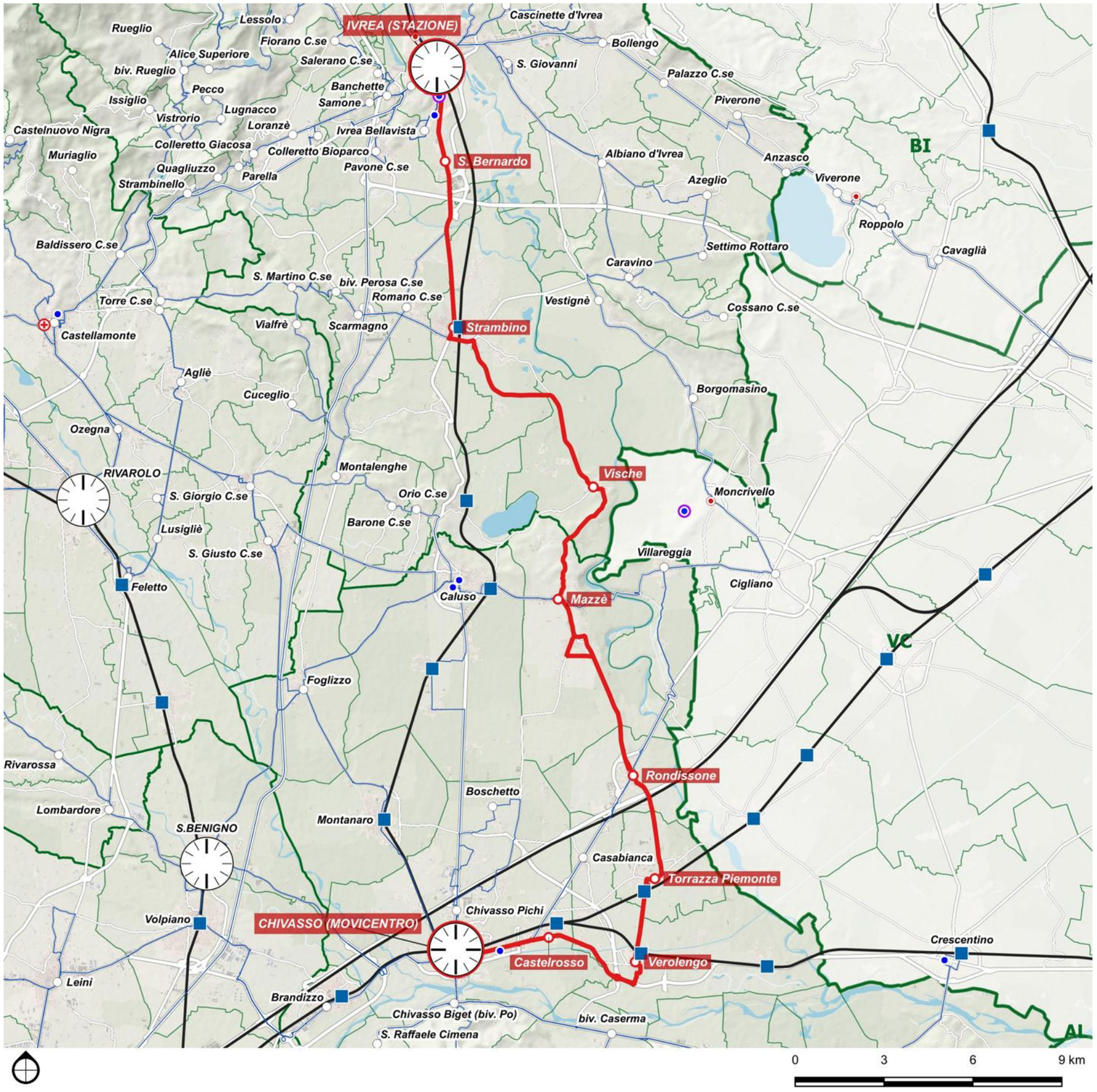
Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	556.546	33.6	30.6

Direttrice extraurbana secondaria che connette il movicentro di Ivrea con quello di Chivasso, attraversando i comuni eporediesi di Strambino e Vische ed i centri di Mazzè, Rondissone, Torrazza e Verolengo.

La direttrice oltre ad interconnettere i due movicentri di Ivrea e Chivasso passa in prossimità delle stazioni di Strambino, Torrazza e Verolengo, favorendo particolarmente l'adduzione al sistema ferroviario.

Insieme alla direttrice 10G, infine, contribuisce alla completa copertura dei comuni del Chivassese orientale, assicurandone l'accesso ai servizi sanitari e scolastici.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	46 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS, Ivrea FS

9.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Albiano d'Ivrea	9C	*Ivrea*	R, RV
	9D	*Ivrea*	R, RV
Andrate	9R	*Ivrea*	R, RV
Azeglio	9C	*Ivrea*	R, RV
Banchette	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	9N	*Ivrea*	R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
	9Y	*Ivrea*	R, RV
Barone Canavese	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Bollengo	9B	*Ivrea, Santhià*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
Borgofranco d'Ivrea	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	9A	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
	9R	*Ivrea*	R, RV
Borgomasino	9D	*Ivrea*	R, RV
Brosso	9O	*Ivrea*	R, RV
Burolo	9U	*Ivrea*	R, RV
Candia Canavese	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
Caravino	9C	*Ivrea*	R, RV
	9D	*Ivrea*	R, RV
Carema	9A	*Ivrea*	R, RV
Cascinette d'Ivrea	9U	*Ivrea*	R, RV
	9X	*Ivrea*	R, RV
	9Z	*Ivrea*	R, RV
Chiaverano	9X	*Ivrea*	R, RV
	9Z	*Ivrea*	R, RV
Colleretto Giacosa	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Cossano Canavese	9C	*Ivrea*	R, RV
Fiorano Canavese	9N	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
	9Y	*Ivrea*	R, RV
Issiglio	9N	*Ivrea*	R, RV
Ivrea	RV Aosta	*diretto (TO P.Susa-P.Nuova)*	SFM 2, RV
	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
	9A	*Ivrea*	R, RV
	9B	*Ivrea, Santhià*	R, RV
	9C	*Ivrea*	R, RV
	9D	*Ivrea*	R, RV
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	9G	*Ivrea, TO Rebaudengo*	R, RV, TO Passante
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
	9N	*Ivrea*	R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
	9R	*Ivrea*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
	9X	*Ivrea*	R, RV
Lessolo	9N	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
Loranzè	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Lugnacco	9N	*Ivrea*	R, RV
Mercenasco	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
Montalenghe	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
Montalto Dora	9A	*Ivrea*	R, RV
	9R	*Ivrea*	R, RV
	9U	*Ivrea*	R, RV
Nomaglio	9R	*Ivrea*	R, RV
Orio Canavese	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Palazzo Canavese	9B	*Ivrea, Santhià*	R, RV
Parella	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Pavone Canavese	9U	*Ivrea*	R, RV
	9Z	*Ivrea*	R, RV
Pecco	9N	*Ivrea*	R, RV
Perosa Canavese	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Piverone	9B	*Ivrea, Santhià*	R, RV
Quagliuzzo	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Quassolo	9Q	*Ivrea*	R, RV
Quincinetto	9A	*Ivrea*	R, RV
Romano Canavese	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
Rueglio	9N	*Ivrea*	R, RV
Salerano Canavese	9N	*Ivrea*	R, RV
	9Q	*Ivrea*	R, RV
	9Y	*Ivrea*	R, RV
Samone	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8E	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	8I	*Cuorgnè SFM, Ivrea*	SFM, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
San Martino Canavese	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Scarmagno	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Settimo Rottaro	9C	*Ivrea*	R, RV
Settimo Vittone	9A	*Ivrea*	R, RV
Strambinello	8B	*Rivarolo SFM, Ivrea*	SFM1, R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Strambino	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	8H	*Rivarolo SFM, Strambino*	SFM1, R
Tavagnasco	9A	*Ivrea*	R, RV
Traversella	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
Val di Chy	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
	9N	*Ivrea*	R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Valchiusa	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
	9O	*Ivrea*	R, RV
Vestignè	9D	*Ivrea*	R, RV
Vidracco	9I	*Rivarolo SFM*	SFM1
	9N	*Ivrea*	R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV
Vische	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
Vistrorio	9N	*Ivrea*	R, RV
	9O	*Ivrea*	R, RV

9.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi