

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ E DELL'INTERMODALITÀ

Allegato – Zona Omogenea 10

CHIVASSESE

Agosto 2026

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

PIANO PER L'ACCESSIBILITA' E L'INTERMODALITA'

Rapporto finale

- Allegato 10 – Chivassese -

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*	68	=	=	*RapportoFIN_Zona10.pdf*
				=		

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

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

INDICE

10 CHIVASSESE 5

10.1 PREMESSA 5

10.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE 6
10.2.1 Inquadramento territoriale 6
10.2.2 Domanda di mobilità 18
10.2.3 Offerta di trasporto 22
10.2.4 Frequentazioni 29
10.2.5 Simulazioni di traffico 30

10.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE 31
10.3.1 Quadro diagnostico 31
10.3.2 Quadro programmatico 31
10.3.3 Interventi programmati dal PUMS 32
10.3.4 Obiettivi specifici del piano 33
10.3.5 Logica e criteri progettuali 33
10.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete 34
10.3.7 Schema di rete-obiettivo 35
10.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi 42
10.3.9 Simulazioni di traffico 44

10.4 ASSETTO DI RETE 47
10.4.1 Aspetti generali 47
10.4.2 Schede di linea 49
10.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee-nodi di interscambio 67
10.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi 68

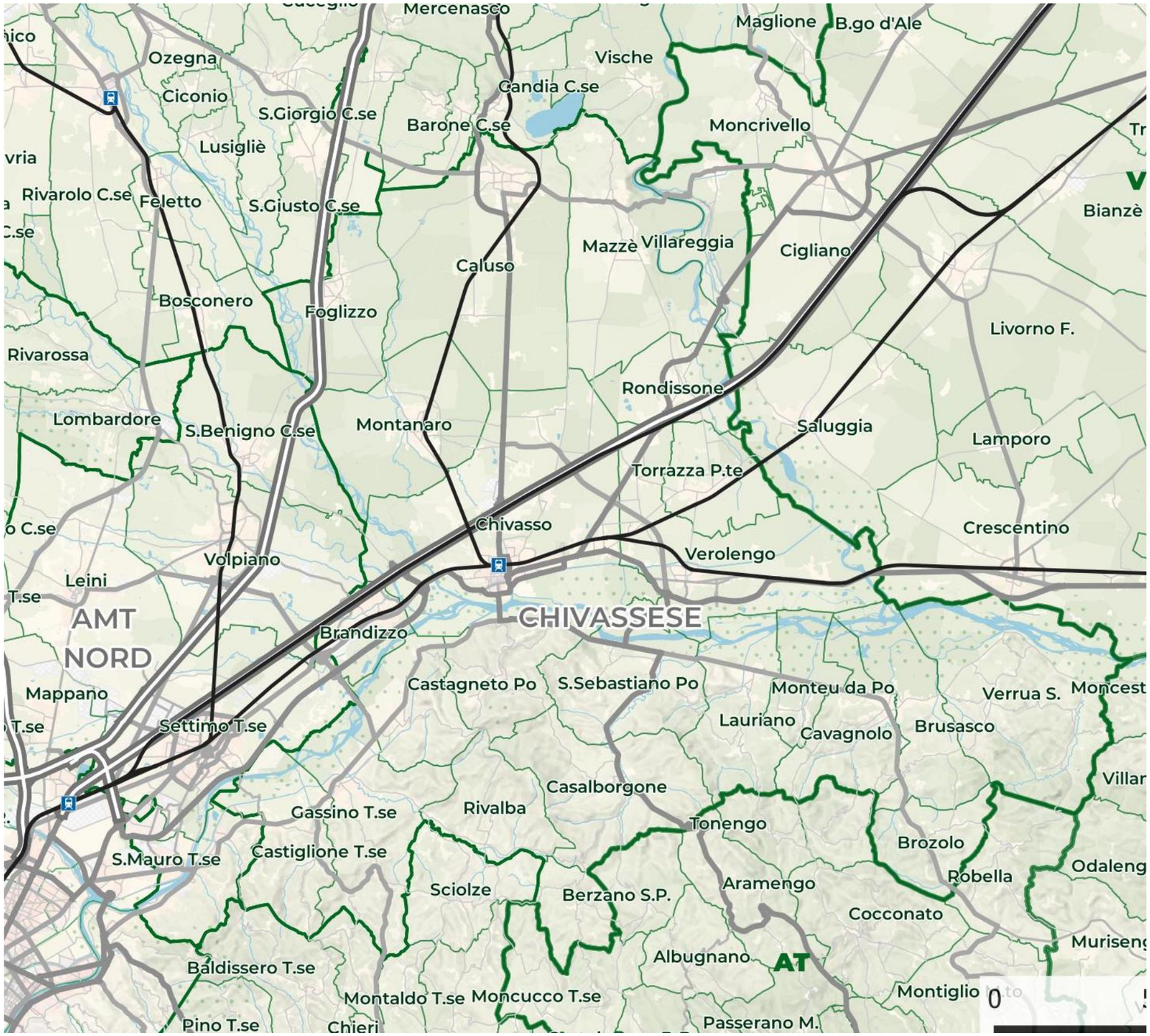


Fig. 10.1.i – Inquadramento territoriale: Chivassese
Elaborazione META su dati ISTAT

10 CHIVASSESE

10.1 PREMESSA

L'area omogenea del Chivassese comprende 24 comuni che si estendono su una superficie complessiva di circa 420 kmq, e che, ai fini dell'analisi territoriale, sono stati accorpati in 5 sottozone:

- **Chivassese centro (10.1):**
  Brandizzo, Chivasso.
- **Chivassese est (10.2):**
  Rondissone, Torrazza Piemonte, Verolengo.
- **Chivassese nord (10.3):**
  Caluso, Foglizzo, Mazzè, Montanaro, Villareggia.
- **Collina Torinese nord (10.4)**:
  Castiglione Torinese, Cinzano, Gassino Torinese, Rivalba, San Raffaele Cimena.
- **Chivassese sud (10.5)**:
  Brozolo, Brusasco, Casalborgone, Castagneto Po, Cavagnolo, Lauriano, Monteu da Po, San Sebastiano da Po, Verrua Savoia.

10.2 ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

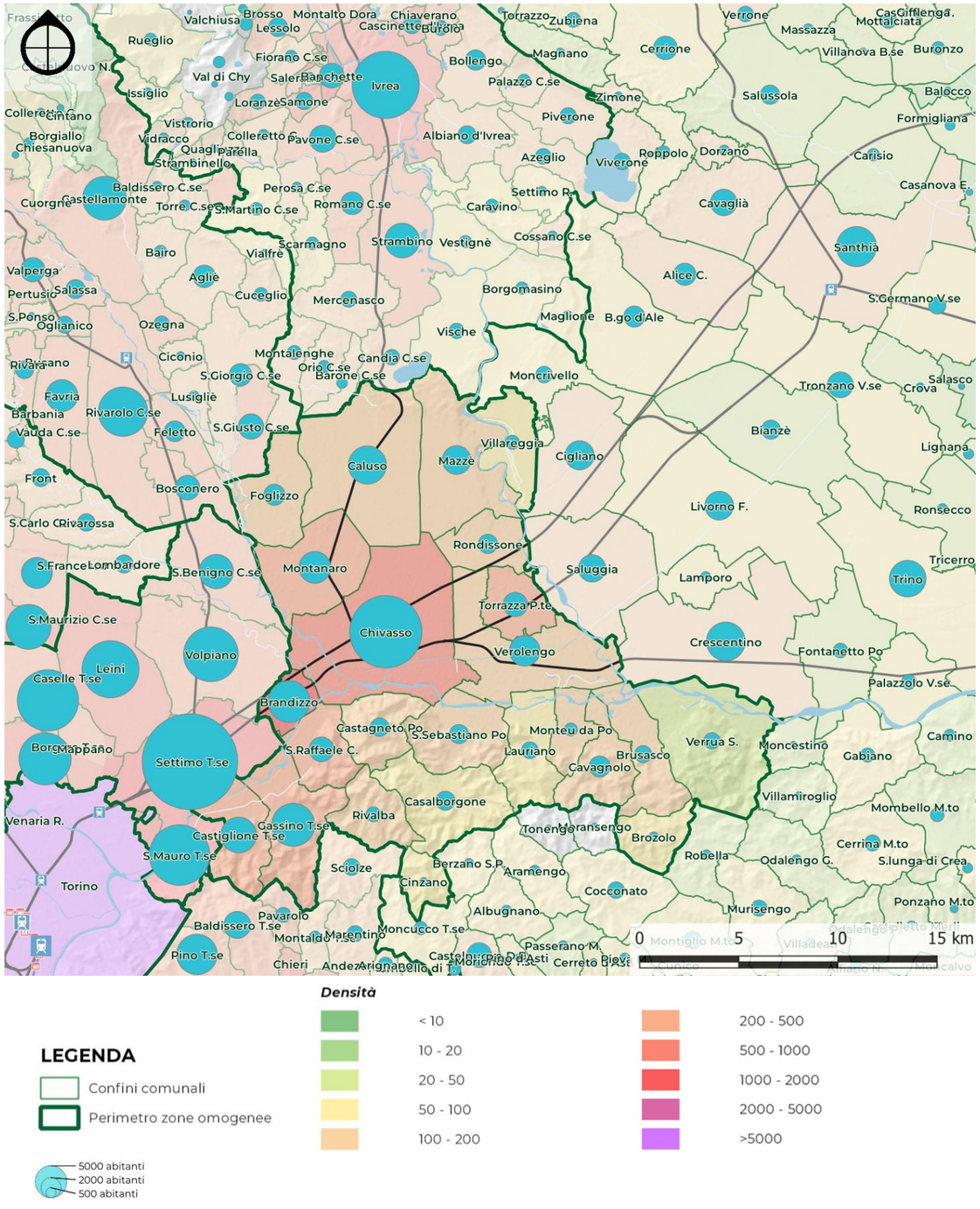
10.2.1 Inquadramento territoriale

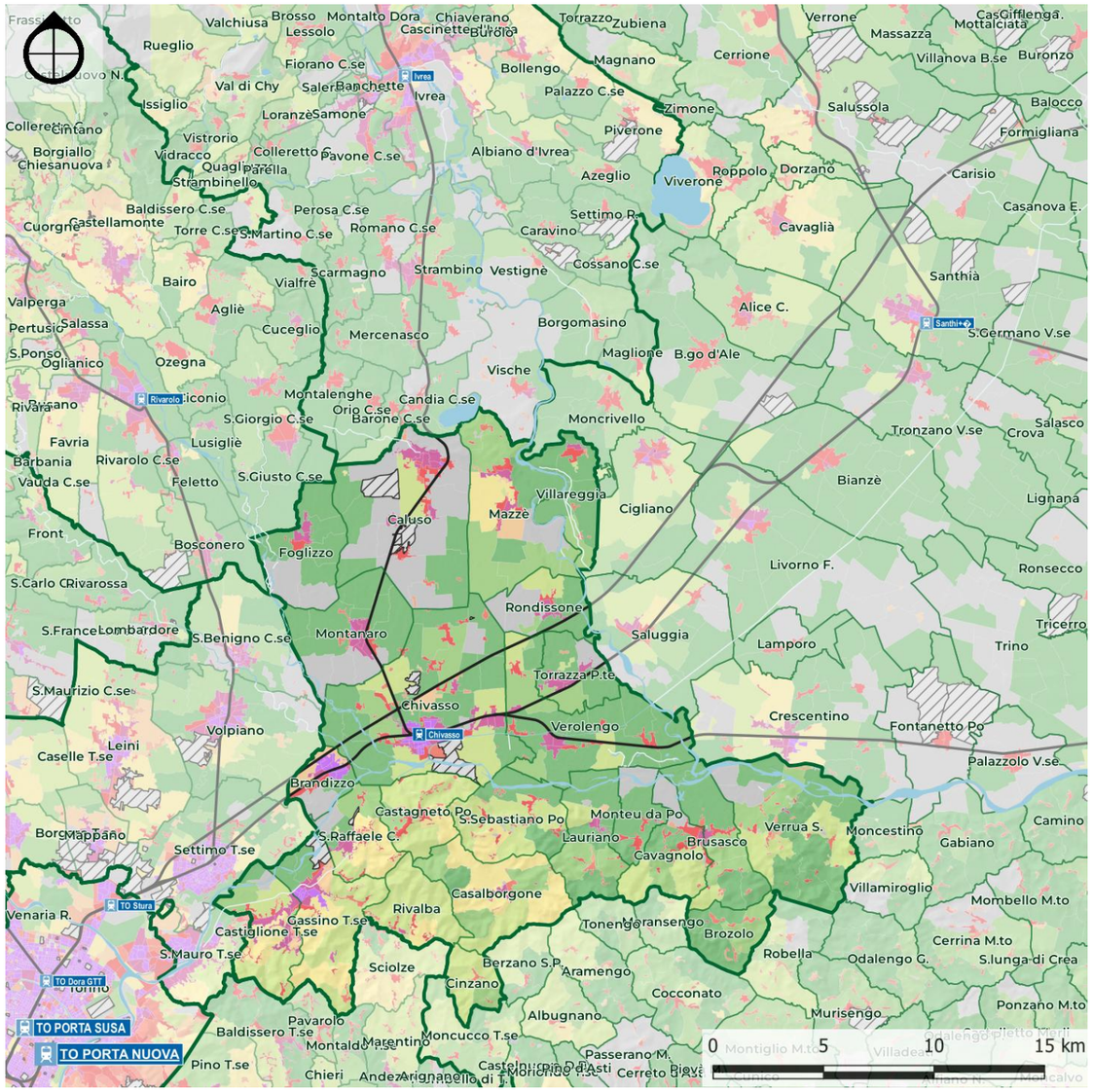
Alla data del 31/12/2023, la popolazione di questa zona omogenea era pari a poco meno di 100 mila abitanti, per una densità media di circa 233 ab/kmq. Questo valore tuttavia costituisce una media fra estremi molto diversi tra loro, con massimi superiori ai 1.000 ab/kmq nel comune di Brandizzo, e minimi inferiori ai 50 ab./kmq nel comune di Verrua Savoia (come evidenziato nella Fig. 10.2.i).

Considerando le sottozone, un terzo del peso demografico è dato da Chivasso e Brandizzo, mentre poco popolata è l'area del Chivassese Est con Rondissone, Torrazza e Verolengo.



Tab. 10.2.i – Classi di età per sottozona (2021)
Elaborazione META su dati ISTAT


Ivrea
Chivasso
Settimo T.se
Brandizzo
Volpiano
Leini
Caselle T.se
Torino
Rivarolo C.se
Montanaro
Rondissone
Verolengo
Strambino
Vestignè
Cavaglià
Santhià
Carisio
Viverone
Albiano d'Ivrea
Piverone
Azeglio
Zimone
Salussola
Cerrione
Bollengo
Magnano
Palazzo C.se
Pavone C.se
Romano C.se
Caravino
Cossano C.se
Settimo R.se
Borgomasino
Alice C.
Maglione
B.go d'Ale
S.Germano V.se
Vische
Moncrivello
Tronzano V.se
Crova
Salasco
Bianzè
Lignana
Villareggia
Cigliano
Mazzè
Caluso
Foglizzo
Livorno F.
Ronsecco
Tricerro
Trino
Lamporo
Saluggia
Torrazza P.te
Crescentino
Fontanetto Po
Palazzolo V.se
Camino
Gabiano
Moncestino
Verrua S.
Brusasco
Cavagnolo
Lauriano
Villamiroglio
Mombello M.to
Cerrina M.to
S.Iunga-di Crea
Odalengo G.
Robella
Brozolo
Tonengo
Moransengo
Murisengo
Ponzano M.to
Cocconato
Albugnano
Aramengo
Berzano S.P.
Cinzano
Scolve
Castagneto Po
S.Sebastiano Po
Monteu da Po
S.Raffaele C.
Settimo T.se
Casalborgone
Rivalba
Cassino T.se
Castiglione T.se
S.Mauro T.se
Venaria R.
Mappano
Borgaro T.se
Pino T.se
Baldissero T.se
Pavarolo
Montaldo T.se
Marentino
Moncucco T.se
Arignanello di T.
Andezeno
Chieri
Passerano M.
Cerreto Dasti
Castelnuovo Don Bosco
Villadeati
Montiglio M.to
Vialfrè
Scarmagno
Strambino
Romano C.se
Torre C.se
S.Martino C.se
Baldissero C.se
Perosa C.se
Pavone C.se
Colleretto G.
Vidracco
Vistrorio
Issiglio
Val di Chy
Lessolo
Fiorano C.se
Rueglio
Valchiusa
Brosso
Montalto Dora
Chiaverano
Cascinette d'Ivrea
Torrazzo
Zubiena
Verrone
Massazza
Mottalciata
Villanova B.se
Buronzo
Balocco
Formigliana
Dorzano
Roppolo
Casanova E.
Cavaglià
Santhià
Alice C.
S.Germano V.se
Tronzano V.se
Salasco
Crova
Bianzè
Lignana
Ronsecco
Livorno F.
Tricerro
Trino
Lamporo
Saluggia
Crescentino
Fontanetto Po
Palazzolo V.se
Camino
Gabiano
Moncestino
Verrua S.
Villamiroglio
Mombello M.to
Cerrina M.to
S.Iunga-di Crea
Odalengo G.
Ponzano M.to
Murisengo
Cocconato
Albugnano
Aramengo
Berzano S.P.
Cinzano
Scolve
Tonengo
Moransengo
Brozolo
Robella
Rivalba
Casalborgone
Castagneto Po
S.Sebastiano Po
Monteu da Po
Lauriano
Brusasco
Cavagnolo
Verrua S.
Moncestino
Gabiano
Camino
Palazzolo V.se
Fontanetto Po
Crescentino
Verolengo
Rondissone
Montanaro
Saluggia
Lamporo
Torrazza P.te
Chivasso
Volpiano
Leini
Caselle T.se
Brandizzo
Settimo T.se
S.Raffaele C.
Lauriano
Cavagnolo
Brusasco
Verrua S.
Moncestino
Gabiano
Camino
Villamiroglio
Mombello M.to
Cerrina M.to
S.Iunga-di Crea
Odalengo G.
Robella
Brozolo
Tonengo
Moransengo
Murisengo
Ponzano M.to
Cocconato
Albugnano
Aramengo
Berzano S.P.
Cinzano
Scolve
Rivalba
Casalborgone
Castagneto Po
S.Sebastiano Po
Monteu da Po
S.Raffaele C.
Settimo T.se
Mappano
Borgaro T.se
Venaria R.
Torino
Cassino T.se
Castiglione T.se
S.Mauro T.se
Pino T.se
Baldissero T.se
Pavarolo
Montaldo T.se
Marentino
Moncucco T.se
Arignanello di T.
Andezeno
Chieri
Passerano M.
Cerreto Dasti
Castelnuovo Don Bosco
Villadeati
Montiglio M.to
Vialfrè
Scarmagno
Strambino
Romano C.se
Torre C.se
S.Martino C.se
Baldissero C.se
Perosa C.se
Pavone C.se
Colleretto G.
Vidracco
Vistrorio
Issiglio
Val di Chy
Lessolo
Fiorano C.se
Rueglio
Valchiusa
Brosso
Montalto Dora
Chiaverano
Cascinette d'Ivrea
Torrazzo
Zubiena
Verrone
Massazza
Mottalciata
Villanova B.se
Buronzo
Balocco
Formigliana
Dorzano
Roppolo
Casanova E.
Cavaglià
Santhià
Carisio
Viverone
Albiano d'Ivrea
Piverone
Azeglio
Zimone
Salussola
Cerrione
Bollengo
Magnano
Palazzo C.se
Pavone C.se
Romano C.se
Caravino
Cossano C.se
Settimo R.se
Borgomasino
Alice C.
Maglione
B.go d'Ale
S.Germano V.se
Vische
Moncrivello
Tronzano V.se
Crova
Salasco
Bianzè
Lignana
Villareggia
Cigliano
Mazzè
Caluso
Foglizzo
Livorno F.
Ronsecco
Tricerro
Trino
Lamporo
Saluggia
Torrazza P.te
Crescentino
Fontanetto Po
Palazzolo V.se
Verolengo
Rondissone
Montanaro
Chivasso
Volpiano
Leini
Caselle T.se
Brandizzo
Settimo T.se
Ivrea
Banchette
Samone
Loranzè
Salerano
Colleretto C.se
Parella
Quagliuzzo
Strambinello
Castellamonte
Cuorgnè
Baldissero C.se
Perosa C.se
Romano C.se
Caravino
Cossano C.se
Settimo R.se
Strambino
Vestignè
Scarmagno
Vialfrè
Bairo
Agliè
Cuceglio
Mercenasco
Borgomasino
Maglione
B.go d'Ale
Vische
Ozegna
Ciconio
Montalenghe
Orio C.se
Barone C.se
Candia C.se
S.Giorgio C.se
Lusigliè
Feletto
S.Giusto C.se
Vauda C.se
Barbania
Favria
Rivara
Valperga
Pertusio
Salassa
S.Ponso
Oglianico
Borgiallo
Chiesanuova
Colleretto C.se
Pavone C.se
Albiano d'Ivrea
Piverone
Azeglio
Viverone
Roppolo
Dorzano
Carisio
Casanova E.
Cavaglià
Santhià
Alice C.
S.Germano V.se
Tronzano V.se
Salasco
Crova
Bianzè
Lignana
Villareggia
Cigliano
Mazzè
Caluso
Foglizzo
Livorno F.
Ronsecco
Tricerro
Trino
Lamporo
Saluggia
Torrazza P.te
Crescentino
Fontanetto Po
Palazzolo V.se
Verolengo
Rondissone
Montanaro
Chivasso
Volpiano
Leini
Caselle T.se
Brandizzo
Settimo T.se
S.Raffaele C.
Lauriano
Cavagnolo
Brusasco
Verrua S.
Moncestino
Gabiano
Camino
Villamiroglio
Mombello M.to
Cerrina M.to
S.Iunga-di Crea
Odalengo G.
Robella
Brozolo
Tonengo
Moransengo
Murisengo
Ponzano M.to
Cocconato
Albugnano
Aramengo
Berzano S.P.
Cinzano
Scolve
Rivalba
Casalborgone
Castagneto Po
S.Sebastiano Po
Monteu da Po
Mappano
Borgaro T.se
Venaria R.
Torino
Cassino T.se
Castiglione T.se
S.Mauro T.se
Pino T.se
Baldissero T.se
Pavarolo
Montaldo T.se
Marentino
Moncucco T.se
Arignanello di T.
Andezeno
Chieri
Passerano M.
Cerreto Dasti
Castelnuovo Don Bosco
Villadeati
Montiglio M.to
Vialfrè
Scarmagno
Strambino
Romano C.se
Torre C.se
S.Martino C.se
Baldissero C.se
Perosa C.se
Pavone C.se
Colleretto G.
Vidracco
Vistrorio
Issiglio
Val di Chy
Lessolo
Fiorano C.se
Rueglio
Valchiusa
Brosso
Montalto Dora
Chiaverano
Cascinette d'Ivrea
Torrazzo
Zubiena
Verrone
Massazza
Mottalciata
Villanova B.se
Buronzo
Balocco
Formigliana
Dorzano
Roppolo
Casanova E.
Cavaglià
Santhià
Carisio
Viverone
Albiano d'Ivrea
Piverone
Azeglio
Zimone
Salussola
Cerrione
Bollengo
Magnano
Palazzo C.se
Pavone C.se
Romano C.se
Caravino
Cossano C.se
Settimo R.se
Borgomasino
Alice C.
Maglione
B.go d'Ale
S.Germano V.se
Vische
Moncrivello
Tronzano V.se
Crova
Salasco
Bianzè
Lignana
Villareggia
Cigliano
Mazzè
Caluso
Foglizzo
Livorno F.
Ronsecco
Tricerro
Trino
Lamporo
Saluggia
Torrazza P.te
Crescentino
Fontanetto Po
Palazzolo V.se
Verolengo
Rondissone
Montanaro
Chivasso
Volpiano
Leini
Caselle T.se
Brandizzo
Settimo T.se
Ivrea
Banchette
Samone
Loranzè
Salerano
Colleretto C.se
Parella
Quagliuzzo
Strambinello
Castellamonte
Cuorgnè
Baldissero C.se
Perosa C.se
Romano C.se
Caravino
Cossano C.se
Settimo R.se
Strambino
Vestignè
Scarmagno
Vialfrè
Bairo
Agliè
Cuceglio
Mercenasco
Borgomasino
Maglione
B.go d'Ale
Vische
Ozegna
Ciconio
Montalenghe
Orio C.se
Barone C.se
Candia C.se
S.Giorgio C.se
Lusigliè
Feletto
S.Giusto C.se
Vauda C.se
Barbania
Favria
Rivara
Valperga
Pertusio
Salassa
S.Ponso
Oglianico
Borgiallo
Chiesanuova
Colleretto C.se
Pavone C.se
Albiano d'Ivrea
Piverone
Azeglio
Viverone
Roppolo
Dorzano
Carisio
Casanova E.
Cavaglià
Santhià
Alice C.
S.Germano V.se
Tronzano V.se
Salasco
Crova



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

Popolazione e densità 2023				
Zona Omogenea 10 Chivassese		2023	kmq superficie	ab/kmq densità
1034	Brandizzo	8.691	6,29	1381,4
1082	Chivasso	26.201	51,24	511,4
10.1	**Chivassese Centro**	**34.892**	**57,53**	**606,5**
1225	Rondissone	1.921	10,69	179,7
1273	Torrazza Piemonte	3.009	9,82	306,3
1293	Verolengo	4.835	29,49	164,0
10.2	**Chivassese Est**	**9.765**	**50,00**	**195,3**
1047	Caluso	7.374	39,49	186,7
1106	Foglizzo	2.241	15,64	143,3
1148	Mazzè	4.269	27,34	156,1
1161	Montanaro	5.056	20,90	241,9
1304	Villareggia	996	11,41	87,3
10.3	**Chivassese Nord**	**19.936**	**114,79**	**173,7**
1068	Castiglione Torinese	6.517	14,13	461,1
1085	Cinzano	340	6,20	54,9
1112	Gassino Torinese	9.269	20,51	451,9
1213	Rivalba	1.148	10,83	106,0
1252	San Raffaele Cimena	3.146	11,15	282,1
10.4	**Collina Torinese Nord**	**20.420**	**62,83**	**325,0**
1037	Brozolo	446	8,95	49,8
1039	Brusasco	1.494	14,36	104,0
1060	Casalborgone	1.890	20,13	93,9
1064	Castagneto Po	1.777	11,47	154,9
1069	Cavagnolo	2.314	12,33	187,7
1129	Lauriano	1.402	14,29	98,1
1162	Monteu da Po	844	7,39	114,2
1253	San Sebastiano da Po	1.892	16,58	114,1
1294	Verrua Savoia	1.329	31,94	41,6
10.5	**Chivassese Sud**	**13.388**	**137,44**	**97,4**
	TOTALE	**98.401**	**422,59**	**232,9**

Tab. 10.2.ii – Popolazione e densità
Elaborazione META su dati ISTAT

Nel cartogramma Fig. 10.2.ii risulta evidente come le sezioni più popolate siano quelle attorno al comune di Chivasso.

Analizzando le dinamiche demografiche in dettaglio è possibile osservare come nell'insieme del territorio oggetto di studio la popolazione sia cresciuta di circa il 12% dal 1981 al 2023 anche se la crescita è notevolmente rallentata passando da un +8,5% dal 2001 al 2011 ad un +1,5% dal 2011 al 2019. Negli anni post covid la dinamica demografica è stata caratterizzata da una decrescita del circa l'1,2%

L'area del Chivassese Sud, in particolare con il comune di Castagneto Po mostra una crescita significativa pari al 79% tra il 1981 ed il 2023.

L'area di Chivasso centro è invece tra le due cresciute di meno con una decrescita complessiva della popolazione del comune di Chivasso tra il 1981 ed il 2023.

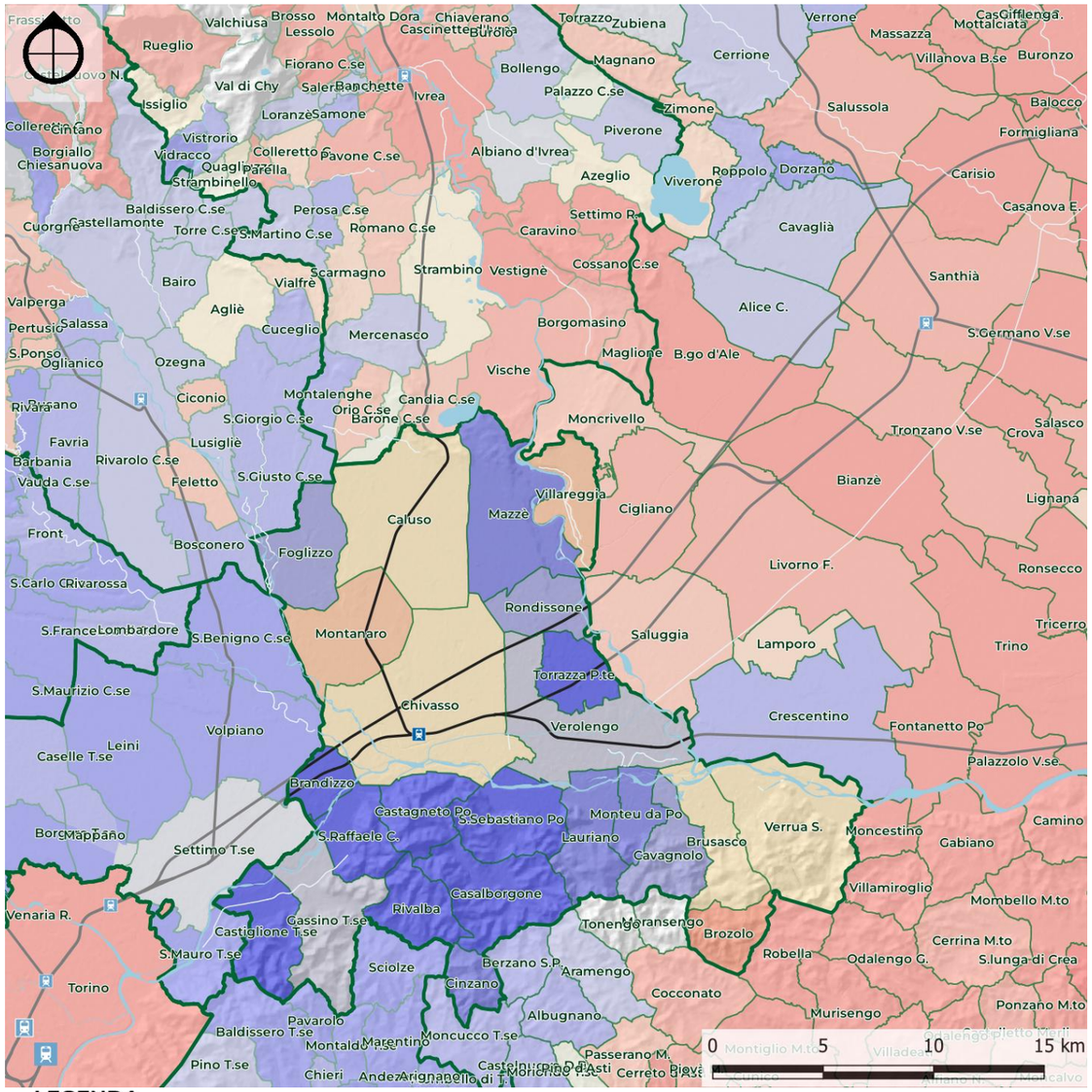
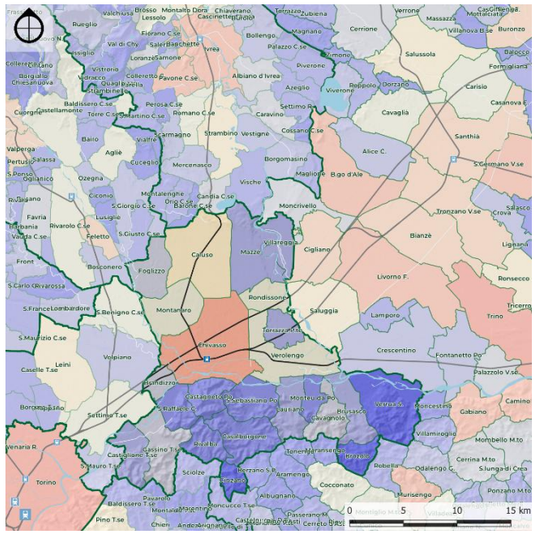
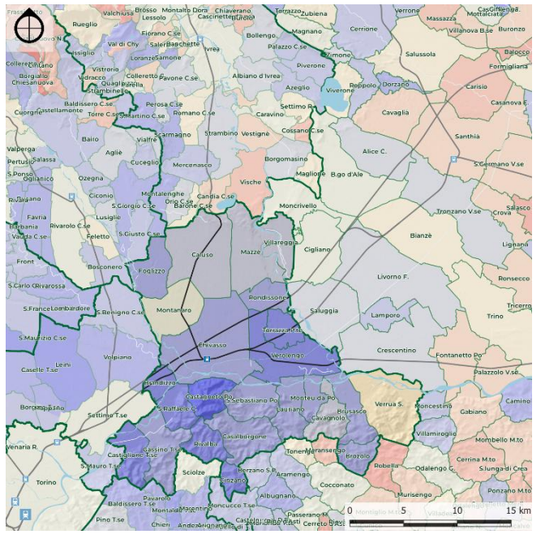


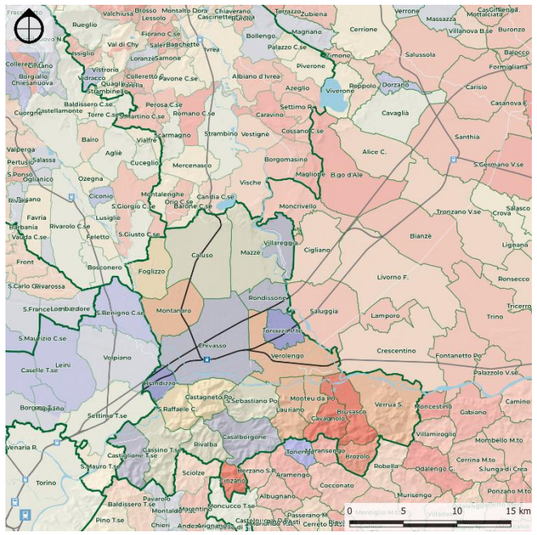
Fig. 10.2.iii – Variazione popolazione per comune 1981-2023
Elaborazione META su dati ISTAT



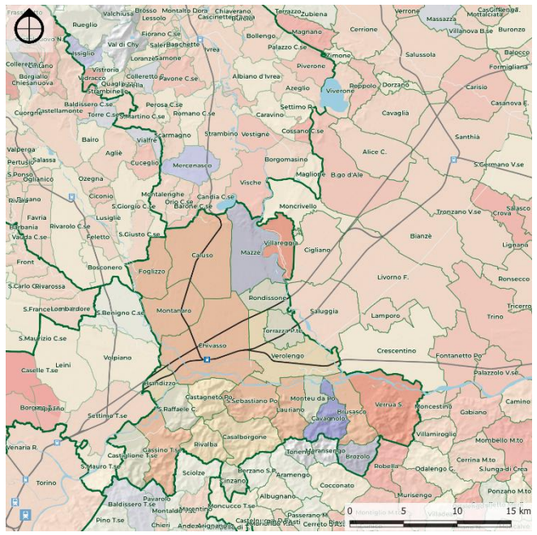
Tab. 10.2.iii – Variazione popolazione 1991-2001
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 10.2.iv – Variazione popolazione 2001-2011
Elaborazione META su dati ISTAT



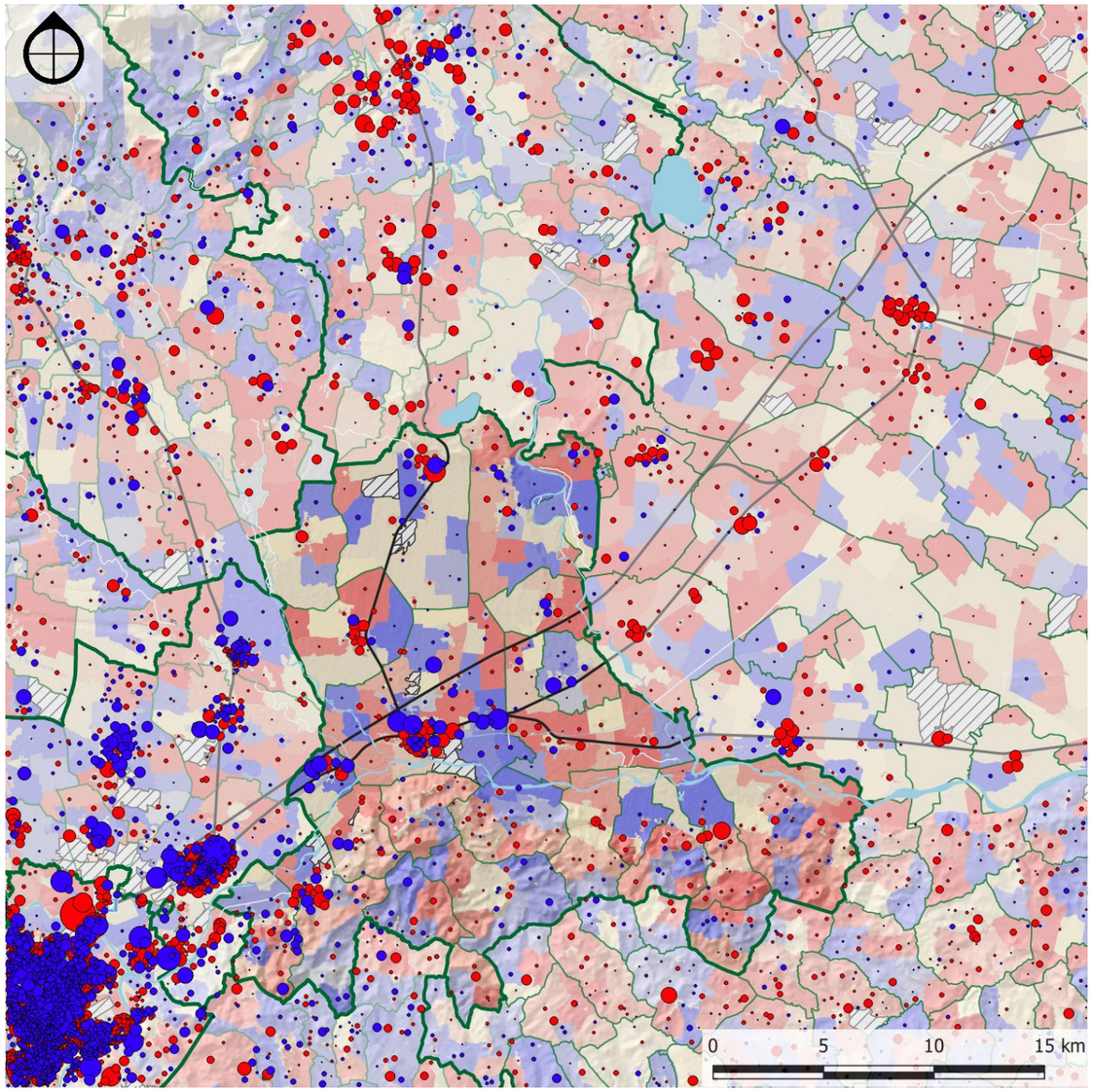
Tab. 10.2.v – Variazione popolazione 2011-2019
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 10.2.vi – Variazione popolazione 2019-2023
Elaborazione META su dati ISTAT

Popolazione residente (1981-2023)													
		abitanti						variazione %					
Zona Omogenea 10 Chivassese		1981	1991	2001	2011	2019	2023	1981-91	1991-01	2001-11	2011-19	2019-23	1981-23
1034	Brandizzo	6.697	7.022	7.367	8.278	8.822	8.691	4,9%	4,9%	12,4%	6,6%	-1,5%	**29,8%**
1082	Chivasso	26.363	25.126	23.755	25.702	26.827	26.201	-4,7%	-5,5%	8,2%	4,4%	-2,3%	**-0,6%**
10.1	**Chivassese Centro**	**33.060**	**32.148**	**31.122**	**33.980**	**35.649**	**34.892**	**-2,8%**	**-3,2%**	**9,2%**	**4,9%**	**-2,1%**	**5,5%**
1225	Rondissone	1.753	1.662	1.668	1.825	1.883	1.921	-5,2%	0,4%	9,4%	3,2%	2,0%	**9,6%**
1273	Torrazza Piemonte	2.056	2.126	2.335	2.716	2.974	3.009	3,4%	9,8%	16,3%	9,5%	1,2%	**46,4%**
1293	Verolengo	4.561	4.392	4.454	4.989	4.846	4.835	-3,7%	1,4%	12,0%	-2,9%	-0,2%	**6,0%**
10.2	**Chivassese Est**	**8.370**	**8.180**	**8.457**	**9.530**	**9.703**	**9.765**	**-2,3%**	**3,4%**	**12,7%**	**1,8%**	**0,6%**	**16,7%**
1047	Caluso	7.326	7.315	7.179	7.465	7.496	7.374	-0,2%	-1,9%	4,0%	0,4%	-1,6%	**0,7%**
1106	Foglizzo	2.056	2.069	2.146	2.350	2.284	2.241	0,6%	3,7%	9,5%	-2,8%	-1,9%	**9,0%**
1148	Mazzè	3.444	3.723	3.975	4.108	4.194	4.269	8,1%	6,8%	3,3%	2,1%	1,8%	**24,0%**
1161	Montanaro	5.264	5.271	5.301	5.383	5.212	5.056	0,1%	0,6%	1,5%	-3,2%	-3,0%	**-4,0%**
1304	Villareggia	996	898	969	1.012	1.010	996	-9,8%	7,9%	4,4%	-0,2%	-1,4%	**0,0%**
10.3	**Chivassese Nord**	**19.086**	**19.276**	**19.570**	**20.318**	**20.196**	**19.936**	**1,0%**	**1,5%**	**3,8%**	**-0,6%**	**-1,3%**	**4,5%**
1068	Castiglione Torinese	4.527	4.919	5.423	6.304	6.500	6.517	8,7%	10,2%	16,2%	3,1%	0,3%	**44,0%**
1085	Cinzano	273	212	338	378	328	340	-22,3%	59,4%	11,8%	-13,2%	3,7%	**24,5%**
1112	Gassino Torinese	8.722	8.462	8.881	9.469	9.500	9.269	-3,0%	5,0%	6,6%	0,3%	-2,4%	**6,3%**
1213	Rivalba	866	810	957	1.152	1.162	1.148	-6,5%	18,1%	20,4%	0,9%	-1,2%	**32,6%**
1252	San Raffaele Cimena	2.197	2.364	2.769	3.120	3.107	3.146	7,6%	17,1%	12,7%	-0,4%	1,3%	**43,2%**
10.4	**Collina Torinese Nord**	**16.585**	**16.767**	**18.368**	**20.423**	**20.597**	**20.420**	**1,1%**	**9,5%**	**11,2%**	**0,9%**	**-0,9%**	**23,1%**
1037	Brozolo	465	298	431	477	443	446	-35,9%	44,6%	10,7%	-7,1%	0,7%	**-4,1%**
1039	Brusasco	1.466	1.493	1.637	1.740	1.498	1.494	1,8%	9,6%	6,3%	-13,9%	-0,3%	**1,9%**
1060	Casalborgone	1.468	1.429	1.705	1.825	1.880	1.890	-2,7%	19,3%	7,0%	3,0%	0,5%	**28,7%**
1064	Castagneto Po	992	1.162	1.404	1.789	1.757	1.777	17,1%	20,8%	27,4%	-1,8%	1,1%	**79,1%**
1069	Cavagnolo	2.063	2.222	2.279	2.341	2.247	2.314	7,7%	2,6%	2,7%	-4,0%	3,0%	**12,2%**
1129	Lauriano	1.198	1.267	1.379	1.494	1.494	1.402	5,8%	8,8%	8,3%	0,0%	-6,2%	**17,0%**
1162	Monteu da Po	756	667	828	875	840	844	-11,8%	24,1%	5,7%	-4,0%	0,5%	**11,6%**
1253	San Sebastiano da Po	1.405	1.526	1.792	1.903	1.895	1.892	8,6%	17,4%	6,2%	-0,4%	-0,2%	**34,7%**
1294	Verrua Savoia	1.338	1.174	1.477	1.455	1.389	1.329	-12,3%	25,8%	-1,5%	-4,5%	-4,3%	**-0,7%**
10.5	**Chivassese Sud**	**11.151**	**11.238**	**12.932**	**13.899**	**13.443**	**13.388**	**0,8%**	**15,1%**	**7,5%**	**-3,3%**	**-0,4%**	**20,1%**
	TOTALE	**88.252**	**87.609**	**90.449**	**98.150**	**99.588**	**98.401**	**-0,7%**	**3,2%**	**8,5%**	**1,5%**	**-1,2%**	**11,5%**

Tab. 10.2.vii – Variazioni popolazione (1981- 2023)
Elaborazione META su dati ISTAT



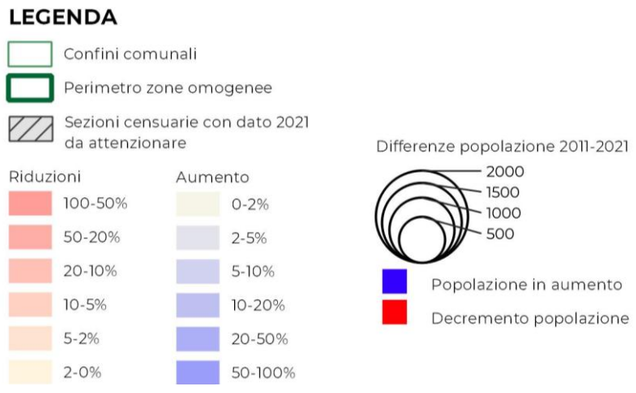
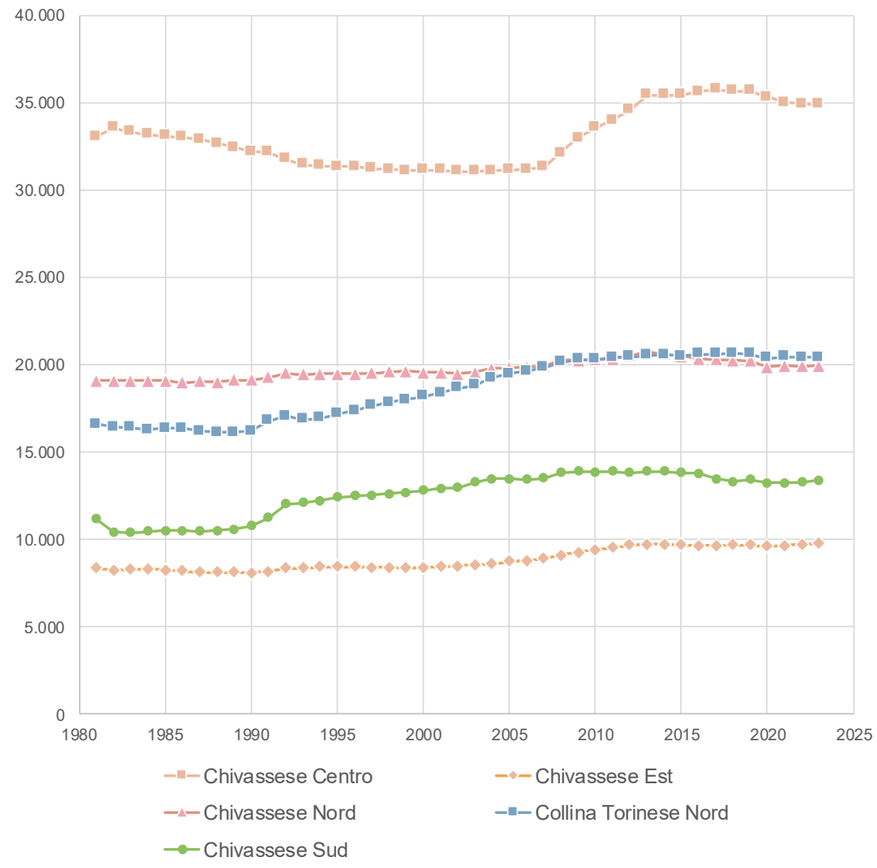


Fig. 10.2.iv – Variazione popolazione per sezione censuaria 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona Omogenea 10 Chivassese	Popolazione residente (1981-2023) 1981	1991	2001	2011	2019	2023	kmq superficie	ab/kmq densità	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-2019	2019-2023	1981-2023
10.1 Chivassese Centro	33.060	32.148	31.122	33.980	35.649	34.892	57,53	606,5	-2,8%	-3,2%	9,2%	4,9%	-2,1%	**5,5%**
10.2 Chivassese Est	8.370	8.180	8.457	9.530	9.703	9.765	50,00	195,3	-2,3%	3,4%	12,7%	1,8%	0,6%	**16,7%**
10.3 Chivassese Nord	19.086	19.276	19.570	20.318	20.196	19.936	114,78	173,7	1,0%	1,5%	3,8%	-0,6%	-1,3%	**4,5%**
10.4 Collina Torinese Nord	16.585	16.767	18.368	20.423	20.597	20.420	62,82	325,1	1,1%	9,5%	11,2%	0,9%	-0,9%	**23,1%**
10.5 Chivassese Sud	11.151	11.238	12.932	13.899	13.443	13.388	137,44	97,4	0,8%	15,1%	7,5%	-3,3%	-0,4%	**20,1%**
TOTALE	**88.252**	**87.609**	**90.449**	**98.150**	**99.588**	**98.401**	**422,57**	**232,9**	**-0,7%**	**3,2%**	**8,5%**	**1,5%**	**-1,2%**	**11,5%**

Tab. 10.2.viii – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 10.2.ix – Popolazione residente per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

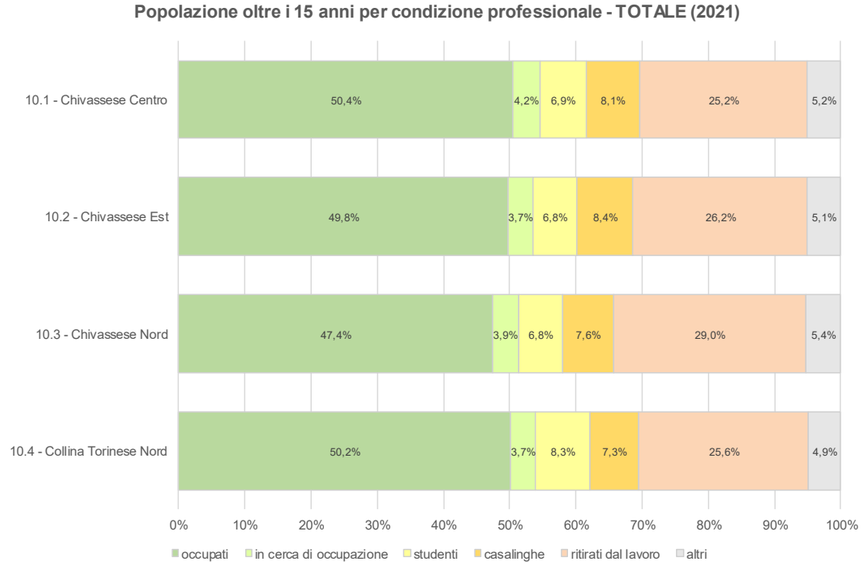
Un elemento di rilevante interesse ai fini del presente lavoro, è rappresentato dall'articolazione dei residenti per condizione professionale.

Il Censimento del 2021 evidenzia che, su un totale di 73.889 residenti con almeno 15 anni d'età, quelli che si trovano in condizione professionale sono circa 36638, ovvero 50% del totale (Tab. 10.2.x) mentre il restante 50% era ripartito in prevalenza sui ritirati dal lavoro (26%), le casalinghe (7,4%), gli studenti (7%) e le altre categorie (5,1%). Circa il 3,9% della popolazione over 15 risulta invece in cerca di occupazione.

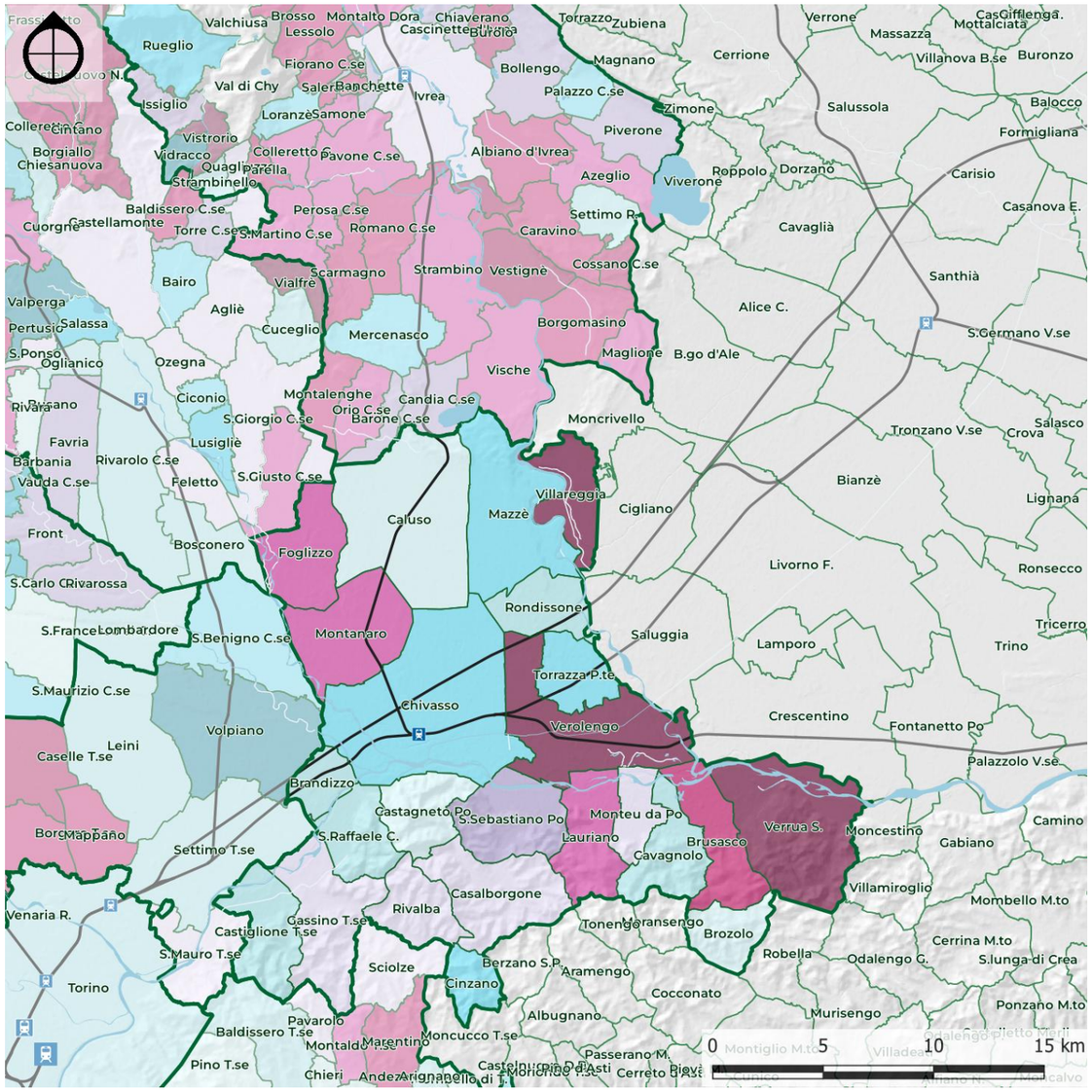
La ripartizione sopra elencata evidenzia alcune differenze nei differenti ambiti territoriali. Come si osserva anche nella Fig. 10.2.v, l'incidenza dei ritirati dal lavoro è massima, con valore del 29%, nell'area del Chivassese Nord.

Popolazione residente per condizione professionale - TOTALE (2021)									
	FORZE DI LAVORO			ALTRE CATEGORIE					TOTALE GENERALE (> 15 anni)
Zona omogenea	occupati	in cerca di occupazione	Totale	studenti	casalinghe	ritirati dal lavoro	altri	Totale	
10.1 Chivassese Centro	15.294	1.262	**16.556**	2.094	2.460	7.645	1.569	**13.768**	**30.324**
10.2 Chivassese Est	4.163	306	**4.469**	567	703	2.193	430	**3.893**	**8.362**
10.3 Chivassese Nord	8.255	677	**8.932**	1.179	1.316	5.056	932	**8.483**	**17.415**
10.4 Collina Torinese Nord	8.926	660	**9.586**	1.468	1.307	4.553	874	**8.202**	**17.788**
10.5 Chivassese Sud	5.552	452	**6.004**	857	871	3.226	638	**5.592**	**11.596**
TOTALE	**36.638**	**2.905**	**39.543**	**5.308**	**5.786**	**19.447**	**3.805**	**34.346**	**73.889**

Tab. 10.2.x – Popolazione residente per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 10.2.xi – Condizione professionale della popolazione per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

CONFINI AMMINISTRATIVI

Perimetro Zone Omogenee

Confini comunali

Popolazione occupata - variazioni 2011-2021

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

Fig. 10.2.v – Variazione popolazione occupata 2011-2021
Elaborazione META su dati ISTAT

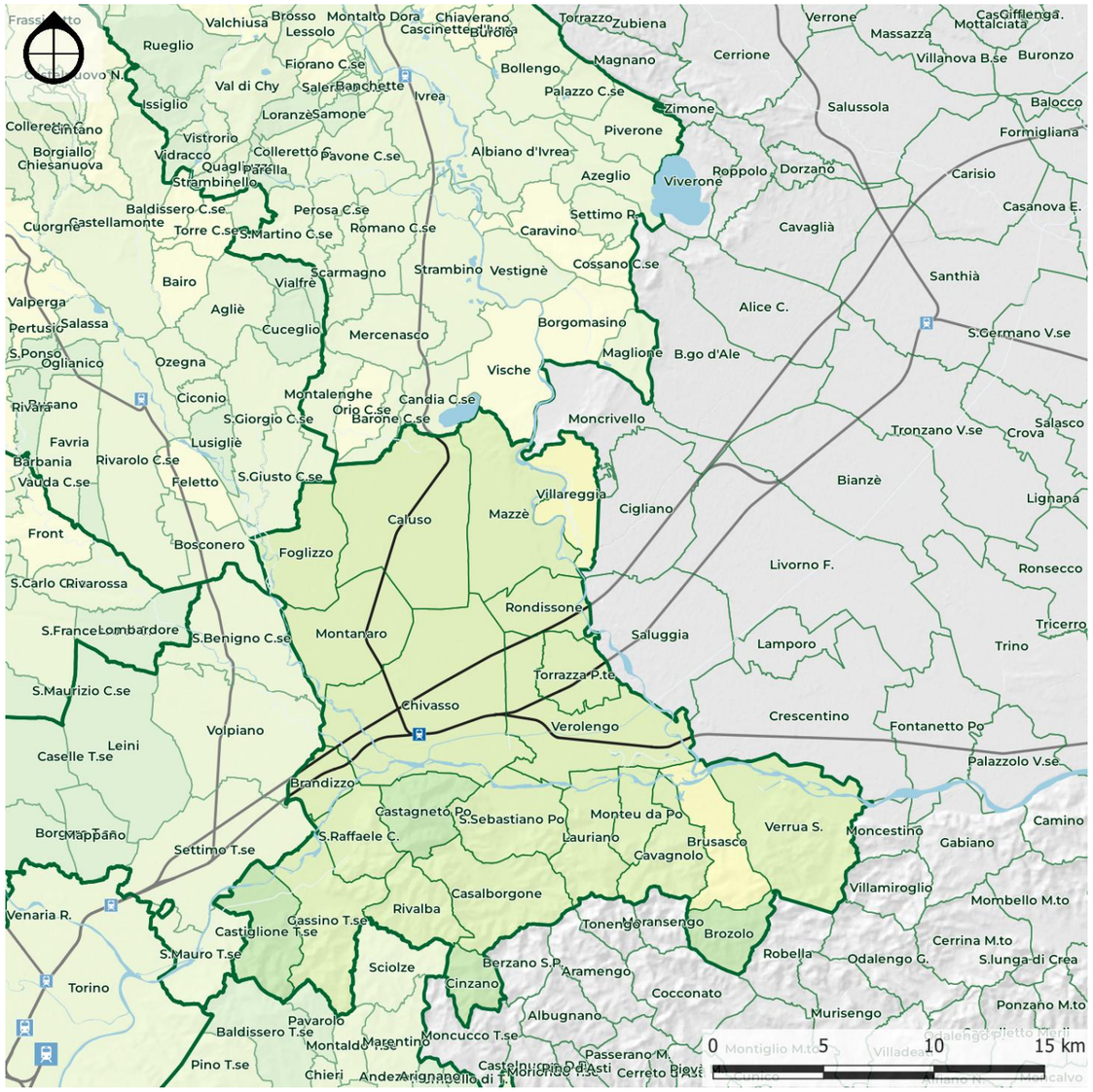
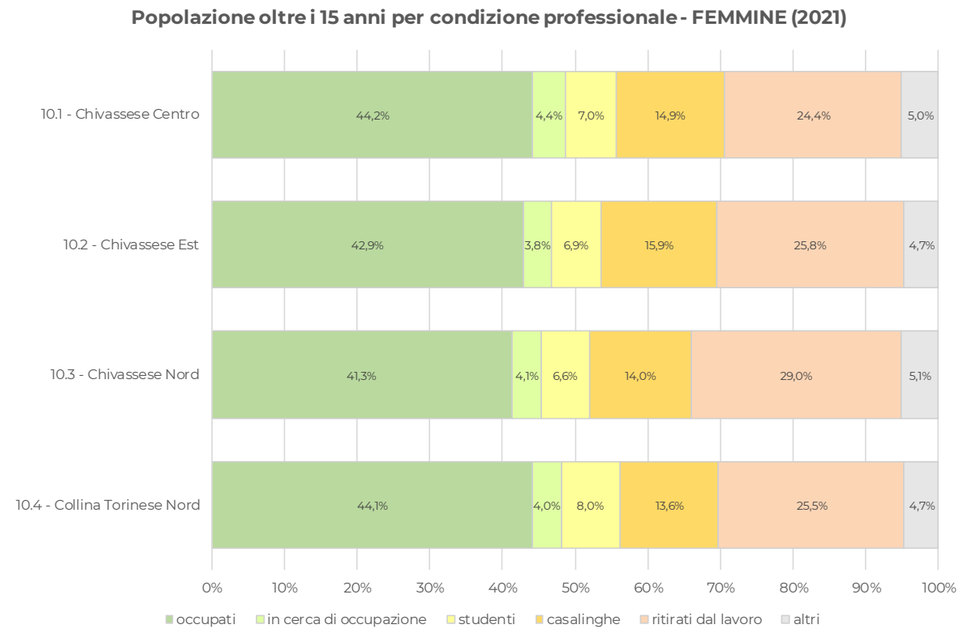


Fig. 10.2.vi – Tasso di occupazione femminile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT

Il cartogramma rappresenta il tasso di occupazione femminile e mostra in modo chiaro il livello di occupazione femminile inferiore al 45% in tutto il territorio preso in esame. Maggior percentuale è relativa a Chivasso che si attesta ad una occupazione pari al 44%.

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)
10.1	Chivassese Centro	6.979	702	**7.681**	1.105	2.353	3.856	792	**8.106**	**15.787**
10.2	Chivassese Est	1.818	161	**1.979**	293	672	1.094	201	**2.260**	**4.239**
10.3	Chivassese Nord	3.700	368	**4.068**	588	1.256	2.600	454	**4.898**	**8.966**
10.4	Collina Torinese Nord	4.029	362	**4.391**	734	1.245	2.331	430	**4.740**	**9.131**
10.5	Chivassese Sud	2.452	228	**2.680**	437	828	1.573	293	**3.131**	**5.811**
TOTALE		**16.526**	**1.593**	**18.119**	**2.720**	**5.526**	**9.881**	**1.877**	**20.004**	**38.123**

Tab. 10.2.xii – Popolazione residente femminile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT

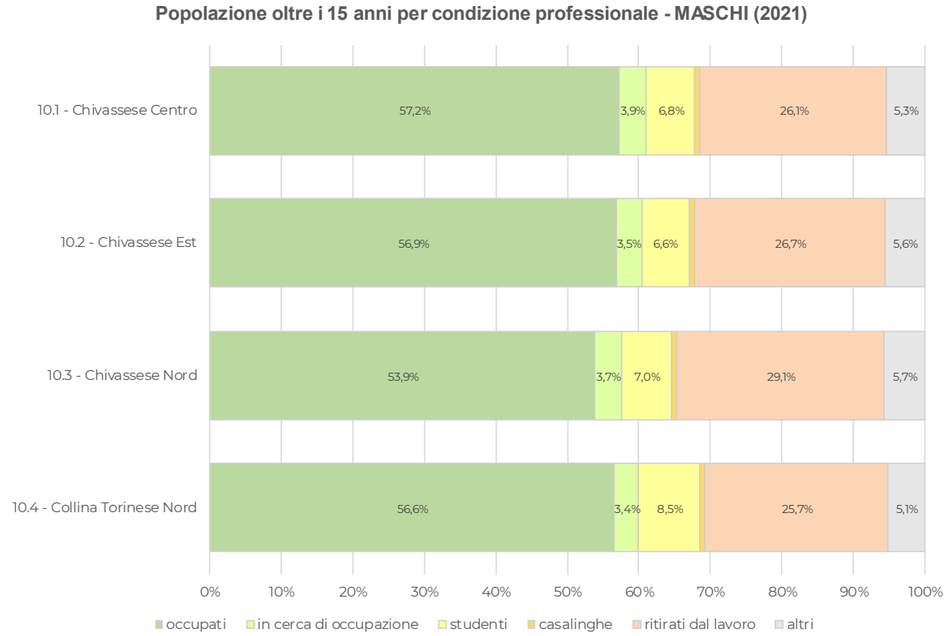


Tab. 10.2.xiii – Condizione professionale della popolazione femminile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

Il cartogramma dell'occupazione maschile mostra una situazione molto diversa dalla precedente. Il tasso di occupazione è superiore al 55% in tutte le zone del territorio.

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)
10.1 Chivassese Centro	8.315	560	**8.875**	989	107	3.789	777	**5.662**	**14.537**
10.2 Chivassese Est	2.345	145	**2.490**	274	31	1.099	229	**1.633**	**4.123**
10.3 Chivassese Nord	4.555	309	**4.864**	591	60	2.456	478	**3.585**	**8.449**
10.4 Collina Torinese Nord	4.897	298	**5.195**	734	62	2.222	444	**3.462**	**8.657**
10.5 Chivassese Sud	3.100	224	**3.324**	420	43	1.653	345	**2.461**	**5.785**
TOTALE	**20.112**	**1.312**	**21.424**	**2.588**	**260**	**9.566**	**1.928**	**14.342**	**35.766**

Tab. 10.2.xiv – Popolazione residente maschile per condizione professionale
Elaborazione META su dati ISTAT



Tab. 10.2.xv – Condizione professionale della popolazione residente maschile per subzona
Elaborazione META su dati ISTAT

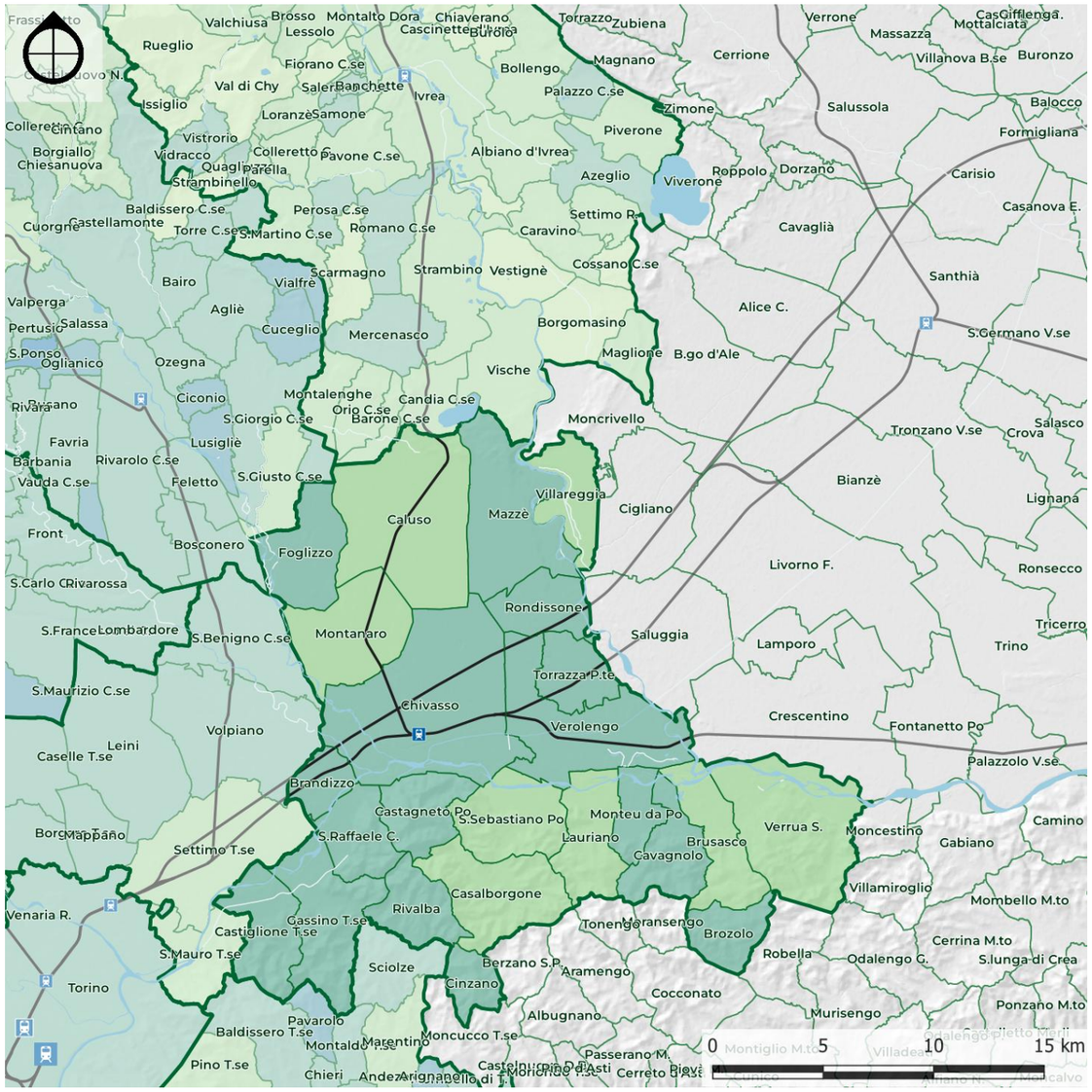
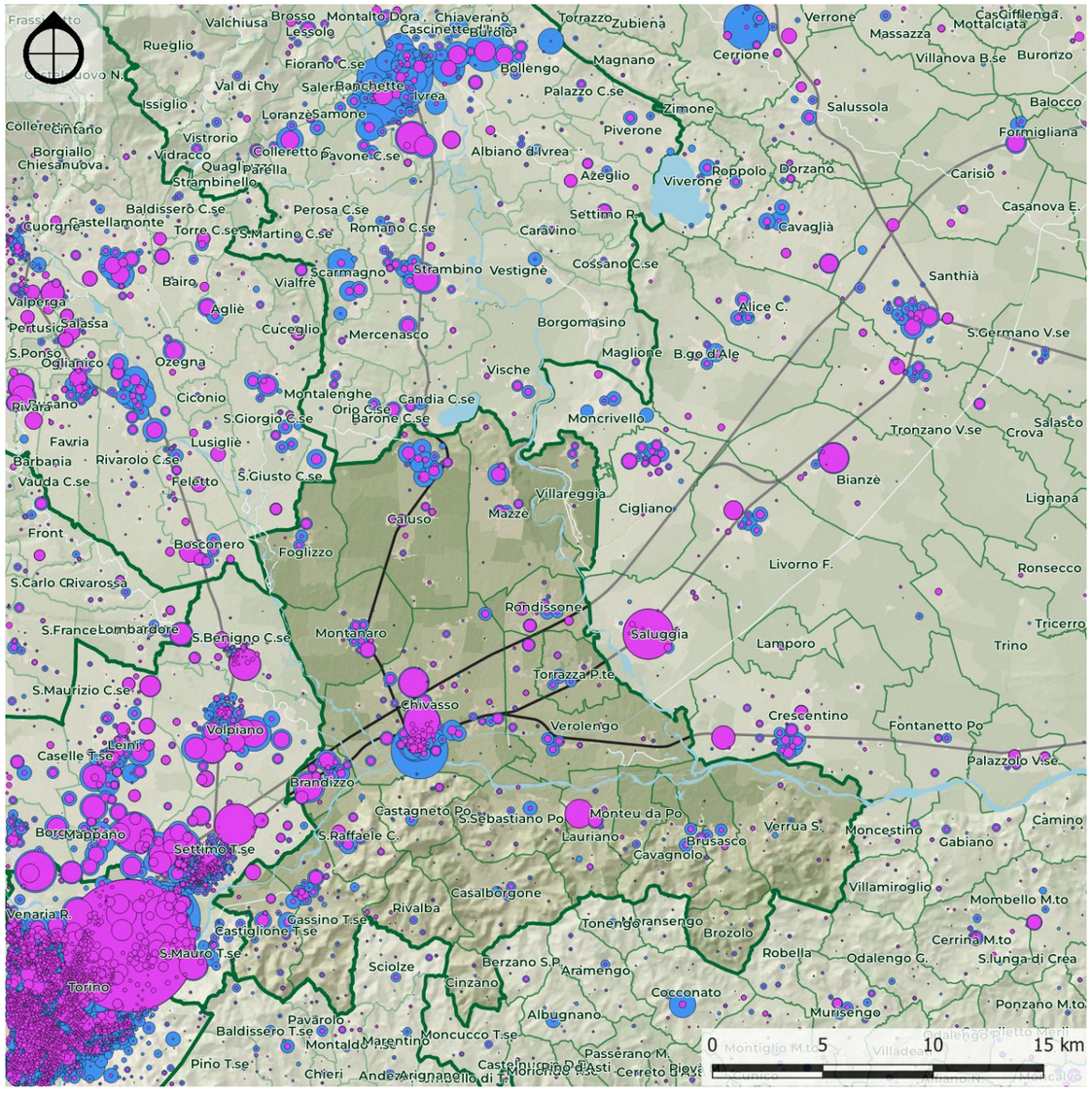




Fig. 10.2.vii – Tasso di occupazione maschile 2021
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti industria

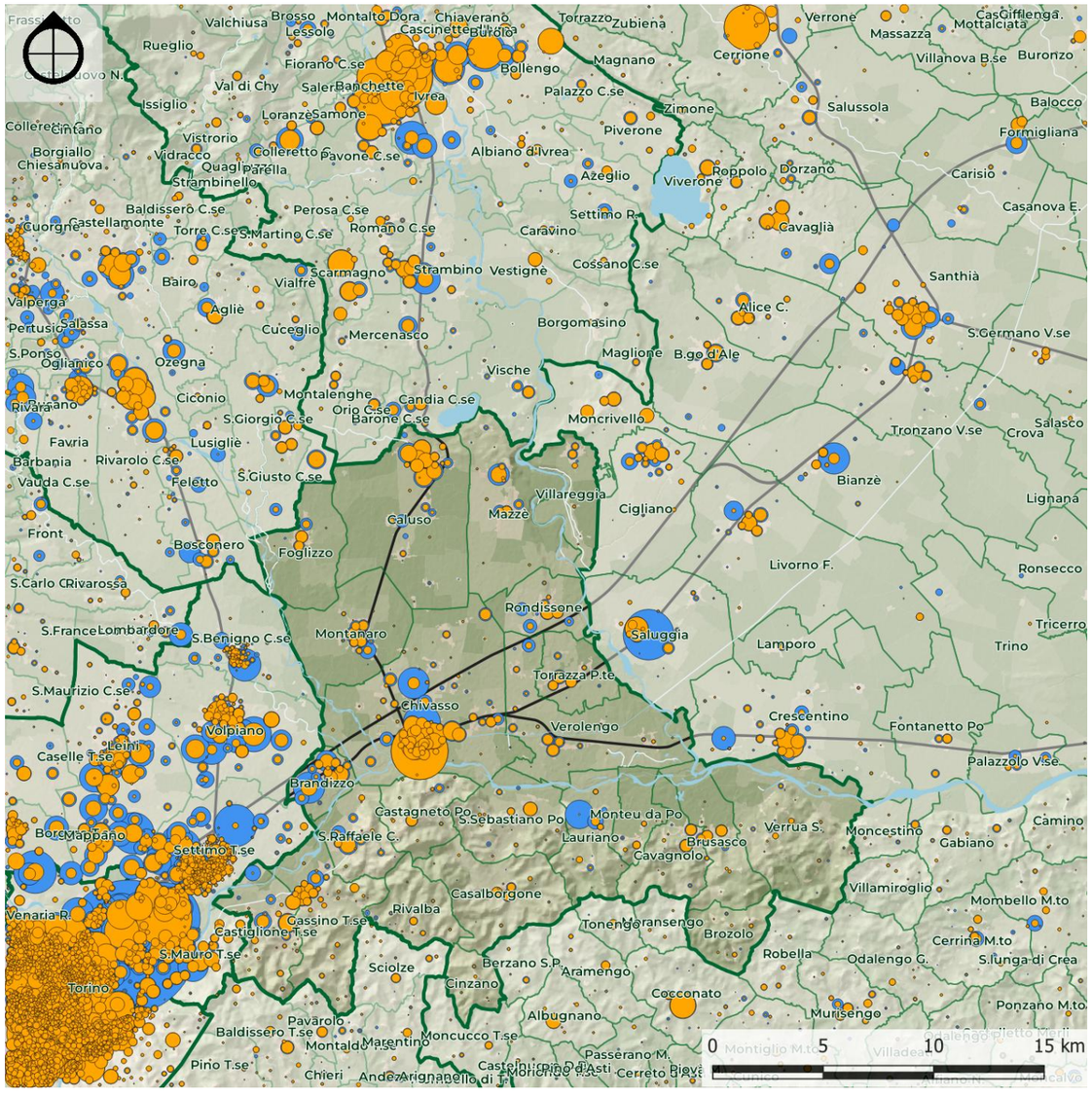
Addetti totale

100

1000

2000

Fig. 10.2.viii – Addetti industria per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Confini comunali

Perimetro area di studio

Addetti per sezione censuaria al 2011

Addetti terziario

Addetti totale

100

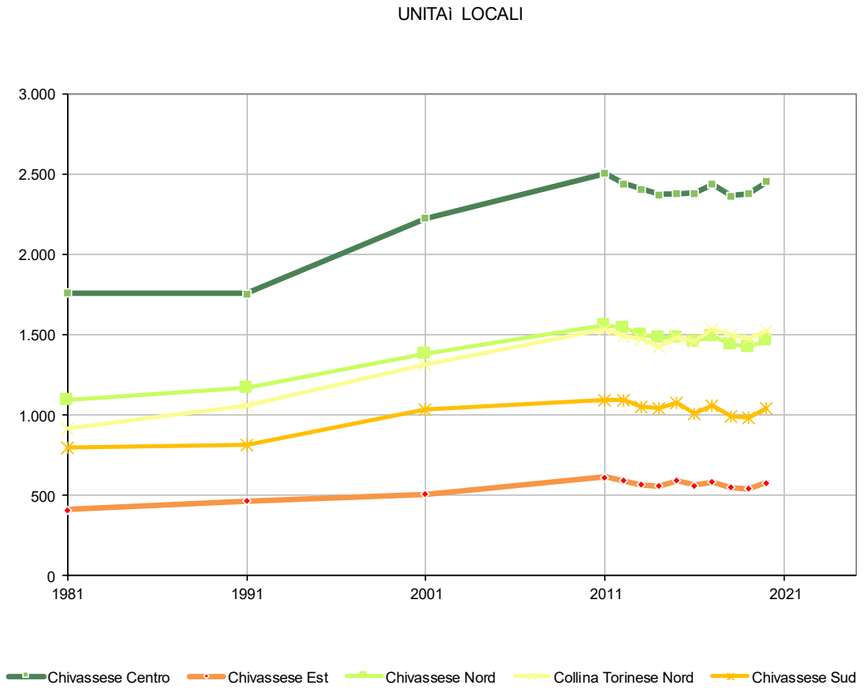
1000

2000

Fig. 10.2.ix – Addetti terziario per sezione censuaria (2011)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 10	Unità locali delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
10.1 Chivassese Centro	1.760	1.758	2.228	2.505	2.445	2.409	2.376	2.381	2.385	2.441	2.366	2.379	2.455
10.2 Chivassese Est	413	468	509	613	593	566	558	593	562	586	553	543	582
10.3 Chivassese Nord	1.095	1.174	1.385	1.558	1.542	1.501	1.481	1.484	1.457	1.494	1.439	1.425	1.470
10.4 Collina Torinese Nord	920	1.064	1.311	1.531	1.496	1.474	1.421	1.488	1.456	1.535	1.504	1.472	1.529
10.5 Chivassese Sud	796	818	1.032	1.095	1.096	1.055	1.044	1.082	1.013	1.061	996	986	1.048
TOTALE	**4.984**	**5.282**	**6.465**	**7.302**	**7.172**	**7.005**	**6.880**	**7.028**	**6.873**	**7.117**	**6.858**	**6.805**	**7.084**

Tab. 10.2.xvi – Unità locali delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



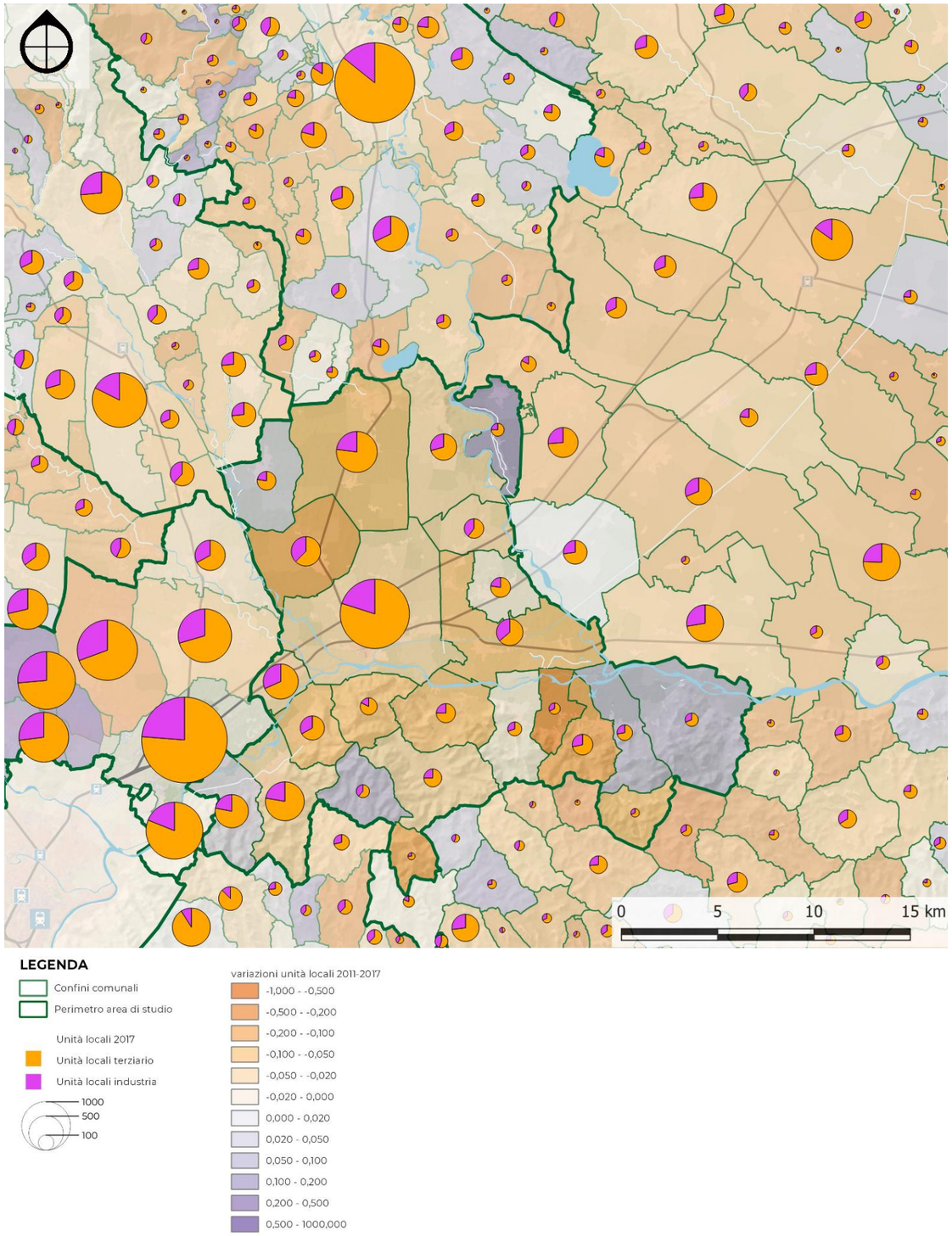


Fig. 10.2.x – Unità locali per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

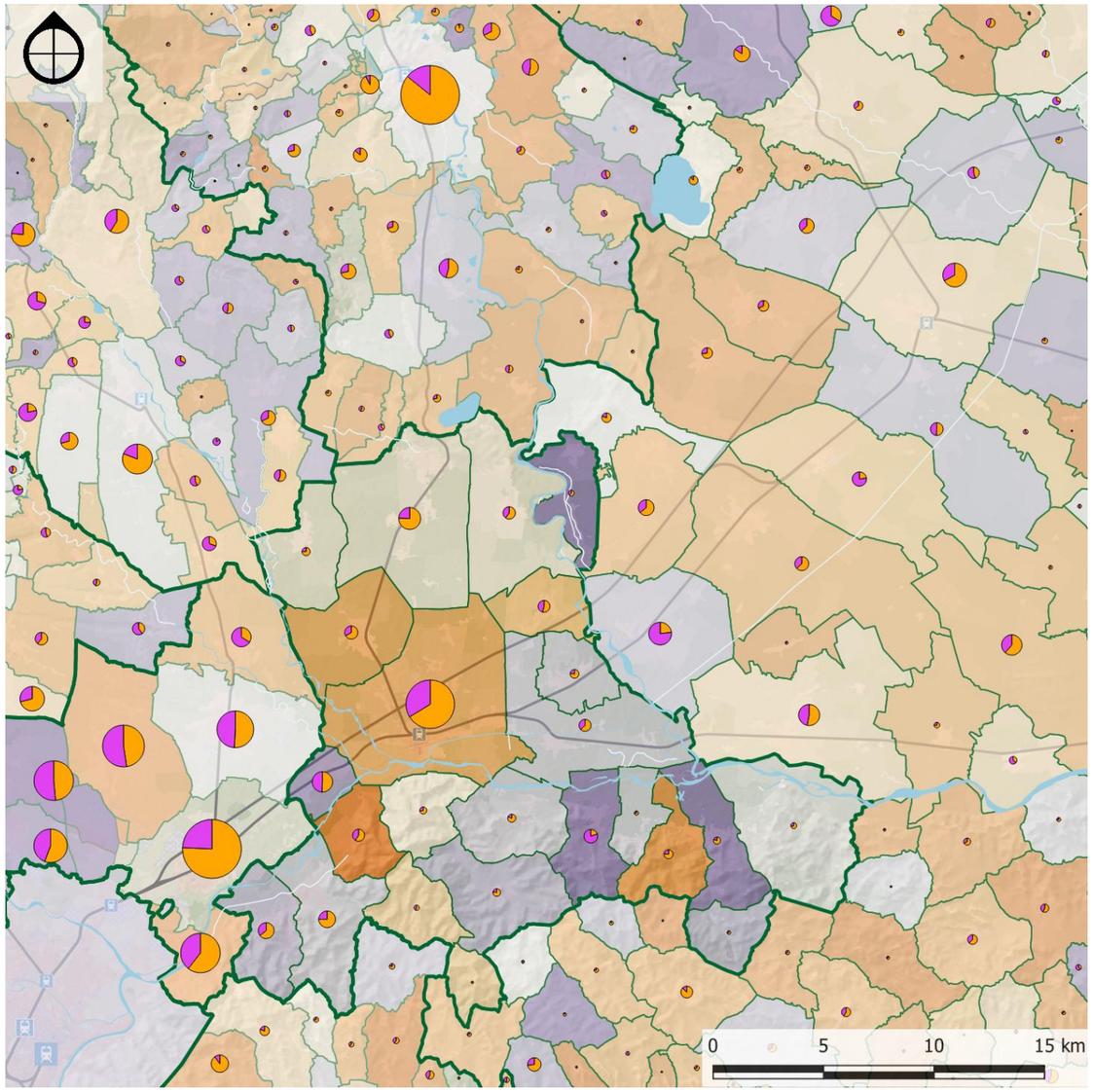
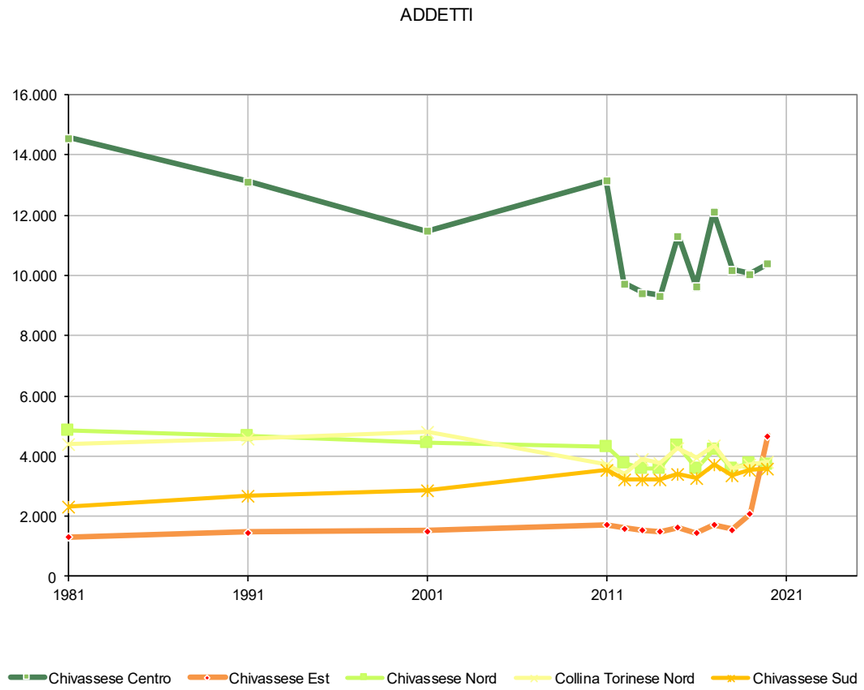


Fig. 10.2.xi – Addetti per comune (2017)
Elaborazione META su dati ISTAT

Zona omogenea 10	Addetti delle imprese e delle istituzioni (1981-2020)												
	1981	1991	2001	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
10.1 Chivassese Centro	14.564	13.120	11.474	13.161	9.731	9.420	9.339	11.318	9.654	12.107	10.193	10.056	10.388
10.2 Chivassese Est	1.321	1.488	1.529	1.732	1.618	1.540	1.510	1.645	1.450	1.729	1.568	2.079	4.690
10.3 Chivassese Nord	4.870	4.671	4.428	4.325	3.780	3.606	3.594	4.336	3.605	4.229	3.591	3.766	3.704
10.4 Collina Torinese Nord	4.394	4.582	4.822	3.724	3.410	3.896	3.773	4.282	3.953	4.361	3.587	3.734	3.809
10.5 Chivassese Sud	2.311	2.671	2.870	3.555	3.233	3.228	3.247	3.418	3.254	3.723	3.373	3.555	3.597
TOTALE	**27.460**	**26.532**	**25.123**	**26.497**	**21.771**	**21.690**	**21.463**	**24.999**	**21.916**	**26.150**	**22.313**	**23.191**	**26.188**

Tab. 10.2.xvii – Addetti delle imprese e delle istituzioni
Elaborazione META su dati ISTAT



ATTRATTORI DI TRAFFICO

La zona appare sostanzialmente polarizzata sulla città di Chivasso, con un ruolo complementare attribuibile, per le sole strutture scolastiche, al polo di Caluso.

Strutture ospedaliere							
Comune		Nome	Tipologia	indirizzo	reparti	posti letto	ZONA OMO
CHIVASSO	1082	OSPEDALE CIVICO CHIVASSO	OSPEDALE A GESTIONE DIRETTA	CORSO FERRARIS GALILEO	18	203	10

Tab. 10.2.xviii – Strutture ospedaliere
Elaborazione META

Elenco scuole secondarie di secondo grado					
comune	cod_scuola	tipo scuola	nome scuola	indirizzo	iscritti 2021
Caluso	TOPS039018	LICEO SCIENTIFICO	P. MARTINETTI	VIA MONTELLO N.29	608
Caluso	TORA00601E	IST PROF PER L'AGRICOLTURA E AMBIENTE	C. UBERTINI	PIAZZA MAZZINI 4	173
Caluso	TORH00602Q	IST PROF PER I SERVIZI ALBERGHIERI E RISTORAZIONE	UBERTINI	PIAZZA MAZZINI 4	192
Caluso	TOTN039012	ISTITUTO TECNICO PER IL TURISMO	I. TECN. TURISMO MARTINETTI	VIA MONTELLO 29	425
Chivasso	TOPM027013	ISTITUTO MAGISTRALE	EUROPA UNITA	VIA PALEOLOGI22	733
Chivasso	TOPS190009	LICEO SCIENTIFICO	I. NEWTON	VIA PALEOLOGI 22	911
Chivasso	TORH00601P	IST PROF PER I SERVIZI ALBERGHIERI E RISTORAZIONE	UBERTINI	VIA AJMA 12	263
Chivasso	TORH006503	IST PROF PER I SERVIZI ALBERGHIERI E RISTORAZIONE	IST PER I SERVIZI ALBERGHIERI	VIA AJMA 12	14
Chivasso	TOTF027014	ISTITUTO TECNICO INDUSTRIALE	EUROPA UNITA	VIALE MARCONI6	546

Tab. 10.2.xix – Scuole secondarie secondo grado
Elaborazione META

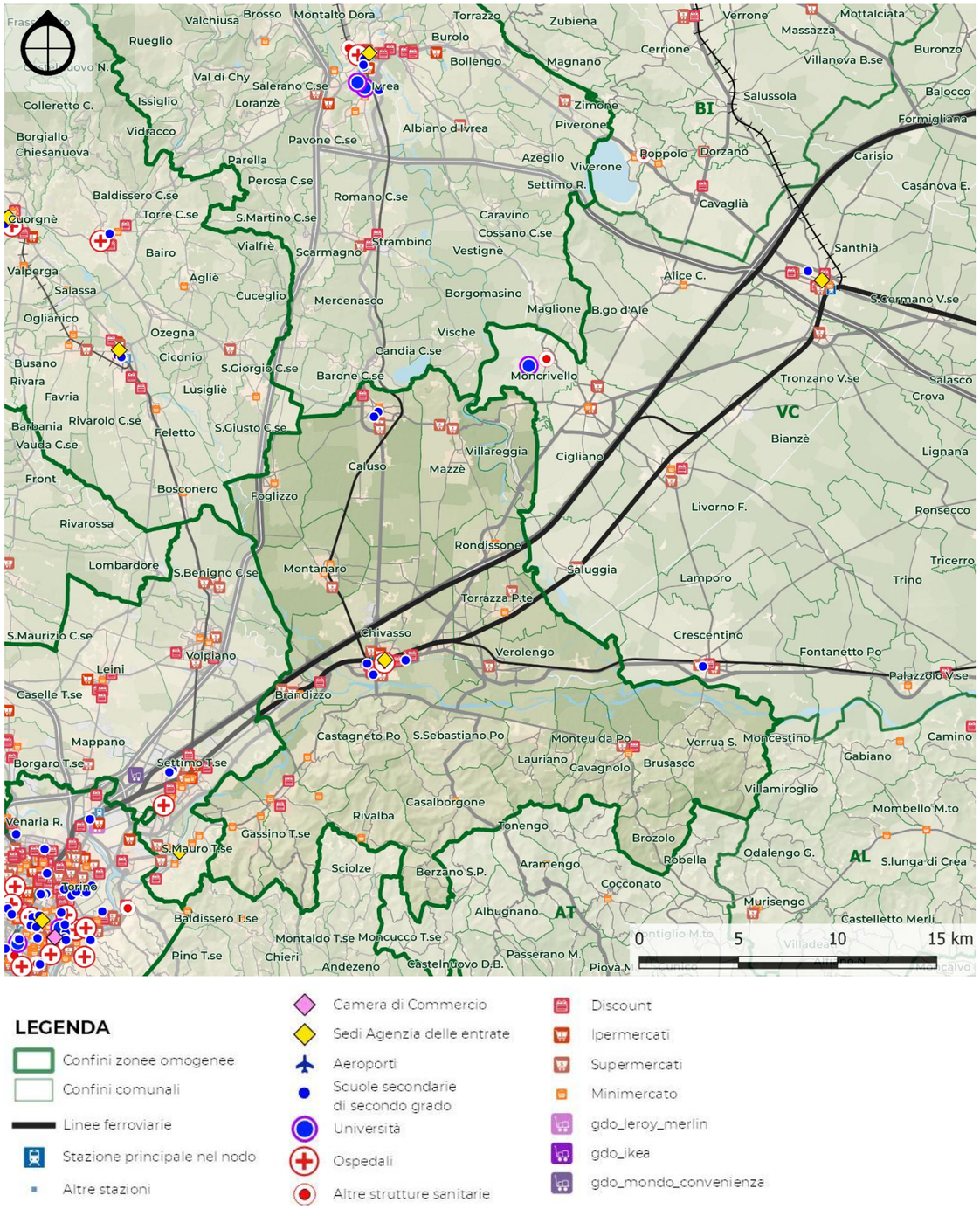


Fig. 10.2.xii – Poli attrattori
Elaborazione META

10.2.2 Domanda di mobilità

OD ISTAT

Quasi tutti i comuni della zona omogenea sono generatori netti di spostamenti sistematici, ovvero spostamenti casa – scuola e casa – lavoro, ad eccezione di Chivasso e di Caluso, in cui prevalgono gli spostamenti attratti. Chivasso è il capoluogo dell'area e quindi sede di servizi come scuole, presidi sanitari e uffici, che ne garantiscono il ruolo di polo attrattore. Le relazioni più forti appaiono comunque generalmente con Torino.

Gli altri comuni sono tendenzialmente più generatori di traffico e prevalentemente più della metà degli spostamenti sono per lavoro.

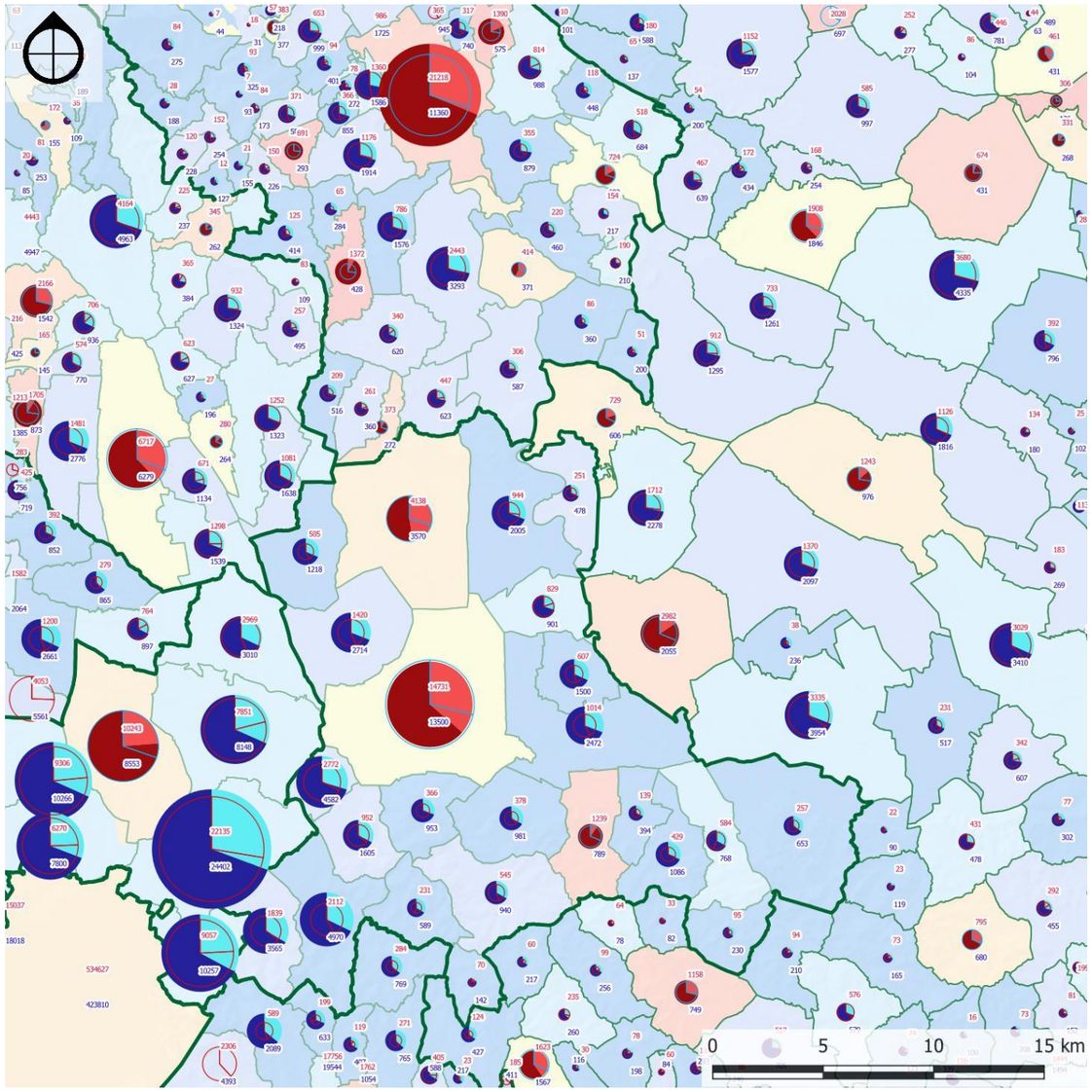
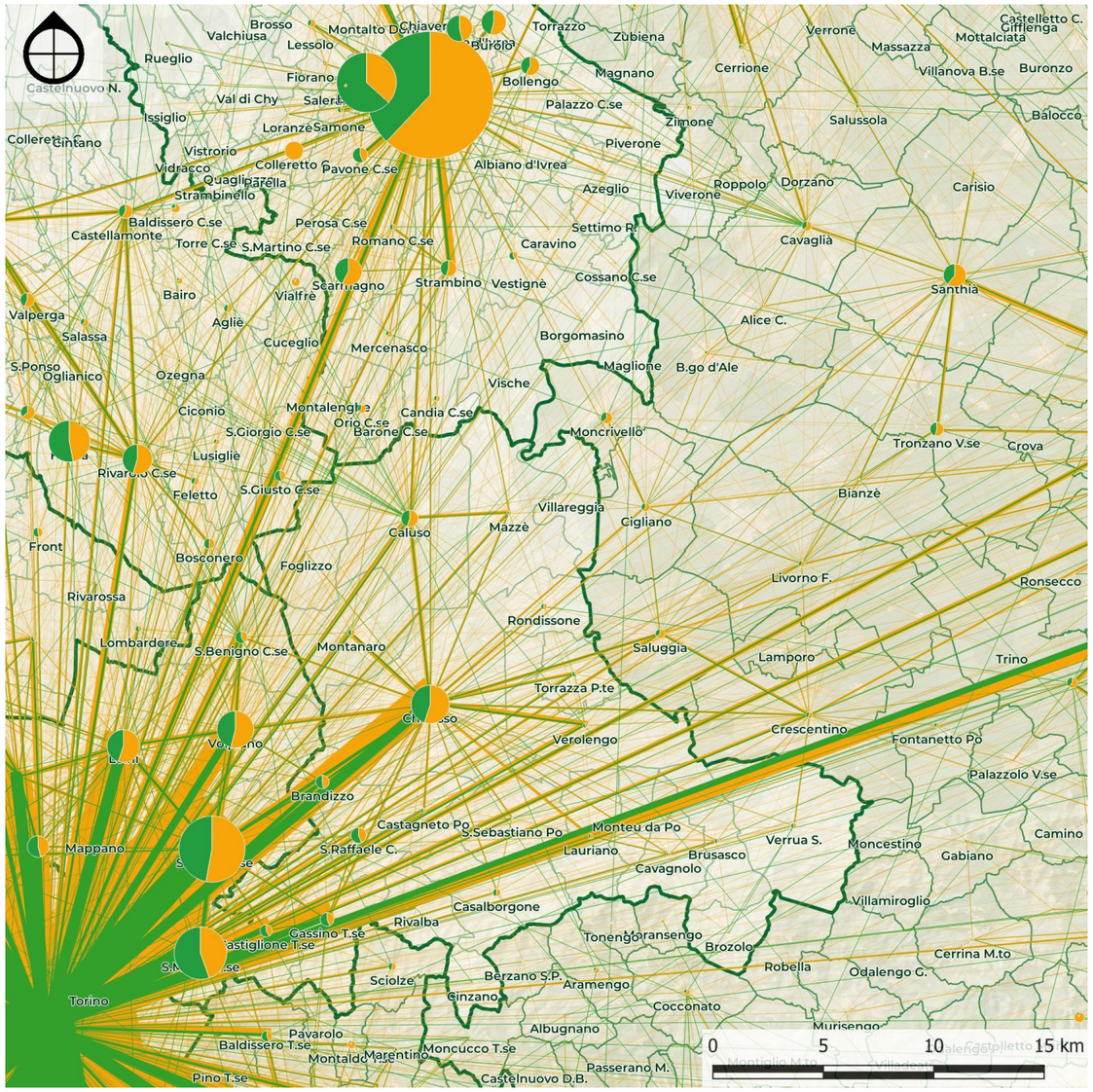


Fig. 10.2.xiii – Spostamenti sistematici attratti e generali da ciascun comune
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per motivo

- Lavoro
- Studio

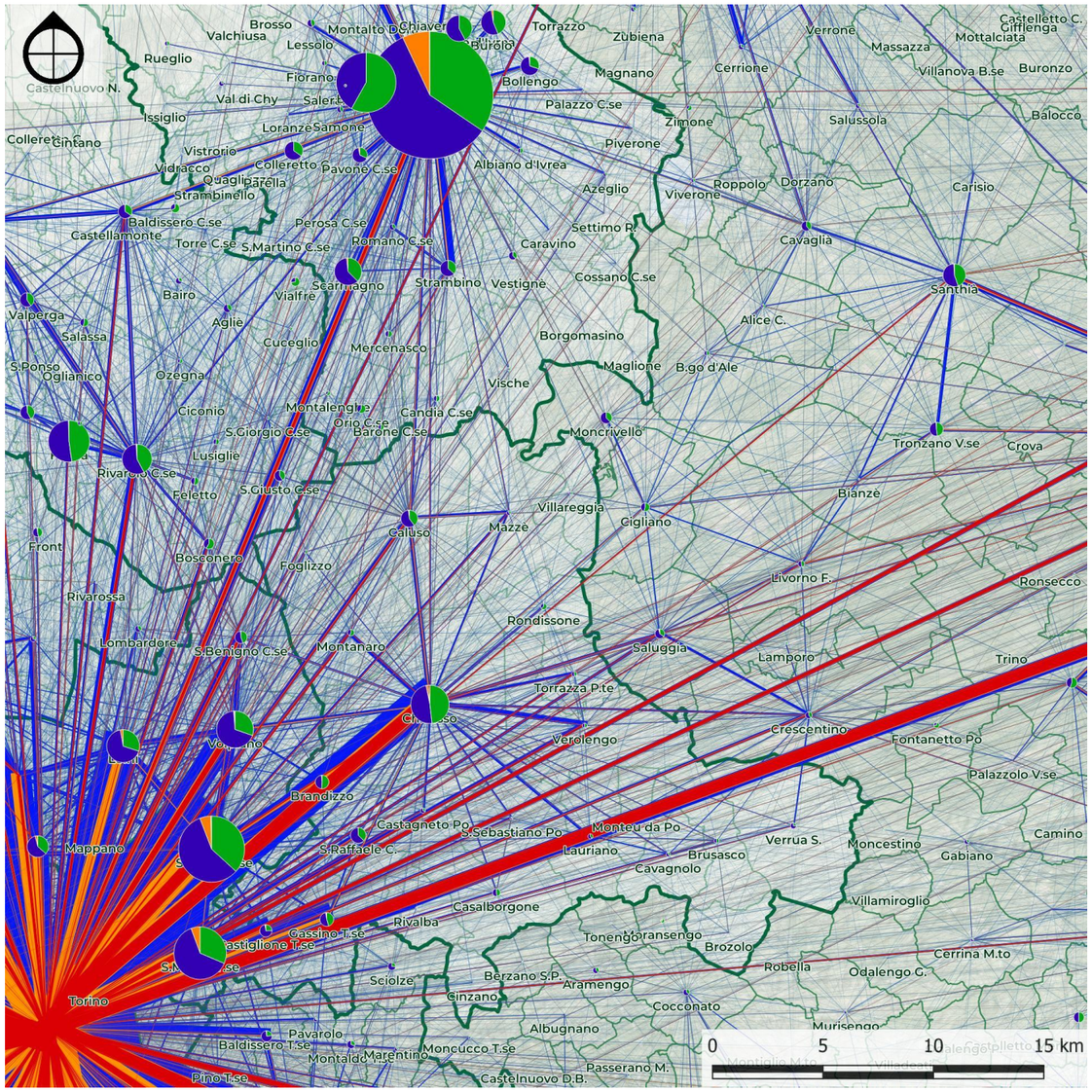
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 10.2.xiv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per motivo
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Linee di desiderio

Spostamenti per modo

- Treno
- Autobus
- Auto e moto
- non motorizzato

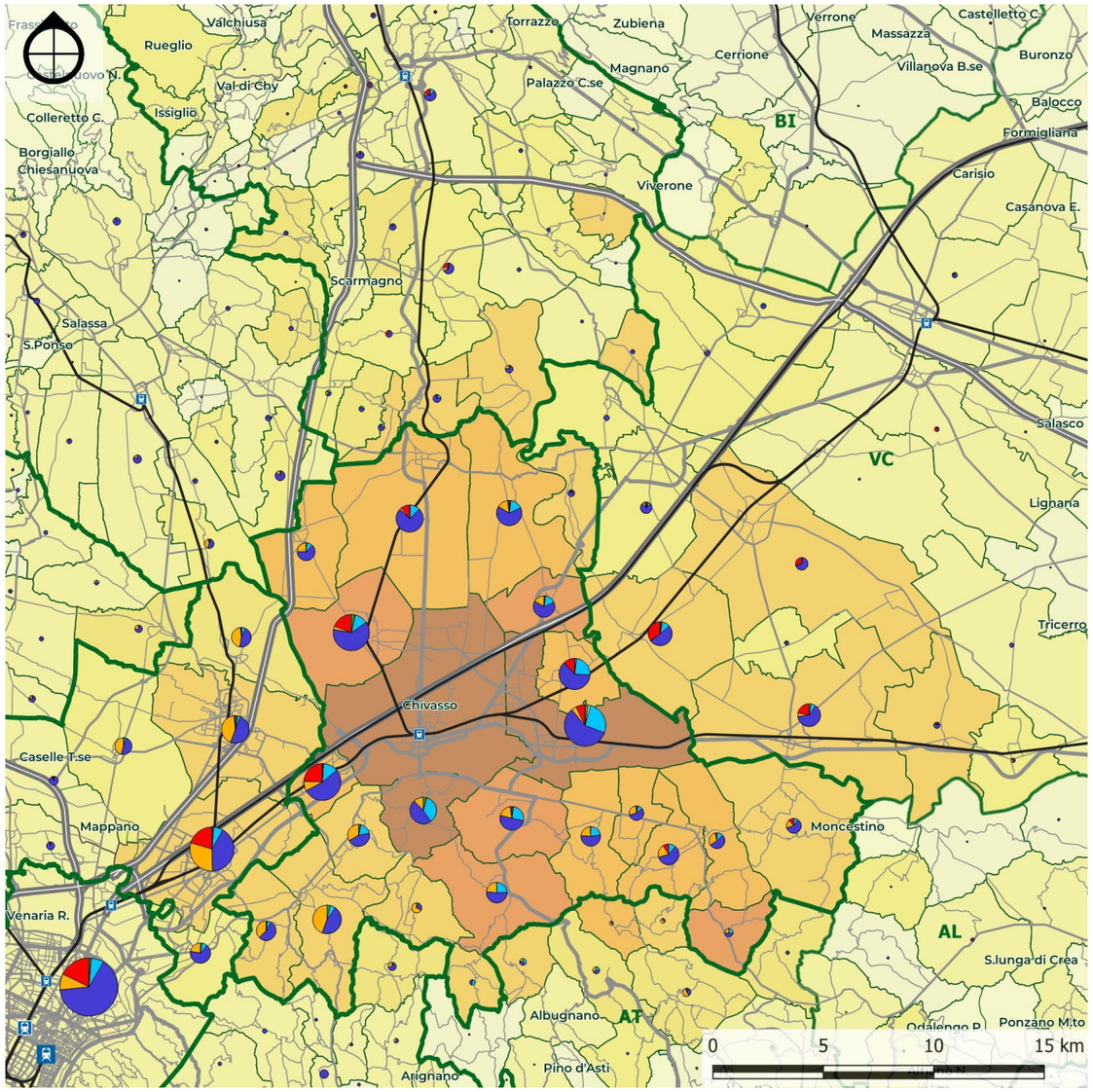
Spostamenti/giorno

- 100
- 500
- 1000
- 2000

Spostamenti interni

- 5000
- 1000
- 100

Fig. 10.2.xv – Linee di desiderio degli spostamenti sistematici del censimento 2011 suddivisi per modo
Elaborazione META su dati ISTAT



LEGENDA

Aree di influenza

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

Fig. 10.2.xvi – Area d'influenza di Chivasso nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

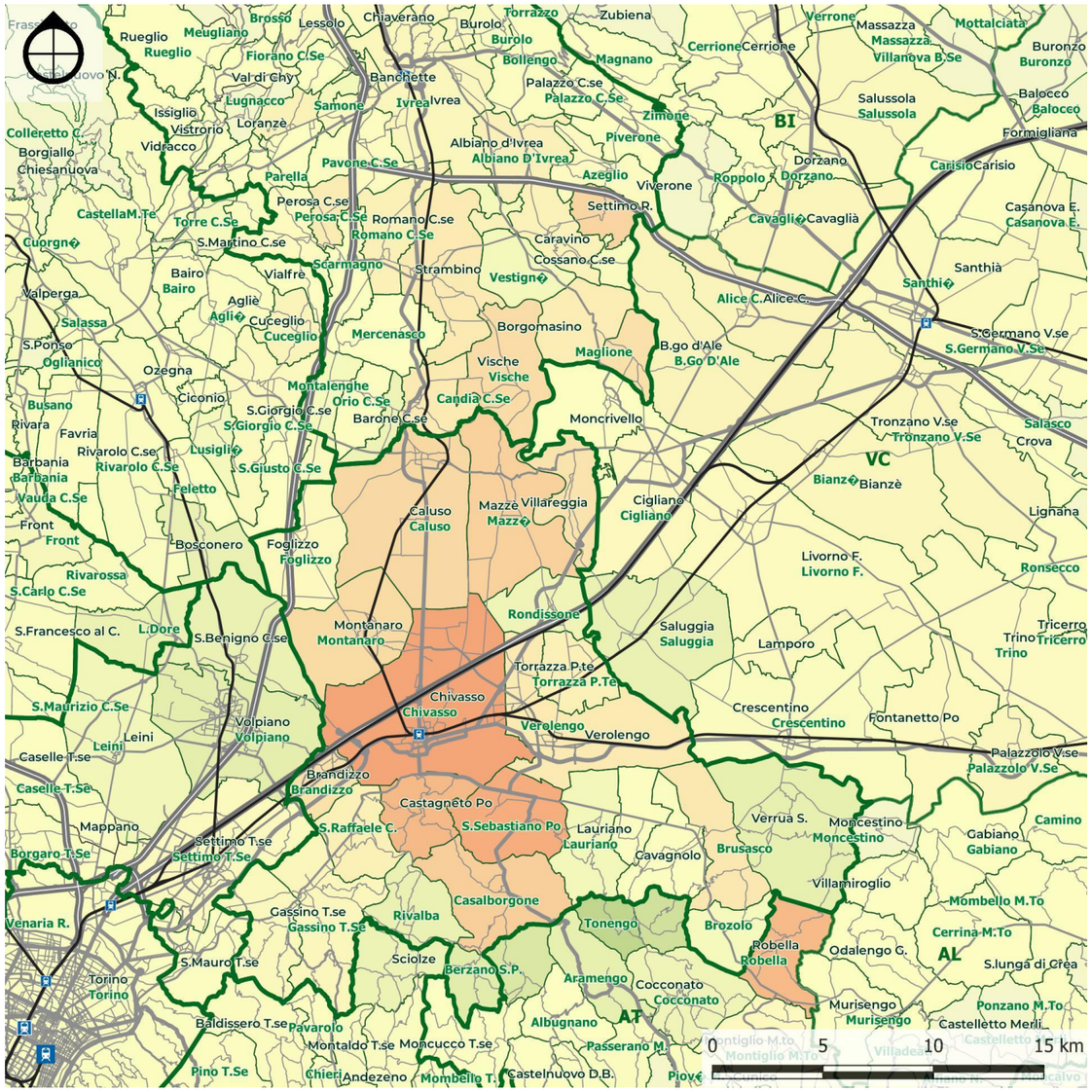
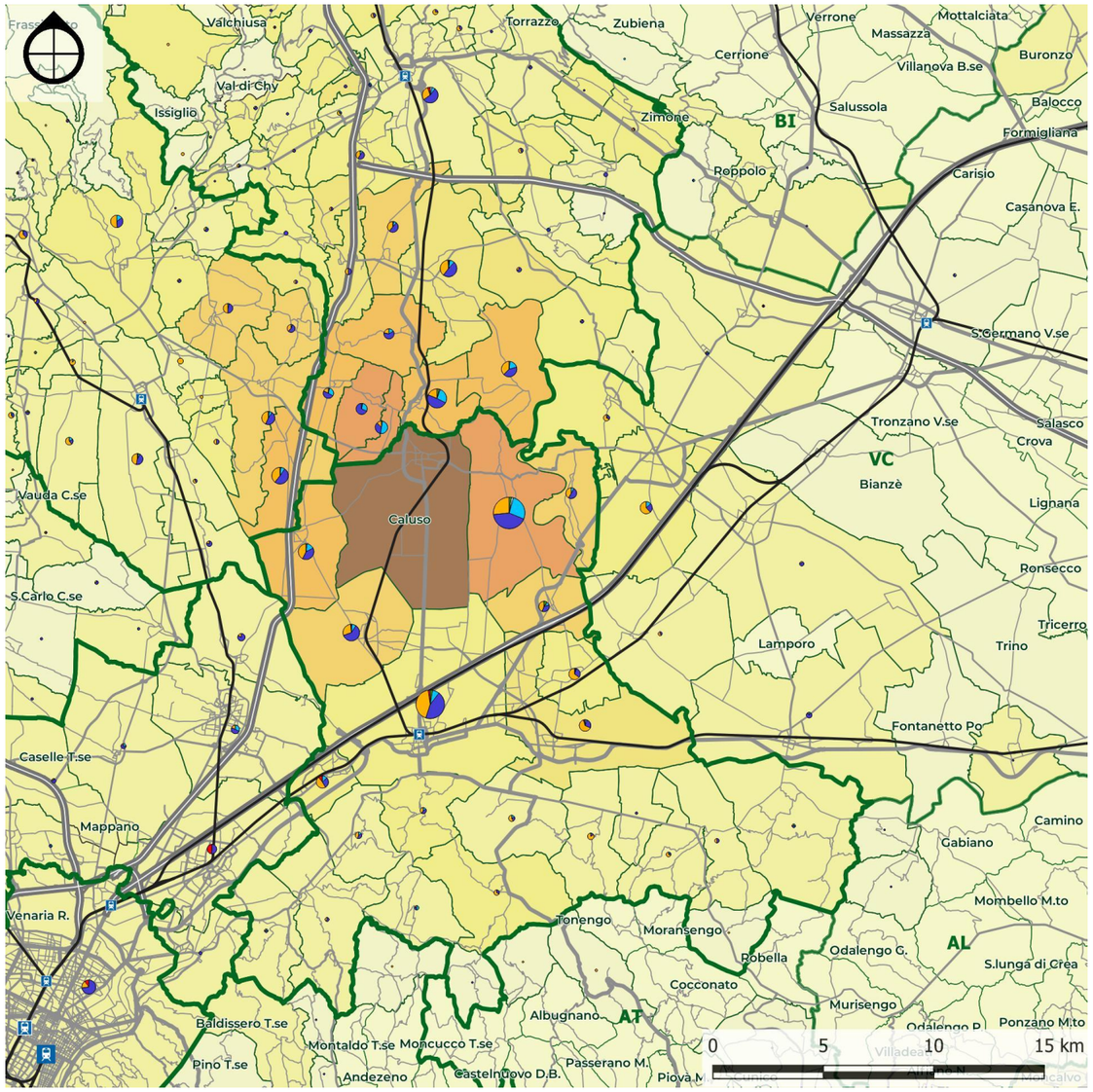


Fig. 10.2.xvii – Variazione dell'area d'influenza di Chivasso dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

Dalle immagini sopra riportate si osserva come sia fortemente cambiata l'attrattività di Chivasso 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 e prevalentemente verso Torino.



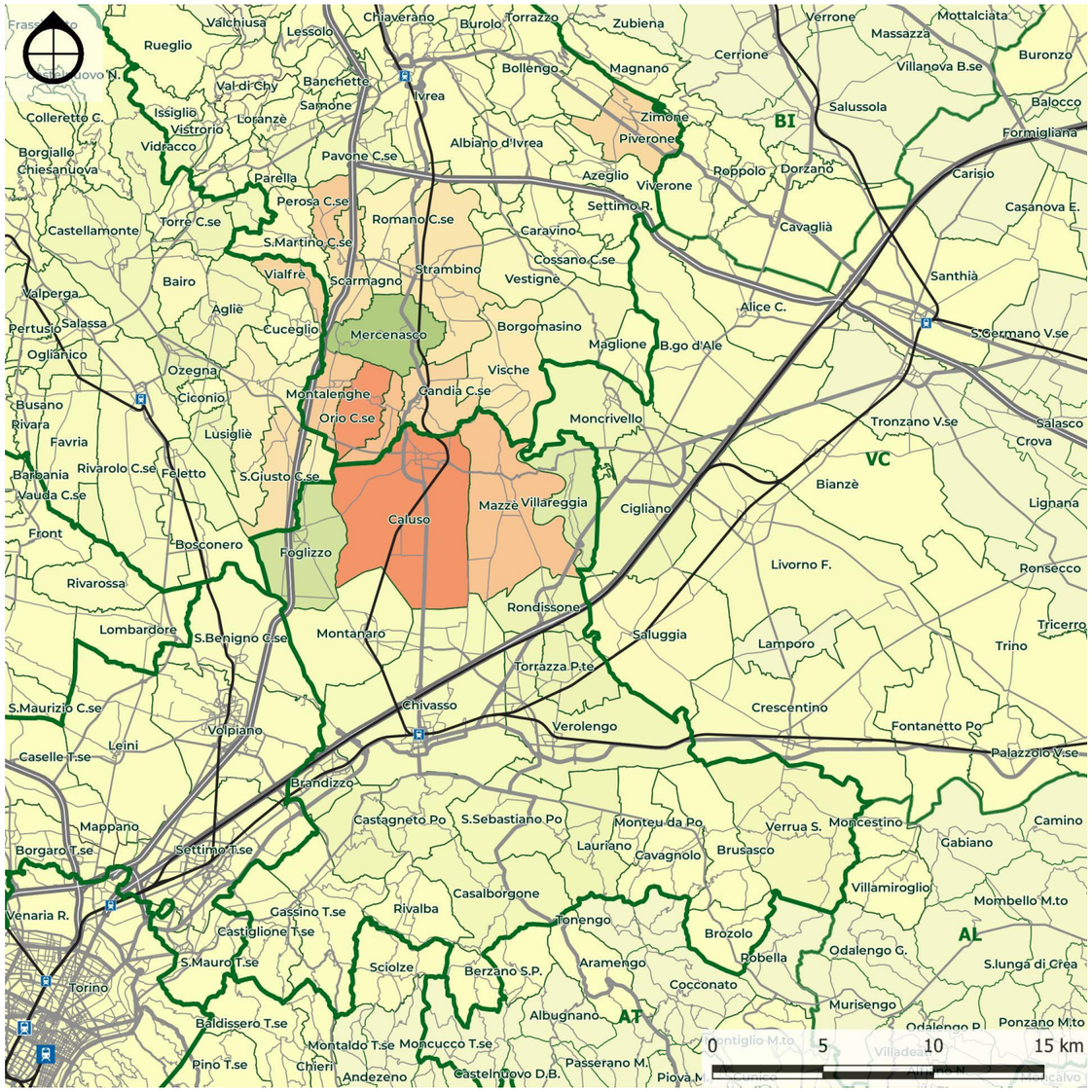


Fig. 10.2.xix – Variazione dell'area d'influenza di Caluso dal 1991 al 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

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. 10.2.xviii – Area d'influenza di Caluso nel 2011
Elaborazione META su dati ISTAT

10.2.3 Offerta di trasporto

Chivasso è uno snodo ferroviario molto importante per tutto il Piemonte nordorientale: qui confluiscono infatti una linea ferroviaria di importanza nazionale, la Torino – Milano, e 3 linee secondarie, di cui due con servizi attivi (Chivasso – Casale – Alessandria e Chivasso – Ivrea; tra Chivasso ed Asti la linea è dismessa). I servizi ferroviari da qui transitanti sono i seguenti:

- regionali veloci Torino – Milano, cadenzati ogni ora;
- regionali veloci Torino – Ivrea, cadenzati ogni due ore;
- regionali Ivrea – Novara, cadenzati ogni due ore;
- regionali Chivasso – Mortara – Alessandria cadenzati ogni ora/due ore;
- SFM2 Pinerolo – Chivasso, cadenzati ogni ora con rinforzi alla mezz'ora negli orari di punta.

Le stazioni direttamente servite dall'SFM sono soltanto due, ovvero:

- Brandizzo
- Chivasso

Tuttavia, all'interno dell'area omogenea sono presenti numerosi altri impianti utilizzati dai servizi regionali, quali segnatamente:

- Montanaro
- Rodallo
- Caluso
- Candia Canavese

sulla linea di Ivrea,

- Castelrosso
- Torrazza Piemonte

sulla linea di Milano,

- Verolengo
- Borgo Revel

sulla linea di Casale Monferrato.

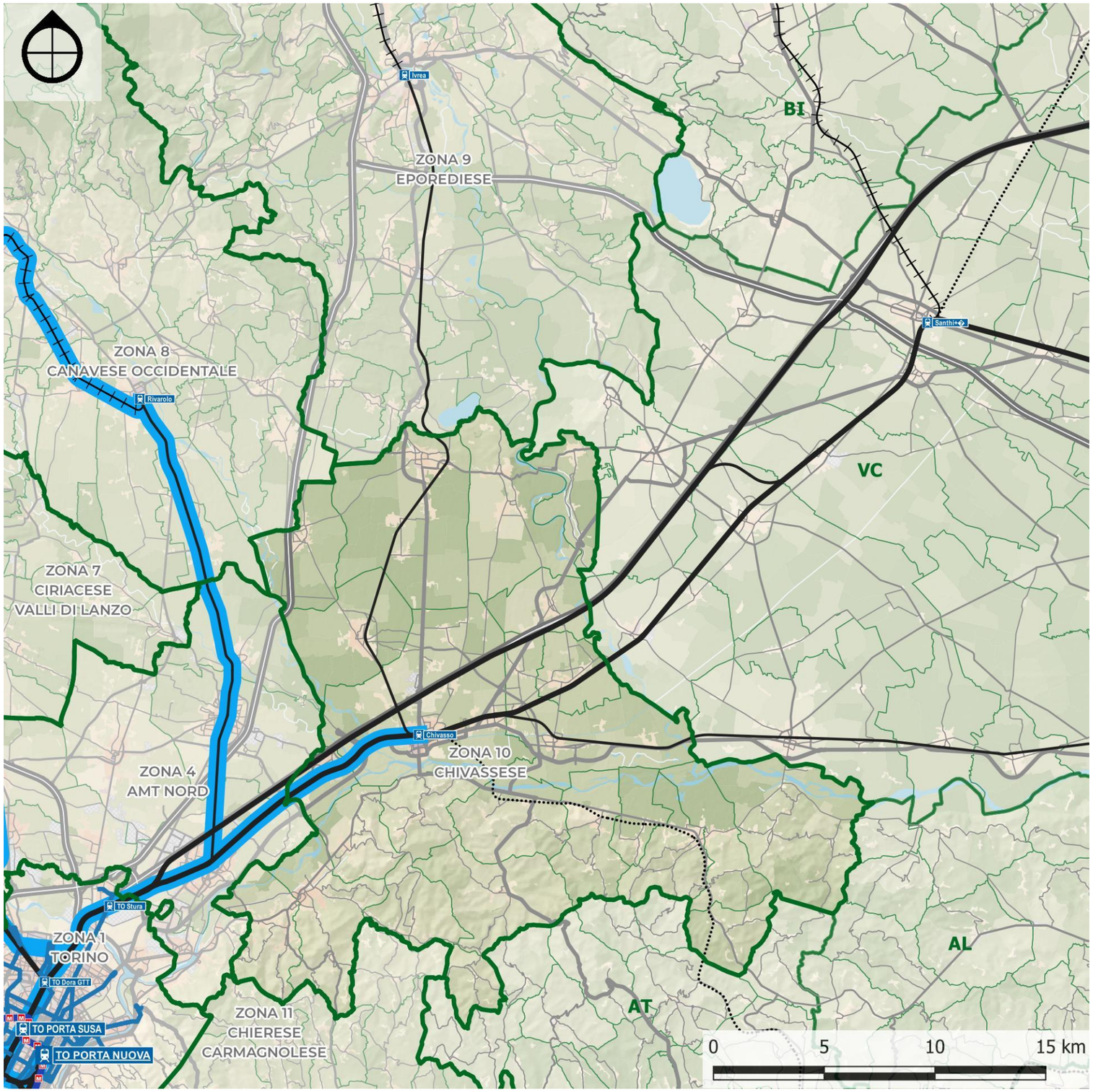
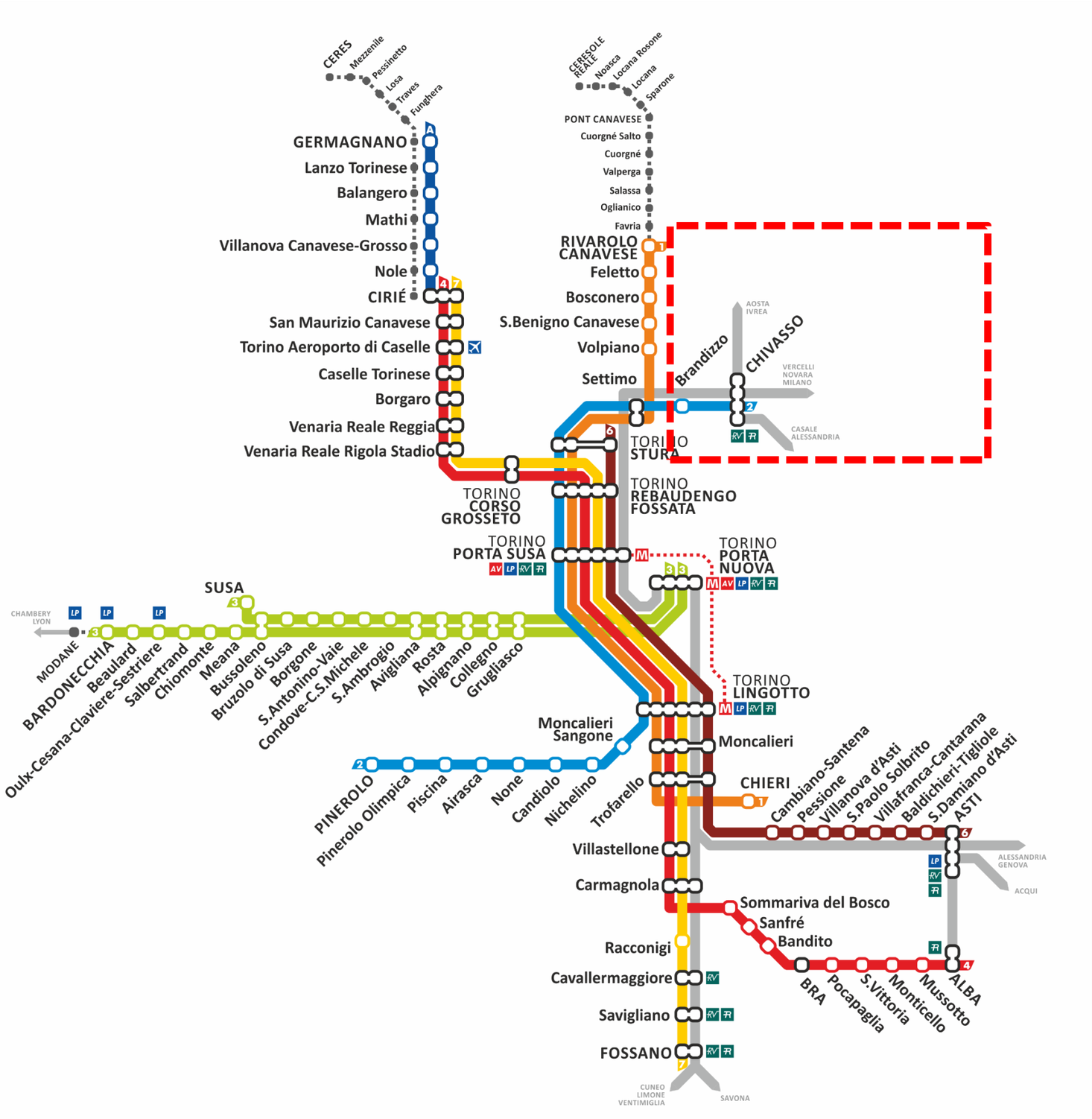


Fig. 10.2.xx – Zona omogenea 10: rete ferroviaria
Elaborazione META



I nodi di interscambio sono Chivasso e Caluso.

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

Per quanto riguarda la rete TPL su gomma, la linea più importante (con più del 40% di vetture-km dell'aera omogenea) è la 107 Torino – Piovà Massaia che tuttavia concentra la maggior parte dei servizi tra Torino e Chivasso non in sovrapposizione con la ferrovia bensì prestando servizio presso San Mauro, Castiglione, Gassino e San Raffaele Cimena. Piovà Massaia è raggiunta solo da una coppia di corse al giorno Il servizio, svolto da GTT, è cadenzato ogni ora con alcuni rinforzi e corse limitate soprattutto negli orari di punta. È presente un servizio festivo tra Chivasso e Torino con alcuni prolungamenti fino a Brusasco (paese servito da altre linee nei giorni feriali), mentre nessun servizio festivo raggiunge Casalborgone. Un punto di debolezza di questa linea è che solo circa la metà delle corse transita dal Movicentro / Stazione FS di Chivasso, rendendo difficoltose le connessioni con i servizi ferroviari.

Un'altra linea con molto servizio è la Torino – Cavaglià (VC), spezzata in due tronconi presso Cigliano. Tra Rondissone e Torino tuttavia la linea transita in autostrada, fermando presso gli svincoli e non interscambiando con la ferrovia (che pur corre parallela a circa 10 km di distanza) nemmeno a Chivasso. Il servizio, svolto da ATAP, ricade sotto Extra.To anche se i maggiori centri attraversati dalla linea si trovino in provincia di Vercelli. Sono presenti numerose corse lungo tutto il corso delle giornate feriali, mentre nei festivi il servizio consiste in una sola coppia di corse.

La linea 106 Crescentino – Chivasso – Torino (GTT) effettua più del 10% dei km dell'ambito: si tratta tuttavia di una linea prettamente operaia abbastanza lunga con un tratto comune tra Crescentino e Chivasso e poi una biforcazione dei servizi che, seppur destinati tutti in corso Tazzoli a Torino (stabilimenti STELLANTIS), prevedono sia in andata che in ritorno in contemporanea una corsa via autostrada/tangenziale ed una via paesi. Anche la linea 85, sempre gestita da GTT e che ha la stessa valenza operaia, produce molti km peraltro in parte in sovrapposizione con la stessa linea 106.

Le rimanenti linee dell'area sono di breve collegamento tra i centri della zona omogenea (ad esempio Chivasso – Rondissone o Gassino Sciolze) oppure incentrate perlopiù sugli studenti e/o sui servizi mercatali (Montalenghe – Chivasso o Alice Castello – Castelrosso); in rari casi una linea prevalentemente scolastica, come nel caso della linea 232 Cocconato – Chivasso – Torino, ha al suo interno due coppie di corse che raggiungono Torino, pensate per l'utenza lavoratrice.

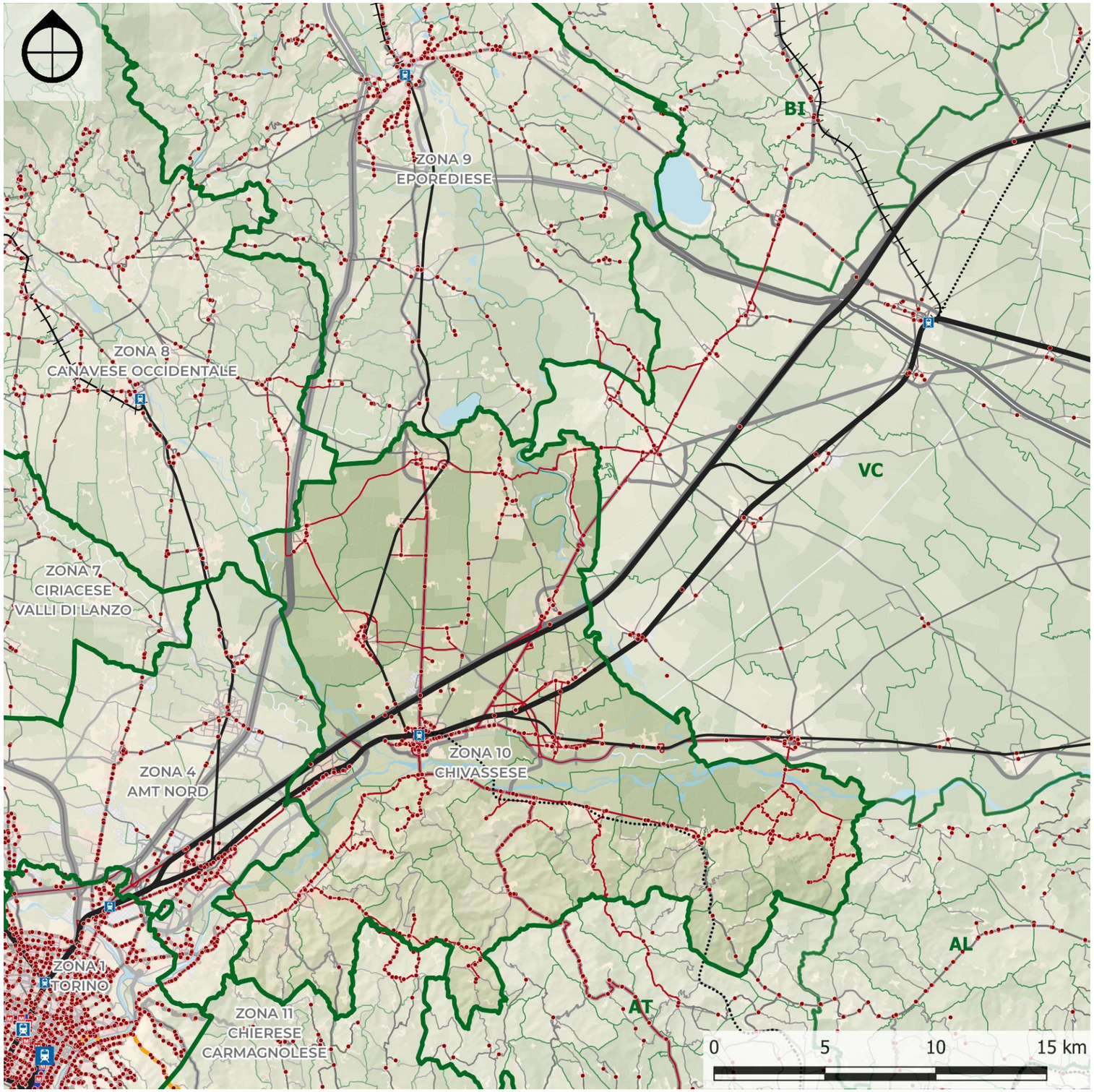


Fig. 10.2.xxi – Zona omogenea 10: rete servizi automobilistici
Elaborazione META

Zona omogenea 10: Chivassese LINEE TPL ATTRIBUITE ALLA ZONA OMOGENEA						
Linea	**Descrizione**	**Contratto**	**Operatore**	**Subaff**	**km**	**km se non disp**
085	CHIVASSO - Brandizzo - Settimo T.se - Torino - FIAT RIVALTA	ExtraTO	GTT	0	133.917	133.917
096	SCIOLZE - Cinzano - Rivalba - GASSINO	ExtraTO	GTT	0	55.353	55.353
106	CRESCENTINO - Verolengo - Torrazza - CHIVASSO	ExtraTO	GTT	0	171.026	171.026
107	TORINO - S.Mauro - Gassino - Casalborgone - PIOVA' MASSAIA	ExtraTO	GTT	0	662.738	662.738
121	CASTAGNETO PO - CHIVASSO	ExtraTO	GTT	0	24.754	24.754
232	Cocconato - Chivasso - Torino	ExtraTO	Marletti	0	111.364	111.364
310	Villareggia - Caluso	ExtraTO	STAAV	0	9.701	9.701
316	Chivasso FS - Rondissone	ExtraTO	GTT	0	61.550	61.550
321	Montalenghe - Foglizzo - Chivasso	ExtraTO	GTT	0	40.581	40.581
331	Verrua Savoia - Brusasco - Crescentino	ExtraTO	GTT	0	43.503	43.503
345	Cavaglià - Alice Castello - Cigliano - Rondissone - Torino	ExtraTO	ATAP	0	302.333	302.333
346	Alice Castello - Cigliano - Villareggia - Castelrosso	ExtraTO	ATAP	0	9.202	9.202
445	Chivasso - Caluso	ExtraTO	STAAV	0	10.664	10.664
950	Servizio Scuolabus Comune di Verolengo	Verolengo	GTT	0	n.d.	0
CHIV	Urbano Chivasso (linee blu, azzura e mercatali)	Urb.Chivasso	Com.Chivasso	0	34.234	34.234
	TOTALE				**1.670.920**	**1.670.920**

Zona omogenea 10: Chivassese 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**
105	Chivasso - Asti	COAS	Giachino/ Geloso/GTT	0	311.048	311.048
108	Ivrea - Vische - Chivasso	ExtraTO	GTT	0	238.463	238.463
125	CHIERI MOVICENTRO - Marentino - Vernone - SCIOLZE	ExtraTO	Cavourese	0	31.881	31.881
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO	Arriva	0	1.021.159	1.021.159
266	Torino - Saluggia (stabilimento LivaNova)	ExtraTO	Arriva	0	27.880	27.880
357	Perosa - S.Giorgio - Caluso	ExtraTO	STAAV	0	19.918	19.918
429	Bosconero - S.Benigno - Volpiano - Chivasso	ExtraTO	GTT	0	46.476	46.476
545	Linea operaia Carignano - Torino - Chivasso (P.I.Chi)	ExtraTO	GTT	0	98.233	98.233
904	IVREA-CHIVASSO / SERVIZIO SOSTITUTIVO FERROVIARIO	ExtraTO	Arriva	0	33.699	33.699
006SC	Torino - Settimo - Vallecerrina - Casale	SCAT	GTT	0	261.493	261.493
60VE	Vercelli - Trino - Crescentino - Chivasso	Vercelli	ATAP	0	47.655	47.655
101VE	Trino - Crescentino - Chivasso - Torino Iveco	Vercelli	ATAP	0	61.557	61.557
102VE	Vercelli - Trino - Crescentino - Chivasso	Vercelli	ATAP	0	269.086	269.086
	TOTALE				**549.511**	**549.511**

Tab. 10.2.xx – Zona omogenea 10: percorrenze rete TPL attuale
Elaborazione META

Nel complesso le percorrenze annue sono pari a quasi 1,7 milioni di km, per il 98% corrispondenti ad autolinee extraurbane.

L'azienda più presente è GTT, che garantisce poco più del 70% della produzione, seguita da ATAP, che detiene una quota del 19%.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 10:
Chivassese

Chivasso

Tavola 1/2
Inquadramento e servizi

META mobilità economia territorio ambiente



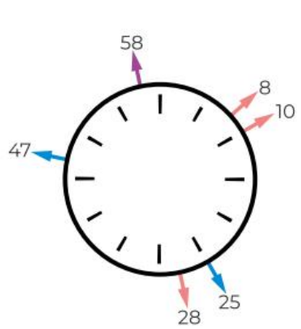
La stazione di **Chivasso** si trova leggermente a nord del centro città e rappresenta uno snodo importante del trasporto ferroviario piemontese. Oltre alla linea Torino - Milano, sulla quale sono svolti i servizi SFM e RV tra Torino e Milano, da Chivasso si diramano le linee verso Ivrea / Aosta, verso Casale Monferrato / Alessandria e quella per Asti. Solo quest'ultima attualmente non ha servizi passeggeri, mentre le rimanenti sì.

La stazione già oggi si presta abbastanza bene agli interscambi grazie alla presenza di un discreto Movicentro e ad un ampio parcheggio per le auto.

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:
'08: Ivrea (SFM5)
'10: Orbassano (SFM5)
'25: Chivasso (SFM2)
'28: Orbassano (SFM5)
'47: Chivasso (SFM2)
'58: TO Lingotto (SFM8)

Crediti foto: Sopralluogo META

Accessibilità e circolazione

Possibile l'accesso da sud e da nord. Il fabbricato viaggiatori si trova a sud; un sottopasso pedonale connette le due aree ed i binari; è presente anche un sovrappasso pedonale che però scavalca solo la ferrovia e non consente l'accesso ai binari.
Accesso sud: l'accesso alla stazione avviene tramite un percorso obbligato a senso unico che inizia da via Roma, prosegue in piazza Garibaldi (dove si trova l'accesso alla stazione) e prosegue o verso via Italia o verso piazza XII Maggio 1944, dove si trova un parcheggio a pagamento con circa 130 posti nonché il Movicentro. Lungo via Roma e Piazza Garibaldi è comunque consentita la sosta in linea, sempre a pagamento.
Accesso nord: l'accesso da nord è leggermente più agevole in auto considerata la maglia urbana meno compatta e la vicinanza all'autostrada. Si accede da via Caluso (doppio senso, consentita sosta in linea) oppure via Ceresa e via Dante (entrambe in sola entrata). A lato di via Ceresa si apre l'omonimo piazzale con grande parcheggio di interscambio (circa 450 posti a pagamento). Poco distante vi è l'accesso al sovrappasso e sottopasso della stazione.

Dotazioni della stazione

Binari: 7, di cui 6 passanti e uno tronco. 2 e 3 sono i binari di corsa della linea Torino - Milano, ma tutti i binari sono utilizzati per i servizi ferroviari.
Biglietteria: la stazione ospita una biglietteria presenziata ed emettritrici automatiche.
Tabelloni: presenti su tutti i binari e nell'atrio principale.
Sottopasso: presente, con rampe e ascensori presso tutti i binari.
Sovrappasso: presente, ma non permette l'accesso ai binari.
Altri servizi: nel fabbricato viaggiatori è presente un bar-tabacchi, un'edicola e dei distributori automatici, presenti anche presso alcuni binari.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari. Nel sottopasso pedonale è bene indicata la presenza dell'area dei bus e dell'area taxi (tranne che marciapiede binari 2-3).

Interscambi con altri servizi

Autobus: sul lato nord non è prevista nessuna fermata del trasporto pubblico. Sul lato sud è invece presente proprio di fronte alla stazione la fermata del servizio urbano di Chivasso (che svolge 8 corse al giorno su un percorso circolare). A poca distanza si trova invece il Movicentro, che possiede 8 stalli di cui 6 riparati ma nessuno accessibile ai disabili, a meno di invadere la carreggiata stradale. Qui transitano o fanno capolinea vari servizi per Torino, Asti, Vercelli, Ivrea e altre località prossime a Chivasso. I servizi sono gestiti da varie aziende tra cui GTT, Giachino, Arriva, Bus Company e Marletti. Gli orari sono in alcuni casi affissi mentre in altri casi sono non aggiornati o strappati.
Taxi: di fronte al fabbricato viaggiatori principale è presente una corsia di parcheggio dedicata esclusivamente ai taxi.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: presenti solo sul lato sud, a ridosso del fabbricato viaggiatori.
Stazioni bike-sharing: presente una stazione a sud (14 stalli) ed una a nord (8 stalli).
Parcheggi sicuri: non presenti.
Canaline su rampe di scale: non presenti.
Piste di accesso: presente una bidirezionale su via Ceresa, non collegata ad altre ciclabili.

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 10:
Chivassese

Chivasso

Tavola 2/2
Galleria fotografica

META
mobilità
economia
territorio
ambiente









1: piazzale Ceresa ospita un parcheggio di interscambio (1a) molto capiente con circa 450 posti, comodo per l'accesso alla stazione anche se a pagamento. Lungo via Ceresa è anche presente una pista ciclabile bidirezionale (1b) che però non si connette ad altre piste. All'incrocio con via Caluso è presente una stazione del bike sharing (1c) con 8 stalli coperti dalle intemperie.
2: dopo l'incrocio con via Ceresa (2a) si giunge al fondo di via Caluso (2b) dove i pedoni possono imboccare il sovrappasso o un camminamento (2b) che poi confluisce nel sottopasso ai binari.







Crediti foto: Google Earth / Sopralluogo META

3: il camminamento che ha inizio in via Caluso dà accesso diretto al binario 6 (3a) dove si imbocca il sottopasso (3b) a piedi o tramite ascensore. Nessuna scala della stazione è dotata di canaline per le biciclette. Le banchine attualmente non rispettano lo standard di 55 centimetri e non sono dotate di percorsi tattili.













4: il fabbricato viaggiatori dispone di biglietteria presidiata (4a); oltre al sottopasso, pur senza accesso ai binari, è possibile utilizzare il sovrappasso recentemente rinnovato (4b). Di fronte alla stazione, su piazza Garibaldi, si trovano delle rastrelliere, una stazione del bike sharing cittadino (4c) e la corsia dei taxi (4d). Qui ferma anche il bus urbano.
5 e 6: piazzale XII Maggio 1944, poco distante dalla stazione, è occupato dal Movicentro (5a), che possiede 8 stalli: qui fermano le autolinee extraurbane verso varie destinazioni. Allontanandosi ancora si accede ad un altro parcheggio di interscambio (6) con circa 130 posti, a pagamento.













4 e 5: l'accesso all'area della stazione e del Movicentro risulta particolarmente critico per i portatori di handicap tra mancanza di scivoli (4a), percorsi tattili interrotti (5c), strettoie non percorribili con sedia a rotelle (5d) e mancanza di attraversamenti pedonali con scivolo (5b).

TORINO METROPOLI
Città metropolitana di Torino

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

Zona omogenea 9:
Eporediese

Caluso

Tavola 1/1
Inq., servizi e galleria fotografica

META mobilità economia territorio ambiente



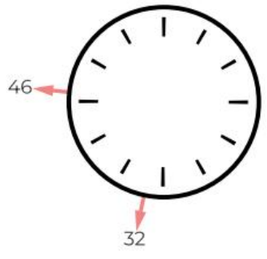
La stazione di **Caluso** si trova circa ad 800 metri ad est del centro della cittadina. Si tratta di una fermata modesta in termini di dimensioni e bacino d'utenza, ma che ben si presta ad essere un nodo di interscambio grazie agli orari in cui possono inserirsi servizi gomma in coincidenza per e da Torino.

I servizi regionali veloci non fermano presso questa stazione, che è però servita dai regionali Ivrea - Novara e, nello scenario evolutivo, da un treno all'ora del servizio ferroviario metropolitano linea 5 (Ivrea - Orbassano).

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:
'32: Ivrea (SFM5)
'46: Orbassano (SFM5)

Crediti foto: Sopralluogo META

Accessibilità e circolazione

L'accesso avviene da Piazzale Uberti e via Martiri d'Italia, a doppio senso di marcia, dove è presente un totale di circa 60 posteggi gratuiti, di cui alcuni regolati a disco orario (2 ore). Per dirigersi verso il centro della cittadina, collocata ad ovest rispetto alla stazione, è possibile imboccare via Vittorio Veneto, a doppio senso di marcia.

Dotazioni della stazione

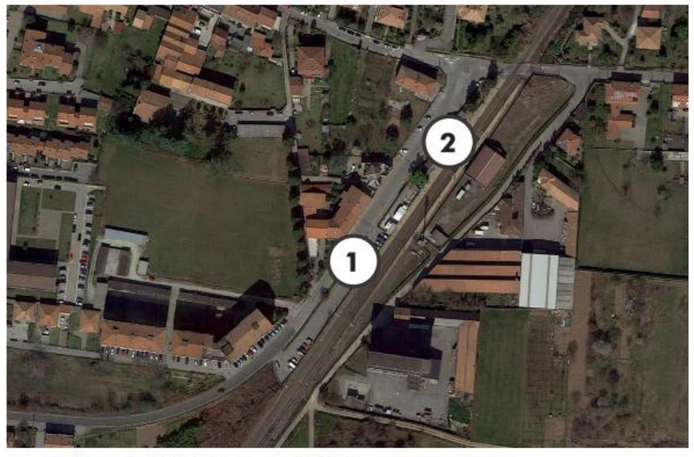
Binari: 2 passanti.
Tabelloni: non presenti.
Altri servizi: presente edicola-tabacchi.
Biglietteria: solo biglietteria automatica.
Sottopasso: non presente. Si attraversa a raso.
Segnaletica: ben indicati gli accessi ai binari.

Interscambi con altri servizi

Autobus: presente una fermata (senza palo né orari) usata pressoché esclusivamente dai servizi autobus sostituitivi al treno nell'orario di assenza dei treni.
Taxi: non è presente un'area esclusiva ad essi dedicati.

Accessibilità ciclabile

Rastrelliere: presenti alcune rastrelliere a lato del fabbricato viaggiatori.
Parcheggi sicuri, canaline e piste di accesso: non presenti.











Il parcheggio di via Martiri offre 45 posti circa (1). I rimanenti si trovano nel piazzale antistante la stazione (2a), dove si trovano alcune rastrelliere per le bici (2b). Il fabbricato viaggiatori ha solo una biglietteria automatica (2c, visibile sulla destra) ed il piano binari è essenziale (vedi foto principale).

10.2.4 Frequentazioni

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

Per quanto concerne i servizi ferroviari, risulta evidente il rilievo della stazione di Chivasso. Livelli di frequentazione importanti si riscontrano comunque anche a Brandizzo.

ZONA OMOGENEA 10								
		Passeggeri 2019			Passeggeri 2023			var.
Zona	Stazione	R/RV	SFM	TOTALE	R/RV	SFM	TOTALE	2019-23
10	Brandizzo	40	835	**875**	40	714	**754**	-13,8%
10	Chivasso	3.113	1.495	**4.608**	2.742	1.526	**4.268**	-7,4%
10	Montanaro	176	0	**176**	161	0	**161**	-8,5%
10	Rodallo	75	0	**75**	62	0	**62**	-17,3%
10	Caluso	154	0	**154**	164	0	**164**	+6,5%
10	Candia Canavese	43	0	**43**	27	0	**27**	-37,2%
10	Castelrosso	*n.d.*	0	***n.d.***	*n.d.*	0	***n.d.***	=
10	Torrazza Piemonte	95	0	**95**	105	0	**105**	+10,5%
10	Verolengo	*n.d.*	0	***n.d.***	*n.d.*	0	***n.d.***	=
10	Borgo Revel	*n.d.*	0	***n.d.***	*n.d.*	0	***n.d.***	=

Tab. 10.2.xxi – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 10
Elaborazione META su dati AMP

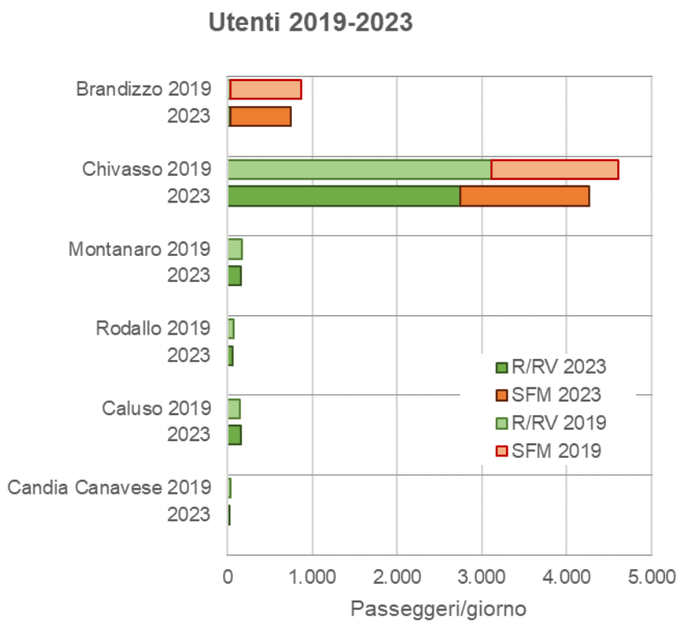


Fig. 10.2.xxii – Frequentazione servizi ferroviari – stazioni zona omogenea 10
Elaborazione META su dati AMP

Le informazioni relative ai servizi automobilistici risultano al momento abbastanza frammentate: nessuna linea comunque sembra superare la soglia dei 500 utenti/giorno.

Linea	Descrizione	Rete	Operatore	*2013*	*2018*	*2023*	*2013-18*	*2018-23*
085	CHIVASSO - Brandizzo - Settimo T.se - Torino - FIAT RIVALTA	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.	500	=	=
096	SCIOLZE - Cinzano - Rivalba - GASSINO	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
106	CRESCENTINO - Verolengo - Torrazza - CHIVASSO	ExtraTO	GTT	113	126		+12%	=
107	TORINO - S.Mauro - Gassino - Casalborgone - PIOVA' MASSAIA	ExtraTO	GTT	n.d.	n.d.		=	=
121	CASTAGNETO PO - CHIVASSO	ExtraTO	GTT	209	80		-62%	=
232	Cocconato - Chivasso - Torino	ExtraTO	Marletti	400	268		-33%	=
310	Villareggia - Caluso	ExtraTO	STAAV	n.d.	301		=	=
316	Chivasso FS - Rondissone	ExtraTO	GTT	96	84		-13%	=
321	Montalenghe - Foglizzo - Chivasso	ExtraTO	GTT	212	219		+3%	=
331	Verrua Savoia - Brusasco - Crescentino	ExtraTO	GTT	103	84		-18%	=
345	Cavaglià - Alice Castello - Cigliano - Rondissone - Torino	ExtraTO	ATAP	273	212		-22%	=
346	Alice Castello - Cigliano - Villareggia - Castelrosso	ExtraTO	ATAP	13	19		+46%	=
445	Chivasso - Caluso	ExtraTO	STAAV	n.d.	n.d.		=	=
950	Servizio Scuolabus Comune di Verolengo	Verolengo	GTT	n.d.	n.d.		=	=
CHIV	Urbano Chivasso (linee blu, azzura e mercatali)	Urb.Chivasso	Com.Chivasso	n.d.	n.d.		=	=
	TOTALE			**1.419**	**1.393**		**-2%**	**=**

Tab. 10.2.xxii – Frequentazione servizi automobilistici– linee zona omogenea 10
Elaborazione META su dati AMP

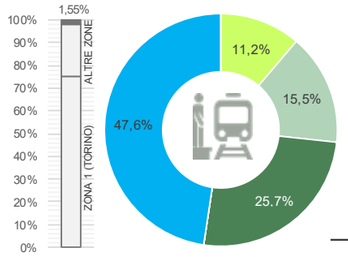
10.2.5 Simulazioni di traffico

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 10 si stimano circa 13.000 passeggeri saliti al giorno, includendo gli interscambi (che corrispondono a circa il 39% dei saliti). Tale valore corrisponde al 1,6% del totale stimato per l'intera Città Metropolitana di Torino.

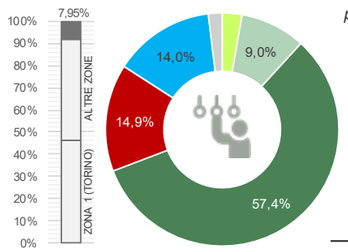
Le percorrenze sulla porzione rete di trasporto pubblico compresa nella zona omogenea 10 ammontano a circa 448.000 passeggeri*km al giorno (8,0% del totale stimato per la Città Metropolitana).

ZONA OMOGENEA 10 – CHIVASSESE
SCENARIO ATTUALE
tutti i motivi – n. passeggeri saliti/giorno (incl. interscambi)



	n.pass.	%
S suburbani	1.455	11,2%
R regionali	2.005	15,5%
RV regionali veloci	3.329	25,7%
LP lunga percorrenza	-	-
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	6.174	47,6%
altri modi	0	0,0%
	12.963	100,0%

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



	pass*km	%
S suburbani	12,3	2,7%
R regionali	40,5	9,0%
RV regionali veloci	257,2	57,4%
LP lunga percorrenza	66,7	14,9%
M metropolitane	-	-
T tramvie	-	-
U autolinee urbane	-	-
E autolinee extraurbane	62,6	14,0%
altri modi	8,5	1,9%
	447,9	100,0%

spostamenti da/per zona omogenea 10 – distanza media percorsa

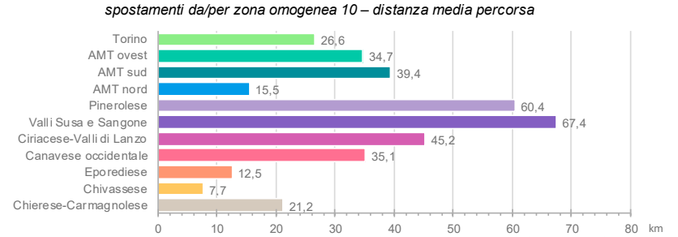


Fig. 10.2.xxiii – Zona omogenea 10: statistiche trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META



Fig. 10.2.xxiv – Zona omogenea 10: flussi trasporto pubblico (scenario attuale)
Elaborazione META

10.3 DIAGNOSI, OBIETTIVI E STRATEGIE DI SVILUPPO DELLA RETE

10.3.1 Quadro diagnostico

La zona omogenea 10 dispone attualmente di una rete di trasporto pubblico extraurbano articolata su molte linee derivanti da disegni differenti, stratificatisi in modo non coordinato intorno al nodo stazione di Chivasso.
In direzione Nord, la **linea 265**, proveniente da Pont-Saint-Martin ed Ivrea, svolge tutt'ora un ruolo portante, ma largamente sovrapposto alla linea ferroviaria.
Il quadrante orientale è invece interessato da assi strutturati in ambito vercellese, provenienti in particolare dall'area di Cigliano, connessa al torinese con la **linea 345**, che segue in prevalenza tracciati autostradali verso Torino, saltando completamente il nodo ferroviario chivassese.
Anche il quadrante collinare è interessato da numerosi assi diversi, in parte riconducibili al bacino Sud-Ovest (interpolo sostitutivo ferroviario Asti-Chivasso). Fra questi, la **linea 232**, proveniente da Cocconato, è la sola a ricercare un feederaggio stabile sul nodo di Chivasso SFM, mentre quelle provenienti da Crescentino, Brozolo e Casalborgone tendono ad integrarsi nel sistema dei percorsi della **linea 107**, orientata direttamente verso Torino via Gassino e San Mauro.
Lo schema attuale tende dunque a deprimere alquanto il grande potenziale del nodo ferroviario di Chivasso, caratterizzato da un livello di servizio elevato e da tempi di accesso a Torino competitivi anche rispetto ai mezzi di trasporto privati. Tale condizione tende peraltro anche a sfavorire l'adduzione con il trasporto pubblico agli importanti attrattori presenti all'interno di un polo urbano in crescita.
Da questo punto di vista, pare necessario in questo quadrante ricercare un ridisegno complessivo della rete, forzando l'integrazione delle singole linee nel movicentro di Chivasso, e limitando le connessioni automobilistiche dirette con Torino ai soli casi di effettiva compementarietà.

10.3.2 Quadro programmatico

Per l'area omogenea in oggetto non sono previste novità infrastrutturali rilevanti. Sul piano dei servizi ferroviari, il contratto di servizio stipulato tra l'AMP e Trenitalia prevede l'introduzione di una nuova linea ferroviaria SFM8 Chivasso – Lingotto che assorbe ed estende i rinforzi ai 30 minuti della altrimenti oraria SFM2. Così facendo, tra Torino e Chivasso ci sarebbe un treno ogni 30 minuti per tutto il corso della giornata. Questa novità rafforza ulteriormente la valenza di Chivasso come nodo nevralgico che si presta a molti attestamenti di linee extraurbane anche in assenza di uno specifico nodo orario.

Sono peraltro da ricordare anche:

- La proposta di una nuova linea di Gronda Nord
- La proposta di riassetto delle linee collinari

La Zona Omogenea 10, corrispondente al Chivassese, è inclusa nel nuovo Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM) che indica come direttrice centrale uno sviluppo economico sostenibile e la transizione ecologica, integrando infrastrutture verdi, mobilità e rigenerazione territoriale in modo coordinato tra i Comuni membri. Tra i progetti principali in fase esecutiva o avanzata figura il potenziamento del nodo infrastrutturale su gomma e ferro attorno a Chivasso, con l'obiettivo di rendere il capoluogo di zona un polo funzionale metropolitano dotato di un interscambio efficiente, in linea con gli obiettivi del Piano urbano integrato (PUI) e i principi di pianificazione integrata per le aree di servizio. In parallelo, è programmato un complesso intervento di rigenerazione dei suoli e dei tessuti periurbani che mira a recuperare aree dismesse o degradate lungo l'asse Chivasso–settore ferroviario, integrando strategie di sviluppo residenziale sostenibile, diffusione di servizi pubblici e occupazione locale, in coerenza con i criteri del PTGM e della nuova governance territoriale definita dalle Zone Omogenee. A livello strategico, è in fase di avvio una progettazione di tipo transit-oriented development attorno al Movicentro di Chivasso, con pianificazione degli spazi pubblici, waterfront su corso Po, potenziamento di parcheggi di interscambio e piste ciclabili per migliorare intermodalità e attrattività del nodo metropolitano. Guardando agli orizzonti decennali, ai progetti già pianificati si accompagna la prospettiva di implementare infrastrutture verdi e blu finalizzate alla gestione delle risorse idriche e al contenimento del consumo di suolo, secondo quanto previsto dal quadro strategico ecosistemico delineato per tutta la Città Metropolitana .In questa logica, il Chivassese è chiamato a diventare parte di una rete funzionale di ecosistemi territoriali, dove il contrasto tra zone pianeggianti e aree montane diventa potenziale motore di sviluppo multifunzionale e resiliente. Infine, sarà cruciale nell'arco dei prossimi dieci anni l'attivazione delle progettualità legate al Piano Strategico Torino Metropoli 2025, di cui la Zona Omogenea 10 beneficia direttamente grazie alla definizione di una governance territoriale partecipata, tesa a integrare le politiche di sviluppo locale (innovazione, smart city, attrazione investimenti) nell'ambito di processi concertativi in corso con enti locali e stakeholder privati.

Nel quadro strategico esteso al 2030 il Chivassese si consolida come cerniera tra la dorsale TEN-T padana e il sistema metropolitano torinese: sul versante ferroviario il fulcro sarà la stazione di interconnessione AV «Porta Canavese-Monferrato-Valle d'Aosta», che con il suo piano a due livelli garantirà l'innesto diretto fra la Torino–Milano ad alta velocità e la linea storica Chivasso-Ivrea-Aosta, con attivazione prevista nel 2029 e interoperabilità con il potenziamento in corso della SFM2 (adeguamento armamento, ACC-M e rialzo banchine, ultimazione 2027); il corridoio metropolitano profondo resta invece demandato alla Linea 2 della metropolitana, la cui messa in esercizio post-2030 e l'assenza di estensioni oltre Settimo fissano per ora un limite funzionale all'area chivassese. Sul sistema viario la priorità regionale è il completamento della Tangenziale Est di Torino: la riattivazione dell'iter concessorio nel 2025 prevede, in caso di validazione CIPE entro il 2026, l'apertura dei cantieri 2027-28 e la piena funzionalità al 2030, con ricalibratura degli svincoli A4-Settimo e della SS26 a servizio diretto del nodo logistico di Chivasso. La Variante Generale al PRGC, adottata a dicembre 2024, ridisegna le fasce di trasformazione residenziale secondo standard di densificazione selettiva e introduce corridoi ecologici e fasce di invarianza idraulica lungo il Malone e l'Orco, subordinando qualsiasi nuova edificazione all'adeguamento dei livelli di servizio viabilistici. In tale cornice si collocano gli interventi di rigenerazione industriale: la riconversione dell'ex stabilimento Lancia in hub logistico-manifatturiero ad alte prestazioni energetiche, con tetti verdi e banchine intermodali, punta a completarsi entro il 2028, mentre la piattaforma ex Scet di Rondissone, già in variante parziale, mira all'entrata in esercizio nel 2026 come terminale di smistamento su gomma-ferro. Sul fronte della mobilità dolce, il tratto locale della ciclovia nazionale VENTO verrà integralmente asfaltato e segnalato entro il 2027, saldandosi ai percorsi arginali della Corona Verde che il PRGC eleva a infrastruttura prioritaria per la resilienza climatica, destinata a chiudere l'anello Chivasso-Montanaro-Casale entro la soglia temporale 2030. Nel complesso, all'orizzonte 2030 il territorio evolve verso un modello logistico-intermodale ad alta accessibilità, con governance urbanistica orientata a compattezza insediativa, compensazioni ecologiche di scala metropolitana e progressiva riduzione della pressione traffico-generativa sulle maglie storiche. Di particolare si evidenziano alcuni progetti per le seguenti cinque maxi-tematiche:

1. Poli logistici e insediamenti industriali

- Area ex Lancia (località Pi-Chi) – un "maxi polo logistico", ad oggi ancora in stallo dopo la convenzione urbanistica del 2022.

- Ex Scet di Rondissone – iter più avanzato: consiglio comunale e variante hanno sbloccato la trasformazione in piattaforma logistica (circa 15 000 m², avvio cantiere annunciato per il 2024-25).
- Amazon TRN1 – Torrazza Piemonte – operativo dal 2019 (1 200 addetti), con futuri necessari adeguanmenti viabilistici sull'asse Rondissone-Mazzè in vista del traffico pesante collegato ad Amazon e alla futura piattaforma ex Scet.

2. Ferrovia e trasporto pubblico

- Passerella pedonale di via Caduti-per-la-Libertà – RFI ha varato il ponte ciclopedonale che eliminerà l'ultimo passaggio a livello urbano; apertura al pubblico entro fine 2025

- Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) – la linea SFM2 (Pinerolo-Chivasso) collega già la città al nodo di Torino; l'adeguamento dell'armamento e l'introduzione dei nuovi treni Rock prosegue nell'estate 2025.

3. Viabilità stradale

- Variante di Are/Caluso – inaugurato il 16 luglio 2025 il nuovo tratto allargato tra Caluso e Chivasso

- Gronda Est di Torino – lo "sblocco procedurale" del 2025 riaccende un asse a lunga scadenza (22 km da Pessione a Gassino con possibile raccordo futuro all'A4-Settimo); impatto indiretto sul traffico chivassese.

4. Difesa del suolo e mobilità dolce

- Sistemazione idraulica del torrente Orco (Pratoregio)

- Variante Generale al PRGC (adozione dicembre 2024) – aggiorna vincoli idro-geologici, prevede corridoi ecologici della "Corona Verde", amplia le aree produttive lungo SP11 e ridisegna le fasce di trasformazione residenziale.
- Ciclovia del Po e itinerari Corona Verde – il tratto Chivasso-Casale è già percorribile (ster-rati arginali), mentre la Variante al PRGC recepisce nuovi rami verso Montanaro e la confluenza Orco/Malone.

5. Rigenerazione urbana e PNRR

- Teatro Ex Cinecittà – restauro e rifunzionalizzazione

- Distretto Urbano del Commercio (DUC) – esteso a tutto il centro con incentivi ai fronti commerciali e micromobilità.

- Programma triennale opere pubbliche 2023-25 – 13 interventi monitorati su Open-PNRR, tra cui scuole (adeguamento antisismico) e digitalizzazione servizi comunali.

10.3.3 Interventi programmati dal PUMS

Le azioni e gli interventi del PUMS 2020-2030 della Città metropolitana di Torino che impattano specificamente sull'area di Chivasso, con focus su mobilità su gomma e su ferro**,** sono:

- Potenziare la linea SFM2 Chivasso–Pinerolo (e frazioni) con l'obiettivo di elevare la capacità e l'affidabilità lungo la tratta Chivasso–Torino–Pinerolo, con cadenzamento semiorario nelle fasce di punta e orario intermedio in quelle diurne/festive

- Interventi in previsione: rinnovo infrastrutturale, elettrificazione, eliminazione di colli di bottiglia, capacità di scambio incrementata tra Susa, Pinerolo e Chivasso.

- Gestione temporanea SFM2 durante i cantieri (tra il 15 giugno e il 14 settembre 2025, la circolazione ferroviaria sarà sospesa tra Pinerolo e Torino Lingotto; è previsto un servizio bus sostitutivo con fermate intermedie come. None, Candiolo, Nichelino)

- Infine, viene individuata come prioritaria — ma soggetta a studi di fattibilità — la riattivazione del tratto tra Chivasso e Brozolo o oltre (in parte già bonificato da Fondazione FS) al fine di reinserire questa linea nel servizio regionale, estendendo l'accessibilità ferroviaria anche in direzione sud-est

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

10.3.4 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. 10.3.ii – Obiettivi generali e specifici del PUMS

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

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

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

Nel caso della zona omogenea 10, tali principi-guida possono essere declinati come segue:

- nel caso della rete urbana di Chivasso 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 chivassese 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;
- nel caso delle Aree più decentrate, collinari o isolate, 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.

10.3.5 Logica e criteri progettuali

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

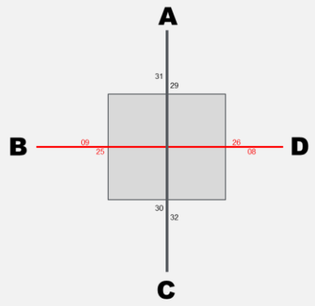
In sintesi, tali criteri sono ispirati ad una **programmazione integrata del servizio**, secondo criteri di accessibilità spaziale e temporale informati ai principi di **gerarchizzazione**, **cadenzamento** e della **sincronizzazione oraria**.

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

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

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

A ciascuno di questi livelli sono attribuite frequenze di riferimento minime e massime, variabili a seconda del contesto operativo (urbano, suburbano, extraurbano), come sintetizzato nella Tab. 10.3.i.



	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. 10.3.iii – Intervalli di transito tipici per linee primarie/secondarie/terziarie nei diversi contesti
Note:
- Per le linee urbane dei poli esterni si assumono a riferimento i valori delle linee suburbane
- In aree a bassa densità gli intervalli di transito delle linee secondarie possono essere diradati
- Elaborazione META su dati CMTO

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

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

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

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

10.3.6 Identificazione dei capisaldi di rete

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

Il principale caposaldo di rete è in questa zona rappresentato dalla stazione 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**.

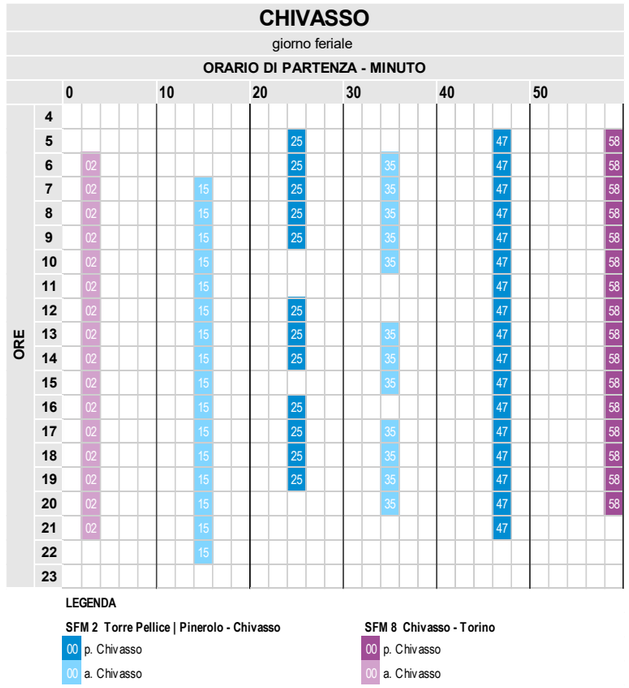


Fig. 10.3.i - Orologio di stazione di Chivasso (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP (orario SFM evolutivo)

Un ruolo complementare è attribuibile alla stazione di Caluso, attualmente servito da treni regionali transitanti a cadenza oraria al minuto 42/43 in direzione di Ivrea ed al minuto 19 in direzione di Chivasso. La stazione si caratterizza dunque come **nodo 15|45**.

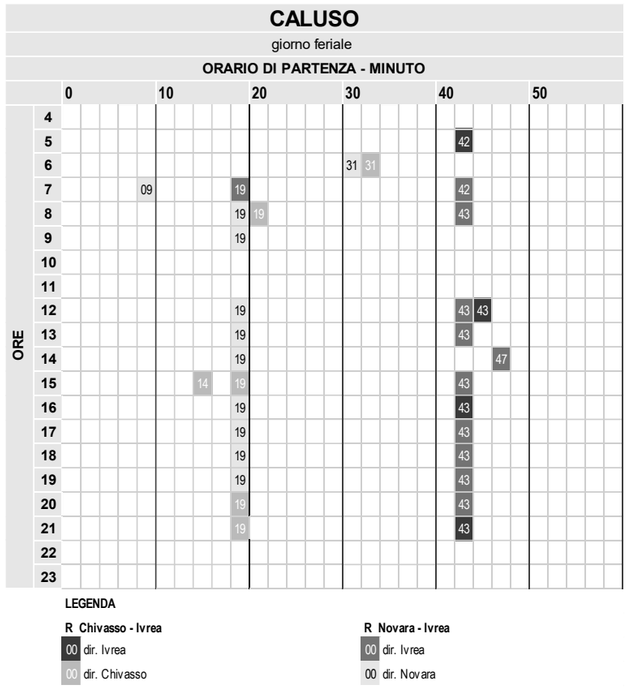


Fig. 10.3.ii - Orologio di stazione di Caluso (orario SFM evolutivo)
Elaborazione META su dati Trenitalia, AMP

10.3.7 Schema di rete-obiettivo

In generale, il ridisegno della rete TPL del Chivassese è stato condotto con l'obiettivo primario di sfruttare il potenziale del Movicentro, oggi sottoutilizzato. Ne è risultata una struttura di rete fondamentalmente radiale, ottenuta eliminando gli itinerari autostradali sovrapposti alla linea ferroviaria in direzione del capoluogo regionale, ovvero spezzando la direttrice in destra orografica Po (strada provinciale della Val Cerrina) in due sistemi centrati sulla stazione di Chivasso, ed integrati fra loro nel nodo gateway di Ponte Po.
Un altro intervento di rilevo ha riguardato la linea 265 che, come evidenziato anche nell'allegato 9, è stata rimodulata nelle due distinte direttrici 9F e 10I, tra loro complementari, finalizzate a massimizzare le funzioni di raccolta evitando sovrapposizioni con la linea ferroviaria Ivrea-Chivasso.
Per quanto riguarda invece l'area collinare, lo schema proposto si caratterizza per l'identificazione di quattro direttrici disposte a pettine, intercalate fra loro sulla tratta di adduzione a Chivasso della SP590, in modo da ottenere un cadenzamento ai 60' tra Cavagnolo e Lauriano, ed ai 30' tra Lauriano e Chivasso.

Le problematiche di distribuzione e capillarità esistenti a Verrua Savoia e nelle circostanti frazioni di Brusasco (in particolare Marcorengo) sono affrontate mediante l'identificazione di un servizio flessibile, basato a Crescentino.

Per quanto concerne il servizio urbano di Chivasso, esso è stato riorganizzato in un'unica direttrice Nord-Sud che incorpora anche la linea 121, di collegamento a Castagneto Po. Tale direttrice viene organizzata in uno schema ad attestamenti incrociati, formato da due percorsi cadenzati all'ora (Castagneto Po-Area Pichi e Biget Ponte Po – Boschetto), che nella tratta centrale comune transitante per la stazione si intercalano a determinare una cadenza semioraria.

In generale, il ridisegno della rete della zona omogenea 10 è stato elaborato sulla base delle richieste locali emerse nelle consultazioni con i rappresentanti di tutti i Comuni ricadenti nella zona, con particolare attenzione alla capillarità, efficienza e semplificazione delle linee rispetto al sistema attuale caratterizzato da sovrapposizioni geografiche e orarie, assenza di sincronia, varianti di linea introdotte in tempi diversi, senza una pianificazione e una verifica generale della rete esistente.

Lo schema di rete risultante si caratterizza per una migliore leggibilità e per una piena integrazione con il servizio ferroviario nella stazione di Chivasso. Il sistema mira a servire meglio le esigenze reali di mobilità quotidiana, non solo scolastica, ma anche per il tempo libero e per il turismo, attività attive tutto l'anno con una ampia distribuzione sul territorio. Esso in generale migliora l'accessibilità zonale e incentivando l'uso del trasporto pubblico anche per pendolari e studenti provenienti dalle molte località circostanti, da tutte le direzioni, comprese le aree collinari.

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 10

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

- ✓ a **Brusasco**, la richiesta che venga cadenzato il servizio sulla direttrice da/per Chivasso, e che nel contempo venga potenziato e meglio integrato con il servizio ferroviario il collegamento per Crescentino, attivando nel contempo un servizio a chiamata sul Comune di Verrua Savoia, che possa raggiungere anche la frazione di Marcorengo;

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

- la necessità di valorizzare la stazione di Chivasso come nodo di interscambio fondamentale dell'intera area;
- la richiesta di una connessione tra Montanaro e San Benigno;
- la richiesta di potenziare il collegamento tra Mazzè, Caluso e San Giorgio Canavese;
- la necessità di adeguare i collegamenti tra Gassino-Castiglione Torinese e Settimo Torinese;
- la richiesta di istituire un collegamento tra Chivasso e l'aeroporto di Caselle, nonché di potenziare le connessioni tra la stazione di Chivasso e le aree Pichi/Kind;

Schema di rete obiettivo: CHIVASSESE SETTENTRIONALE

La porzione più settentrionale della zona omogenea è strutturata intorno alla linea ferroviaria Ivrea-Chivasso ed al sub-polo urbano di Caluso, importante dal punto di vista dell'attrattività scolastica.

Attualmente il servizio si focalizza sulla **linea 265** Torino-Chivasso-Ivrea-Pont Saint Martin, che ha molti percorsi istradati sulla SS26, nonché sulla linea **108** Ivrea-Vische-Chivasso. Un ruolo complementare può essere attribuito alla linea sostitutiva ferroviaria 904, nonché alle molte linee dedicate al trasporto scolastico in direzione di Chivasso o di Caluso (308, 309, 310, 321, 357, 445).

Lo schema di rete proposto si struttura intorno a due direttrici principali, così definite:

- **9F** Ivrea-Romano-Montalenghe-Caluso-Chivasso, avente la funzione di raccolta nell'area a cavallo tra Eporediese e Chivassese, con istradamento diretto sulla SS26 da Caluso a Chivasso
- **10I** Ivrea-Strambino-Rondissone-Verolengo-Chivasso, avente la funzione complementare, con istradamento diretto sulla SS26 da Ivrea a Strambino, e quindi funzione distributiva per i Comuni collocati lungo la Dora Baltea.

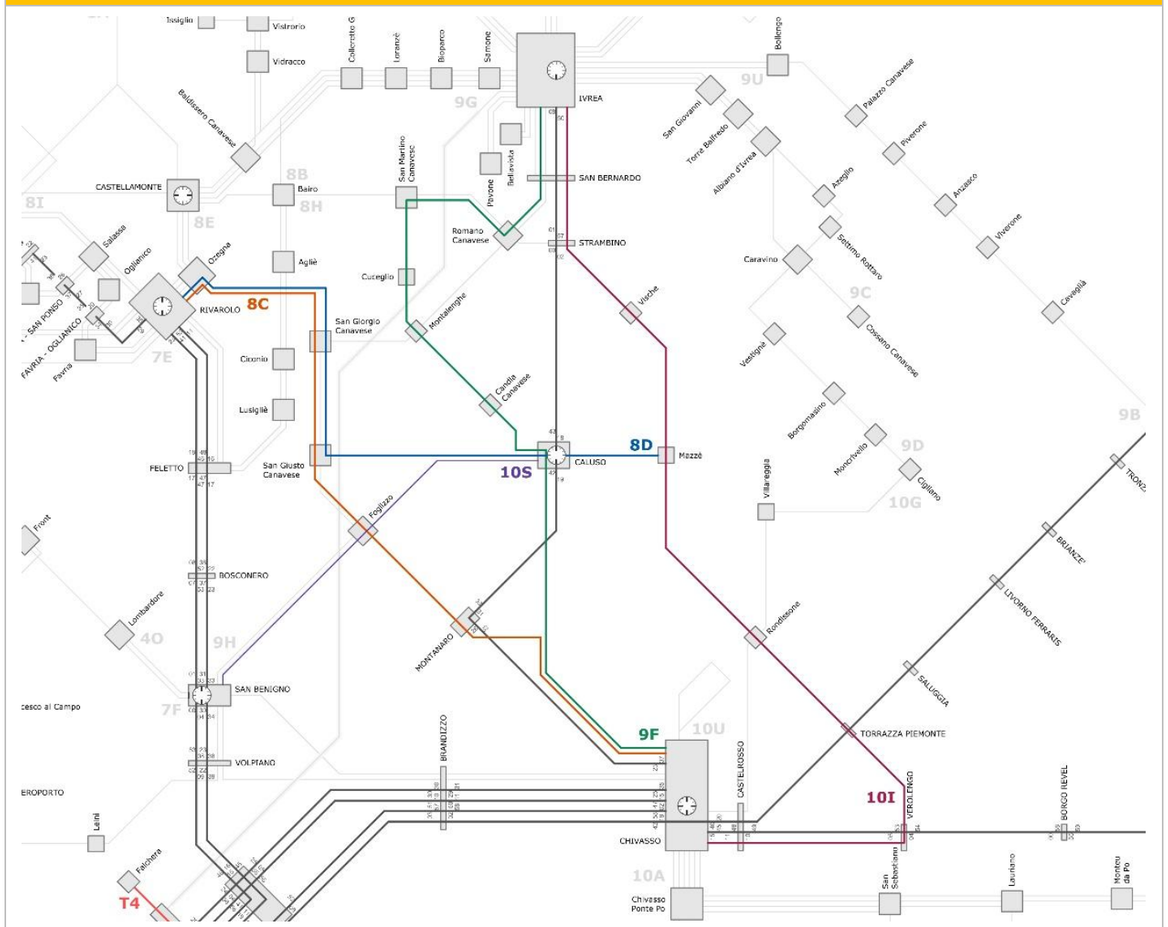
Ciò consente di eliminare la sovrapposizione con il servizio ferroviario, garantendo comunque la capillarità ai centri abitati ad esso non direttamente collegati.

Lo schema è poi completato dalla direttrice 8C, che collega Rivarolo a Chivasso via San Giorgio Canavese – Foglizzo, dalle ulteriori direttrici complementari 8D, che collega Rivarolo a Mazzé via Caluso, e 10T, che assicura la connessione tra Caluso e Villareggia, nonché dalla direttrice 10S, San Benigno-Caluso, avente funzione unicamente scolastica.

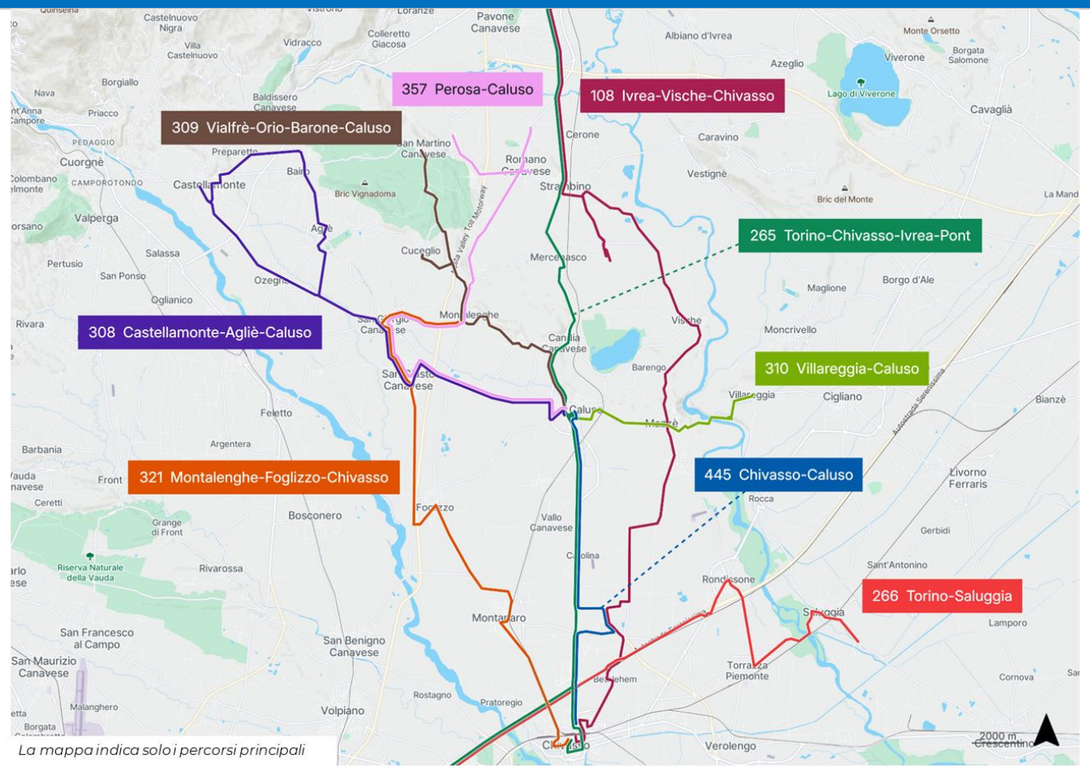
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orario dei nodi ferroviari di Chivasso, Ivrea e Rivarolo.

I tempi di giro delle direttrici 9F, 10I e 8C sono pari a 180 minuti, quello della direttrice 8D a 120 minuti

SCHEMA RETICOLARE

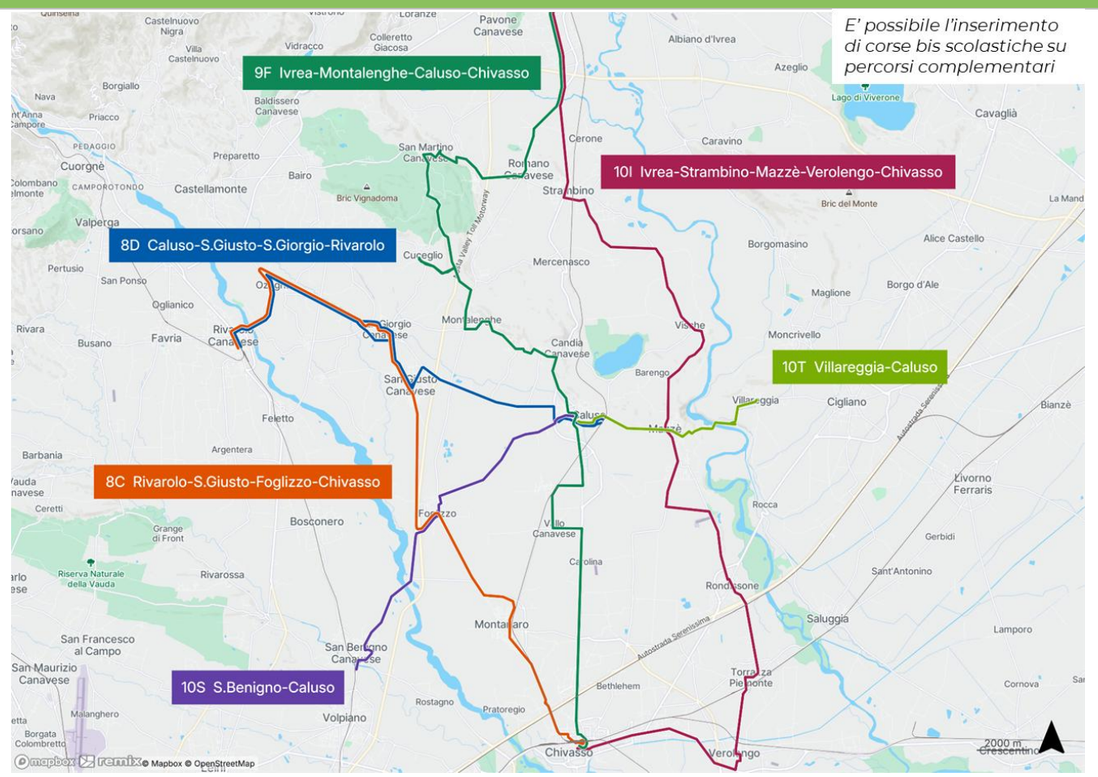

IVREA
CASTELLAMONTE
RIVAROLO
SAN BERNARDO
STRAMBINO
CALUSO
Mazzé
FELETTO
ROSCONERO
SAN BENIGNO
VOLPIANO
CHIVASSO
TORRAZZA PIEMONTE
8C
8D
9F
10S
10I
10A
T4
Ivrea
Vistrorio
Vidracco
Baldissero Canavese
Collerette G.
Loranzè
Bioparco
Samone
Bollengo
Palazzo Canavese
Piverone
Azeglio
Settimo Rottaro
Vische
Caravino
Cuceglio
Romano Canavese
Montalenghe
Candia Canavese
San Giorgio Canavese
Foglizzo
Lusigliè
San Giusto Canavese
Montanaro
Rondissone
Villareggia
Vestignè
Borgomasino
Moncrivello
Cossano Canavese
Viverone
Caveglià
Cuorgnè
Agliè
Bairo
Salassa
Oglianico
Favria
Front
Lombardore
Leini
Feletto
Montalto Dora
Settimo Vittone
Andrate
Zimone
Fiorano Canavese
Ozegna
Ciconio
Vialfrè
Pavone
Bellavista
San Martino Canavese
Alpette
Alpe Pian Audi
Alpe Pian Audi
Alpe Pian Audi

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
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
265	Torino - Chivasso - Ivrea - Pont-St.Martin	ExtraTO	**40** (4-22)	**4** (8-18)	1.003.934								
445	Chivasso - Caluso	ExtraTO	**2** (scol)	=	10.726	**9F**	Ivrea - Romano - San Martino - Valfrè - Cuceglio - Montalenghe - Chivasso	49,5	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	252.150
309	Castellamonte - Vialfré - Caluso	ExtraTO	**2** (scol)	=	17.456								
357	Perosa - S.Giorgio - Caluso	ExtraTO	**2** (scol)	=	14.013								
904	Ivrea-Chivasso (Servizio sostitutivo FS)	ExtraTO	n.d.	=	29.431	*SOPPRESSA*							
310	Villareggia - Caluso	ExtraTO	**6** (scol)	=	9.757	**10T**	Villareggia - Caluso	9,0	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	45.889
308	Locana - Castellamonte - Caluso	ExtraTO	**9** (scol)	=	59.726	**8D**	Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	24,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	123.884
						10S	San Benigno - Caluso	15,6	**E3s**	ore scolastiche	**4** (SCOL)	=	13.070
321	Montalenghe - Foglizzo - Chivasso	ExtraTO	**12** (6-18)	=	46.940	**8C**	Rivarolo - San Giorgio - San Giusto - Foglizzo - Montanaro - Chivasso	32,5	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	393.034

Schema di rete obiettivo: CHIVASSESE CENTRALE

Per quanto concerne la parte più centrale della zona, la struttura di rete attuale include alcuni servizi provenienti dal Vercellese, in particolare la **linea 345** Cavaglià-Cigliano-Rondissone-Torino, nonché la **linea 316** che collega Chivasso a Rondissone e **linea 106** che collega Crescentino a Chivasso via Verolengo e Torrazza.

Vi è poi da ricordare il servizio urbano di Chivasso, esterno al perimetro ExtraTO.

Il riassetto proposto integra la direttrice 10I, posta a servizio dei collegamenti tra Rondissone, Torrazza, Verolengo e Chivasso, con la nuova direttrice radiale 10G, Cigliano-Rondissone-Chivasso.

Sul versante opposto, la zona è interessata dalla direttrice 4O, proveniente da Lombardore e San Benigno, nonché dalla Gronda Nord, di connessione con l'aeroporto di Caselle.

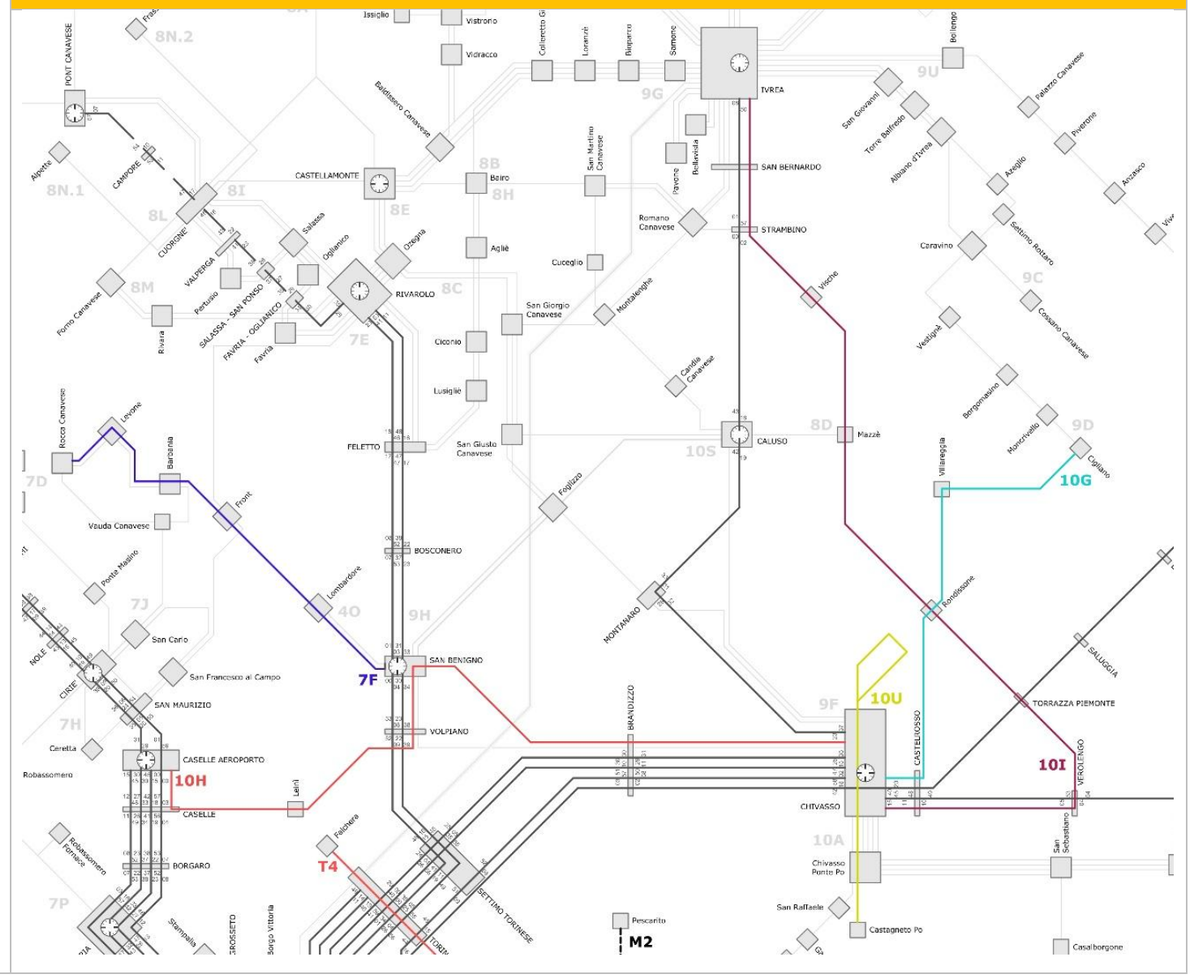
Tutte queste direttrici convergono sul nodo ferroviario di Chivasso, secondo logiche di sincronizzazione e cadenzamento.

Per quanto concerne il servizio urbano di Chivasso, esso è ricondotto all'unica direttrice 10U, formata dalle due tratte Castagneto-Area Pichi e Ponte Po-Boschetto, intercalate fra loro all'interno del centro abitato strettamente inteso.

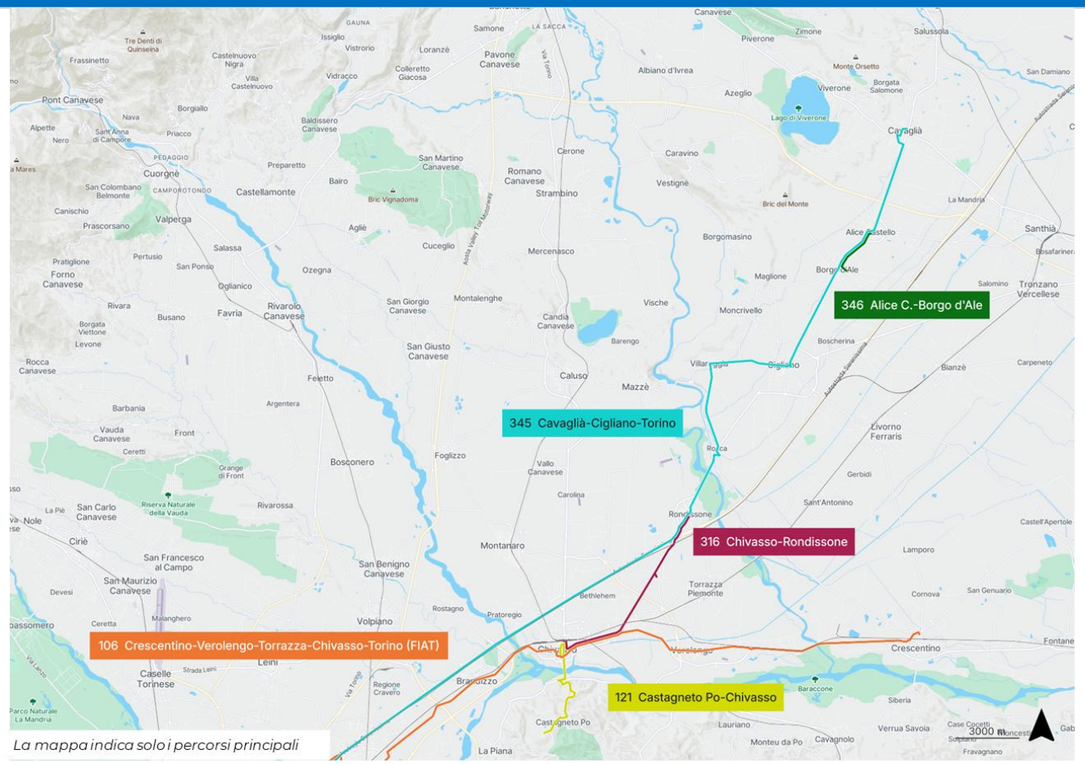
Il vincolo funzionale primaria è in questo caso costituito dall'orologio di stazione di Chivasso.

Sia la direttrice 4O che la direttrice 10G si caratterizzano per un tempo di giro di 120 minuti, in buona coerenza con il cadenzamento proposto e con il vincolo orario citato.

SCHEMA RETICOLARE



RETE ATTUALE



RETE FUTURA

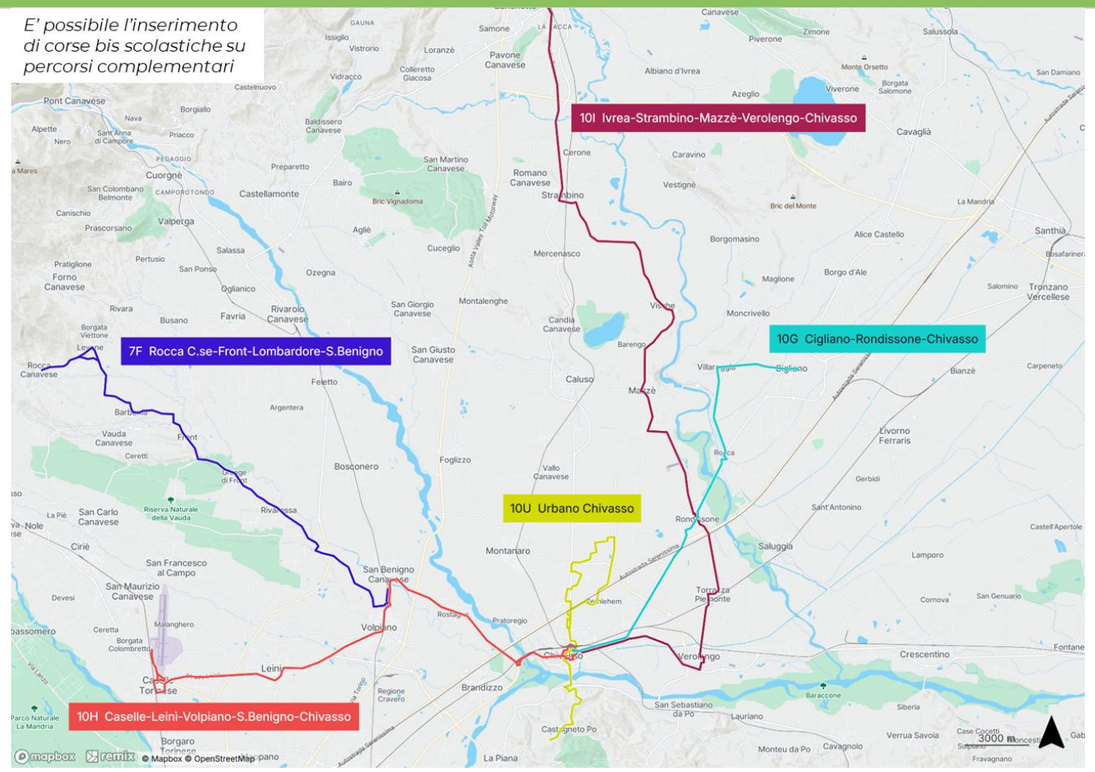


TABELLA DI RAFFRONTO

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
121	Castagneto Po - Chivasso	ExtraTO	**24** (6-19)	=	24.779	**10U1**	Castagneto Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi	9,8	**E2**	120 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	118.698
CHIV	Urbano Chivasso (linee blu, azzura e mercatali)	Urbano Chivasso	**8** (7-18)	=	0	**10U2**	Ponte Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi - Boschetto	18,7	**E2**	120 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	226.494
316	Chivasso FS - Rondissone	ExtraTO	**18** (6-18)	=	61.928	**10I**	Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso	46,0	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	556.546
345	Cavaglià - Alice Castello - Cigliano - Rondissone - Torino	ExtraTO	**24** (6-19)	**2** (17-21)	289.942	**10G**	Cigliano - Rondissone - Chivasso	21,8	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	264.042
346	Alice Castello - Cigliano - Villareggia - Castelrosso	ExtraTO	**2** (lav)	=	9.913								
266	Torino - Saluggia (stabilimento LivaNova)	ExtraTO	**2** (lav)	=	28.318	*DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT*							
						4O	Lombardore - San Benigno Canavese - Volpiano - Brandizzo - Chivasso	24,2	**E2**	ore scolastiche	**38** (6-20)	**18** (6-20)	293.474
085	Chivasso - Brandizzo - Settimo T.se - Torino - FIAT Rivalta	ExtraTO	**6** (lav)	=	134.984	*DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT*							
106	Crescentino - Verolengo - Torrazza - Chivasso	ExtraTO	**6** (lav)	=	173.759	*DA VALUTARE NEL QUADRO DELLE AZIONI DI MOBILITY MANAGEMENT*							

Schema di rete obiettivo: CHIVASSESE MERIDIONALE

La terza ed ultima porzione del territorio Chivassese, considerata per lo sviluppo della rete TPL, riguarda il fronte collinare a Sud del Po, attualmente servito dalla **linea 107**, che con i suoi molti percorsi e diramazione collega Crescentino, Brusasco, Cavagnolo, Monteu da Po, Lauriano e San Sebastiano da Po a Chivasso, e Chivasso a Torino via Gassino e San Mauro.

Un ruolo abbastanza rilevante è altresì svolto dalla **linea 232** Cocconato-Chivasso-Torino, mentre una funzione complementare può essere attribuito alle **linee 96** Sciolze-Cinzano-Rivalba-Gassino e **331** Verrua Savoia-Brusasco-Crescentino.

Lo schema proposto prevede che l'area collinare venga servita da quattro direttrici disposte a pettine, tutte orientate verso il nodo di Chivasso SFM:

- ✓ **10C**: Piovà Massaia-Casalborgone-Chivasso SFM
- ✓ **10D**: Cocconato-Lauriano-Chivasso SFM
- ✓ **10E**: Brozolo-Cavagnolo-Chivasso SFM
- ✓ **10F**: Crescentino-Cavagnolo-Chivasso SFM

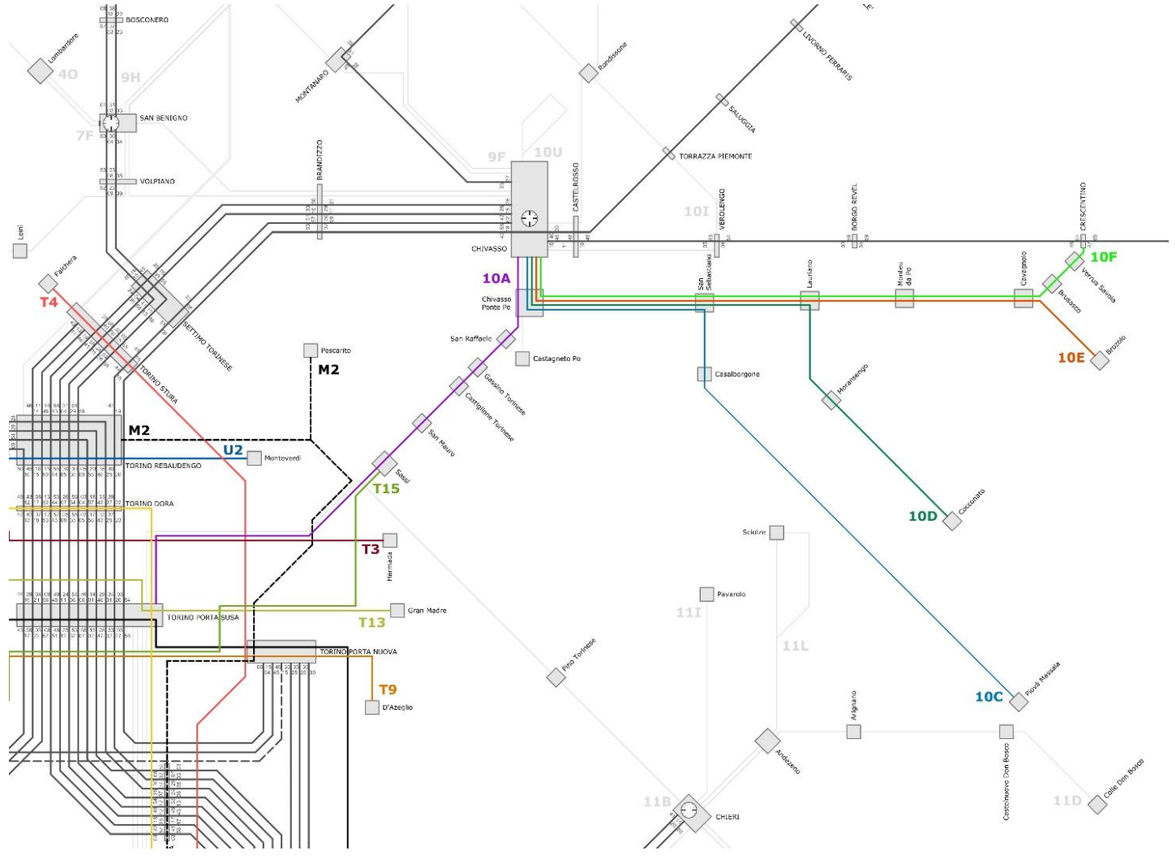
Queste direttrici si caratterizzano tutte per un cadenzamento biorario, e per tempi di giro di 120 minuti. Esse si intercalano tra loro lungo la SP590 dando luogo ad una cadenza di 60 minuti tra Cavagnolo e Lauriano, e di 30 minuti tra Lauriano e Chivasso. L'eventuale proseguimento in direzione del capoluogo regionale, lungo la direttrice precollinare transitante per Gassino e San Mauro Torinese, è garantita dal nodo gateway di Ponte Po, nel quale l'ingresso delle corse extraurbane provenienti dall'area collinare, e dirette verso la stazione ferroviaria di Chivasso, precede di pochi minuti l'uscita di quelle suburbane originatesi nella stazione stessa, e dirette verso Torino.

Il perseguimento della necessaria capillarità nei diversi centri abitati del Comune di Verrua Savoia e nelle circostanti frazioni del Comune di Brusasco è ottenuto attraverso l'istituzione di un servizio flessibile basato a Crescentino.

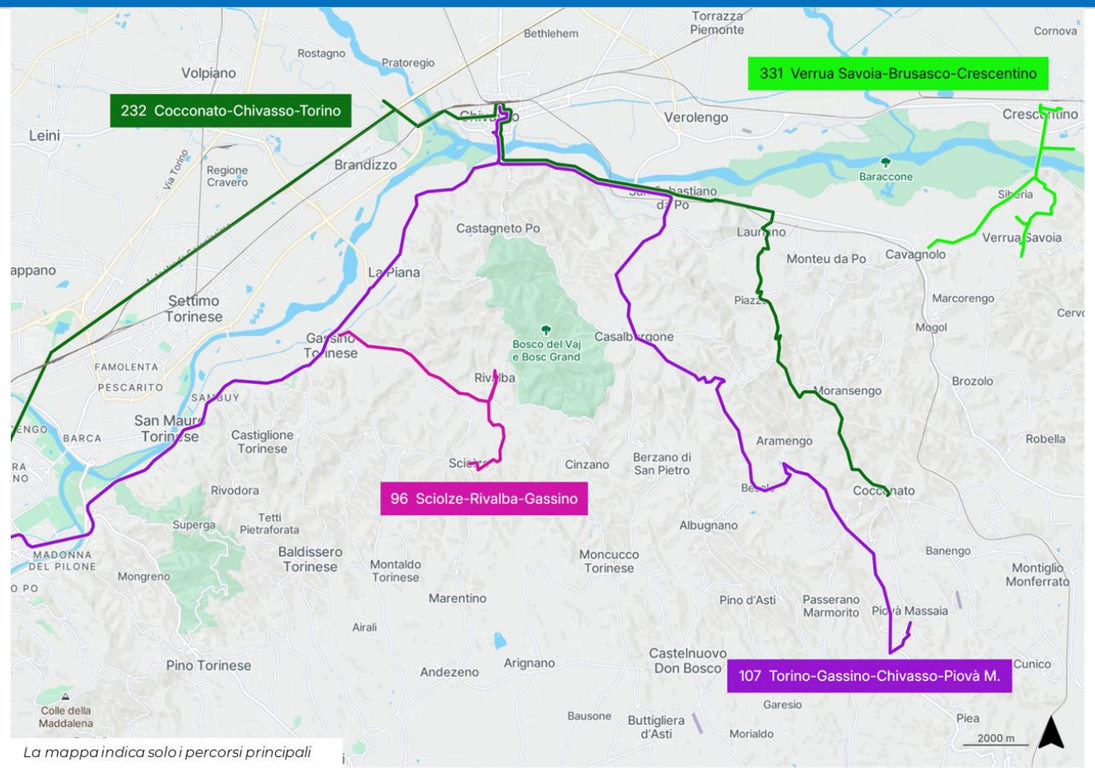
Sul piano tecnico, lo schema di cadenzamento e sincronizzazione assume come vincolo primario l'orario del nodo di Chivasso, che come si è visto consente di configurare il nodo di Ponte Po come gateway per i proseguimenti lungo l'itinerario pedecollinare della SP590.

Come già precedentemente indicato, i tempi di giro delle direttrici 10C, 10D, 10E e 10F sono tutti pari a 120 minuti, il che ne favorisce l'intercalamento verso Chivasso. Invece il tempo di iro della direttrice 10°, suburbana a cadenzamento semiorario, è pari a 180 minuti.

SCHEMA RETICOLARE

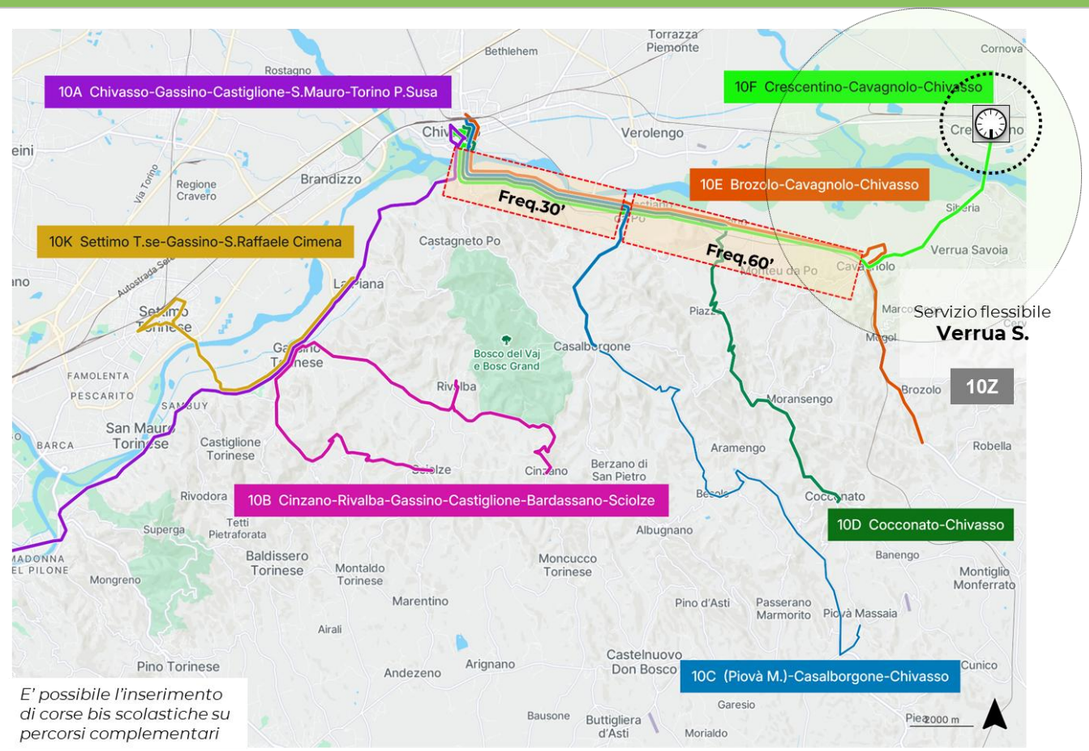


RETE ATTUALE



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
096	Sciolze - Cinzano - Rivalba - Gassino	ExtraTO	**18** (6-19)	=	55.652	**10B**	Cinzano - Rivalba - Gassino - Castiglione - Bardassano - Sciolze	24,3	**E2**	60 / 60 (120)	**38** (6-20)	**18** (6-20)	294.382
107	Torino - S.Mauro - Gassino - Casalborgone - Piovà Massaia	ExtraTO			608.210								
	Garantisce i collegamenti:												
	Chivasso - Gassino - Torino		**76** (5-21)	**13** (7-21)		**10A**	Chivasso SFR SFM - Gassino - Castiglione - San Mauro - Sassi - Porta Susa SFR SFM M1	27,2	**US4+**	30 / 30 (60)	**68** (5-21)	**34** (7-21)	837.488
	Piovà Massaia - Casalborgone - Chivasso		**21** (6-20)	**4** (7-20)		**10C**	Piovà Massaia - Casalborgone - Chivasso	31,1	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	158.435
	Brozolo - Cavagnolo - Chivasso					**10E**	Brozolo - Cavagnolo - Chivasso	23,6	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	120.368
						10F	Crescentino - Cavagnolo - Chivasso	23,1	**E2-**	60 / 60 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	117.488
331	Verrua Savoia - Brusasco - Crescentino	ExtraTO	**16** (scol)	=	43.759								
232	Cocconato - Chivasso - Torino	ExtraTO	**18** (6-19)	=	108.002	**10D**	Cocconato - Lauriano - Chivasso	24,3	**E2-**	120 (120)	**14** (6-20)	**14** (6-20)	123.629
						10X	Servizio flessibile Verrua Savoia (Crescentino)	=	**F**		**≤12** (7-19)	**≤12** (7-19)	41.560

10.3.8 Riepilogo e verifica dei livelli produttivi

La proposta di trasporto extraurbano prevede le seguenti direttrici:

- **10A:** Chivasso SFM – Gassino – Castiglione – San Mauro – TO Porta Susa SFM
- **10B:** Cinzano – Rivalba – Gassino – Castiglione – Bardassano - Sciolze
- **10C:** Piovà Massaia – Casalborgone – Chivasso SFM
- **10D**: Cocconato – Lauriano – Chivasso SFM
- **10E**: Brozolo – Cavagnolo – Chivasso SFM
- **10F**: Crescentino – Cavagnolo – Chivasso SFM
- **10G**: Cigliano – Rondissone – Chivasso SFM
- **10H:** Caselle aeroporto SFM – Leinì – Volpiano – S.Benigno SFM – Chivasso SFM
- **10I**: Ivrea – Strambino – Vische – Mazzè – Rondissone – Verolengo – Chivasso SFM
- **10K**: S.Raffaele – Gassino – Castiglione – Settimo SFM
- **10S**: S.Benigno SFM – Caluso
- **10T**: Villareggia - Caluso

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.

- **4O**: Lombardore – S.Benigno SFM – Volpiano – Brandizzo – Chivasso SFM
- **8C**: Rivarolo SFM – S.Giorgio – S.Giusto – Foglizzo – Montanaro – Chivasso SFM
- **8D**: Rivarolo SFM – S.Giorgio – S.Giusto – Caluso - Mazzé
- **9F**: Ivrea – Romano – S.Martino – Vialfrè – Cuceglio – Montalenghe – Caluso – Chivasso SFM

		Lunghezza	Vel.commerciale		Tipo		Cadenza-base		Percorrenze		Tempi	
			km/ora				min		vkm/anno		vh/anno	
Direttrice	**Descrizione**	*km*	netta	lorda	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
10A	Chivasso SFR SFM - Gassino - Castiglione - San Mauro - Sassi - Porta Susa SFR SFM M1	27,2	21,7	18,1	**US4+**	**US4+**	30	30	837.488	837.488	38.530	38.530
10B	Cinzano - Rivalba - Gassino - Castiglione - Bardassano - Sciolze	24,3	25,6	24,3	**E2**	**E2**	60	60	294.382	294.382	11.506	11.506
10C	Piovà Massaia - Casalborgone - Chivasso	31,1	39,3	31,1	**E2-**	**E2**	120	60	158.435	376.562	4.034	9.589
10D	Cocconato - Lauriano - Chivasso	24,3	28,0	24,3	**E2-**	**E2**	120	60	123.629	293.837	4.408	10.477
10E	Brozolo - Cavagnolo - Chivasso	23,6	38,3	23,6	**E2-**	**E2**	120	60	120.368	286.085	3.143	7.469
10F	Crescentino - Cavagnolo - Chivasso	23,1	34,4	23,1	**E2-**	**E2**	120	60	117.488	279.242	3.414	8.115
10G	Cigliano - Rondissone - Chivasso	21,8	37,4	21,8	**E2**	**E2+**	60	60	264.042	389.784	7.065	10.430
10H	Caselle Aeroporto - Caselle SFM - Leinì - Volpiano SFM - San Benigno SFM - Chivasso SFM	28,9	35,4	28,9	**E2+**	**E2+**	60	60	516.911	516.911	14.602	14.602
10I	Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso	46,0	33,6	30,6	**E2**	**E2+**	60	60	556.546	821.586	16.553	24.436
10K	San Raffaele - Gassino - Castiglione - Settimo SFM	11,0	24,5	22,1	**US4+**	**US4+**	30	30	339.989	339.989	13.871	13.871
10S	San Benigno - Caluso	15,6	48,1	31,1	**E3s**	**E3s**	=	=	13.070	13.070	272	272
10T	Villareggia - Caluso	9,0	30,0	18,0	**E2-**	**0**	120		45.889	0	1.529	0
10U1	Castagneto Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi	9,8	19,6	9,8	**E2**	**S2+**	60	20	118.698	301.918	6.056	15.404
10U2	Ponte Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi - Boschetto	18,7	25,5	18,7	**E2**	**S2+**	60	20	226.494	576.110	8.882	22.593
10Z	Servizio flessibile Verrua Savoia (Crescentino)	0,0	30,0	25,0	**F**	**F**		=	41.560	58.016	8.312	11.603
TOTALE									**3.774.989**	**5.384.981**	**117.127**	**149.025**

Tab. 10.3-iv – Riepilogo delle direttrici e dei livelli produttivi
Elaborazione META

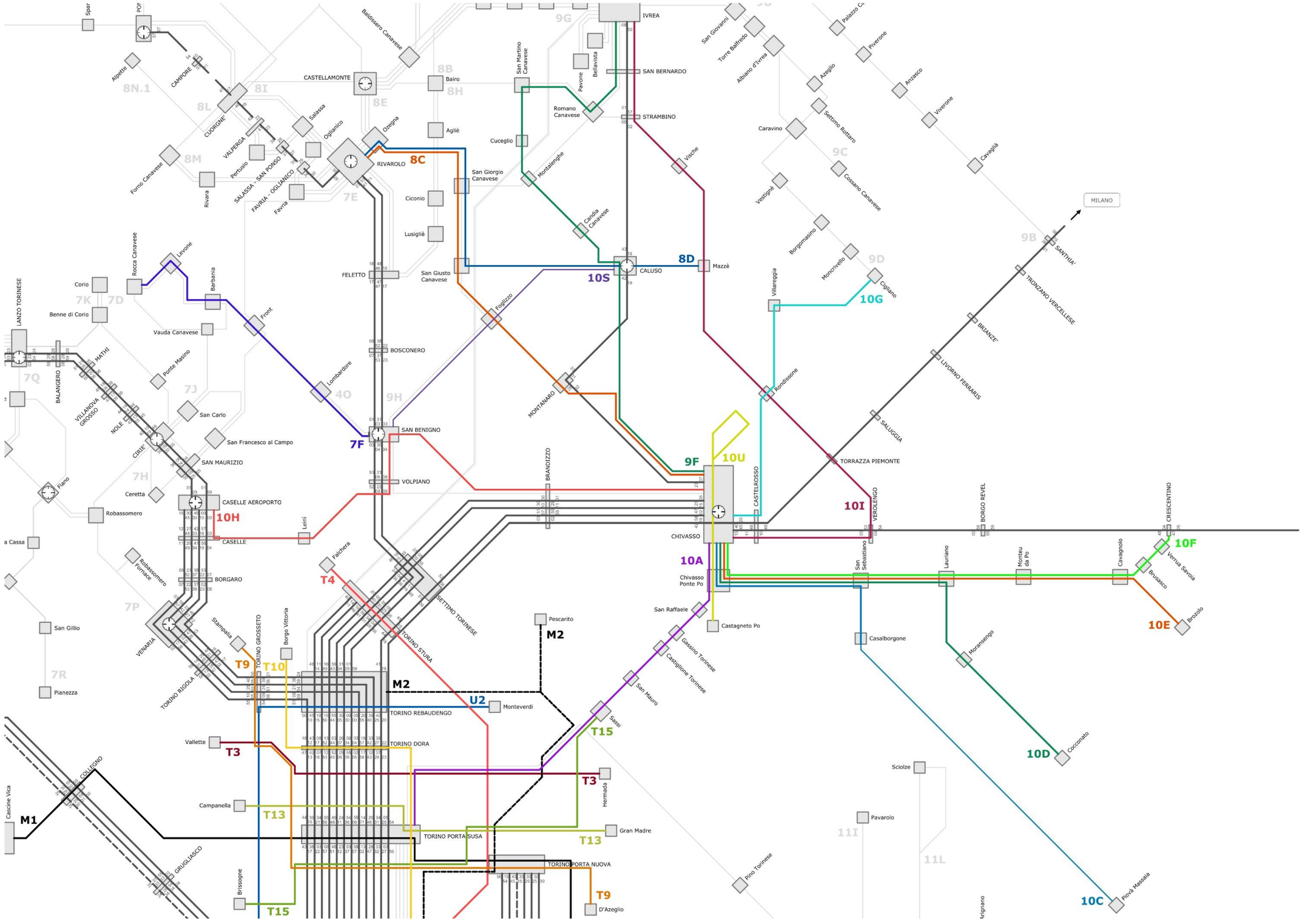


Fig. 10.3.iii – Zona omogenea 10: schema di rete complessivo
Elaborazione META

10.3.9 Simulazioni di traffico

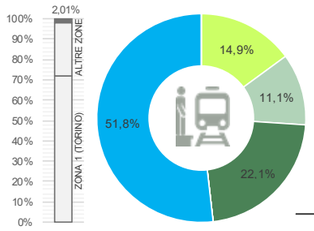
La simulazione dello scenario di piano, effettuata con il medesimo modello di traffico multimodale calibrato nello scenario attuale, evidenzia un aumento del numero di passeggeri saliti giornalmente sulla rete di trasporto pubblico nella zona omogenea 10 (+4.000, pari a +30,5%) e delle percorrenze (+35.300 pass*km, pari a +8%).

La quota di interscambi sul totale dei saliti risulta in leggero aumento rispetto alla situazione attuale (41% contro 39%) mentre lo scenario di riferimento risulta pressoché simile all'attuale sotto questo aspetto, discostandosi per meno di 1 punto percentuale.

ZONA OMOGENEA 10 – CHIVASSESE

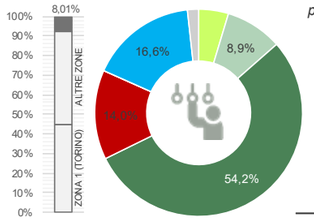
SCENARIO DI PIANO – confronto con scenario attuale

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



	n.pass.	%	var.	
S suburbani	2.525	14,9%	+73,5%	
R regionali	1.883	11,1%	-6,1%	
RV regionali veloci	3.747	22,1%	+12,6%	
LP lunga percorrenza	-	-	-	
M metropolitane	-	-	-	
T tramvie	-	-	-	
U autolinee urbane	-	-	-	
E autolinee extraurbane	8.767	51,8%	+42,0%	
altri modi	-	-	-100,0%	
	16.921	100,0%	+30,5%	

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



	pass*km	%	var.	
S suburbani	22,4	4,6%	+82,4%	
R regionali	42,9	8,9%	+5,7%	
RV regionali veloci	261,9	54,2%	+1,8%	
LP lunga percorrenza	67,5	14,0%	+1,1%	
M metropolitane	-	-	-	
T tramvie	-	-	-	
U autolinee urbane	-	-	-	
E autolinee extraurbane	80,2	16,6%	+28,0%	
altri modi	8,4	1,7%	-2,0%	
	483,2	100,0%	+7,9%	

Fig. 10.3.iv – Zona omogenea 10: statistiche trasporto pubblico (scen. di piano)
Elaborazione META

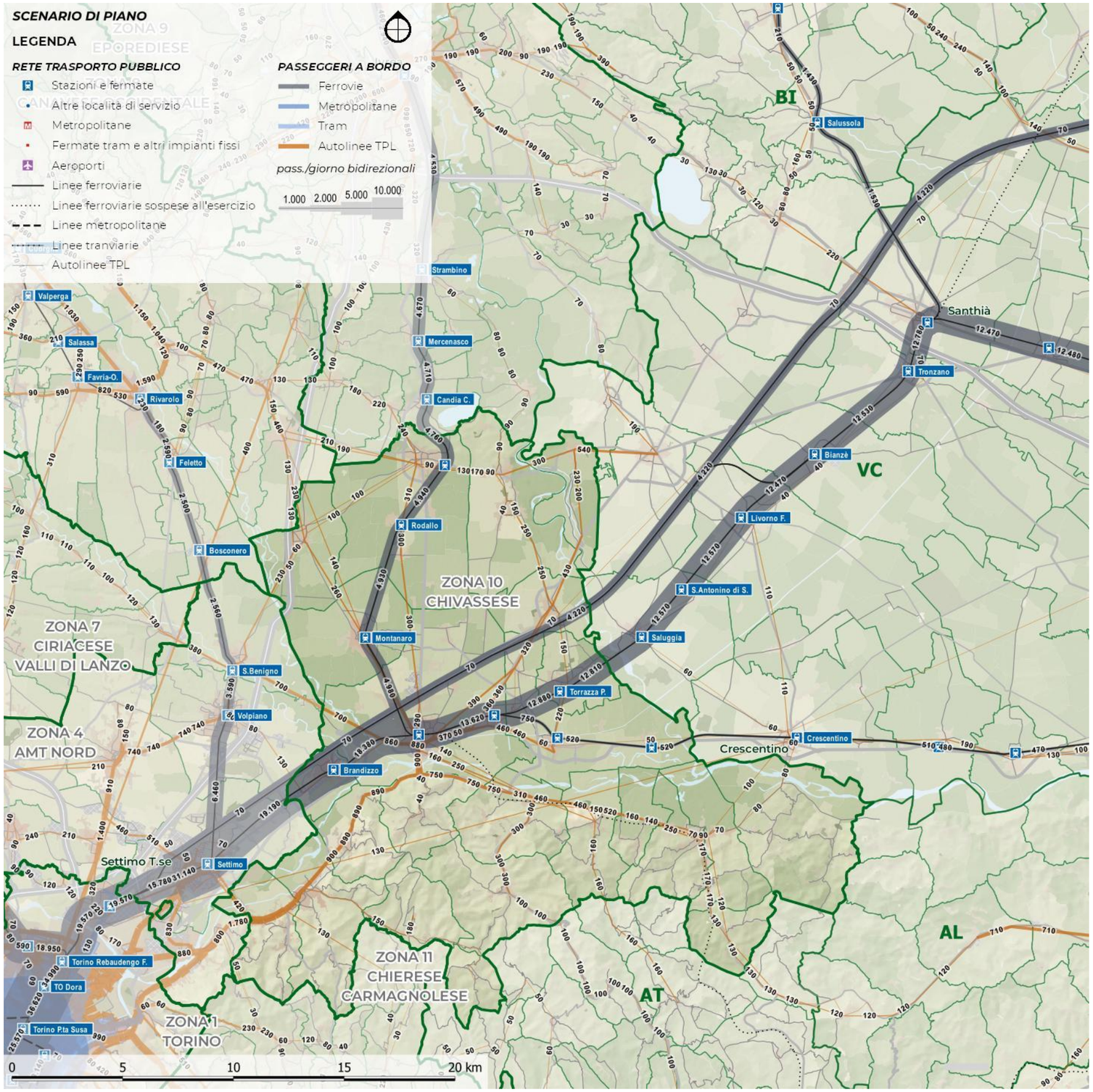
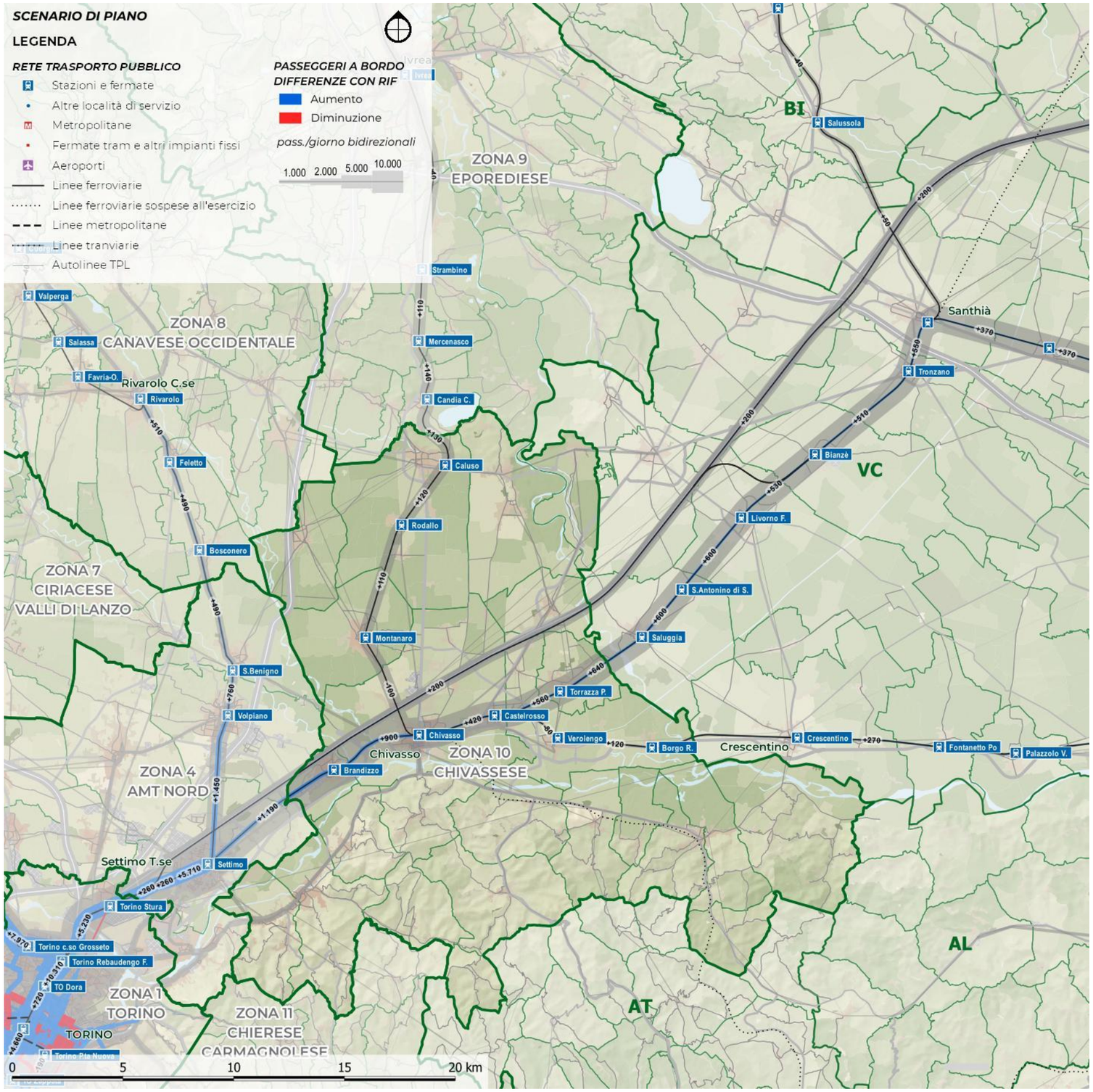


Fig. 10.3.v – Zona omogenea 10: flussi trasporto pubblico (scenario di piano)
Elaborazione META



Nella zona omogenea 10 si sovrappongono vari effetti, dovuti all'incremento di frequenza del SFM (nuova linea "breve" fra Chivasso e Torino Lingotto), alle modifiche della rete TPL nelle zone adiacenti (in particolare la 9 Eporediese) oltre a oscillazioni di domanda a media distanza sulla direttrice Milano – Novara – Torino in risposta alla variazione dei costi del trasporto privato motorizzato.

Di conseguenza, si assiste all'aumento delle frequentazioni del SFM (+1.100 saliti/giorno, +74%) e dei Regionali Veloci (+400 saliti/giorno pari a +13%) rispetto allo scenario attuale. Il quadro è però differente se si confronta lo scenario di piano con il riferimento: in tal caso emerge una situazione stabile per il servizio ferroviario metropolitano (-100 saliti) mentre l'incremento di frequentazione dei servizi RV è leggermente superiore (circa +500 saliti).

Sulla rete extraurbana si stimano +2.600 saliti/giorno (+42%) che salgono a +2.800 se si differenzia lo scenario di piano con lo scenario di riferimento.

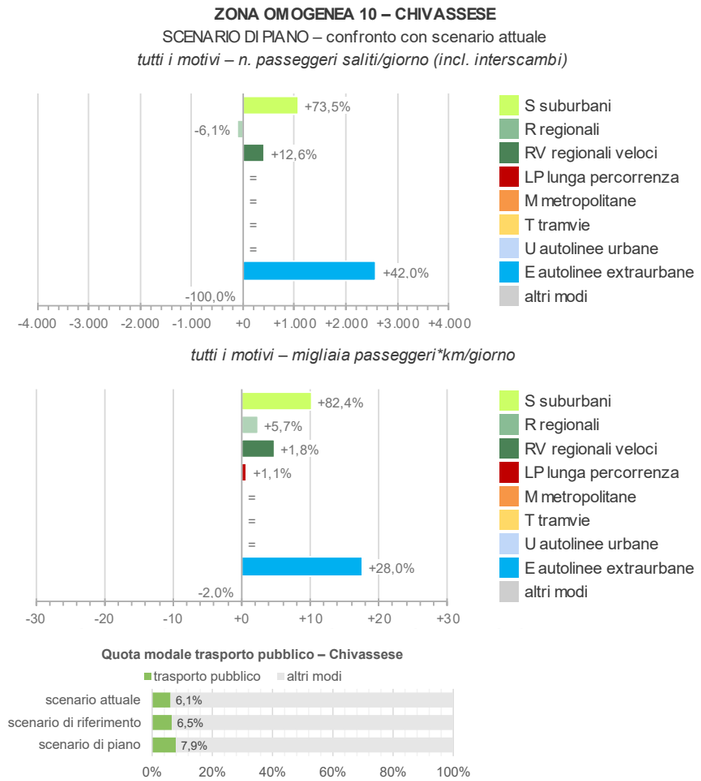


Fig. 10.3.vi – Zona omogenea 10: statistiche trasp. pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Fig. 10.3.vii – Zona omogenea 10: flussi trasporto pubblico (piano vs attuale)
Elaborazione META

Le simulazioni effettuate evidenziano incrementi di utenza del trasporto pubblico pari ad almeno il +10% in tutti i Comuni della zona, con valori assoluti particolarmente elevati a **Chivasso**, **Brandizzo**, **Montanaro** e **Gassino Torinese**. In termini relativi, gli incrementi di maggiore rilevanza (>30%) si rilevano a **Brusasco**, **Lauriano**, **Rondissone**, **Torrazza Piemonte** e **Villareggia**, oltre che ancora a Brandizzo e Montanaro.

Esaminando invece i risultati per direttrice, è possibile osservare che il traffico tende a concentrarsi soprattutto:

- sulla **10A**, che supera la soglia dei 3.000 passeggeri saliti/giorno;
- sulla **10H**, che oltrepassa invece la soglia dei 1.000 passeggeri/giorno;
- sulle **10C**, **10D**, **10E** ed in parte anche **10F**, nonché sulla **10G;**
- sui collegamenti scolastici da/per Caluso (**10S**, **10T**).

Meno positivi risultano invece i risultati ottenuti sulla direttrice 10I, che presenta un numero di passeggeri saliti elevato ma percorrenze medie a bordo ridotta, ed anche sulla direttrice 10B, che sembra non riuscire ad intercettare livelli di domanda interessanti.

10.4 ASSETTO DI RETE

10.4.1 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. 10.4.i, riportata nella pagina a fianco.

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

- la **definizione di una solida struttura di collegamenti** radiali, incentrati sul polo urbano di Chivasso e sulla sua stazione ferroviaria, dove avviene il massimo dell'integrazione con i servizi ferroviari regionali, regionali veloci e metropolitani;
- l'istituzione della **Gronda Nord**, che collega direttamente Chivasso all'aeroporto di Caselle;
- il **riassetto delle direttrici poste in destra orografica del Po**, con identificazione di un noto gateway a sud della città di Chivasso, volto a consentire corrispondenze sistematiche tra i servizi provenienti dall'area collinare e la direttrice di forza, diretta verso Torino;
- la **ridefinizione del servizio urbano di Chivasso**, lungo un'unica direttrice cadenzata in grado di connette tra loro tutti i poli di maggior rilievo (stazione, centro storico, ospedale, scuole superiori, area Pichi, ecc…).

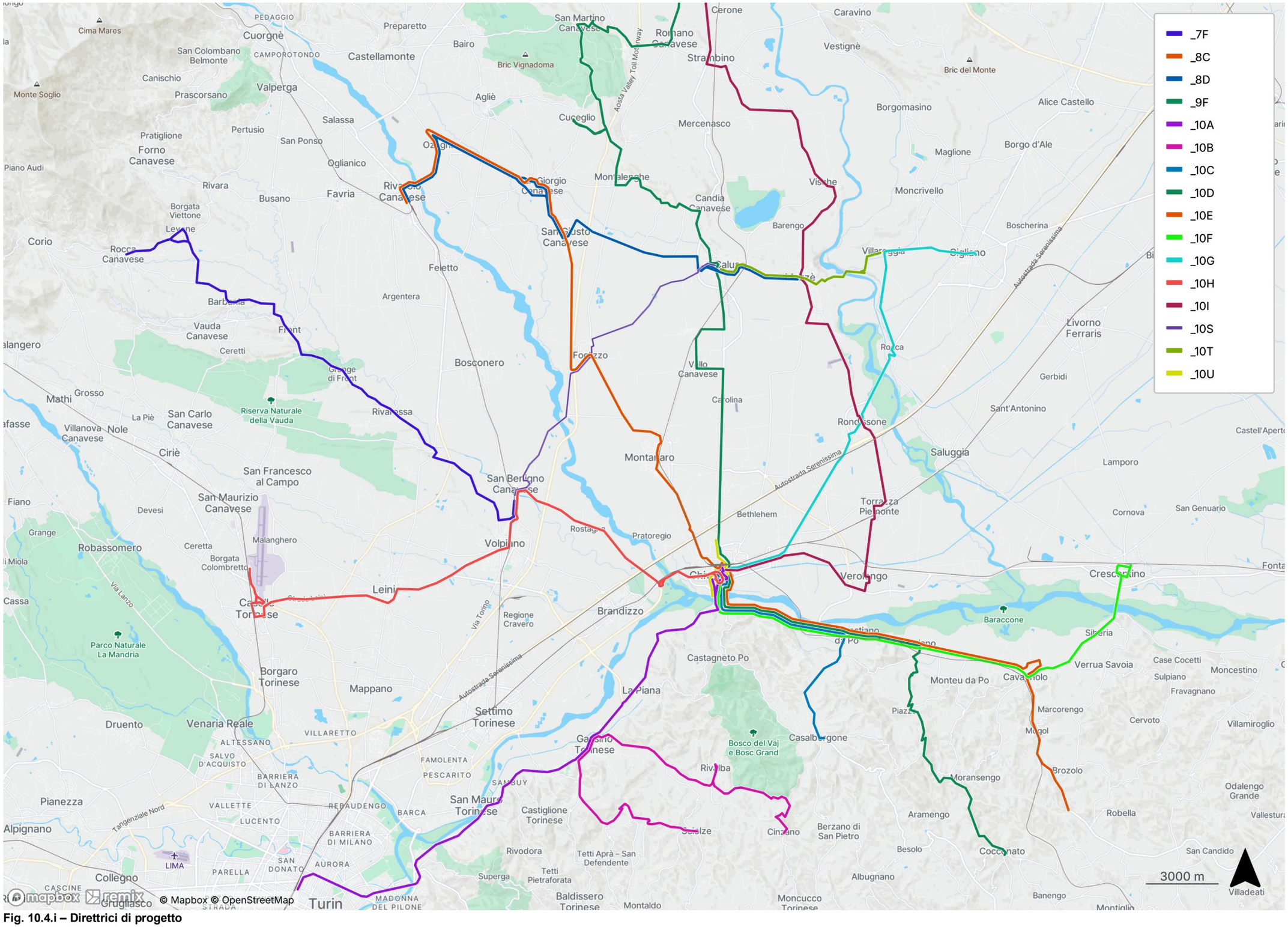


Fig. 10.4.i – Direttrici di progetto
Elaborazione META base Remix ©

10.4.2 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.

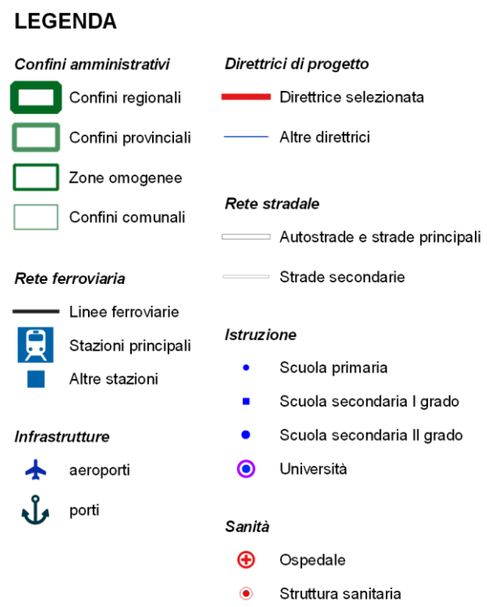


Fig. 10.4.ii – Legenda delle schede di linea
Elaborazione META

10A

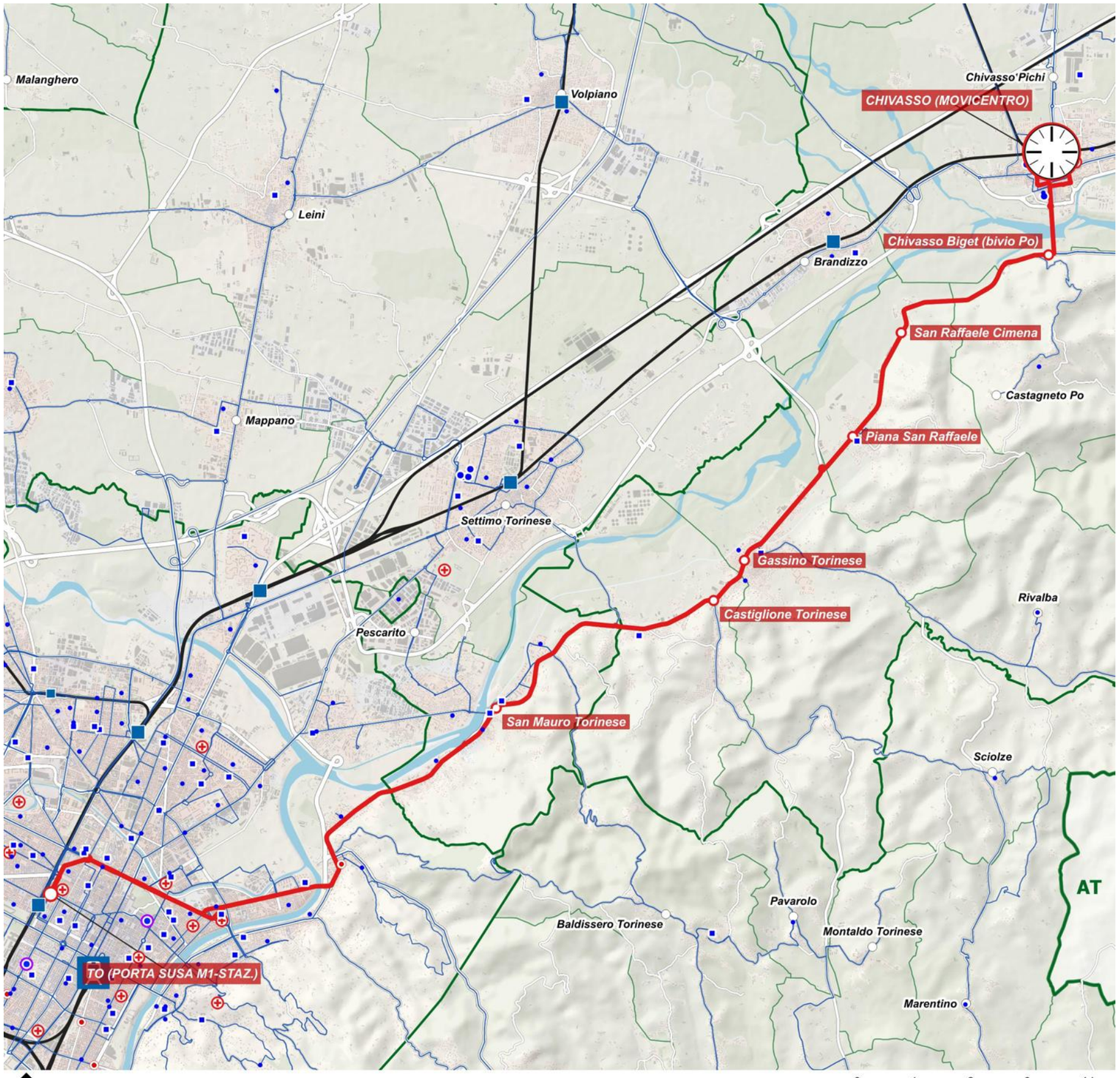
Chivasso SFR SFM - Gassino - Castiglione - San Mauro - Sassi - Torino Porta Susa SFR SFM M1

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	US4+	30	837.488	21.7	18.1

Direttrice suburbana quaternaria intensificata che connette il movicentro di Chivasso con la stazione di Torino Porta Susa attraversando il quartiere Sassi ed i comuni ubicati lungo la vallata a sud del fiume Po: San Raffaele Cimena, Gassino Torinese, Castiglione Torinese e San Mauro.

Entrambi i capolinea attestano in corrispondenza di una stazione favorendo l'adduzione dei comuni d'oltre Po al servizio ferroviario in entrambe le direzioni, oltre che al sistema della metropolitana di Torino.

La direttrice, inoltre, connette due dei maggiori poli attrattori della Città Metropolitana garantendo l'accessibilità ai servizi sanitari, scolastici e lavorativi.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Chivasso SFR SFM - Gassino - Castiglione - San Mauro - Sassi - Torino Porta Susa SFR SFM M1

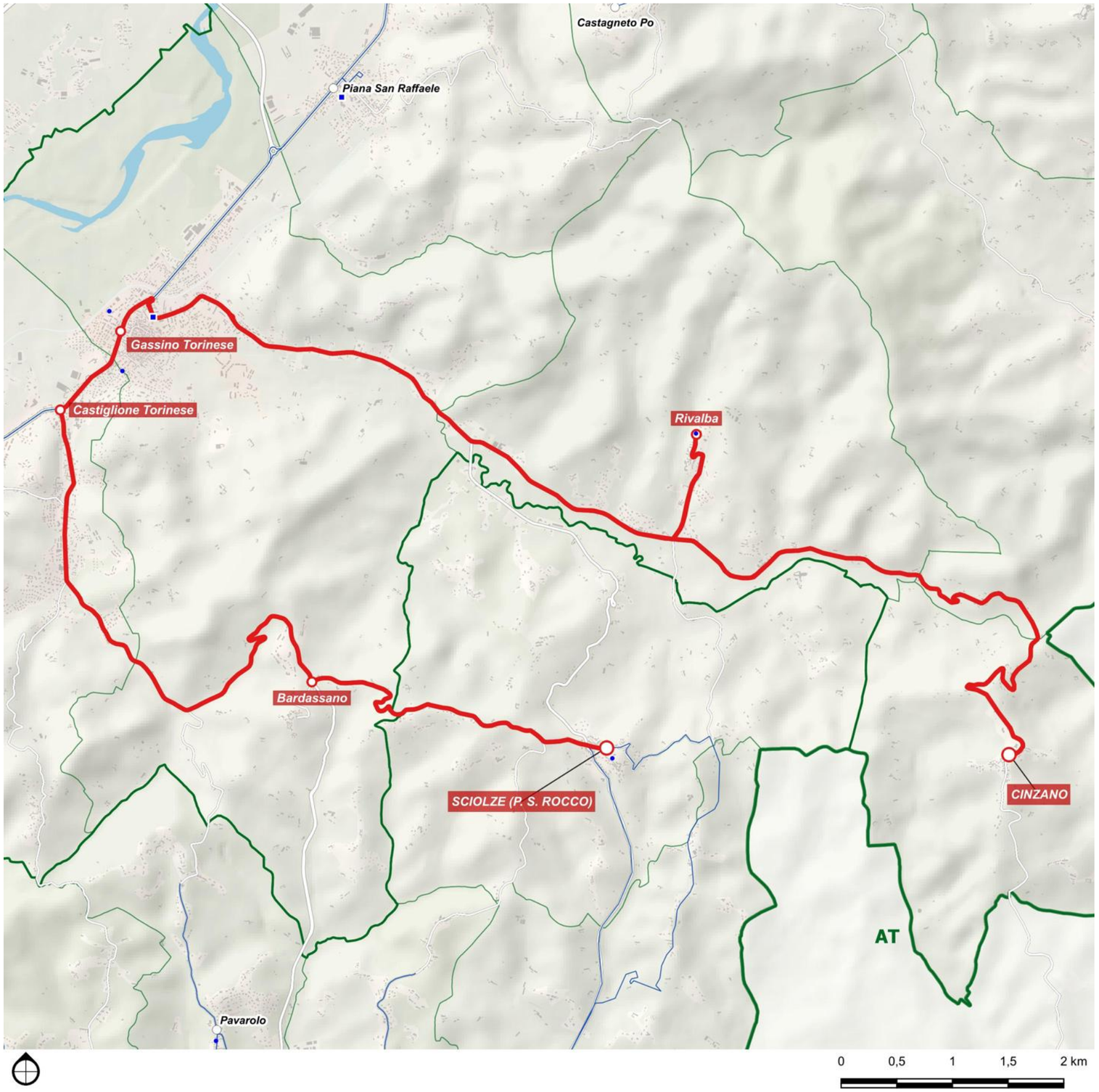
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	96
Lunghezza	27.2 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS, Torino Porta Susa FS M1

10B

Cinzano - Rivalba - Gassino - Castiglione - Bardassano - Sciolze

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2	60	294.382	25.6	24.3

Direttrice extraurbana secondaria che assicura i collegamenti con i Comuni collinari di Sciolze, Rivalba e Cinzano. Si interconnette con la direttrice 10 A a Gassino e Castiglione Torinese.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cinzano - Rivalba - Gassino - Castiglione - Bardassano - Sciolze

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	24.3 km
Nodi di interscambio:	-

10C

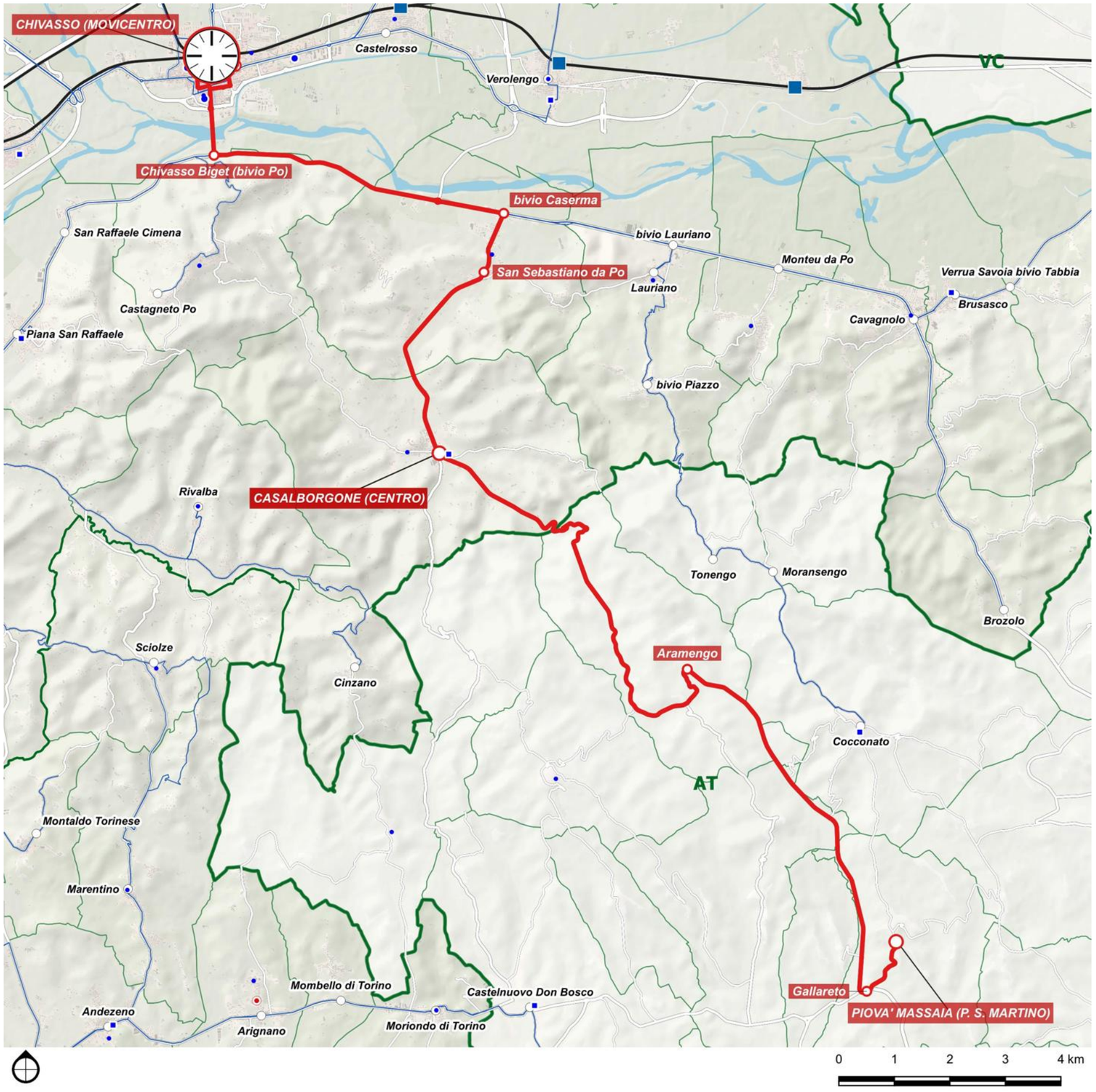
Piovà Massaia - Casalborgone - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	158.435	39.3	31.1

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette l'area nord-occidentale dell'Astigiano, in particolare i comuni di Piovà Massaia e Aramengo, con il movicentro di Chivasso, attraversando i centri di Casalborgone e S. Sebastiano Po.

La direttrice si sviluppa oltre il confine della Città Metropolitana garantendo la continuità del servizio interprovinciale e favorendo l'accesso diretto alla stazione di Chivasso.

Svolge essenzialmente una funzione di adduzione dai territori collinari d'oltre Po al servizio ferroviario.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Piovà Massaia - Casalborgone - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		14
Lunghezza		31.1 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS	

10D

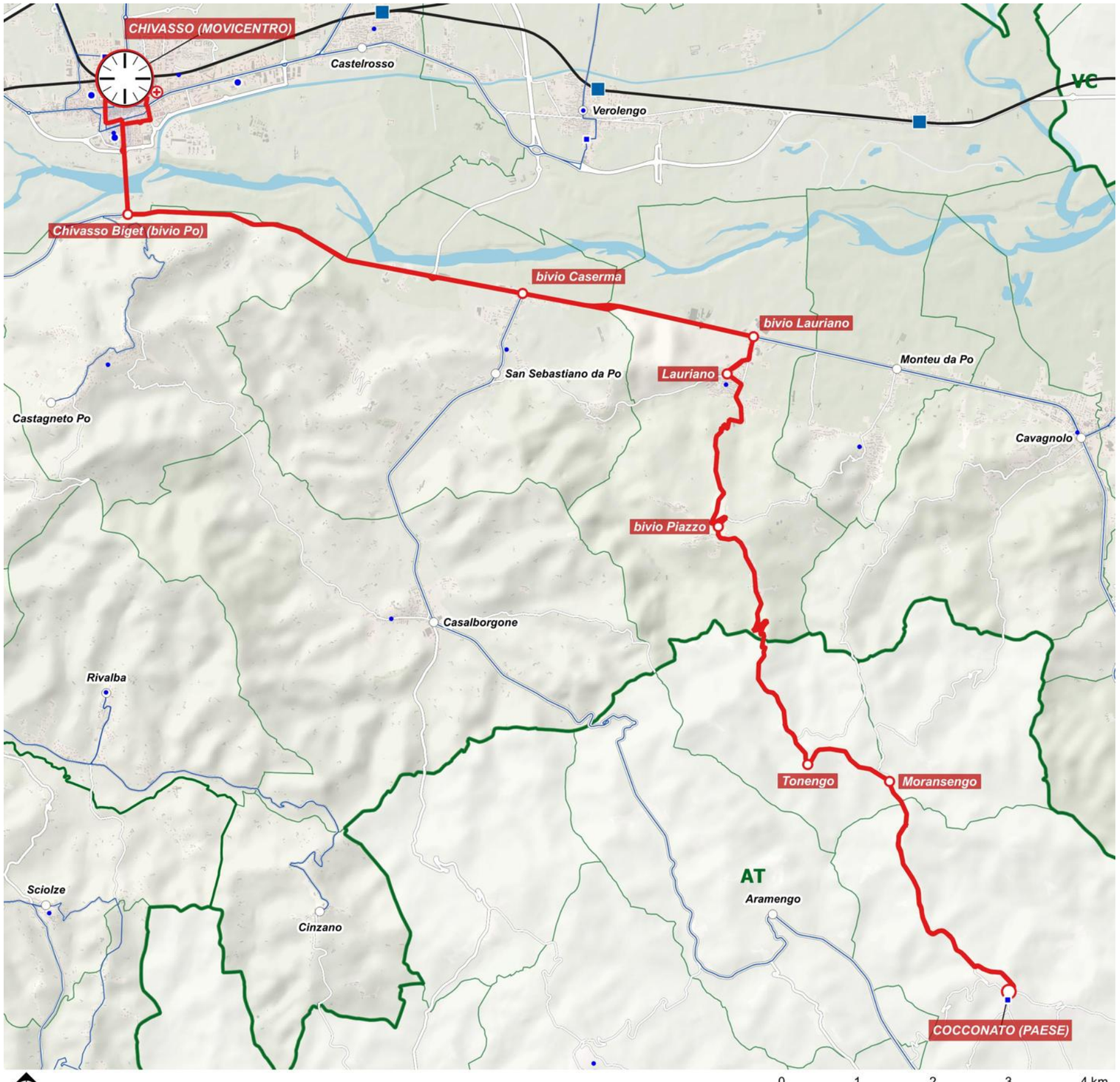
Cocconato - Lauriano - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	123.629	28.0	24.3

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette l'area nord-occidentale dell'Astigiano, in particolare i comuni di Cocconato e Tonengo, con il movicentro di Chivasso, attraversando i centri di Lauriano e S. Sebastiano Po.

La direttrice si sviluppa oltre il confine della Città Metropolitana garantendo la continuità del servizio interprovinciale e favorendo l'accesso diretto alla stazione di Chivasso.

Insieme alla direttrice 10C svolge un'importante funzione di adduzione dai territori collinari d'oltre Po al servizio ferroviario.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Cocconato - Lauriano - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	24.3 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS

10E

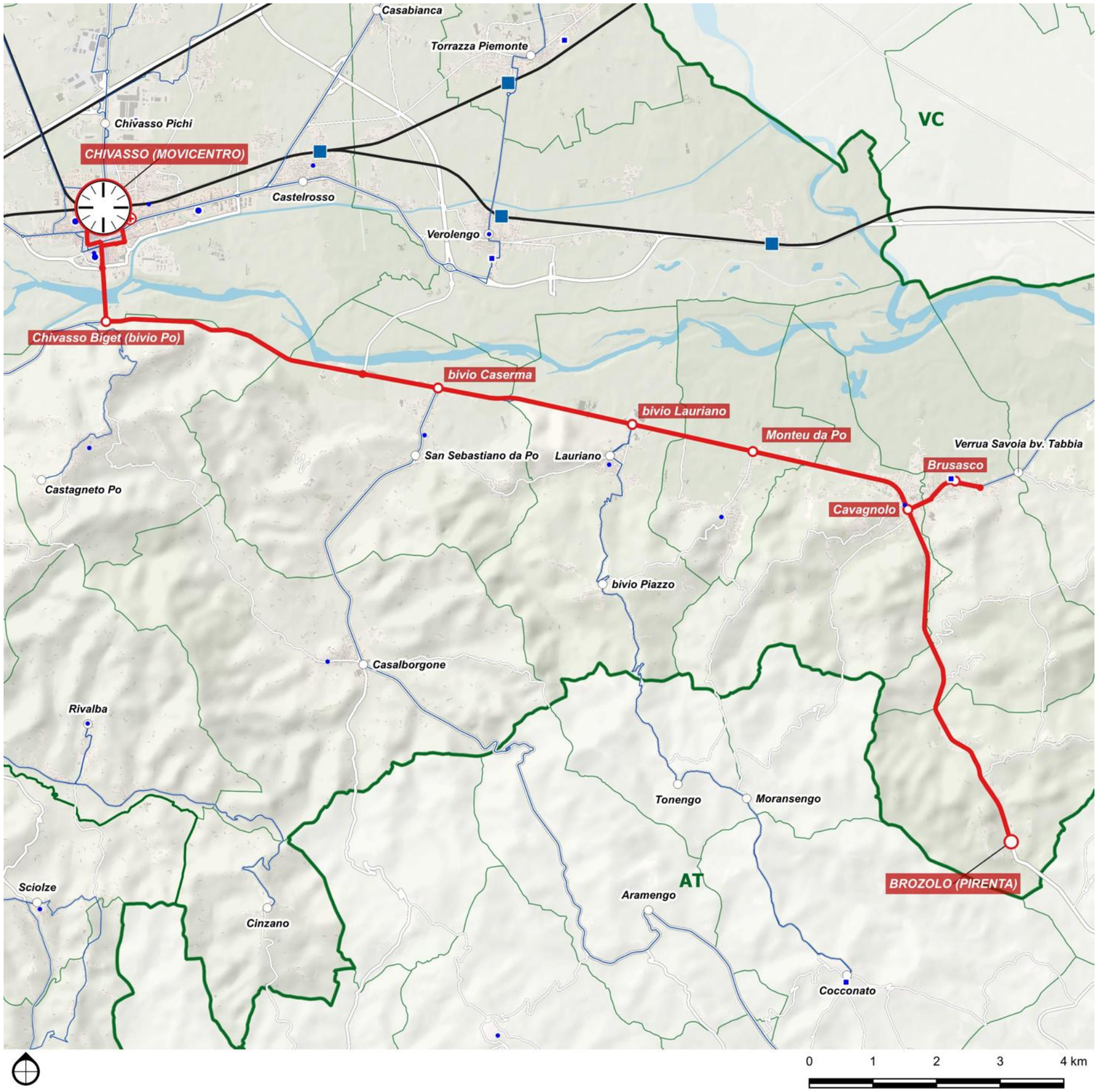
Brozolo - Cavagnolo - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2-	120	120.368	38.3	23.6

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette il comune di Brozolo con il movicentro di Chivasso, servendo i centri di Brusasco, Cavagnolo, Monteu da Po, Lauriano e S. Sabastiano Po.

Svolge prevalentemente una funzione di adduzione dai territori collinari d'oltre Po al servizio ferroviario, garantendo, inoltre, l'accessibilità ai servizi sanitari e scolastici di Chivasso, polo di riferimento per l'intera area omogenea.

Per la quasi totalità del percorso transita lungo la strada SP590 della Valle Cerrina assicurando, insieme alle direttrici 10C e 10D, un buon livello di servizio per il fondovalle.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Brozolo - Cavagnolo - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	23.6 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS

10F

Crescentino - Cavagnolo - Chivasso

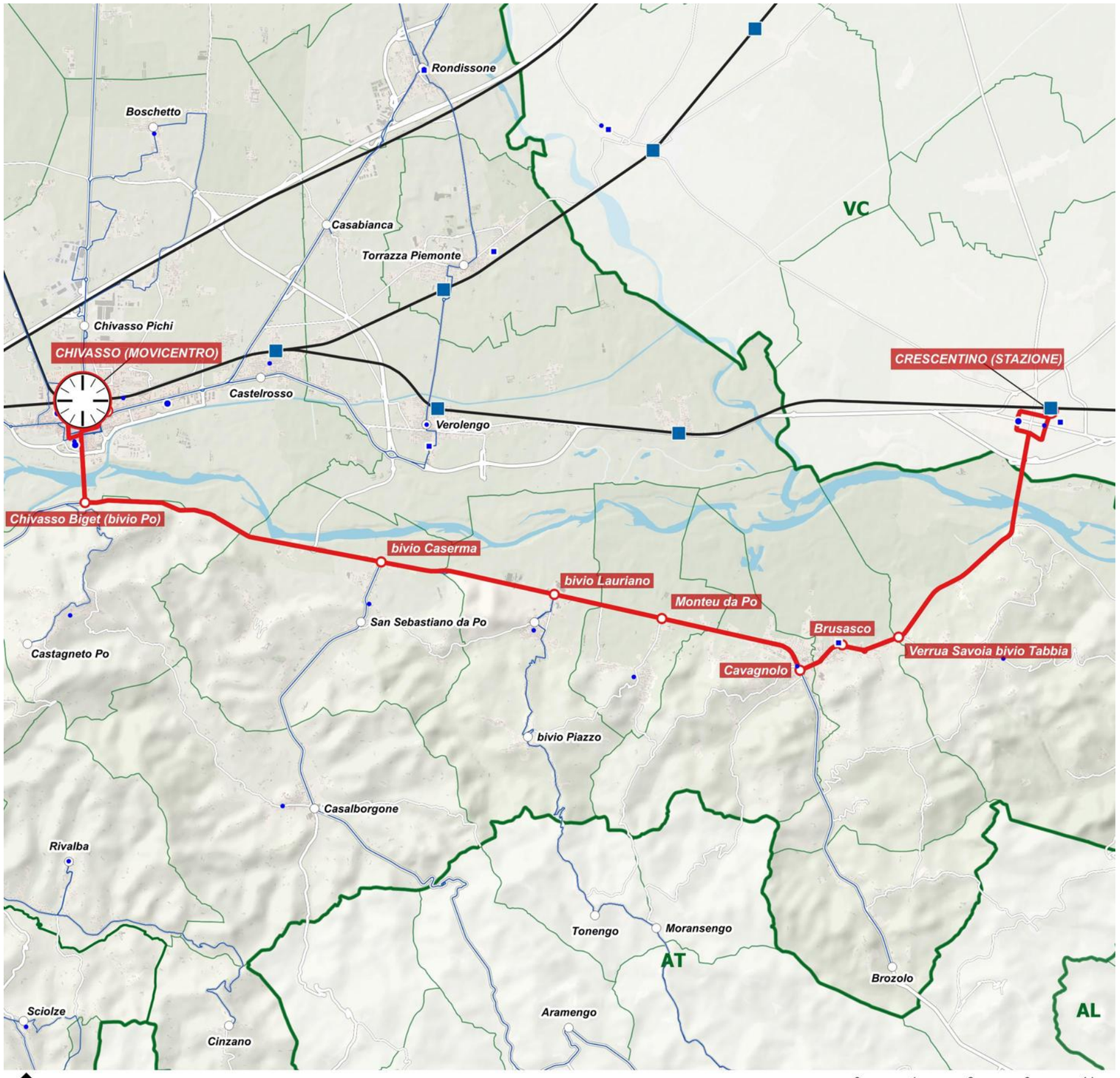
Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	117.488	34.4	23.1

Direttrice extraurbana secondaria diradata che connette il comune Vercellese di Crescentiino con il movicentro di Chivasso, transitando per il comune di Verrua Savoia e servendo i centri di Brusasco, Cavagnolo, Monteu da Po, Lauriano e S. Sabastiano Po.

Con entrambi i capolinea situati in corrispondenza di una stazione favorisce l'adduzione al servizio ferroviario in entrambe le direzioni.

Insieme alle direttrici 10C, 10D e 10E completa la copertura dei comuni d'oltre Po situati ad est della zona omogenea, garantendone l'accesso ai servizi sanitari e scolastici che si trovano prevalentemente concentrati nel polo di Chivasso.

Gran parte del suo percorso si sviluppa lungo la strada SP590 della Valle Cerrina assicurando, insieme alle direttrici 10C, 10D e 10E un buon livello di servizio per il fondovalle, progressivamente più intenso procedendo verso Chivasso.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Crescentino - Cavagnolo - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	23.1 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS

10G

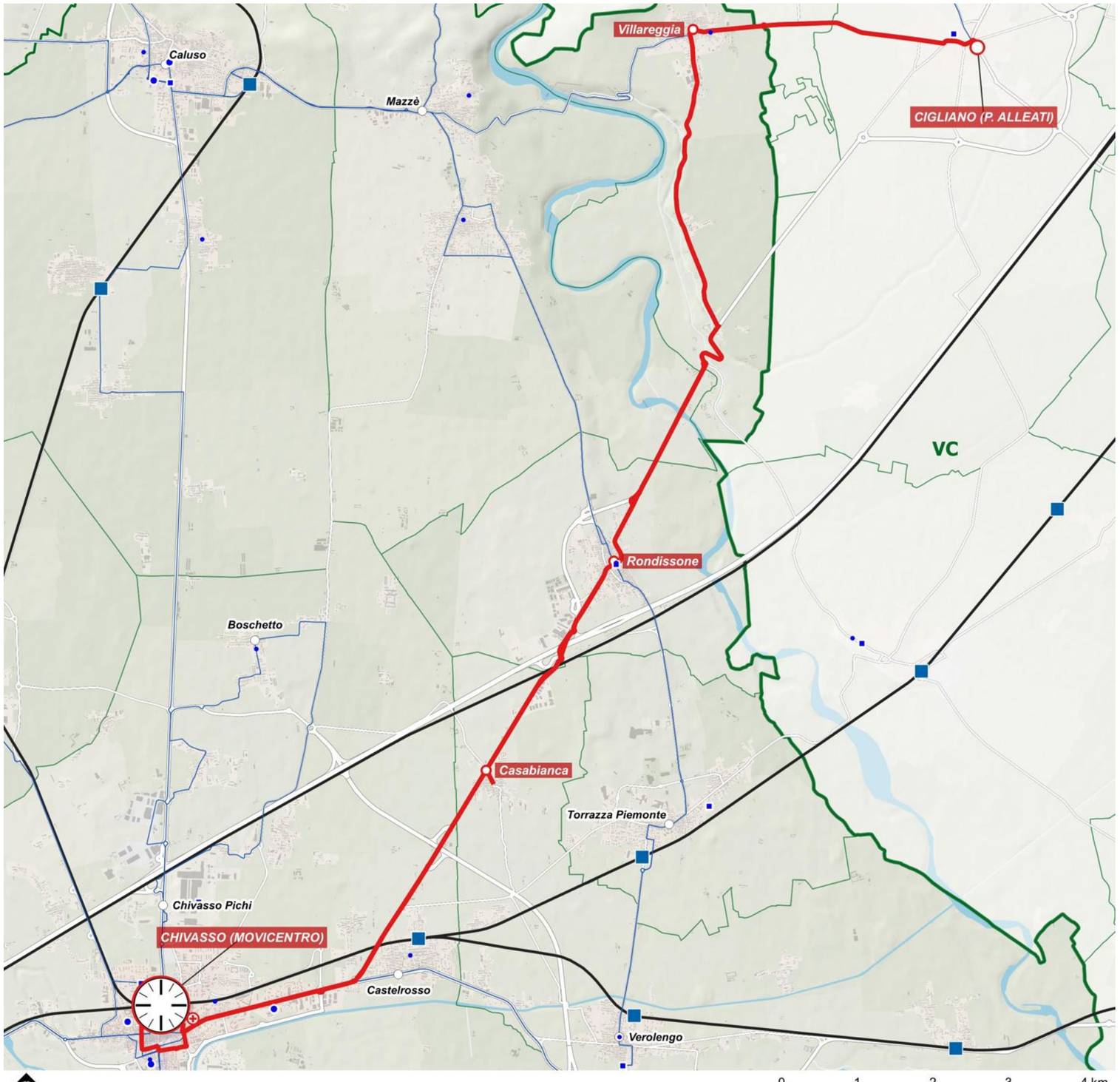
Santhià - Alice Castello - Borgo d'Ale - Cigliano - Rondissone - Chivasso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2	60	264.042	18.6	14.5

Direttrice extraurbana secondaria che connette l'area sud-occidentale del Vercellese, in particolare il Comune di Cigliano, con il movicentro di Chivasso, attraversando anche i centri di Villareggia e Rondissone.

La direttrice si sviluppa oltre il confine della Città Metropolitana garantendo la continuità del servizio interprovinciale con Vercelli ed, inoltre favorisce l'adduzione al servizio ferroviario in direzione di Torino.

Insieme alla direttrice 10I completa, infine, la copertura dei comuni situati ad est della zona omogenea assicurandone l'accesso ai servizi sanitari e scolastici concentrati nel polo di Chivasso.



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Santhià - Alice Castello - Borgo d'Ale - Cigliano - Rondissone - Chivasso

Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	21.8 km
Nodi di interscambio:	Chivasso FS

10H

Caselle Aeroporto - Caselle SFM - Leinì - Volpiano SFM - San Benigno SFM - Chivasso SFM

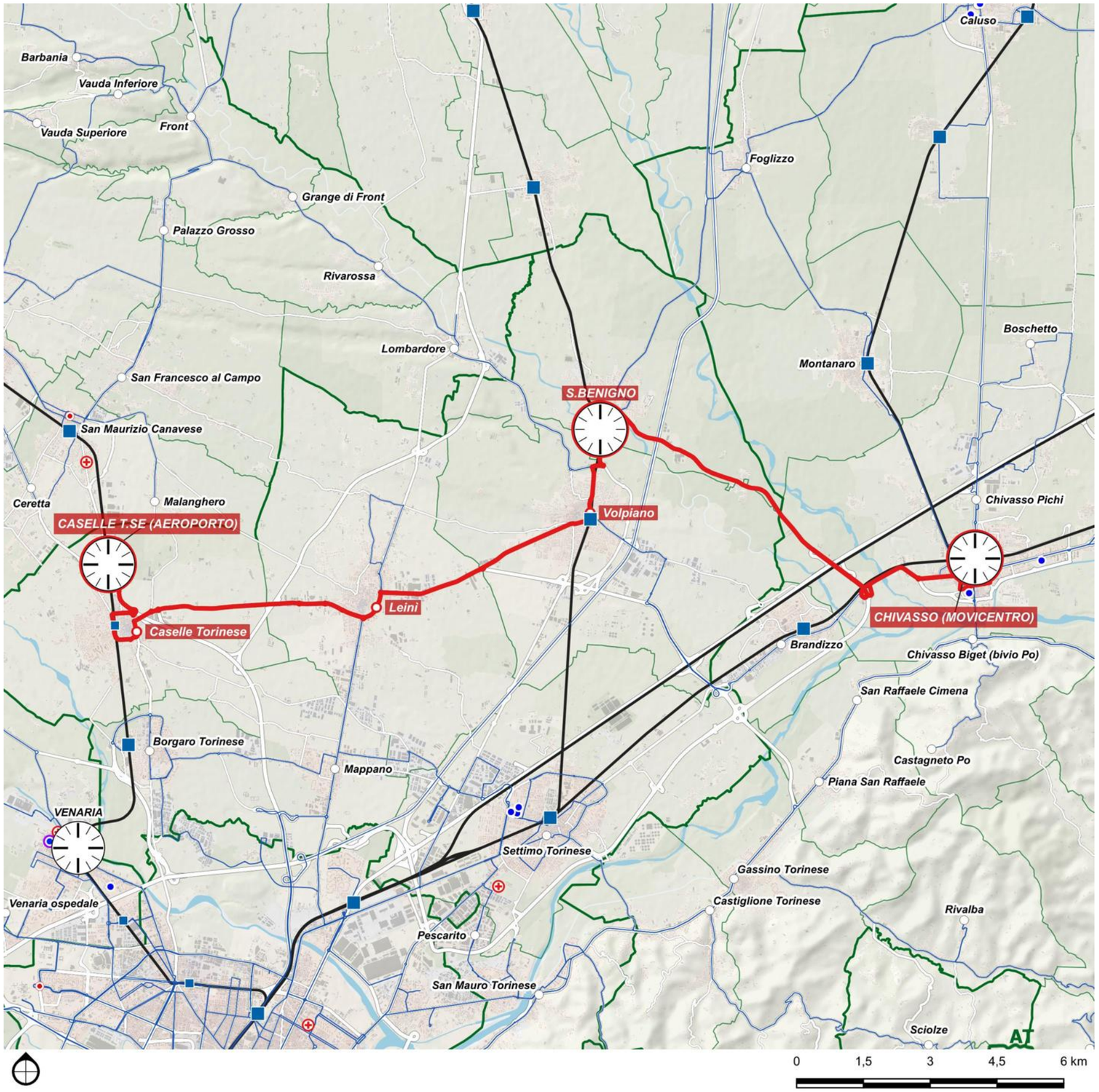
Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E2+	60	516.911	35.4	28.9

Direttrice che connette l'aeroporto di Torino Caselle (TRN) con il movicentro di Chivasso, attraversando il centro di Leinì e Volpiano, e transitante anche nel nodo di San Benigno SFM.

La direttrice, oltre ad attestare presso il movicentro di Chivasso, passa in prossimità delle stazioni di Caselle, Volpiano S.Benigno favorendo particolarmente l'adduzione al trasporto ferroviario.

Il suo percorso si sviluppa prevalentemente all'interno della prima cintura ma, a differenza delle altre direttrici, non converge su Torino o su un polo principale ma costituisce piuttosto una linea di gronda in grado di garantire i collegamenti trasversali dell'area. In particolare, questa direttrice interconnette la ferrovia Torino-Ceres con la Canavesana e la Torino-Milano risparmiando ai potenziali utenti del trasporto pubblico di effettuare il cambio a Torino.

Il collegamento migliora, inoltre, l'accesso ai poli scolastici, sanitari e lavorativi presenti nell'area generando nuove relazioni tra i comuni che in passato risultavano scoperte o inefficaci.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Caselle Aeroporto - Caselle SFM - Leinì - Volpiano SFM - San Benigno SFM - Chivasso SFM	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	56
Lunghezza	28.9 km
Nodi di interscambio:	Caselle FS, San Benigno FS, Chivasso FS

10I

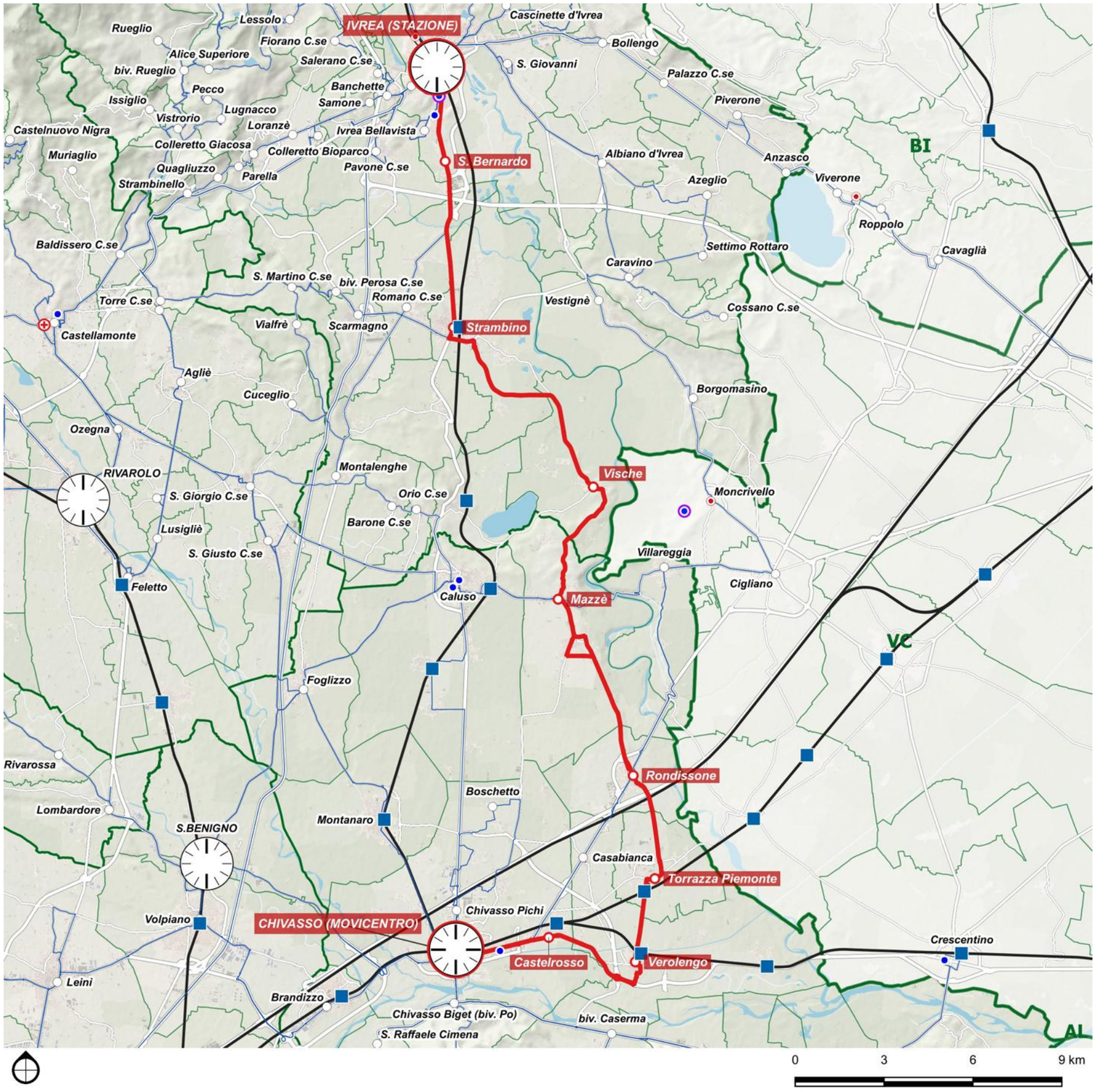
Ivrea - Strambino - Vische - Mazzè - Rondissone - Verolengo - Chivasso

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

10K

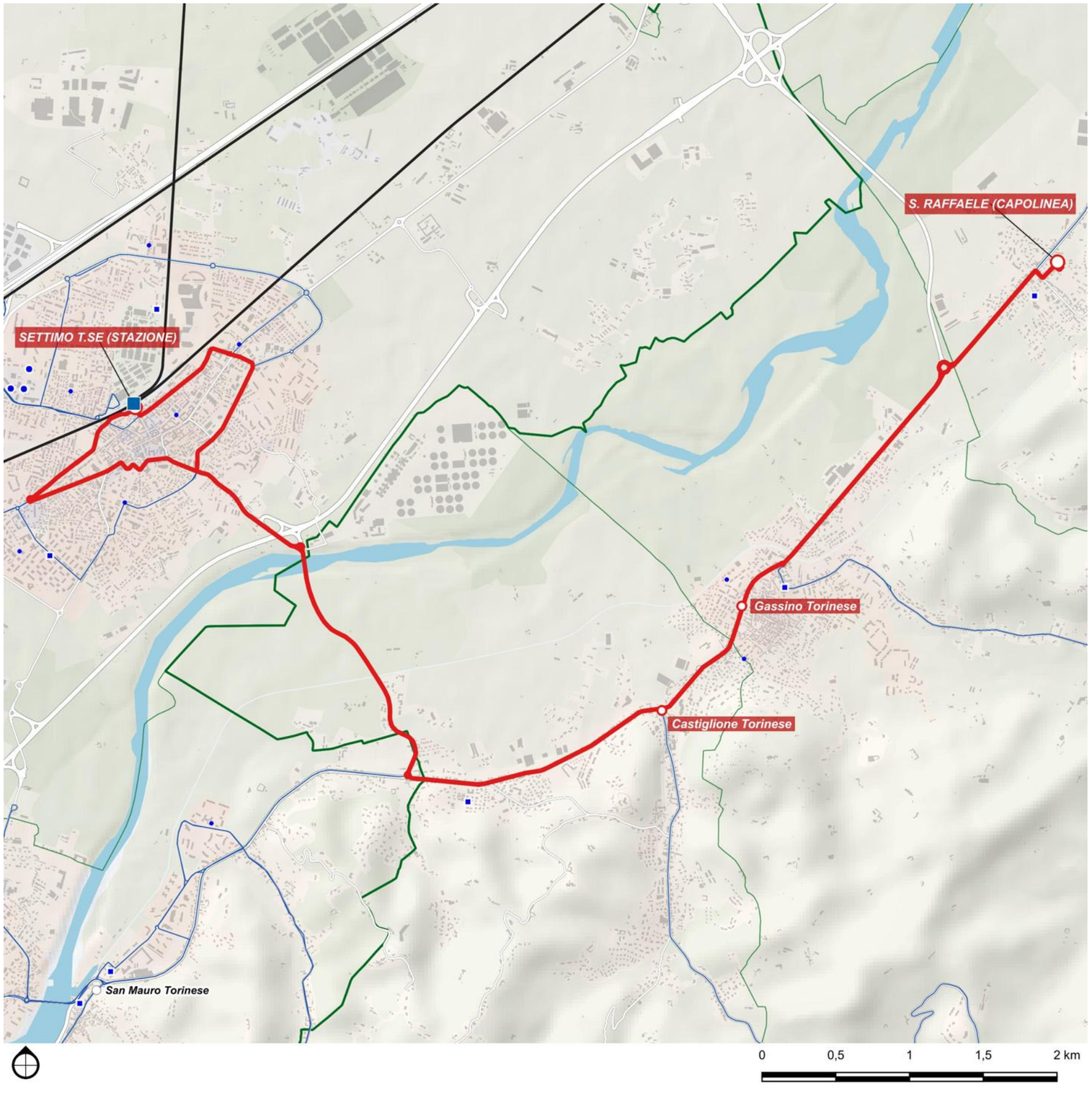
San Raffaele - Gassino - Castiglione - Settimo SFM

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	US4+	30	339.989	24.5	22.1

Direttrice suburbana quaternaria intensificata che connette San Raffaele Cimena con la stazione di Settimo Torinese, il ponte sul Po di Castiglione Torinese.

Svolge una funzione essenziale di adduzione al sistema ferroviario per la zona collinare d'oltre Po situata a sud ovest della zona omogenea.

Il collegamento, di nuova istituzione, favorisce la mobilità sistematica dei residenti delle aree a bassa densità, povere di servizi, verso i poli scolastici, sanitari e lavorativi di valle.



DETTAGLIO PERCORSI	
Base	
San Raffaele - Gassino - Castiglione - Settimo SFM	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	96
Lunghezza	11 km
Nodi di interscambio:	Settimo T.se FS

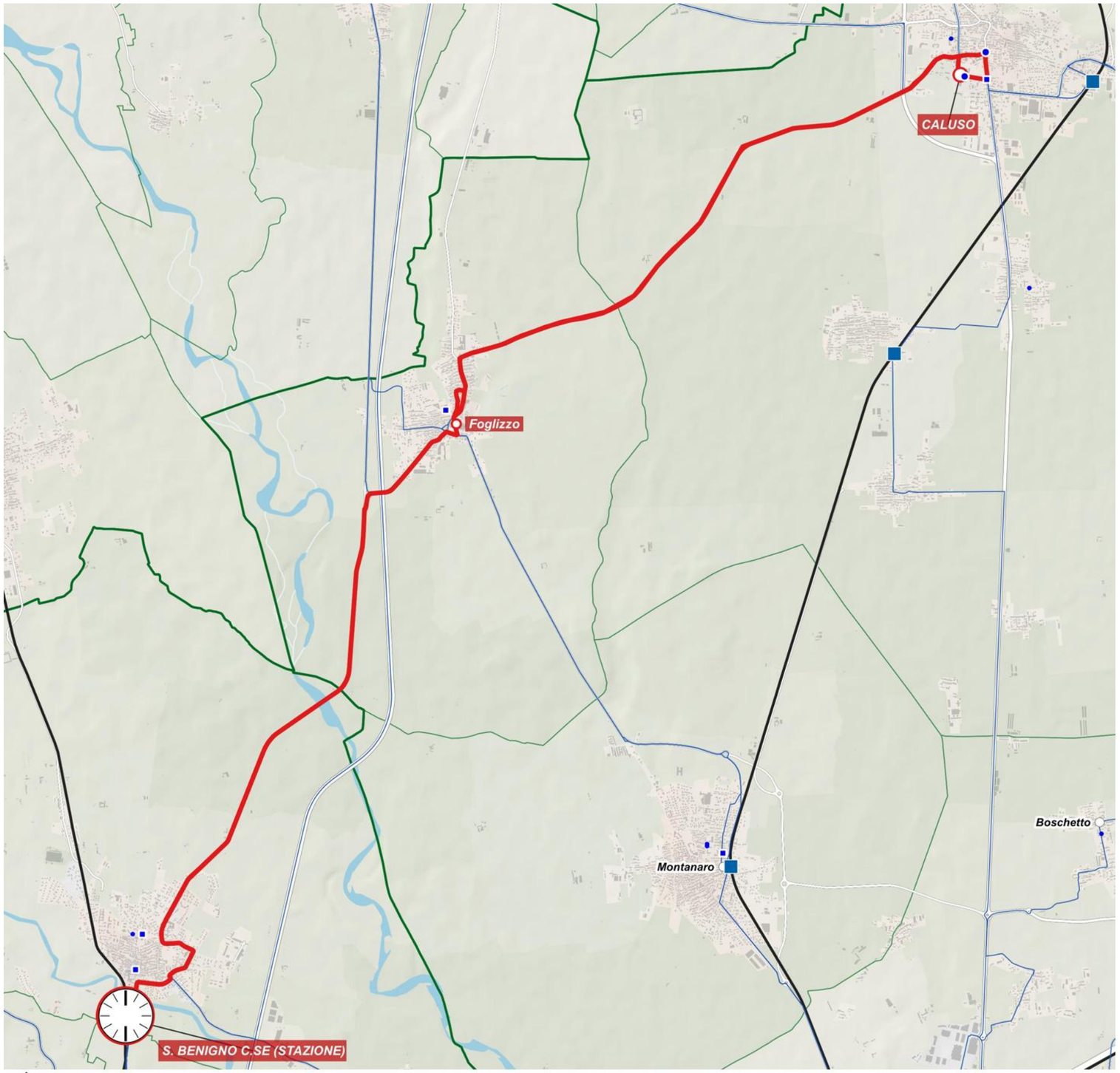
10S

San Benigno - Caluso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E3s	-	13.070	48.1	31.1

Direttrice extraurbana terziaria di tipo scolastico che connette la stazione di San Benigno Canavese con Caluso, attraversando il comune di Foglizzo.

Questa direttrice copre una relazione poco attrattiva per altre categorie d'utenza ma riveste un ruolo chiave per la mobilità studentesca garantendo un servizio coordinato con l'articolazione oraria settimanale delle attività didattiche, in particolare con gli orari degli istituti superiori presenti a Caluso.



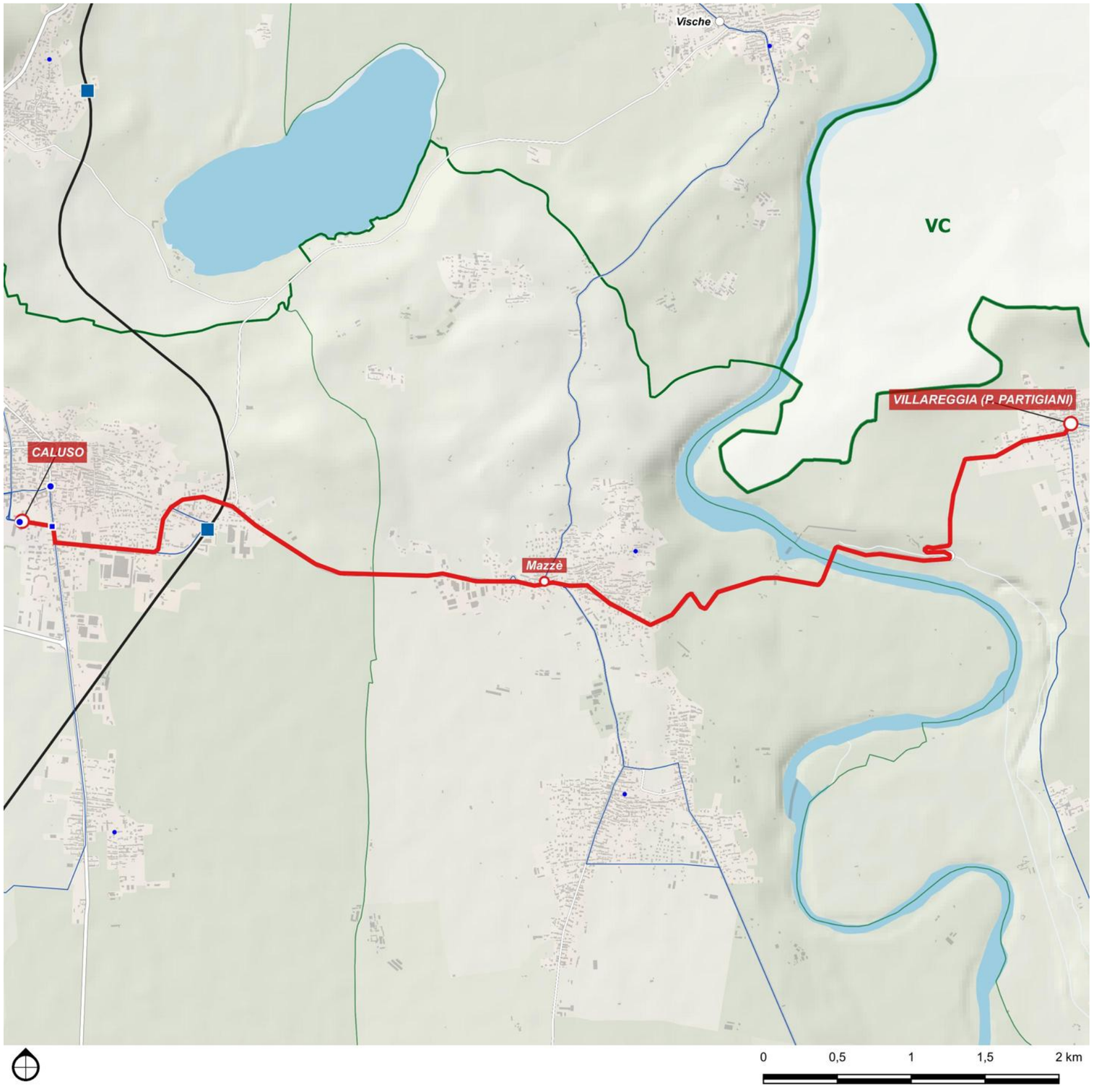
DETTAGLIO PERCORSI		
Base		
San Benigno - Caluso		
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)		4
Lunghezza		15.6 km
Nodi di interscambio:	San Benigno FS	

10T

Villareggia - Caluso

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora)	
				Netta	*Lorda*
Base	E2-	120	45.889	30.0	18.0

Direttrice extraurbana secondaria diradata che garantisce la connessione tra Villareggia, Mazzé e Caluso.



DETTAGLIO PERCORSI	
Base	
Villareggia - Caluso	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	9 km
Nodi di interscambio:	-

10U

Castagneto Po - Bv. Castagneto Po

Bv. Castagneto Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi

Polo Pichi - Mosche - Boschetto

Scenario	Tipo	Cadenza *min*	Percorrenza *vkm/anno*	Velocità commerciale (km/ora) *Netta*	*Lorda*
Base	E1	30	616.512	23.1	14.3

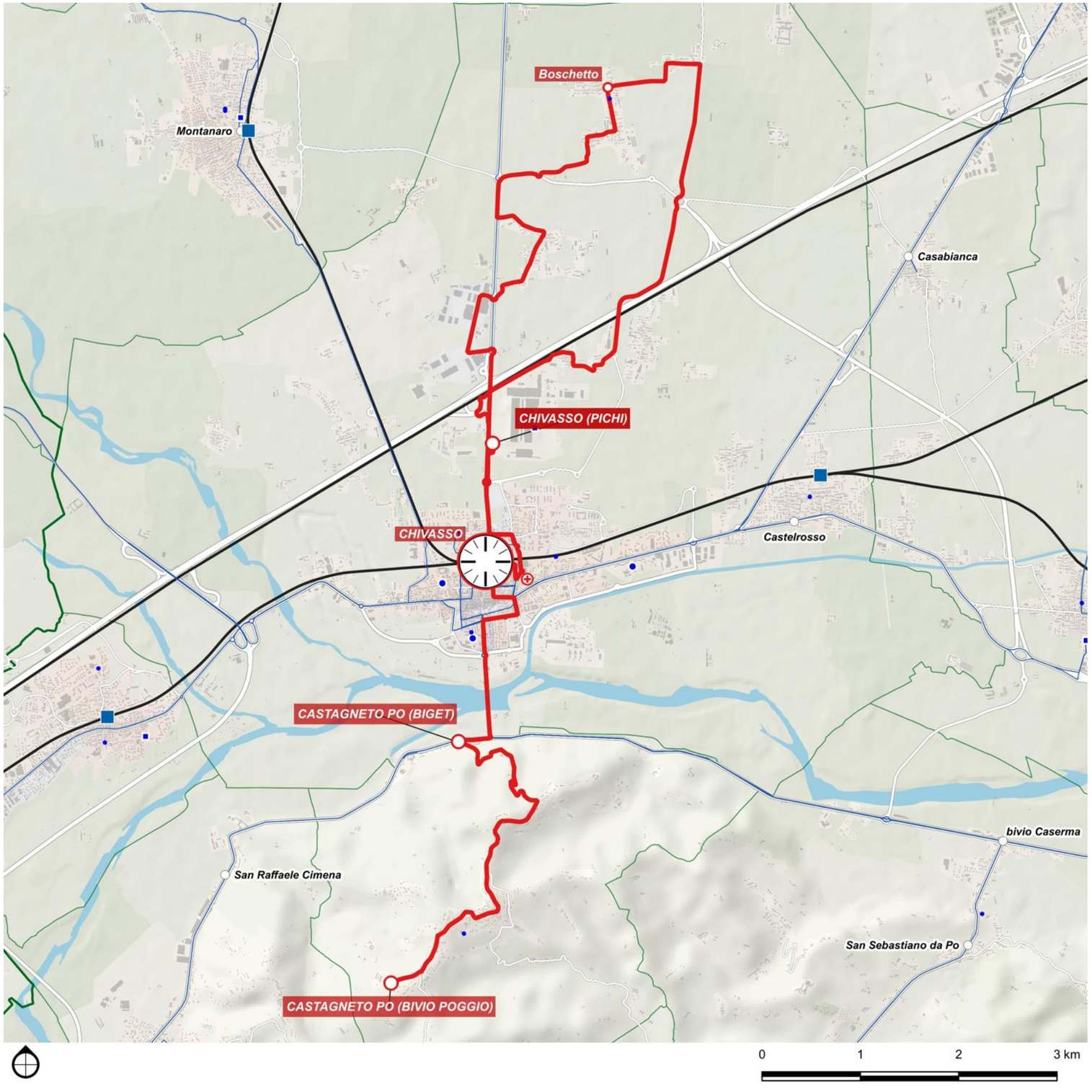
La direttrice extraurbana principale a servizio di Chivasso è articolata su due percorsi complementari studiati per garantire una maggiore frequenza (semi-oraria) sul centro abitato del comune ed un servizio più diradato (orario) sulle antenne periferiche nord e sud.

La tratta centrale collega il polo logistico Pichi con il bivio per Castagneto Po, lungo la SP 590, passando in prossimità dell'ospedale civile e dalla stazione ferroviaria.

L'antenna nord è costituita da un percorso circolare che partendo dal polo Pichi raggiunge in ordine le frazioni di Mosche, Boschetto e Betlemme per poi tornare all'origine.

L'antenna sud, invece, parte dal bivio tra la SP 590 e Via Po per raggiungere il centro del comune di Castagneto Po

La fattibilità di questa linea risulta subordinata alla revisione della circolazione su Via Momo per consentire l'accesso da est alla stazione ferroviaria.



DETTAGLIO PERCORSI

Base	
Castagneto Po - Bv. Castagneto Po *Bv. Castagneto Po - Chivasso Movicentro - Polo Pichi* *Polo Pichi - Mosche - Boschetto*	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	70
Lunghezza	28.5 km
Nodi di interscambio:	Pinerolo FS, Carmagnola FS

40

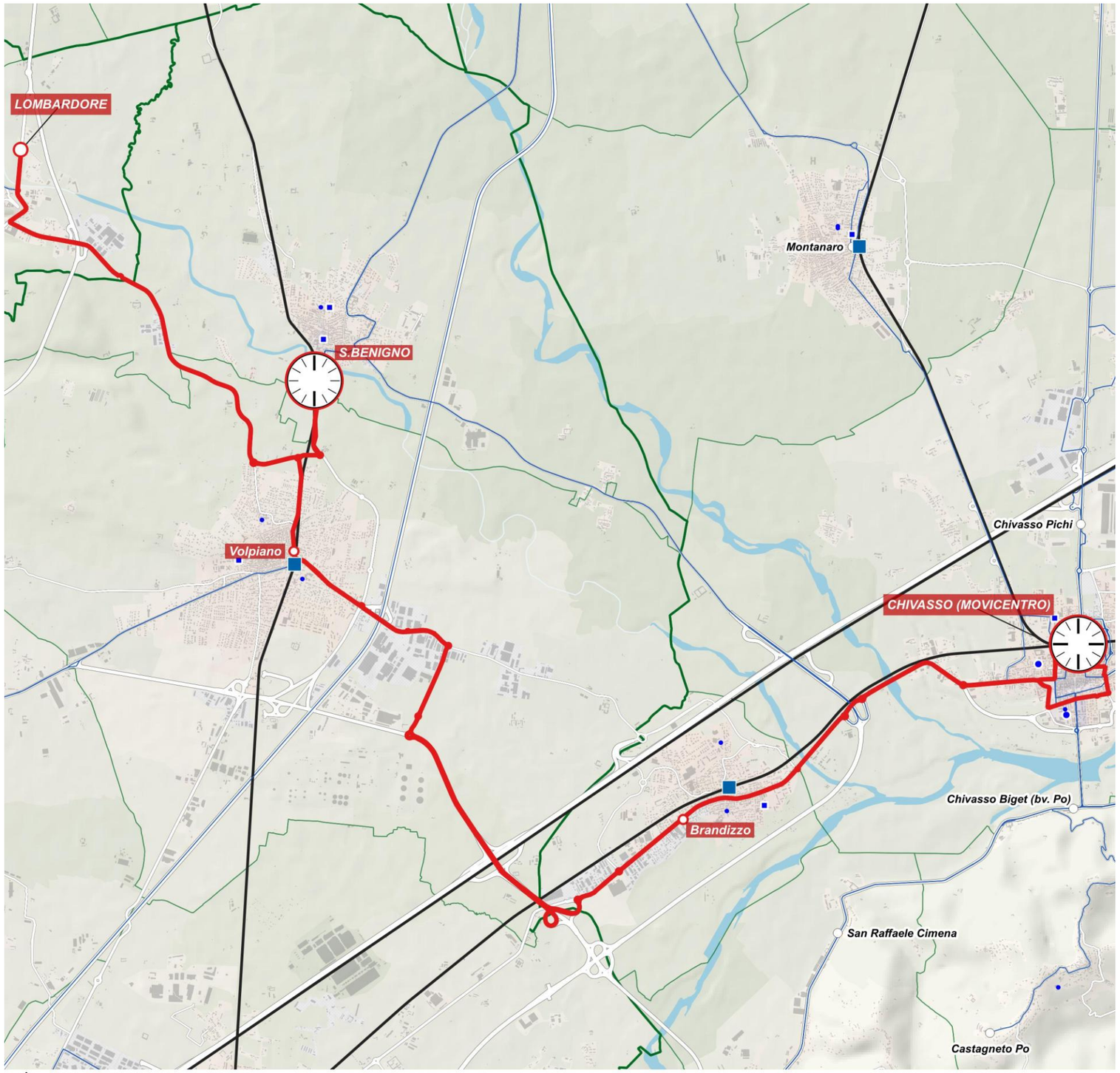
Lombardore - San Benigno Canavese - Volpiano - Brandizzo - Chivasso

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

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

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

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



DETTAGLIO PERCORSI

Base

Lombardore - San Benigno Canavese - Volpiano - Brandizzo - Chivasso

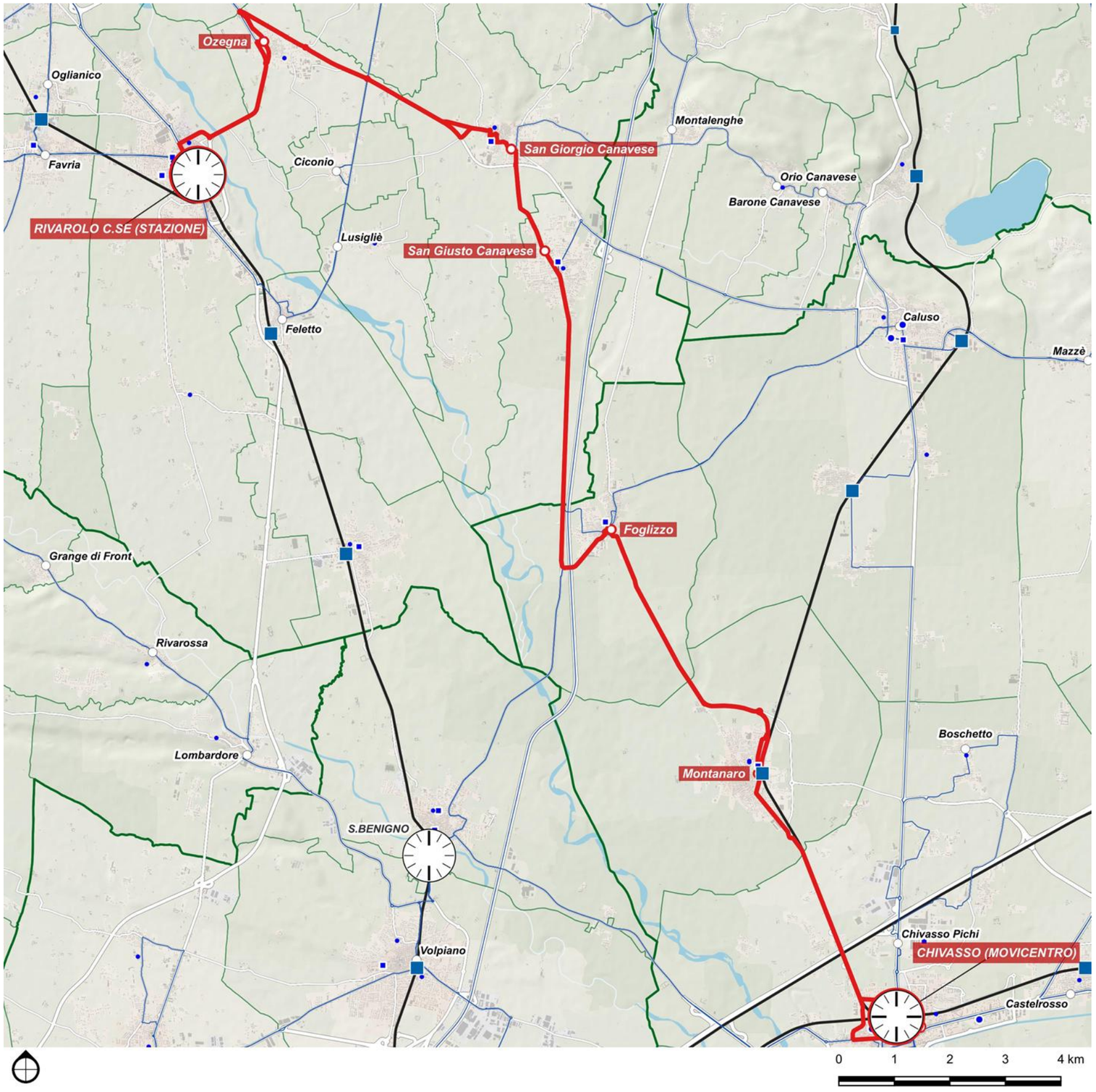
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	24,2 km
Nodi di interscambio:	San Benigno FS, Chivasso FS

8C

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

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

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



DETTAGLIO PERCORSI

Base

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

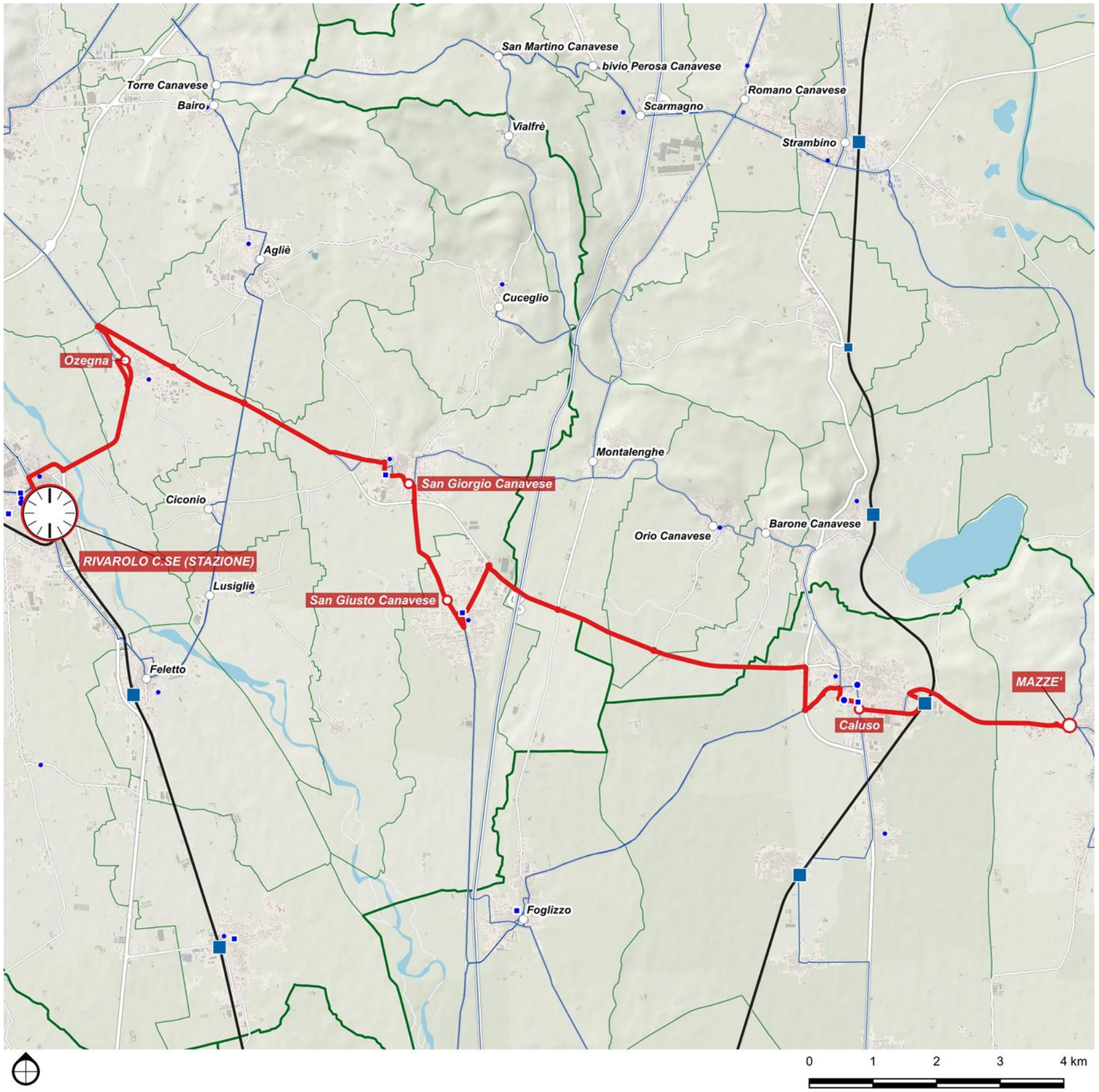
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	40
Lunghezza	32,5 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS, Chivasso FS

8D

Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo

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

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



DETTAGLIO PERCORSI

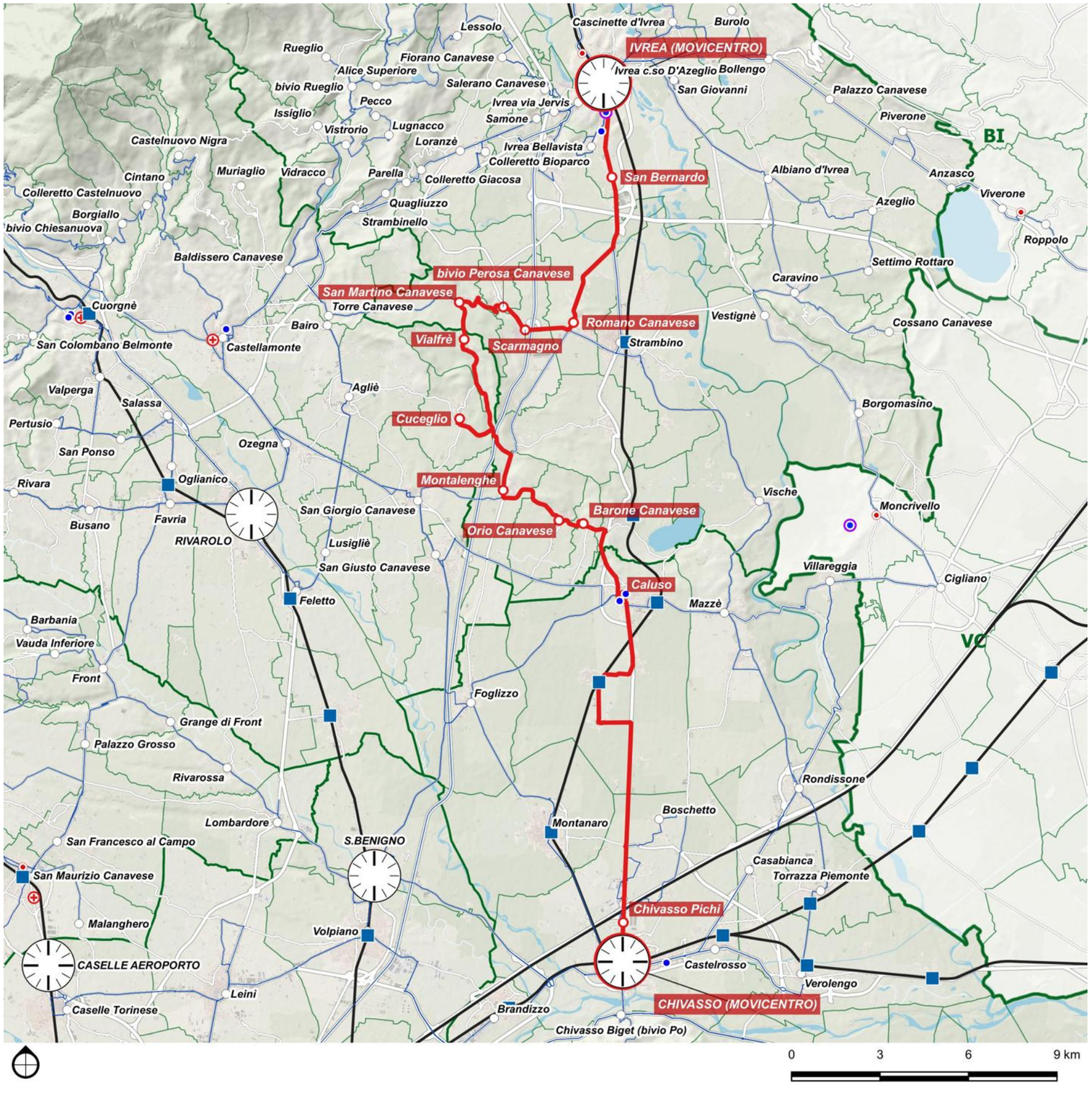
Base	
Mazzè - Caluso - San Giusto - San Giorgio - Rivarolo	
Corse/giorno (A/R periodo scolastico)	14
Lunghezza	24,3 km
Nodi di interscambio:	Rivarolo FS

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

10.4.3 Tabella di corrispondenza comuni-linee nodi di interscambio

Comune	Direttrice	Nodo per Torino	Servizio per Torino
Brandizzo	SFM2	*servizio diretto (TO passante)*	=
	4O	*S.Benigno SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
Brozolo	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Brusasco	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Caluso	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10S	*San Benigno SFM, Caluso*	SFM1, R
	10T	*Caluso*	R
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Casalborgone	10C	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Castagneto Po	10U	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Castiglione Torinese	10A	*Chivasso SFM, TO Porta Susa*	SFM2, R, RV, TO Passante
	10B	=	=
	10K	*Settimo SFM*	SFM 1+2
Chivasso	RV Aosta	*diretto (TO P.Susa-P.Nuova)*	SFM 2, RV
	RV Milano	*diretto (TO P.Susa-P.Nuova)*	SFM 2, RV
	SFM2	*servizio diretto (TO passante)*	=
	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10A	*Chivasso SFM, TO Porta Susa*	SFM2, R, RV, TO Passante
	10C	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10D	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10H	*Caselle aeroporto SFM, San Benigno SFM, Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	10U	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	4O	*S.Benigno SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	9F	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Cinzano	10B	=	=
Foglizzo	10S	*San Benigno SFM, Caluso*	SFM1, R
	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
	9H	*Ivrea, San Benigno SFM*	R, RV, SFM1
Gassino Torinese	10A	*Chivasso SFM, TO Porta Susa*	SFM2, R, RV, TO Passante
	10B	=	=
	10K	*Settimo SFM*	SFM 1+2
Lauriano	10D	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Mazzè	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
	10T	*Caluso*	R
	8D	*Rivarolo SFM, Caluso*	SFM1, R
Montanaro	SFR Ivrea	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	8C	*Rivarolo SFM, Chivasso SFM*	SFM1, SFM2, RV
Monteu da Po	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Rivalba	10B	=	=
Rondissone	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
San Raffaele Cimena	10A	*Chivasso SFM, TO Porta Susa*	SFM2, R, RV, TO Passante
	10K	*Settimo SFM*	SFM 1+2
San Sebastiano da Po	10C	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10D	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10E	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Torrazza Piemonte	SFR Vercelli	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
Verolengo	SFR Casale	*Chivasso SFM*	SFM 2, RV
	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10I	*Ivrea. Chivasso SFM*	SFM 3+4+6+7, SFM1, SFM2, R, RV
Verrua Savoia	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
Villareggia	10F	*Chivasso SFM*	SFM2, R, RV
	10T	*Caluso*	R

10.4.4 Proposta di rinumerazione dei servizi