



# Il piano regionale dei trasporti del Piemonte

## PROPOSTA DELLA GIUNTA

Il documento preparato dall'assessorato ai trasporti e viabilità sintetizza un dibattito che ha già coinvolto e ancora interesserà la comunità piemontese: i cinque convegni che hanno affrontato la complessa materia sono ora condensati in un unico cartello dattiloscritto che rappresenta il primo studio integrato in Italia su un sistema di trasporti a livello regionale.

La proposta della Giunta è pronta, e verrà discussa in questi mesi dalle forze politiche, sociali, economiche del Piemonte, nell'ambito dell'esame che precede l'approvazione del Consiglio regionale. Il piano dei trasporti è un momento di attuazione del piano di sviluppo che il Piemonte varrà nel 1977 per il triennio fino al 1980: in quanto tale partecipa al perseguimento degli obiettivi generali imposti dal documento di programmazione regionale. Fondamentale, in questo senso, è il riequilibrio economico, sociale e territoriale della regione, insieme alla costante attenzione per lo sviluppo nel Mezzogiorno: le indicazioni per il contenimento della spesa, mediante la massima utilizzazione dell'esistente, vanno in questa direzione.

Rappresenta inoltre una proposta concreta che la Regione Piemonte offre agli organi centrali dello Stato ed alle rispettive aziende nazionali (S.N.A.S.), e un quadro di riferimento per l'azione degli Enti locali. Infatti la mano pubblica che interviene sul sistema dei trasporti non è una sola: Stato, Regioni ed Enti locali hanno varie competenze e possibilità di spesa, e quindi il piano — per essere una proposta realistica e non un « libro dei sogni » — ha tenuto presente questa divisione fondamentale, che è articolata in due parti: il documento della Giunta. La prima riguarda però le proposte su settori di competenza degli organi centrali dello Stato, mentre la seconda si occupa dei progetti di competenza della Regione e degli Enti locali sub-regionali.

L'azione programmatica della Regione Piemonte non si conclude con l'approvazione del piano; andrà avvan-

ti, anzi, è già iniziata: il documento presentato dalla Giunta prevede una apposita metodologia per la formazione dei piani nei quindici comprensori.

**Sante Bujardi**  
Vice Presidente Regione Piemonte  
**Assessore Viabilità e Trasporti.**

## Settori di competenza dello Stato

### Comunicazioni ferroviarie

La rete ferroviaria del Piemonte è assai rilevante, perché con i suoi duemila km. offre alla comunità regionale diffusa e di maggiore estensione della media nazionale. La Regione propone di utilizzare al massimo questa potenzialità, ponendo le ferrovie al centro di un sistema integrato di trasporti.

### LIGURIA, LOMBARDIA, FRANCIA, SVIZZERA

Il piano non dimentica che il Piemonte è una regione di confine, proponendo quindi il potenziamento dei collegamenti con la Svizzera attraverso il Sempione (costruzione smistamento di Beaura), e verso la Francia con il rilancio della Cuneo-Ventimiglia e completando il raddoppio della Torino-Modane, ma rivolge particolare attenzione ai rapporti con la Liguria e con i porti liguri, guardando quindi più al Mediterraneo che al Nord Europa.

## IN PIEMONTE

Il lavoro della Regione si è basato sulla proposta di piano pluriennale delle FS, che programma interventi per 974 km. di rete regionale; valutando positivamente questa scelta, si richiama però l'attenzione sui restanti 844 km., che non vanno trascurati almeno per uno di questi motivi: per la loro insostituibile funzione di trasporto regionale, per il ruolo di riequilibrio nei confronti del polo torinese, per le possibilità di decongestione nei confronti delle linee sovraccaricate, o perché servono zone con alta domanda di trasporto.

**TORINO**  
Un particolare modello di esercizio, con indicazione di nuovi impianti fissi, è indicato per il nodo di Torino, individuando nel sistema ad « atteggiamenti incrociati » la soluzione per i problemi dei pendolari.

### Comunicazioni stradali

Anche la rete stradale della nostra regione è ricca ed articolata, ma è convergente su Torino: tale caratteristica va modificata, se si vuole una struttura coerente al disegno di riequilibrio. Non solo. Alcuni elementi del sistema stradale — in particolare le autostrade — non sono utilizzati appieno: se ne propone quindi un impiego in funzione urbana ove sia possibile.

Gli interventi per le strade atali sono stati definiti sulla base di una scala di priorità rigorosa, fondata sulla combinazione di alcuni criteri significativi: livelli di

servizio (e quindi di scorrimento), ubicazione rispetto al disegno di riequilibrio territoriale. Si è così giunti alla formazione di 17 gruppi di interventi, urgenti e a medio termine, che consentono uno scaglionamento nel tempo per un totale di 700 miliardi di lire. Fra questi, i più pressanti sono — ad esempio — quelli collocati sulla strada statale che collega l'area di Cuneo con il sistema autostradale.

Anche per le comunicazioni stradali non ci si è dimenticati che il Piemonte costituisce un'area di cerniera fra l'Italia e l'Europa: in questo quadro si sono affrontate le comunicazioni internazionali, per le quali si riconosce una situazione di particolare urgenza per l'Alto Novarese e per la Valle di Susa.

### FREJUS

I collegamenti con la Francia sono certamente importanti, e quindi l'apertura del traforo stradale del Frejus nel 1980 pone rilevanti problemi relativi alla viabilità in Valle di Susa. La logica degli interventi previsti ha puntato ad evitare un peggioramento della situazione idro-geologica della valle, contenendo al massimo l'investimento attraverso l'utilizzazione dell'esistente. Ecco le proposte della Regione: nel tronco da Rivoli (tangenziale) fino a Susa la strada sarà a doppia carreggiata (7,50 m. ciascuna), divisa da spartitraffico, con velocità di progetto intorno ai 120 km/h; nel tronco Susa-Oulx è prevista doppia carreggiata con le stesse caratteristiche, anche se più stretta (7 m.), per

denza max 4%, velocità 80-100 km/h; per il tratto Oulx-Bardonecchia (piazzale larga 14,5 m. a quattro corsie) il costo totale previsto è di 291 miliardi.

### Sistema aeroportuale

In Piemonte non c'è solo l'aeroporto « Città di Torino »: esistono, infatti, altri otto impianti minori, dei quali sette sono in attività; il piano si occupa pertanto dell'insieme di questo sistema, anche se ovviamente Caselle ha un ruolo prioritario. La funzione dello aeroporto di Torino viene comunemente definita come quella di uno scalo per relazioni nazionali e internazionali a breve-medio raggio: perciò si prospettano — in quanto mancanti — collegamenti diretti con il Mezzogiorno d'Italia, e con alcune città estere (Barcellona, Rotterdam, Lione, Bruxelles, Zurigo). Rispetto agli attuali aeroporti minori si prospetta la concentrazione dell'attività di aviazione generale (cioè scuola di volo, turismo lavoro aereo, executive) su questi campi: Torino-Aeritalia, Cuneo-Levaldigi, Bielle-Cerrione, Cappa-Casale-Monferrato.

## Settori di competenza della Regione e degli Enti Locali

### Ferrovie in concessione

La Torino-Ceres (Vall di Lanzo) e la Torino-Rivarolo (Canavesana) sono le uniche due linee ferroviarie in concessione del Piemonte, che in base alla legge 382/77 sono oggetto di trasferimento dallo Stato alla Regione. Si tratta di concessioni per le quali l'ente Regione è direttamente interessato, anche se il passaggio di competenza è previsto « previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato ». La Regione Piemonte ha comunque redatto il piano di ammodernamento, che inserisce le due linee nell'ambito del nodo ferroviario di Torino; sulla base di questo progetto saranno gestite dall'azienda unificata dell'area torinese.

## Strade provinciali

Fra gli interventi sulla rete stradale di importanza regionale si collocano quelli di competenza delle Province: anche per questi casi il documento prospetta priorità ed investimenti necessari. Poiché i collegamenti interessati hanno ambito locale, questi problemi saranno affrontati dai piani dei trasporti comprensoriali. Si possono già ora — ad esempio — indicare come urgenti gli interventi sulla Bra - Sommariva - Carmagnola, sulla Novara-Romagnolo-Borghesio, ed altri ancora.

### Aeroporto di Caselle

La Regione si è impegnata — con legge n. 38 del 1977 — a partecipare alla SAGAT, la società di gestione dell'aeroporto di Torino-Caselle, in attuazione degli indirizzi previsti dal piano del trasporto in ordine alle politiche di sviluppo del « Città di Torino ». Questa è la situazione attuale degli azionisti SAGAT: Comune di Torino (52%), Provincia di Torino (10%), Regione Piemonte (15%), FIAT (14%), STEF (1%), Unice Industriale (1%), S. Paolo (1%), Cassa di Risparmio (2,5%).

### Merici

Se è vero che per il sistema di trasporto delle merci la Regione non ha ricevuto formali competenze dalla Costituzione, si sta attuando un processo di coinvolgimento regionale nell'autotrasporto delle merci: infatti il DPR 616 del 1977 ha delegato alle Regioni le funzioni relative all'Albo degli autotrasportatori. Ciò quindi determina la possibilità di intervento per la riorganizzazione dell'autotrasporto, mediante il sostegno e la attuazione delle leggi. In secondo luogo la programmazione, lo studio e le proposte per la localizzazione dei centri merci costituiscono senza dubbio una precisa competenza regionale, come problema strettamente legato alla pianificazione territoriale. Le proposte del piano dei trasporti tendono dunque a localizzare i centri merci in punti in cui si realizza più facilmente l'interscambio tra ferrovia e strada: in sostanza si tenta di ricondurre ad unità e ra-

rganizzazione della spesa e del servizio: la Regione, che è competente in merito, ha predisposto una serie di proposte, che si possono sintetizzare in quattro punti principali:

1) riorganizzazione dei servizi mediante piani comprensoriali e decentramento dei poteri regionali ai consorzi costituiti da Comuni, Comunità montane e Province;

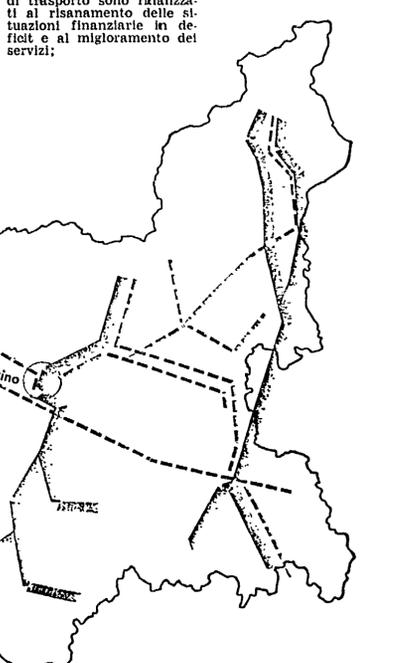
2) i contributi finanziari della Regione alle aziende di trasporto sono finalizzati al risanamento delle situazioni finanziarie in deficit e al miglioramento dei servizi;

3) controllo delle imprese che hanno la concessione delle autolinee attraverso la presentazione di un bilancio tipo e con un sistema informativo sull'utenza;

4) strettamente connessa all'indagine sull'utenza è l'individuazione di un sistema tariffario nuovo, grazie al quale chi più viaggia meno spende: le zone-pilota sono Biella, Borghesio e Vercelli.

### Aulolinee

L'attuale rete di trasporto pubblico locale è caratterizzata da una estrema frammentazione degli interventi e delle aziende, oltre che da una ormai critica crisi finanziaria. Si pone quindi un impellente problema di



Nella cartina — che riguarda le ferrovie piemontesi — l'ipotesi di riorganizzazione dei servizi secondo uno schema ad « H », che si basa su due grandi assi ferroviari Nord-Sud, attraversati e collegati da una serie di linee trasversali Est-Ovest (tratteggiate). Si vuole così creare un asse nella parte orientale della regione — tra Novara ed Alessandria — di riequilibrio rispetto al polo torinese.

## Autobus acquistati con contributi della Regione

	1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978							Prev. 1979	Totali
<b>AZIENDE PRIVATE</b>									
autobus	170	205	669	1.759	1.720	3.066	2.701	8.349	18.662
contributo (in milioni di L.)	7	9	269	269	257	72	146	149	1.178
<b>AZIENDE PUBBLICHE</b>									
autobus	29	36	5.682	5.682	9.413	3.960	7.427	9.320	41.552
contributo (in milioni di L.)	74	82	335	390	350	177	226	312	1.979
<b>TOTALE AZIENDE PRIVATE E PUBBLICHE</b>									
autobus	199	242	6.351	7.441	11.133	7.046	10.129	17.670	60.215
contributo (in milioni di L.)	81	91	604	669	607	189	372	461	3.157

**atm**  
AZIENDA TRANVIE MUNICIPALI

**TORINO**

**SEAC**  
Gruppo **VIBERTI**

**al servizio del cittadino per un più efficiente trasporto pubblico**

Il potenziamento ed il rinnovo del parco di materiale rotabile ha rappresentato uno degli impegni preminenti della Commissione Amministratrice dell'A.T.M. di Torino. In carica dal 1975, nel quadro dell'intensificazione e miglioramento dei servizi dell'intera gestione, per offrire adeguata risposta alla ripresa del traffico viaggiatori dopo anni di sistematica flessione.

Con l'acquisto di materiale rotabile l'Azienda ha perseguito criteri di specializzazione dei servizi, di unificazione dei mezzi, di svecchiamento del parco.

Parallelamente in aderenza ai principi informatori del Piano dei trasporti che privilegia la struttura a impianto fisso, l'Azienda ha programmato la ricostruzione della quasi totalità del materiale tranviario in dotazione.

Il piano di potenziamento e di rinnovo del materiale rotabile richiede un rilevante impegno finanziario cui la Regione Piemonte, in applicazione di specifiche leggi, ha finora contribuito al limite del 75 % della spesa sostenuta.

L'Azienda nell'attuare il programma di investimenti sul materiale rotabile ha avuto una particolare collaborazione da parte della Soc. SEAC di Carmagnola, alla quale è stata affidata la totalità del lavoro di ricostruzione delle carrozzerie e dell'architettura generale dei veicoli tranviari e una notevole parte della produzione delle carrozzerie degli autobus a due assi 12 m e degli autotreni di tipo intercomunale.

Dati significativi sul servizio negli ultimi anni:

Anno	km percorsi	Passeggeri trasportati
1975	46.979.888	279.178.597
1976	50.301.161	320.291.841
1977	54.425.462	365.720.853
1978	57.125.428	386.609.228

- Realizzazione di:
- AUTOBUS
- AUTOSNODATI
- AUTOARTICOLATI
- AUTOTRENI

## Trasformazione e ammodernamento vetture tranviarie per l'A.T.M. Torino



UN'AZIENDA DEL GRUPPO

**VIBERTI**  
VEICOLI INDUSTRIALI

**SEAC SpA**  
Via Poirino, 17  
Carmagnola (TO)