

Il Piano di viabilità e trasporti della Regione entra in attuazione

Piemonte: le vie del riequilibrio

Il Piano regolatore dei trasporti, approvato dal Consiglio regionale alla fine del 1979, si è posto l'obiettivo di contribuire al riequilibrio economico, sociale e territoriale del Piemonte attraverso la definizione di un sistema di trasporto integrato, ossia che utilizzi i vari modi di trasporto combinandoli secondo le loro caratteristiche peculiari di economicità.

Il «Piano» ha rappresentato la fase di elaborazione; la fase cioè di proposta-studio-verifica attraverso un processo di programmazione democratica che ha coinvolto, per quasi cinque anni, tutte le forze politiche, economiche e sociali in una serie di consultazioni e in numerosi Convegni al di cui è definito nel documento di «Piano» il riferimento puntuale per la realizzazione degli interventi infrastrutturali e di riorganizzazione dei servizi nei vari sistemi di trasporto.

Predisposto e approvato il «Piano», si è giunti alla fase, altrettanto laboriosa e anche più importante, dell'attuazione delle sue politiche, attraverso l'individuazione di progetti interdisciplinari che correlano il sistema dei trasporti agli obiettivi socio-economici e territoriali della Regione.

Comunicazioni ferroviarie

Nell'ambito di un sistema di trasporto integrato gerarchicamente il piano regionale dei trasporti ha riconosciuto alle comunicazioni ferroviarie un ruolo importante di riferimento per tutti gli altri modi di trasporto puntando al recupero funzionale dell'intera rete (200 km circa).

Passando dalla fase di elaborazione alla fase di attuazione la Regione Piemonte, intende operare:

1) nei confronti del governo centrale affinché sia attivata sollecitamente la spesa per la realizzazione degli interventi già finanziati con l'approvazione del Program-

ma integrativo anche attraverso l'approvazione della legge di riforma dell'Azienda F.S.

2) predisponendo direttamente strumenti che possono accelerare i tempi di realizzazione degli interventi programmati e finanziati;

3) verificando che gli interventi infrastrutturali che gradualmente si realizzeranno portino ad un effettivo miglioramento del servizio.

A questo proposito esemplare è il progetto «Nodo ferroviario di Torino».

Il piano regionale ha indicato la necessità di un potenziamento del nodo ferroviario di Torino individuando come ottimale la soluzione del «quadruplicamento in asse» associato al modello di esercizio ad «attestamenti incrociati».

Il «quadruplicamento in asse» prevede il raddoppio dei due binari oggi esistenti attigualmente alla sede attuale realizzando di fatto una linea di due binari «passante» indipendente cioè dall'attestamento, oggi obbligato per tutti i treni, a Porta Nuova.

Il modello di esercizio ad attestamenti incrociati prevede, utilizzando il «passante» primo descritto di attestare i treni compressori nelle stazioni ubicate dalla parte opposta rispetto alla direttrice di provenienza e di destinazione dei treni.

Ciò consente di non portare più tutti i treni a Porta Nuova, ma distribuire i viaggiatori pendolari in città nelle varie stazioni (Stura, Dora, P. Susa, Lingotto, opportunamente potenziate) più prossime ai luoghi di lavoro equilibrando così il traffico urbano della città di Torino.

Ferrovie in concessione

La Ferrovia Torino-Ceres (km 43) e la Ferrovia del Canavese (km 30) e la Ferrovia Domodossola-Confine sviz-

zero (km 32) sono le linee ferroviarie concesse dal Piemonte che in base alla legge 329/77 sono oggetto di trasferimento dello Stato alla Regione.

Si tratta di una delega per le funzioni tecnico-amministrative da attuarsi previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato.

Le Regioni Piemonte ha comunque redatto un piano di ammodernamento per le prime due ferrovie giacché la Domodossola-Confine svizzero era stata dapprima considerata linea internazionale e quindi di competenza statale.

Il piano che intende inserire le due ferrovie nel sistema integrato del trasporto pubblico (gomma e rotaia) nel comprensorio di Torino con l'obiettivo di perseguire un corretto riequilibrio socio-economico delle aree adiacenti alla città può essere semplificato in due due grossi filoni:

1) Interventi sulle infrastrutture;

2) Interventi sull'esercizio.

Per il primo punto si propongono interventi per complessivi 137.900 milioni (raddoppi, opere d'arte, aumento peso per asse, eliminazione dei p.l.), per il secondo punto si prevede innanzitutto l'unificazione di gestione con il Consorzio trasporti Torino e soprattutto l'inserimento completo sulle F.S. con la possibilità di effettuare gli attestamenti incrociati sull'ambito del nodo di Torino.

Trasporto delle merci

Per quanto riguarda il trasporto delle merci il piano regionale si pone l'obiettivo di favorire il processo di crescita della produttività del trasporto attraverso la razionalizzazione dell'offerta ferroviaria e stradale all'interno dei centri merci intermodali, dove effettivamente si verifica la possibilità di interscambio delle unità di carico tra i

veicoli stradali e carri ferroviari.

La Regione ha inteso non solo dare indicazioni programmatiche in ordine alla localizzazione dei centri merci intermodali, ma anche essere parte attiva per favorire la loro realizzazione.

In tal senso è stata approvata una legge regionale regionale specifica che prevede la concessione di contributi a favore di iniziative di realizzazione di centri merci intermodali correlati alle indicazioni programmatiche regionali.

In questo quadro di riferimento si collocano i progetti dell'Interporto di Torino-Orbassano, della sua struttura complementare con funzioni doganali a Susa e dell'Interporto di Novara-Boschetto.

La società di intervento mista (pubblico-privato), per la progettazione e la realizzazione delle iniziative di Torino-Orbassano e di Susa, sono già operanti.

Il progetto «Susa» è ormai completato e stanno per iniziare i lavori previsti in fasi modulari.

Entro il 1981 dovrebbe essere completato il progetto più complesso dell'Interporto di Torino-Orbassano.

Anche per l'Interporto di Novara-Boschetto è stato affidato, nell'ambito della stesura del Piano regolatore della città di Novara, l'incarico di progettazione che dovrebbe concludersi entro il 1981.

La viabilità

Nel settore della viabilità è in atto il passaggio dalla fase della formazione del piano, risposta complessiva ai bisogni di viabilità e accessibilità della regione, articolato con proposte ed indicazioni per i tempi brevi e per i medio-lunghi; ciò, tuttavia, pone problemi non irrilevanti per almeno due ordini di motivi:

1) la scarsità generale delle

risorse finanziarie, sia a livello regionale che a livello provinciale e degli Enti locali che obbliga a ricavare priorità fra le proprietà già in precedenza indicate;

2) le complesse relazioni con gli Enti interessati alla rete viaria regionale (ANAS, Province, Comuni) che, vista opportunamente in modo indipendente dall'assetto proprietario dei singoli tratti o rami e integrato sul piano funzionale, unitamente alla parziale competenza regionale in materia finanziaria, limitata, cioè, all'erogazione di contributi agli Enti locali (Province e Comuni) ed influente nei confronti dell'ANAS, solo nelle indicazioni generali.

Di qui la scelta di condurre a fondo la politica del piano articolandola: sull'avanzamento della fase progettuale su quei grandi itinerari (Valle di Susa e viabilità del Frejus, l'asse pedemontano che collega le basi delle valli alpine, integrandone e sostenendone la potenzialità di sviluppo, da Sesto Calende ad Ivrea, a Pinerolo, Cuneo, Mondovì ed Acqui, il collegamento del Colle di Tenda fino a Cuneo, Asti e Casale, l'asse Voltri-Sempione, con l'inizio nel tratto Sempione-Gravellona Toce, con progetti ed opere già in corso, capaci di sostenere la critica situazione di stagnazione e arretramento dell'economia della Valle d'Ossola.

Il risultato renderà, fra breve, disponibili oltre 600 km di progettazione generale o esecutiva con garanzie dell'interesse regionale e darà la possibilità di introdurre negli strumenti urbanistici dei Comuni, nei Piani territoriali di coordinamento queste opere di cui rilevante interesse per le politiche economiche e territoriali, ponendo, altresì, vincoli di base per avviare ad esecuzione le opere o per attuare una concreta salvaguardia delle fasce di passag-

gio e rispetto dei tracciati garantendone il futuro.

Ed ancora, sempre con l'obiettivo di portare le iniziative programmatiche a termine ed a livello operativo, col da costituire altresì un concreto contributo al rilancio dell'attività pubblica, l'Assessorato alla Viabilità e Trasporti ha avviato con tutti gli Enti interessati alla viabilità di maggiore livello, quella con funzione di collegamento fra i comprensori e le maggiori città piemontesi, un programma di opere per risolvere i molti «nodi» che compromettono la funzionalità della rete viaria. Si tratta di incroci, circoscrizioni di abitati, passaggi a livello, ponti, strette, che limitano la circolazione delle persone e delle merci, e la sicurezza, che costituiscono i pressanti problemi della viabilità regionale per la mobilità interna e che, in ogni modo, sono vissuti quotidianamente dagli automobilisti piemontesi.

Su tali opere, che spesso riguardano tratti di viabilità statale, provinciale e comunale o sono cavalcavie o cavalcavie anche di interesse dell'Azienda delle F.S., si prevede un impegno finanziario convergente dei diversi Enti, tale da consentire la realizzazione non dilazionandola troppo nel tempo.

Le autolinee

L'obiettivo fondamentale che il settore dei trasporti contribuisce a perseguire è il riequilibrio economico, sociale e territoriale e questo vuol dire, anche, qualificare le condizioni di vita della popolazione migliorando il livello di efficienza complessiva dei mezzi pubblici.

Quali sono gli strumenti che la Regione si è data per attuare una politica di riorganizzazione dei servizi, senza, per questo lievitare la spesa regionale in questo settore? Con la legge regionale sui

trasporti e sulla viabilità n. 44 del 22 agosto 1977, prima, e con il Piano regionale trasporti, poi, la Regione ha dato avvio ad un processo di integrali riforme nel settore:

1) il coinvolgimento degli Enti locali (Comuni, Comunità montane, Province) i quali, costituiti in Consorzio sono i nuovi Organismi ai quali spetta, per delega della Regione, le decisioni amministrative e finanziarie in materia. Sono Organismi a dimensione comprensoriale (solo il Comprensorio di Torino è stato articolato in sei Consorzi) e nove, sui venti individuati in Piemonte, sono già operanti: Ivrea, Biella, Verbania-Cusio-Ossola, Cuneo, Saluzzo-Savigliano-Fossano, Alba-Bra, Mondovì, Alessandria e Casale Monferrato. I rimanenti entreranno in funzione entro l'anno;

2) la riforma dell'intervento finanziario regionale in questo settore, introducendo nuovi contributi che siano finalizzati ad operazioni di ammodernamento delle imprese e di realizzazione dei servizi;

3) l'introduzione di un nuovo sistema tariffario che consenta di eliminare le diversità di trattamento agli utenti dei servizi (a parità di chilometraggio si applica una stessa tariffa) e applica sconti progressivamente crescenti per gli utenti che risultano essere sistematici utilizzatori del mezzo pubblico. L'applicazione di tale sistema tariffario permette, anche, di ottenere un'informazione costante sul grado di utilizzo dei servizi, consentendo, quindi, all'Ente pubblico di individuare e/o verificare con maggior rigore e in minor tempo i propri interventi nel settore. Il sistema tariffario e il connesso sistema informativo è già stato applicato ed è tutt'ora in corso nel Comprensorio di Biella, Vercelli e Borgosesia, con risultati estremamente positivi (i passeggeri sono aumentati del 9% in un anno e gli introiti aziendali del 4%) e verrà esteso entro l'anno al Comprensorio di Ivrea e all'inizio del prossimo anno al Comprensorio di Verbania e Novara.

Giuseppe Cerutti
Assessore ai Trasporti della Regione Piemonte

Linate e Malpensa raddoppiano i servizi Ma non basterà

Nonostante le ben note difficoltà nelle quali si dibatte da ormai parecchio tempo il trasporto aereo in Italia, gli aeroporti di Milano — gestiti dalla SEA, il cui pacchetto azionario di maggioranza è del Comune di Milano (84%) e della Provincia di Milano (14%) — anche nel 1980 hanno registrato soddisfacenti incrementi nel traffico raggiungendo la cifra di 6.564.072 passeggeri: in pratica un movimento quasi doppio rispetto alla reale ricettività delle due aerostazioni di Linate e della Malpensa. Dopo anni di studio e di lentezze burocratiche, da parte degli organi centrali, la SEA nel 1979 ha potuto iniziare i lavori di ristrutturazione e ampliamento a Linate e all'inizio di quest'anno a Malpensa. «A Linate i lavori procedono con sollecitudine — ci dice Guido Cremascoli, vice presidente della SEA — e gli stessi termineranno nell'estate del prossimo anno, con circa 12 mesi di anticipo rispetto alle previsioni. I lavori di Malpensa richiederanno circa 2 anni».

In pratica queste opere consentiranno di raddoppiare gli spazi per il pubblico e per i dipendenti che operano nelle due aerostazioni: a lavori ultimati sia Linate che Malpensa saranno in grado di accogliere in modo confortevole circa rispettivamente 5 milioni e 4 milioni di passeggeri all'anno. «Per la realizzazione di queste opere — dichiara Cremascoli — la SEA ha preventivato una spesa di circa 45 miliardi per Linate e di circa 60 miliardi per Malpensa; un finanziamento statale previsto dalle Leggi 825 del 1973 e 299 del 1979 consentirà alla SEA di recuperare 12,5 miliardi per Linate e 23 miliardi per Malpensa. La Società nei prossimi anni dovrà sostenere notevoli interventi finanziari (anche se lo Stato dovesse provvedere ad un nuovo finanziamento delle sopracitate leggi) e, conseguentemente, operare con sempre maggior cura e attenzione allo scopo da un lato di rendere sempre migliori servizi e dall'altro di ottenere risultati di bilancio soddisfacenti. Come è noto la SEA da ormai 3 anni chiude il proprio bilancio in pareggio».

Ma gli ampliamenti in corso di realizzazione, alla luce delle previsioni formulate dal Ministero dei Trasporti, saranno in grado di soddisfare le esigenze del traffico sino alla fine degli anni 80 e poi cosa sarà degli aeroporti di Milano?

«Il problema è noto e dibattuto da anni — prosegue Cremascoli — si tratta di arrivare in tempi brevi alla soluzione che negli studi della SEA prevede la realizzazione della Nuova Malpensa. Si sono persi in pratica già parecchi anni in polemiche anche per una mancata programmazione sia a livello governativo che regionale. Oggi sembra che le cose si stiano muovendo nel giusto senso. La Regione Lombardia ha commissionato una serie di studi attraverso i quali si dovrebbe pervenire ad una soluzione che consenta lo sviluppo dell'Aeroporto intercontinentale della Malpensa nel rispetto delle esigenze e della salvaguardia delle popolazioni e delle zone limitrofe. Vi è poi un altro nodo da sciogliere: il finanziamento di questa nuova opera. È auspicabile che il disegno di legge che prevede uno stanziamento per gli aeroporti di Malpensa e Fiumicino possa essere il più presto varato. Perdere ancora del tempo prezioso potrebbe voler dire escludere Milano, la Lombardia ed il Nord Italia dai collegamenti aerei con grave danno, ovviamente, per tutta l'economia del nostro Paese».

Maria Viti

TRASPORTI TORINESI



Dalla unione di ATM, Satti, Torino Rivoli e Ferrovia Torino-Ceres, è stato costituito il nuovo Consorzio Trasporti Torinesi

SERVIZIO OFFERTO

Comuni serviti 250 popolazione 2.400.000
superficie territorio servito kmq 4.200
Vetture/km offerte complessive 71.208.000
Passeggeri trasportati complessivi 435.000.000

ESERCIZIO

Ferrovie 2 - Lunghezza esercizio km 102

Linee tranviarie 15 - Lunghezza esercizio km 136

Autolinee urbane e suburbane 34
Lunghezza esercizio km 241

Autolinee intercomunali 105
Lunghezza esercizio km 3900

Numero complessivo di linee 156
Lunghezza complessiva di esercizio km 4379

ORGANICO

6600 unità

INFRASTRUTTURE

Direzione 1 superficie mq 4886

Depositi 67 superficie mq 179.806

Officine 30 superficie mq 52.582

Stazioni 30 superficie mq 45.000

PARCO VEICOLI

Materiale ferroviario 58

Tram 390

Autobus 1350

Metropolitana leggera



100 nuove motrici tranviarie per m.i.

LUNGHEZZA 28 m - LARGHEZZA 2,50 m.
CAPACITÀ 300 PASSEGGERI - VELOCITÀ MAX 75 km/ora

FIAT

100 CARROZZERIE E RELATIVI CARRELLI - 40 EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI

ANSALDO

60 EQUIPAGGIAMENTI ELETTRICI