

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

I collegamenti ferroviari in Provincia di Cuneo

PROPOSTE

per il Piano Poliennale delle F.F.S.S., formulate
dall'Assessorato Provinciale alla Programmazione
sulla base delle osservazioni pervenute
dagli Enti locali e dalle Associazioni di Categoria
della Provincia di Cuneo.

A cura dell'Ufficio
Studi e Documentazione

Cuneo - settembre 1973

Quaderno N. 6

AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

I COLLEGAMENTI FERROVIARI IN

PROVINCIA DI CUNEO

Proposte

per il Piano Poliennale delle F.F.S.S., formulate dallo
Assessorato Provinciale alla Programmazione sulla base
delle osservazioni pervenute dagli Enti locali e dalle
Associazioni di Categoria della Provincia di Cuneo.

A cura dell' Ufficio
Studi e Documentazione

Cuneo - settembre 1973

Quaderno N° 6

L'esame della situazione dei collegamenti ferroviari in Provincia di Cuneo è stato determinato dalla consultazione indetta dall'Assessorato Regionale ai Trasporti ai fini della preparazione delle proposte per il Piano Polienale delle Ferrovie dello Stato.

Uno spunto particolare quindi che non esime da considerare in modo più generale l'intero problema del trasporto ferroviario in Provincia di Cuneo, stante i riflessi che esso ha sullo sviluppo delle attività economiche e sullo assetto del territorio.

L'argomento venne in parte discusso, a livello di ciascuna area ecologica, in sede di consultazione del Rapporto Preliminare I.R.E.S per il Piano di Sviluppo Regionale 1970/75.

La presente occasione ha offerto motivo di adeguato approfondimento, che è stato compiuto con la collaborazione della Camera di Commercio Industria Agricoltura ed Artigianato di Cuneo, delle Organizzazioni Sindacali ed Associazioni di Categoria e degli Enti locali, cui va il nostro sentito ringraziamento.

Il quaderno N°6 intende quindi offrire una panoramica, quanto più possibile completa, dei servizi ferroviari nel la nostra provincia e dei possibili interventi auspicati dagli Enti interessati.

Solo una quota abbastanza modesta delle richieste avanza te troverà accoglimento in sede di formulazione del Piano poliennale F.F.S.S., e ciò a causa della limitatezza dei fondi a disposizione.

Il ~~nostro~~ augurio coincide con lo scopo del presente studio e cioè che si tenga conto per quanto possibile delle esi genze prospettate: lo sviluppo economico della Provincia di Cuneo ha subito un rallentamento non trascurabile a causa della mancata ricostruzione della linea ferroviaria (Torino) - Cuneo - Breil - Ventimiglia - (Nizza).

E' stata una lunga, dolorosa esperienza, ancor oggi non conclusa, sebbene la questione debba considerarsi risol ta sul piano amministrativo.

Le ingiustificate tergiversazioni durate ventotto anni nell'affrontare il problema, hanno non solo imposto a li vello locale una costanza tutta piemontese nel richiederne la soluzione, ma hanno comportato uno spreco di energie e di tempo prezioso nell'affrontare altri problemi di pari importanza per il futuro della Provincia.

L'avere quest'ultima avuto nel secolo scorso il privilegio di valersi del trasporto ferroviario allorquando poche regioni italiane potevano ostentare tale vanto, si è mutato nel tempo, nella condizione odierna di particolare sfavore, dovendo essa usufruire di infrastrutture costruite in parte cento anni or sono e non rammodernate.

Stiamo assistendo ad un crescente interesse per il tra-

sporto ferroviario, logica conseguenza di un eccessivo affollamento delle nostre strade ed autostrade e dei sempre maggiori pericoli e danni che lo stesso comporta.

Tale interesse non potrà non essere positivo anche per la Provincia di Cuneo, ove il ricostruito collegamento internazionale con la Francia determinerà importanti flussi di trasporto, specie commerciale e sarà premessa indispensabile per il sorgere di nuove iniziative.

Anche i collegamenti secondari, ramificati in tutto il territorio provinciale, costituiscono un elemento fondamentale nell'auspicato decentramento di attività dall'area metropolitana torinese e dai porti liguri, nella provincia di Cuneo.

In un'ottica di programmazione il mezzo ferroviario, quale trasporto a lungo e medio raggio; trasporto di lavoratori pendolari e trasporto di merci, occupa una posizione preminente.

Tale concetto giustifica l'impegno dell'Assessorato alla Programmazione nell'affrontare l'argomento e l'importanza della collaborazione della Camera di Commercio, degli Enti locali e delle Organizzazioni Sindacali e Associazioni di Categoria ad approfondirlo adeguatamente.

Cuneo, settembre 1973

L'ASSESSORE
ALLA PROGRAMMAZIONE
- dr. Marco FAGNOLA -

IL PRESIDENTE DELLA
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
- Prof. Mario MARTINI -

I COLLEGAMENTI FERROVIARI IN PROVINCIA DI CUNEO

1.0 Premessa

Lo spunto per un esame della situazione dei collegamenti ferroviari in provincia di Cuneo è stato dato da una pluralità di cause che così possono venire enumerate:

1.1.1 Il Piano Poliennale F.F.S.S.

La Direzione del Compartimento Ferroviario di Torino ha elaborato una serie di proposte di intervento sulle linee ferroviarie in Piemonte, in attuazione del Piano Poliennale F.F.S.S.

Tali proposte sono state sottoposte al parere dell'Ente Regione che, per quanto riguarda la Provincia di Cuneo, ha indetto una consultazione, svoltasi l'11 maggio 1973 presso il Comune di Cuneo.

Il Piano Poliennale . . . prevede, come sarà più ampiamente descritto in seguito, interventi in Provincia di Cuneo, per un totale di lire 47,2 miliardi:

linea Torino - Fossano - Savona	= miliardi	45,5
linea Fossano - Cuneo - Limone	= "	1,7.

Tale somma è compresa tra gli interventi per la rete fondamentale e complementare nel Compartimento di Torino che assommano a Lire252,7 miliardi

Linee Rete secondaria

nessuna indicazione per la Provincia di Cuneo.

Totali interventi Rete Secondaria nel Compartimento di

Torino 26,6 miliardi

Ammodernamento tecnologico

Per questa categoria di lavori non sono analiticamente speci-

ficcate le località e le linee interessate ai lavori di miglioramento; per cui si riportano i dati globali che si riferiscono a tutto il Compartimento.

1) - Rinnovamento dell'armamento in vari tratti	25	miliardi
2) - Corpo stradale	30	"
3) - Rete T.E.	3,5	"
4) - Stazioni e scali	25,4	"
5) - Fabbricati (esclusi gli interventi agli ambienti di lavoro)	7	"
6) - Passaggi a livello	37,6	"
Totale ammodernamento tecnologico	128,5	"

Ambienti di lavoro

Totale interventi nel Compartimento di Torino.	32,8	"
--	------	---

R I A S S U N T O

INTERVENTI ALLE RETI FONDAMENTALE E COMPLEMENTARE	252,7	miliardi
INTERVENTI ALLA RETE SECONDARIA.	26,6	"
AMMODERNAMENTO TECNOLOGICO.	128,5	"
AMBIENTI DI LAVORO.	32,8	"

Totale generale

(Miliardi di lire)	440,6	
------------------------------	-------	--

1.1.2 Le Organizzazioni Sindacali dei Ferrovieri

Le OO.SS. in vista dell'attuazione del Piano Poliennale F.F.SS. hanno ritenuto di intervenire con un documento che sintetizza le osservazioni formulate in merito alle proposte della Direzione Compartimentale.

Nel predetto documento si afferma di fondamentale importanza il contributo della Regione e degli Enti Locali per:

- 1) definire la connessione tra servizi urbani e rete ferroviaria nell'ambito delle aree metropolitane sulle quali, in ordine ai trasporti, la Regione stessa ha piena competenza.
- 2) un radicale riesame dell'attuale politica dei cosiddetti "rami secchi".
- 3) arrivare ad un coordinamento dei singoli bacini di traffico tra sistema ferroviario e rete di servizio pubblico su strada.
- 4) coordinare, in relazione al traffico merci, i vari modi di trasporto, superando gli attuali squilibri.

1.1.3 La consultazione per il Piano di Sviluppo Regionale 1971/75

Il problema dell'attuale struttura e funzionamento del trasporto ferroviario è stato ovviamente tra quelli maggiormente dibattuti in sede di consultazione per il Piano di Sviluppo Regionale 1971/75, sia a livello di Amministrazione Provinciale che a livello delle singole aree ecologiche. E' evidente il ruolo determinante che esso riveste ai fini della politica di localizzazione degli insediamenti, dell'assetto del territorio e a quella dei trasporti.

2.0 Motivazione e lineamenti della ricerca

La presente relazione ha lo scopo di presentare all'Assessorato Regionale ai Trasporti una sintesi delle esigenze rilevate dagli Enti della Provincia di Cuneo in ordine ad un miglioramento dei trasporti ferroviari.

Il quadro che verrà via via delineandosi ha una dimensione attuale per taluni problemi di urgente soluzione ed una dimensione prospettica per quelle altre soluzioni che si intravedono nel tempo come necessarie a completare l'assetto del territorio provinciale. L'esame verrà condotto analizzando le situazioni delle varie linee e precisamente:

- la descrizione della loro situazione attuale;
- l'intervento previsto (o meno) dal Piano Poliennale F.F.S.S.
- le osservazioni formulate dalle Organizzazioni Sindacali di Categoria e dagli Enti locali.

3.0 Le linee principali

La provincia di Cuneo risulta interessata ad una sola linea principale di grande comunicazione e cioè dalla

3.1 Linea Torino - Fossano - Savona

Sebbene di limitata estensione, risulta di notevole importanza per l'economia regionale.

3.1.1 Descrizione

L'ing. Giorgio Petruzzi, nel capitolo II "La rete ferroviaria gestita dallo Stato" del pregevole studio edito dall'Unione Regionale delle Camere di Commercio del Piemonte nel 1972: "Viabilità e trasporti nell'assetto territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta. Problemi e prospettive", così descrive la suddetta linea:

"La Linea Torino-Fossano-Savona, costituisce l'allacciamento diretto fra il nodo ferroviario di Torino e il porto di Savona e, pur estendendosi in Liguria, appartiene tutta, per ragioni organizzative, al Compartimento F.F.S.S. di Torino.

Essa fu completata nel 1934 col doppio binario da Fossano a Ceva (demolito poi nel periodo bellico e di imminente ripristino), che si affiancò alla vecchia linea a semplice binario Carmagnola-Bra-Ceva.

Nel 1954 è stata sussidiata fra Savona e S. Giuseppe dalla linea via Altare a semplice binario, con la sede già predisposta per il doppio binario. Mentre nel tratto Torino-Ceva il tracciato consente alte velocità e buone prestazioni, nel tratto Ceva-S. Giuseppe invece e sulle due linee tra S. Giuseppe e Savona presenta acclività fino al 25‰, con punte del 33‰ e tortuosità notevoli che ne riducono la potenzialità.

Elettrificata a trazione trifase, ha una potenzialità dell'ordine di 140 treni al giorno da Trofarello a Fossano (e tra poco fino a Ceva) e di circa 60 fra Ceva e S.Giuseppe e fra S.Giuseppe e Savona via Ferrania. La via Altare ha una potenzialità di circa 50 treni/giorno che potrebbe essere all'incirca raddoppiata con la posa del secondo binario.

Nel 1961, in concomitanza con la trasformazione a corrente continua del nodo di Torino, fu necessario estendere la c.c. fino a Carmagnola. Ne è derivata una riduzione delle velocità commerciali nei treni percorrenti le linee di Savona, Bra e Cuneo, a causa della maggiore sosta per le operazioni di cambio trazione a Carmagnola; per evitare ciò, numerosi treni vengono effettuati con elettromotrici appositamente attrezzate per il doppio sistema di trazione.

Negli ultimi anni, si è avuto un peggioramento del servizio, nonostante l'istituzione di nuove relazioni e l'impiego di mezzi leggeri, a causa dell'invecchiamento delle attrezzature della linea aerea e dei mezzi di trazione a corrente trifase. Ciò ha reso ancora più urgenti i lavori di trasformazione del sistema di trazione, che sono stati inclusi nel 3° piano quinquennale e che verranno portati a termine presumibilmente entro l'autunno del 1973.(I)

Sono stati inoltre finanziati, come già si è accennato, il ripristino del doppio binario fra Fossano e Ceva, il rinnovamento del binario in alcuni tratti, il potenziamento delle stazioni da Fossano a S.Giuseppe di Cairo mediante lo aumento e l'allungamento dei binari^{e dei marciapiedi,} la costruzione di una nuova stazione in corrispondenza della fermata di Cosseria, fra S.Giuseppe e Cengio, per aumentare la potenzialità del tratto a semplice binario, e l'impianto di apparati di sicurezza in tutte le stazioni della linea.

Questi provvedimenti, insieme a quelli già attuati recentemente (potenziamento della stazione di S.Giuseppe, attivazione di apparati centrali a Trinità, Magliano, Vicoforte e Lesegno, notevoli lavori di sistemazione di opere d'arte) e unitamente all'entrata in servizio della nuova stazione viaggiatori di Savona Mongrifiene, prevista per il 1973, permetteranno il completo riclassa-

(I) N.B. La trazione a corrente continua è stata attivata in data 25.9.1973.

mento della linea consentendo notevoli riduzioni delle percorrenze, aumento di prestazioni e, in definitiva, aumento di potenzialità. Ne deriverà la possibilità di istituire nuove veloci relazioni per i traffici viaggiatori e di smaltire con maggiore regolarità il traffico merci che gravita specialmente sul porto di Savona-Vado e sui centri industriali nell'entroterra savonese.

Rimarranno tuttavia alcune limitazioni, a causa della strozzatura a semplice binario fra Ceva e S.Giuseppe e della esistenza delle due linee a semplice binario fra S.Giuseppe e Savona. Se si vorrà eliminarle, si dovrà provvedere in primo luogo al raddoppio della S.Giuseppe-Altare-Savona, che richiede una spesa relativamente modesta, essendo già predisposta la sede, impostando nel contempo lo studio ed il piano di finanziamento per quello del tratto Ceva-S.Giuseppe, che risulterà di attuazione piuttosto onerosa a causa delle sue caratteristiche orografiche."

3.1.2 Interventi previsti dal Piano Poliennale F.F.S.S.

Le previsioni di ammodernamento avanzate dall'ing. Petruzzi nella precedente descrizione sono largamente recepite dal Piano Poliennale F.F.S.S. il quale, per la linea in esame, prevede:

	Miliardi
a) raddoppio del tratto Ceva-S.Giuseppe di Cairo	40
b) posa in opera del 2° binario sul tratto S.Giuseppe di Cairo - Altare - Savona	2,4
c) potenziamento impianti ed installazione A.C.E.I. nelle stazioni intermedie sia via Altare e sia Via Ferrania.	3,1

I proposti provvedimenti, tendenti ad ottenere il doppio binario sull'intera linea ed il suo potenziamento in relazione al traffico viaggiatori ed al traffico merci, sono di rilevante importanza per il collegamento del Porto di Savona con le industrie del retroterra piemontese.

3.I.3 Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali

Le Organizzazioni Sindacali di Categoria, nel documento citato, affermano l'urgente necessità di intervento, soprattutto nei seguenti tratti:

- a) Tratto S.Giuseppe - Savona - Via Altare ove va installato il doppio binario. La linea ha una potenzialità di 50 treni al giorno e di 60 per la Via Sella.

Il tratto di linea ha una acclività del 25%, con punte che arrivano al 33%.

Ne consegue che i tempi di percorrenza dei treni sono alquanto bassi. Da qui la necessità della posa del secondo binario per servire meglio sia la linea Savona-Torino che quella Savona-Alessandria.

- b) Tratto Ceva - S.Giuseppe: per il raddoppio dei binari ed il potenziamento degli impianti.

Il tratto di linea rappresenta ancora l'unica strozzatura nella circolazione sulla linea Torino-S.Giuseppe-Savona. E' evidente l'importanza che riveste la relazione di traffico sul piano sociale ed economico, oltre che i riflessi negativi sulla circolazione dei treni derivanti dalla strozzatura del semplice binario, nel tratto di linea indicato.

- c) Lungo l'intero tratto da Carmagnola a Savona occorre attuare al più presto il cambio di tensione da corrente alternata a corrente continua. Le F.F.S.S. hanno in corso detta trasformazione, con la conseguente sistemazione ed il potenziamento degli impianti di telecomunicazione e della rete trasmissione dati. Le opere sono finanziate con il vecchio piano poliennale. Va purtroppo registrato un forte ritardo nella entrata in funzione del nuovo sistema di trazio

ne elettrica, a causa della mancanza di locomotori che la industria non consegna.

Inoltre vanno portate a termine opere già intraprese e lasciate a metà da anni, con conseguente perdita di ingenti capitali. Alcuni esempi bastano a dimostrare il procedimento poco razionale fino ad ora tenuto dall'azienda nell'eseguire i lavori: il totale stato di abbandono di taluni fabbricati delle stazioni (ad es. Racconigi e Cavallermaggiore) provoca poi ingentissime spese di riattamento mentre sarebbe più razionale un programma di manutenzione ordinaria eseguito correttamente. Nella stazione di Savigliano l'impianto ACEI, già iniziato circa cinque anni fa, è ancora da finire e per conseguenza restano inutilizzati locali con altre destinazioni e conseguente disagio del personale. Nella stessa inoltre sono dalla stessa data appoggiate a piante o muretti le casse di manovra dei "nuovi" PL^(I) mentre i vecchi non garantiscono più un funzionamento corretto, dato lo stato vetusto delle casse di manovra attualmente in funzione.

Nel sottolineare i gravi disagi che ne conseguono, le OO.SS. ricordano che la linea, oltre ad avere una grande importanza per i collegamenti di Torino con il porto di Savona e con Ventimiglia, registra un alto indice di pendolarità su Torino (circa 4500 pendolari in arrivo e 4500 in partenza).

La velocità commerciale dei treni è estremamente bassa e se a ciò si aggiungono i tempi di percorrenza ed il perditempo per il cambio di locomotore, diventano facilmente comprensibili le frequenti fermate dei treni (con blocco della circolazione), da parte dei lavoratori pendolari, ormai giunti all'esasperazione per i continui rinvii dell'attuazione della c.c. Le locomotive a c.a. sono in condizioni pessime a causa

(I) N.B. PL = passaggi a livello.

delle mancate riparazioni cicliche e correnti che vengono continuamente procrastinate sia per la mancanza di pezzi di ricambio, sia per il continuo rinvio dei progetti di trasformazione in corrente continua. Gli scandalosi ritardi nelle consegne dei locomotori non possono più essere ragione valida alla trasformazione della linea; occorrono interventi adeguati ed immediati alla gravità della situazione.

- d) Nel tratto Fossano-Ceva: è necessario che al più presto venga ultimata la posa del 2° binario ed effettuato il cambio di tensione, come richiesto al punto c). (I)
- e) In corrispondenza della stazione di Lesegno occorre prevedere la costruzione di uno scalo merci, adeguato allo sviluppo dell'entroterra cebano.

In sintesi la trasformazione della c.a. in c.c. sull'intera tratta, il raddoppio della linea, sia pure in tempi diversi dei tratti di linea mancanti ed il potenziamento degli impianti di stazione e di sicurezza (Blocco automatico - Telefoni e P.L.) permetteranno alla linea Torino-Savona di assolvere alla sua funzione di relazione importante nella comunicazione del nodo ferroviario di Torino con il porto di Savona ed il complesso portuale industriale di Savona-Vado, il cui traffico è orientato prevalentemente verso l'entroterra.

A comprova della fondatezza delle richieste in precedenza avanzate si ricorda che i 149 Km. della linea Torino-Fossano-Ceva-Savona si percorrono attualmente, nella più felice delle ipotesi, in due ore e 40 primi, alla velocità com

(I) N.B. La trazione a corrente continua è stata attivata in data 25.9.1973.

merciale di 60 Km/h scarsi, veramente inadeguata all'importanza del percorso ed alla evoluzione dei tempi.

3.I.4 L'Ufficio Tecnico Provinciale segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a li vello riguardanti la linea e ritenuti pregiudizievoli allo svolgimento della viabilità:

- 1) P.L. a Cavallermaggiore (P.le n.48 Cavallermaggiore-Bra);
- 2) P.L. a Cavallermaggiore (P.ta Cavallermaggiore-Bra);
- 3) P.L. a Racconigi (P.le n.29 Racconigi-Caramagna).

4.0 Le linee complementari

Secondo il citato studio dell'ing. Petruzzi, la Provincia di Cuneo è attraversata da due linee complementari della rete fondamentale e cioè:

- la linea (Torino)-Fossano-Cuneo-Limone;
- la linea (Torino)-Carmagnola-Bra-Ceva-(Savona).

4.1 La Linea (Torino)-Fossano-Cuneo-Limone

4.1.1 Descrizione

Il tratto Limone-Fossano è di Km.54, a semplice binario, con trazione elettrica a corrente alternata trifase.^(I) Prima dell'ultima guerra, proseguiva, attraversando la galleria del colle di Tenda, fino a Ventimiglia, con deviazione a Breil sur Roya, verso Nizza.

Dopo Cuneo la linea si sviluppa su di un tracciato montuoso, con curve di raggio minimo e con pendenze del 25‰.

Le velocità massime consentite risultano essere le seguenti:

tratto Limone - Robilante	= Km/h 80
" Robilante - Borgo S.Dalmazzo	= Km/h 90
" Borgo S.Dalmazzo - B. Madonna Olmo	= Km/h 90
" B. Madonna Olmo - Fossano	= Km/h 100

Va tuttavia osservato che anche in questo ultimo tratto la velocità è ridotta a Km/h 90, rispetto alle linee di contatto. Da Limone a Robilante in realtà la velocità massima attuale risulta di Km/h 50 perchè i mezzi di trazione in dotazione non consentono velocità superiori. La linea è dotata di segnali semaforici ad illuminazione elettrica e consente un peso assiale di 20 Tonnellate.

La linea Torino-Fossano-Cuneo già oggi svolge un ruolo importante sia nel

(I) N.B. La trazione a corrente continua è stata attivata in data 25.9.1973.

traffico viaggiatori, sia in quello merci poichè collega il polo di Cuneo al capoluogo regionale e al porto di Savona.

Il prolungamento fino a Ventimiglia ed il conseguente allacciamento a Nizza e Marsiglia determineranno certamente un notevole aumento dell'importanza della linea. Potranno infatti essere istituite comunicazioni dirette fra Torino e le riviere italiana e francese, nonchè i servizi internazionali i quali convoglieranno nuove correnti di traffico e costituiranno nuove importanti relazioni. Anche nel traffico merci la nuova linea sarà di sussidio, sia pure nei limiti consentiti dalla sua ubicazione e dalle sue caratteristiche, ai transiti di Modane e Ventimiglia.

4.I.2 Interventi previsti dal Piano Poliennale F.S.

Si prevede unicamente l'installazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento (Blocco F.S.); potenziamento impianti A.C.E.I. (Apparati Centrali Elettrici ed Itinerari) nella stazione di Cuneo per migliorare le condizioni di sicurezza e di esercizio in vista dell'apertura della linea Limone-Breil-VentimigliaL. 1,7 miliardi.

4.I.3 Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali

4.I.3.I. Le OO.SS. rilevano l'assoluta urgenza di procedere alla trasformazione della trazione a corrente continua. Tale intervento si rende indispensabile per tre

motivi essenziali:

- 1) per il noto problema dello stato precario dei mezzi di trazione a corrente alternata;
- 2) per evitare ulteriori perditempo per il cambio tensione a treni che da Cuneo si recano a Torino e viceversa;
- 3) per predisporre la linea a c.c. in previsione della riapertura del tratto di linea Limone-Ventimiglia e Nizza.

La linea ha bisogno anche del potenziamento dell'armamento soprattutto nel tratto di linea Bivio Mad.Olmo-Cuneo, che consente una velocità massima di 65 Km/h.

Altri provvedimenti di potenziamento sono necessari anche per gli impianti di sicurezza e di stazione. Va inoltre ricordata la necessità di sostituire i segnali semaforici con quelli luminosi e di potenziare i telefoni e gli impianti automatici dei passaggi a livello.

Risulta peraltro che le istanze delle OO.SS. dovrebbero trovare parziale accoglimento, poichè la corrente continua è stata attivata fino a Cuneo entro il 25 di settembre 1973. Anche la trasformazione a c.c. del tratto Cuneo-Limone Piemonte pare sia in progetto per il prossimo 1974.

4.I.3.2 Per quanto riguarda gli Enti locali, si ritiene superfluo ricordare la snervante battaglia compiuta nei due decenni trascorsi per ottenere la ricostruzione del tratto Vievola-Ventimiglia e dare così nuovamente al Piemonte ed alla Provincia di Cuneo uno sbocco internazionale di prima importanza. Ormai la decisione è stata perfezionata dai due Stati e non resta che auspicare la più celere conclusione dei lavori. In sede di proposta per interventi di miglio

ramento, si ricorda che in data 16/4/1973 è stata indirizzata al Direttore Generale delle F.F.S.S. una richiesta da parte dell'Amministrazione Provinciale, della Camera di Commercio, dell'E.P.T. e del Comune di Cuneo, tendente ad ottenere l'estensione della trazione a corrente continua fino a Cuneo.

Tenuto conto inoltre della prossima entrata in funzione della linea Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza, dell'elevato numero di viaggiatori che utilizzano tale percorso e dell'ipotesi di realizzazione di un interporto merci doganale (ferroviario e automobilistico) nella zona di Cuneo, si ritiene opportuno proporre il raddoppio del binario nel tratto Fossano-Cuneo.

Occorre infine predisporre il potenziamento della Stazione di Cuneo-Gesso in considerazione del continuo sviluppo del traffico merci che la medesima si trova a dover affrontare.

A giudizio della Camera di Commercio I.A.A. di Cuneo, la linea Torino-Fossano-Cuneo-Limone, serve esigenze molteplici. Pertanto dovrebbe essere dotata di comunicazioni celeri e frequenti che soddisfino le necessità delle diverse correnti di viaggiatori: lavoratori, studenti, operatori economici, turisti, gitanti per acquisti o per diporto, ecc.

Fatta eccezione del servizio operaio le correnti predette, pur alimentando nel complesso un traffico imponente, non sono singolarmente costituite da una massa di viaggiatori che debba essere servita da mezzi pesanti.

Pertanto la C.C.I.A.A. ritiene che gli operai (pochissimi dei quali risiedono nelle località oltre Fossano verso Cuneo) debbano essere serviti con i treni suburbani ed auspica che sulla linea in questione vengano aumentate le corse con mezzi leggeri.

4.1.3.3 L'Ufficio Tecnico Provinciale segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello riguardanti detta linea e ritenuti pregiudizievoli allo svolgimento della viabilità:

- 1) P.L. a Roccavione (Prov.ta della Dormiosa per Fontanelle);
- 2) P.L. a Borgo (Prov.le n.21 Borgo-Boves; sono in corso trattative con FF.SS. per costruire un sovrappasso con partecipazione provinciale nella spesa, nell'ambito della ricostruzione della Cuneo-Nizza;
- 3) P.L. a Centallo (Prov.ta Centallo-Fossano).

4.2 La linea (Torino)-Carmagnola-Bra-Ceva-(Savona)

4.2.1 Descrizione

La linea in oggetto presenta un'estensione di Km.71; la trazione è attualmente a corrente alternata ^(I) e la velocità massima consentita risulta di 100 Km/h (110 Km/h per i mezzi leggeri) nel tratto Carmagnola-Bra.

Nel tratto Bra-Ceva si riduce a Km/h 80 (Km/h 90 per i mezzi leggeri).

Comunque la velocità è ridotta a Km/h 90 rispetto alla linea di contatto, nei tratti in cui potrebbe essere superiore. Il peso assiale consentito raggiunge le 20 tonnellate; è dotata di segnali elettrici semaforici.

4.2.2 Non esiste alcuna proposta di intervento da parte delle F.E.S.S., nel quadro del Piano Poliennale.

4.2.3 Osservazioni formulate dalle O.O.SS. e dagli Enti locali

Si ritiene opportuno proporre la trasformazione della trazione di detta linea da corrente alternata a corrente continua. Occorre inoltre provvedere al potenziamento dell'armamento e degli impianti di stazione e di sicurezza.

La trasformazione della linea da c.a. in c.c. si rende necessaria per i noti motivi dei locomotori e nello stesso tempo per evitare intralci alla circolazione dovuta ai cambi dei locomotori e alle difficoltà che si creano nelle stazioni, dove bisogna riservare dei binari esclusivamente per quel tipo di trazione ferroviaria. Inoltre una rete  servita con un unico tipo di trazione permette una più razionale utilizzazione dei mezzi di trazione e un servizio più scorrevole, oltre ai benefici derivanti dal mezzo a c.c. sia per le velocità che per le prestazioni.

(I) N.B. La trazione a corrente continua è stata attivata in data 25.9.1973.

Secondo recenti informazioni, pare che la trasformazione della linea da c.a. in c.c. debba venire realizzata entro il settembre 1973, contemporaneamente agli altri tratti già citati.

La linea ha bisogno:

- Potenziamento dell'armamento soprattutto nel tratto Bra-Ceva che permette velocità massime di 80 Km/h;
- Potenziamento delle stazioni;
- Sostituzione dei segnali semaforici con quelli luminosi;
- Sostituzione di alcuni P.L. e protezione con segnali negli altri.

In sede di consultazione per il Piano di Sviluppo Regionale, la città di Bra ed il Centro per la Pianificazione del Monregalese hanno richiesto la trasformazione a corrente continua della linea in esame. Inoltre la città di Bra ritiene necessario il collegamento alla rete dei trasporti metropolitani di Torino, con servizi rapidi per i 1500 lavoratori pendolari della zona.

L'esigenza sottolineata dalla città di Bra ha un carattere generale in quanto i servizi pendolari dovrebbero essere proposti per tutti i collegamenti con il capoluogo regionale, nel raggio di 60 Km.

4.2.4 L'Ufficio Tecnico Provinciale segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello riguardanti detta linea e ritenuti pregiudizievoli allo svolgimento della viabilità:

- I) P.L. a Sommariva B. (P.le N.29 tronco Sommariva-Caramagna);

- 2) P.L. a Sommariva B. (P.ta Cavallermaggiore-Sommariva B.);
- 3) P.L. a Bra (P.le n.48 Bra-Cavallermaggiore);
- 4) Sovrappasso a Cherasco (P.le n.58 Cherasco-La Morra);
- 5) P.L. a Monchiero (P.le n.17 Monchiero-Monforte);
- 6) Sottopasso a Monchiero (P.le n.6 Monchiero-Dogliani);
- 7) Sottopasso a Farigliano (P.le n.9 Carrù-Dogliani);
- 8) Sottopasso a Carrù (P.le n.59 Carrù-Clavesana);
- 9) P.L. a Bastia (Strada a metà carico Bastia-Minetti);
- IO) Sovrappasso a Niella (P.le n.60 Niella-Stazione);
- II) P.L. a Castellino (P.le n.60 Lesegno-Castellino).

5.0 Linee secondarie

Numeroso sono le linee secondarie che interessano la Provincia di Cuneo, e che costituiscono una rete capillare che assicura comunicazioni interpolari e regionali; alcune rivestono una peculiare utilità ai fini di particolari servizi, come ad es. i servizi pendolari e quelli di raccordo con stabilimenti o zone industriali.

Esse sono:

- Linea (Torino)-Airasca-Saluzzo-Cuneo;
- " Savigliano-Saluzzo;
- " Cuneo-Mondovì-Bastia Mondovì;
- " Ceva-Ormea;
- " (Milano) (Mortara)-Casale-Asti-Castagnole-Alba-Bra
-Cavallermaggiore;
- " Busca-Dronero.

5.I Linea (Torino)-Airasca-Saluzzo-Cuneo

5.I.1 Descrizione

Presenta un'estensione di Km.70. La velocità massima consentita con mezzi a trazione vapore è di Km/h 40, che si eleva a Km/h 50 per mezzi leggeri. E' dotata di segnali semaforici elettrici da Cuneo a Saluzzo e di segnali semaforici a petrolio da Saluzzo ad Airasca. Il peso assiale consentito è di 16 tonnellate nel tratto Cuneo-Costigliole, di 18 tonnellate nel tratto Costigliole-Saluzzo e di 15 tonnellate nel tratto Saluzzo-Airasca.

5.I.2 Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali

Va preliminarmente affermato al riguardo che da parte delle F.F.S.S. è in atto il potenziamento delle stazioni nel tratto di linea Torino-Airasca, con lo stanziamento di un miliardo previsto nella legge ponte che prevede l'utilizzo di 400 miliardi negli anni 1973/74/75. Le stesse F.F.S.S. prevedono un ulteriore potenziamento ed il raddoppio del tratto Torino-Airasca.

Le OO.SS. rilevano peraltro che la zona servita dal tratto di linea Torino-Airasca ha avuto un forte insediamento industriale soprattutto nella zona di None e Candiolo, tale da far registrare un considerevole traffico merci.

L'indice di pendolarità è molto alto: oltre 2500 lavoratori che giornalmente arrivano a Torino ed altrettanti ne partono.

Occorrerebbe pertanto, a giudizio della Camera di Commercio I.A.A. di Cuneo, istituire servizi di collegamento con il capoluogo regionale, mediante treni suburbani, con speciali mezzi leggeri, analoghi a quelli convergenti su Milano e su Genova, già in atto.

Le Organizzazioni Sindacali Unitarie propongono, in primis, il potenziamento della linea, mentre il raddoppio del tratto Torino-Airasca lo prevedono in un diverso ordine prioritario.

Per il tratto Airasca-Cuneo occorre tenere conto che il territorio interessato ha registrato insediamenti industriali nella zona di Airasca e un notevole sviluppo agricolo nel campo della frutta nella zona del Saluzzese, oltre alla presenza delle cartiere della Burgo e Burgo Scott a Verzuolo che richiedono un notevole afflusso di carri di legname e deflusso di carri di carta.

La richiesta dei produttori è di seicentomila quintali all'anno da trasportare nei mercati interni ed esteri con prospective di aumento nei prossimi anni.

Pertanto si rende necessario un radicale rammodernamento di tutta la linea attraverso una serie di interventi che così si possono sintetizzare:

- Potenziamento dell'armamento per permettere velocità più elevate ed un aumento del carico assiale; (attualmente in alcuni tratti si è al limite di sicurezza);
- Potenziamento delle stazioni con particolare riferimento ai piccoli scali merci di Saluzzo e Verzuolo;
- Sostituzione dei segnali di II^categoria con quelli luminosi;
- Sostituzione delle locomotive a vapore con locomotori e

automotrici Diesel;

- Potenziamento dei telefoni, fattore essenziale per l'andamento del traffico, essendo il regime della linea a "Dirigente Unico" con sede dell'Ufficio a Cuneo. E' ovvio che le frequenti interruzioni del telefono e le disturbatissime ricezioni in condizioni "normali" rendono precario l'esercizio con conseguenti ritardi anche notevoli che provocano disagi e proteste da parte dei numerosi pendolari.

5.I.3 L'Ufficio Tecnico Provinciale

segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello, riguardanti detta linea e ritenuti pregiudizievoli allo svolgimento della viabilità:

- I) P.L. a Tarantasca (P.ta Centallo-Caraglio);
- 2) P.L. a Busca (Prov.ta Busca-Villafalletto);
- 3) P.L. a Costigliole (Prov.ta Costigliole-Villafalletto);
- 4) P.L. a Costigliole (Prov.ta Costigliole-Savigliano);
- 5) Sottopasso a Verzuolo (Prov.ta Verzuolo-Lagnasco);
- 6) P.L. di Manta (Prov.le Manta-Lagnasco);
- 7) Sovrappasso di Saluzzo (Prov.le Saluzzo-Villafalletto);
- 8) P.L. a Saluzzo (Prov.le n.7 Saluzzo-Savigliano);
- 9) P.L. a Torrazza di Saluzzo (Prov.le n.I Saluzzo-Torino);
- 10) P.L. a Cervignasco (P.ta della Revalanca da Bivio Torino a Bivio Pinerolo);
- II) P.L. a Torre San Giorgio (P.ta Cardè-Torre San Giorgio);
- 12) P.L. a Moretta (Prov.le n.I Moretta-Villafranca);
- 13) P.L. a Moretta (Prov.le n.29 Moretta-Cardé).

5.2 Linea Savigliano-Saluzzo

5.2.1 Descrizione

Presenta un'estensione di Km. 13.

L'armamento è stato recentemente ammodernato; conseguentemente la velocità massima consentita è di 65 Km/h con mezzi a vapore e di 90 Km/h con mezzi leggeri.

E' dotata di segnali semaforici ad illuminazione elettrica.

Il peso assiale consentito è di 18 tonnellate.

5.2.2 Osservazioni delle OO.SS.

L'armamento dell'intero tratto Saluzzo-Savigliano è stato recentemente rifatto ex novo, con conseguente accrescimento della potenzialità di trasporto. Tale intervento però non è stato seguito dal potenziamento dei mezzi di trazione (le locomotive a vapore ancora in esercizio, sono autentici pezzi da museo!), motivo per cui il tonnellaggio trainato è rimasto identico, con conseguente necessità di raddoppiare i mezzi di trazione per smaltire il traffico normale.

Esso consiste in buona parte in pietrisco proveniente dalle Cave di Costigliole Saluzzo; legname in arrivo e carta in partenza dalle Cartiere Burgo; frutta, a riguardo della quale si osserva che, dato lo sviluppo assunto dalla frutticoltura locale, il gran numero di carri spediti durante la stagione di raccolta delle pesche e delle mele, provoca in breve tempo l'intasamento degli scali merci di Saluzzo

e Savigliano, che non possono provvedere se non con grande difficoltà allo smaltimento dell'ingente traffico.

Quest'ultimo è valutato nei periodi di punta ad oltre 60 carri frigoriferi al giorno e la situazione viene ad aggravarsi anche per le difficoltà di lavoro dello scalo "Torino-smistamento".

Per quanto riguarda il traffico viaggiatori è importante notare che una diversa impostazione dei servizi porterebbe ad acquisire un ingente traffico di pendolari che lavorano agli stabilimenti FIAT di Carmagnola e Racconigi. Infatti attualmente esistono collegamenti fra Saluzzo e Savigliano, utili soltanto per il primo turno di lavoro dei suddetti pendolari, sebbene ciò significhi partire da Saluzzo alle 3,40 per giungere a Carmagnola alle ore 6, e ritornare a Saluzzo alle ore 16,45, partendo da Carmagnola alle 14,30.

Il secondo turno di pendolari non può valersi del servizio ferroviario poichè se partisse alle ore 13,20 da Saluzzo, per giungere alle 14,30 a Carmagnola, non troverebbe più la corsa di ritorno alle 23, dal momento che l'ultima corsa da Savigliano per Saluzzo parte alle 21,36.

Naturalmente ciò provoca un afflusso ai servizi gestiti dalle autolinee private.

5.2.3 L'Ufficio Tecnico Provinciale

segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione del passaggio a livello di Lagnasco (sulla strada provincializzata Lagnasco-Scarnafigi) ritenuto pregiudizievole allo svolgimento della viabilità.

5.3 Linea Cuneo-Mondovì-Bastia Mondovì

5.3.1 Descrizione

Presenta una lunghezza di Km.43. La velocità massima consentita per mezzi a vapore è di Km/h 60, che si eleva a Km/h 70 per i mezzi leggeri. E' fornita di segnali elettrici; il peso assiale è limitato a 15 tonnellate.

5.3.2 Osservazioni delle OO.SS. e degli Enti locali

Il Centro per la Pianificazione del Monregalese ritiene indispensabile l'elettificazione di detta linea a corrente continua, in modo da inserirla organicamente come elemento di congiunzione della zona di Mondovì con la linea Torino-Fossano-Cuneo-Nizza. Analoga proposta è avanzata dalle OO.SS., le quali rilevano che l'elettificazione del tratto indicato si rende necessaria per collegare Cuneo a Savona, evitando perditempi di cambio trazione a Mondovì, oppure un percorso più lungo via Fossano e lo scambio dei locomotori dalla testa alla coda.

Le opere necessarie sono:

- Elettificazione del tratto di linea indicato;
- Potenziamento dell'armamento soprattutto per i tratti di linea ove vi sono ancora rotaie da 36 Kg. e lunghe 9 mt.;
- Potenziamento degli impianti delle stazioni e di sicurezza (segnali da semaforici a luminosi, telefoni e apparati di sicurezza ai P.L. (sulla linea ve ne sono 42)).
- Assicurazione delle scarpate che danno origine a frane pericolosissime agli estremi delle gallerie (è recente

la morte di un macchinista) poichè la linea è ad andamento pressochè totalmente curvilineo.

Il potenziamento dell'armamento è in relazione all'aumento di velocità media, più adeguato ai tempi.

5.3.3 L'Ufficio Tecnico Provinciale

segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello:

- 1) P.L. a Beinette (P.le 42 Beinette-Margarita);
- 2) P.L. a Margarita (P.ta Combe-Margarita);
- 3) P.L. a Pogliola (P.ta S.Biagio-Villanova Mondovì);
- 4) P.L. a Roccadebaldi (P.ta di Roccadebaldi);
- 5) P.L. a Bastia (P.ta Carmine-Bastia).

5.4 Linea Ceva-Ormea

5.4.1 Descrizione

Presenta un'estensione di Km.35; è a trazione elettrica trifase a corrente alternata; la velocità massima consentita è di 65 Km/h, però, essendo servita da locomotori a velocità obbligata e non potendo valersi del reostato, stante il dislivello della linea, la velocità massima risulta appena di Km/h 50. Il peso assiale consentito ammonta a 18 tonnellate; è fornita di segnali semaforici elettrici.

Essa venne aperta al traffico nel 1893, come prima parte di un progetto che ne prevedeva la continuazione fino ad Oneglia. Questa ferrovia costituisce la chiave di una lenta valorizzazione industriale della zona interessata, valorizzazione industriale ancor oggi in atto lungo tutta la Valle del Tanaro.

Gli abitanti di questa valle e di quelle confinanti dell'Arroscia, del Pennavaira, del Bormida e del Mongia, gravitano su Cuneo, Torino, Savona e Mondovì ed in minor parte su Ceva.

La linea (che interessa numerosi Comuni per una popolazione complessiva di circa 30.000 abitanti) è a semplice binario, è elettrificata a corrente alternata trifase ed è percorsa da numero 12 treni, di cui 6 in salita e 6 in discesa. I treni sono costituiti da materiale rotabile ordinario e sono di composizione assai limitata.

5.4.2 Osservazioni delle OO.SS.

Le OO.SS. rilevano che la trasformazione del tratto di linea in corrente continua si rende indispensabile per due motivi:

- 1) per lo stato di usura dei mezzi a corrente alternata che non garantiscono più neppure la sicurezza dell'esercizio;

- 2) per le difficoltà che si vengono a creare con la trasformazione a corrente continua della linea Carmagnola-Fossano-Savona.

Per assicurare un collegamento fra la linea di Ormea con Ceva-Mondovì e Cuneo senza effettuare cambi locomotive o trasbordi occorre trasformare in c.c. la linea Ceva-Ormea.

Le opere necessarie sono:

- Trasformazione in c.c. dei due tratti di linea indicati;
- Potenziamento dell'armamento soprattutto per i tratti di linea ove vi sono ancora rotaie F.S. da 36 Kg. e lunghe 9 mt.;
- Potenziamento degli impianti delle stazioni e di sicurezza (segnali da semaforici a luminosi - telefoni e passaggi a livello (P.L. sulla linea Ceva-Ormea sono 48).

5.4.3 Osservazioni degli Enti locali

Nel settembre del 1967 si tenne a Ceva una riunione degli Enti locali, ad iniziativa del Presidente del Comitato Regionale per la Programmazione Economica del Piemonte, al fine di puntualizzare la funzione di detto tronco ferroviario, nel timore di una ventilata soppressione da parte delle F. F.S.S.

Le conclusioni elaborate all'unanimità in quella occasione si ritengono tuttora valide e precisamente:

"Affermata l'importanza fondamentale, per l'assetto presente e futuro di tutta la Vallata, dell'esistenza della ferrovia, considerando la Valle nelle sue realtà economiche ed umane non a se stanti, ma come parti integranti dell'eco

nomia provinciale e regionale, i presenti affermano che il passivo di gestione della ferrovia potrebbe essere sensibilmente ridotto qualora venissero, fra le altre, attuate le seguenti operazioni:

- a)- razionalizzazione degli orari per il trasporto delle persone, con particolare riferimento alle coincidenze con le altre linee;
- b)- uso di materiale rotabile leggero in sostituzione del materiale rotabile pesante;
- c)- migliore utilizzazione del personale;
- d)- soppressione di taluni passaggi a livello e automazione di altri;
- e)- soppressione della sottostazione elettrica di Garessio, qualora si decidesse di utilizzare mezzi leggeri ed un locomotore Diesel per il trasporto merci;
- f)- più razionale ripartizione nei conteggi delle spese di gestione, in quanto risulta che tale ripartizione, ai fini del calcolo dei costi di gestione, non avviene in modo proporzionale fra le varie linee interessate".

Ad esse occorre aggiungere tre rilievi che completano il quadro delle proposte per il miglioramento del tratto ferroviario in esame:

- a)- una effettiva regolamentazione dei permessi per servizi automobilistici di linea, in modo che gli stessi non svuotino di qualsiasi effettiva funzione la linea ferroviaria;
- b)- una serie di facilitazioni per il trasporto merci di talune produzioni tipiche della Valle Tanaro (es. acque minerali);
- c)- la stazione di Bagnasco, così come Lesegno, potrebbe essere uno scalo al servizio del porto di Savona.

Va infine ricordato che il Consiglio di Valle "Alta Valle Tanaro", in sede di consultazione per il Piano di Sviluppo Regionale, ha auspicato la logica prosecuzione della linea in esame fino ad Imperia, così come era stata originariamente prevista.

Lo stesso Consiglio di Valle "Alta Valle Tanaro", in sede di esame del problema, ha fatto pervenire la seguente relazione che si trascrive integralmente:

"La linea Ceva-Ormea non va considerata a se stante, ma nell'ambito delle altre linee, con le quali confluisce a Ceva.

In pratica, parte dei viaggiatori della Ceva- Savona o della Ceva-Torino, ecc. si servono di tali linee solo perchè provengono dalla Ceva-Ormea, non esistendo questa o non funzionando, il male si propaga anche alle altre linee, con diminuzione nelle stesse dell'apporto numerico dei viaggiatori.

Alcuni treni partono da Ceva per Ormea immediatamente prima dell'arrivo da altre linee (Torino e Savona) o giungono subito dopo la partenza per le varie destinazioni, mettendo così il viaggiatore nell'impossibilità di servirsi del mezzo ferroviario così come vorrebbe. Sembrerebbe alcune volte che ciò sia fatto appositamente per boicottare la linea e creare un travaso di passeggeri su quelle automobilistiche, che, vedi caso, hanno un orario concomitante quando il movimento è maggiore.

Si è parlato dell'introduzione sulla linea di "elettromotrici", per avere servizi rapidi e completi, ma l'esperimento non è stato messo in opera, nonostante il prevedibile risparmio in uomini, materiale, tempo, ecc.

L'ultima "invenzione" per ridurre l'attività della Ceva-Ormea ed aumentarne il disservizio, è stata quella di abolire nel periodo estivo il "trasporto merci" su tutte le stazioni intermedie, sopprimendo le fermate del treno che pur transitava, non si sa quindi con quale vantato risparmio di materiale rotabile.

In tal modo il già lamentato "alto costo" del trasporto specie per le merci voluminose e di poco valore (carta per la Cartiera di Ormea ed acqua per lo stabilimento Fonti S. Bernardo di Garessio), viene ad incontrare ulteriori difficoltà.

Lo stesso dicasi per la Lepetit di Garessio, che anzichè recarsi a Ceva a caricare in stazione, viene messa nella necessità di far spedire direttamente a mezzo camions.

Lepetit e Cartiera hanno chiesto spesso appositi raccordi ferroviari, non concessi o da prendersi in esame solo previo pagamento di altissimi contributi.

La prosecuzione della linea Ceva-Ormea fino ad Oneglia è da considerarsi non solo per uno studio della futura programmazione, ma come una necessità nazionale per la rete ferroviaria, inserendovi il tracciato in questione tra la Ceva-Savona e la Cuneo-Ventimiglia, alleggerendo il traffico costiero della Liguria, ma influenzando favorevolmente su ogni insediamento e progresso della Liguria Occidentale e Piemonte Meridionale".

5.4.4 L'Ufficio Tecnico Provinciale

segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello:

- I) P.L. a Nucetto (P.le 55 Nucetto-Perlo);
- 2) P.L. a Priola (P.ta Priola-Casario).

5.4.5 Il Consiglio di Valle "Alta Valle Tanaro"

suggerisce di sopprimere i seguenti passaggi a livello, oltre a quelli già segnalati dall'Ufficio Tecnico Provinciale:

- I) P.L. a Garessio, presso Piazza Vittorio Veneto, tra la Borgata Ponte e Poggiolo;
- 2) P.L. a Garessio, presso il Campo Sprtivo, sulla strada in corso di ultimazione che allaccia la SS.N° 28 alla SS. N°5 per Albenga e alla S.P. per Calizzano.

5.5 Linea Cavallermaggiore-Bra-Alba-Castagnole Lanze-Asti-Casale Monferrato-(Mortara)-(Milano). (I)

5.5.1 Descrizione

Lo stato della linea risulta assai precario. La velocità massima per i mezzi a vapore è di 50 Km/h; per i mezzi leggeri raggiunge i 65 Km/h. E' provvista di segnali elettrici ed il peso assiale consentito è di 16 tonnellate.

5.5.2 Osservazioni

5.5.2.1 Osservazioni dell'I.R.E.S.

L'IRES, nel Rapporto Preliminare per il Piano di Sviluppo del Piemonte 1970/75, rileva che "nel quadro delle linee di organizzazione territoriale dello sviluppo, colte già in sede di studi per il primo piano Regionale 1966/70, po-

N.B.

(I) La linea in oggetto a Castagnole Lanze si biforca da un lato verso Asti e dall'altro verso Nizza Monferrato - Cantalupo ed Alessandria: a Casale Monferrato si biforca nuovamente da un lato verso Vercelli e dall'altro verso Mortara.- (Milano).

Si comprende quindi come nel testo compaiano appellativi diversi, a seconda dei tratti considerati. Ad esempio, il Rapporto Preliminare dell'IRES considera i seguenti tratti: (Saluzzo)-(Savigliano)-Cavallermaggiore-Bra-Alba-Castagnole Lanze-Asti-Casale-(Vercelli). Agli effetti del presente studio si ritengono valide la direzione Asti-Casale-Mortara-Milano; quella considerata dall'IRES, Asti-Casale-Vercelli; e, infine, la direzione Castagnole Lanze-Nizza Monferrato-Alessandria.

trebbe assumere importanza progressivamente crescente la linea di comunicazione Saluzzo-Vercelli, in ordine alla quale si imporranno interventi opportunamente dislocati nel tempo e volti ad accrescerne sia le insufficienti velocità commerciali attualmente sviluppabili sia la potenzialità di traffico".

Le F.S. prevedono il potenziamento del tratto Casale Monferato-Castagnole Lanze-Asti-Mortara, con interventi diversi per un ammontare di spesa di Lire tre miliardi.

5.5.2.2 Osservazioni delle Organizzazioni Sindacali

Le OO.SS. rilevano che il tratto di linea indicato costituisce una importante comunicazione fra la Lombardia, il Cuneese e il Sud-Est della Francia (con la riapertura della linea Cuneo-Limone-Nizza).

Attraversa territori e province economicamente povere (Pavese - Casalese (Al) - Astigiano e Cuneese), territori collinari dove la viabilità ordinaria è carente, la nebbia un fenomeno naturale per diversi mesi all'anno, mentre vi è l'esigenza di servire le piccole industrie e i produttori vinicoli.

Esiste un discreto indice di pendolarità.

I tratti di linea indicati hanno bisogno:

- potenziamento dell'armamento;
- sostituzione dei segnali semaforici con quelli luminosi;
- potenziamento dei telefoni;
- potenziamento delle stazioni;
- potenziamento mezzi di trazione Diesel sia locomotori che automotrici;

- meccanismi di sicurezza ai passaggi a livello (nel tratto di linea Castagnole-Mortara ve ne sono II0).

5.5.2.3 Osservazioni del Comune di Alba

Particolarmente interessante si ritiene la relazione predisposta al riguardo dall'Assessorato alla Programmazione del Comune di Alba in data 28/6/1973, che si trascrive integralmente:

"La linea Casale-Asti-Alba-Bra (definita anche Cavallermaggiore-Cantalupo) non è tra quelle che figurano nell'ordine prioritario di intervento da parte dell'Azienda Autonoma F.F.S.S. Anzi circa un decennio fa, nel corso della revisione e classificazione dell'importanza di traffico era considerata uno dei rami secchi, cioè da abolire.

Questa ipotesi Aziendale attuale non tiene in nessun conto l'importanza futura di collegamento trasversale pedemontano (Alpi Marittime) che si avrà con la riapertura della Cuneo-Nizza tra la zona della bassa Milanese e la Costa Azzurra.

Inoltre, l'Ufficio dei sondaggi socio-economici ha rilevato la tendenza nella zona ecologica allo sviluppo delle industrie traenti dolciarie e vinicolo-specializzate. Tutte queste industrie hanno nel loro piano di sviluppo la previsione di un potenziamento del trasporto su ferrovia.

Per soddisfare le esigenze dei trasporti enologici (S. Vittoria Cinzano) esiste già una richiesta di potenziamento della linea che consenta un traffico pesante sulle I8/20

tonnellate/asse e quindi categoria C in luogo dell'attuale categoria A". (2)

"Il potenziamento della linea è da svilupparsi principalmente in:

- cambio di rotaie e traversine;
- rifacimento delle massicciate;
- automatizzazione dei passaggi a livello;
- sostituzione e ammodernamento degli impianti di segnalazione e di sicurezza;
- eliminazione delle frane, numerose in primavera, mediante rinforzo delle scarpate soprattutto agli estremi delle gallerie.

Per quanto riguarda il problema della elettrificazione, non paiono concrete le possibilità di effettuare la realizzazione principalmente a causa delle gallerie esistenti sul percorso, di altezza limitata.

N.B.

(2) La S.p.A. Cinzano si è dichiarata interessata ad un potenziamento del tronco "Cavallermaggiore-Cantalupo" in quanto lo stabilimento di S.Vittoria opera quasi esclusivamente per il proprio traffico ferroviario merci sia "Italia" che "estero" su detto scalo.

Il potenziamento della linea dovrebbe essere indirizzato prioritariamente all'elevazione del limite di peso assiale (dalle attuali tonn. 16 e limite di peso per metro corrente fino a 4,8 tonn/m = Cat.A alle 20 tonn. anche per carri e carrelli a 4 o più assi e limiti di peso per metro corrente fino a 6,4 tonn/m = Cat. C). Benchè deroghe esistano in tal senso (fino a 18 tonn. e 4,8 tonn/m) solo per il tratto S.Vittoria-Bra, la S.p.A. Cinzano sottolinea che è crescente l'esigenza di spedire e/o ricevere le merci a mezzo carri ferroviari in trasporti di almeno 50 tonn. di carico. Pertanto, sia nell'interesse della medesima, che di aziende di altri settori poste sulla linea in esame ritiene opportuno proporre il potenziamento.

Comunque la sostituzione di locomotive a vapore con locomotive Diesel potrebbe portare l'attuale velocità di 40 Km/h (ridotta a 25 nei tratti di linea in deroga al capitolo XIII dell'O.S. 18/1965) alla velocità ottimale di 80 Km/h nei tratti non acclivi e con velocità da determinarsi mediante prove di macchina in questi ultimi.

POTENZIAMENTO DELLA STAZIONE

Essenzialmente per la città di Alba si pone il problema dello scalo merci attualmente inadeguato all'attuale portata di traffico.

Si ha la saturazione con circa 50 carri normali giornalieri in arrivo o con n.30 carri R5 4 assi semprechè scaricati prontamente presso l'Azienda Ferrero". (3)

N.B.

(3) La S.p.A. Ferrero indica le seguenti difficoltà che essa incontra nello sviluppo dei propri trasporti a mezzo ferrovia:

- bassa portata della linea ferroviaria in esame (16 tonn. per asse, mentre le linee in arrivo su Alessandria e Bra sono abilitate fino a 18/20 tonn. per asse);
- limitata struttura della stazione di Alba, con conseguenti stazionamenti di carri nelle stazioni di Bra, Alessandria ed altre e gravi ritardi nell'arrivo delle merci;
- mancanza di uno scalo containers.

La S.p.A. Ferrero prevede di trasferire parte del traffico su strada alla ferrovia utilizzando containers, di cui stima raggiungere il numero di 1500/annuo. Tale tendenza è conseguente al sistema già adottato dagli Stati Europei Centrali.

Ritiene infine che l'adozione di uno scalo containers sia rispondente alle esigenze reali ed urgenti, non solo dei propri traffici ma di quelli delle imprese della zona Albese.

"Quindi le linee di intervento potrebbero essere quelle legate all'aumento di portata per asse (pure richiesta dalla Azienda Ferrer) e successivamente nella creazione di un piazzale terminale per containers, da svilupparsi su tre binari di 120 metri di lunghezza, ciò permetterebbe alla Ferrero uno smistamento di 30 carri R5 4 assi al giorno.

Nell'ipotesi della realizzazione di questo scalo containers troverebbe una radicale soluzione anche il problema dei binari di servizio per traffico normale, che attualmente è su quattro binari e potrebbe essere portato a cinque.

Inoltre con queste ipotesi si verrebbero a realizzare delle condizioni di decongestionamento anche per la Soc. San Paolo, la quale attualmente ha una necessità di smaltimento di 48-52 carri la settimana, destinati ad aumentare notevolmente nei prossimi anni. (4)

N.B.

(4) La Pia Soc.S.Paolo rileva che attualmente esegue la spedizione di 48/52 carri ferroviari, per un ammontare in peso di 4500 quintali da inoltrarsi nell'arco di 4/5 giorni.

Il raccordo ferroviario dell'Azienda può contenere al massimo 10 carri, contro i 12/14 carri giornalieri che si dovrebbero utilizzare, nè è possibile modificare il raccordo.

La Pia Soc.S.Paolo prevede un notevole aumento della propria produzionne ed esaminerebbe con favore le prospettive di trasporto ferroviario dei 20/25.000 quintali di carta mensili, attualmente trasportati a mezzo autocarri.

Tali proposte non possono neppure essere presentate in quanto la stazione di Alba non è in grado di smaltire gli attuali 48/52 carri ferroviari settimanali.

Se ne ricava che le prospettive di aumento di produzione dell'Azienda S.Paolo trovano un ostacolo nella inadeguatezza delle strutture ferroviarie della Città di Alba e delle linee che ad essa fanno capo.

Infine sono proponibili ancora due interventi: il primo legato alla razionalizzazione dei fabbricati di stazione in Alba, necessitanti di un decoroso restauro, adeguato all'importanza che assumerà lo scalo; il secondo, già richiesto dall'IRES e nelle proposte sindacali dell'Azienda riguardante l'elettificazione con trasformazione da corrente alternata a corrente continua delle due linee di aggancio alla Cantalupo-Cavallermaggiore e più precisamente la Cuneo-Limone e la Bra-Ceva-Carmagnola." (I)

5.5.2.4 Osservazioni del Comune di Bra

Il Comune di Bra fa presente che la linea (Milano)-Mortara-Casale-Alba-Bra-Cavallermaggiore-Cuneo, una volta realizzata la Cuneo-Ventimiglia-(Nizza), potrà servire quale collegamento tra la zona sud milanese e la Costa Azzurra, ed avrà inoltre notevoli possibilità di utilizzo per il trasporto merci. La stessa Amministrazione Comunale di Bra ha ritenuto opportuno evidenziare i risultati di un'indagine coordinata dall'Ass. Ing. Giorgio Rolfo, da cui si ricava la necessità di impostare un terminale per trasporto containers collegato alla linea in oggetto, e la conseguente realizzazione di diversi servizi di scalo.

Tale indagine ha comportato un esame della situazione dei trasporti mediante containers in Provincia di Cuneo, constatando la assoluta mancanza di attrezzature atte a favorire l'adozione di tale sistema di trasporto.

E' stata quindi svolta una indagine conoscitiva di prima approssimazione, soprattutto nelle zone gravitanti sui Comuni di Bra, Alba e Fossano.

(I) N.B. La trazione a corrente continua sulle due linee citate è stata attivata in data 25.9.1973.

Da tale indagine è emerso quanto segue:

- 1)- La containerizzazione è legata, nella grande maggioranza dei casi, alla successiva possibilità di trasporto per ferrovia, e quindi alla necessità di avere una adeguata attrezzatura di trasbordo in località relativamente comoda (raggio massimo di 30/40 Km.);
- 2)- La mancanza di tali attrezzature limita l'uso dei containers, oppure obbliga chi ne fa uso, a ricorrere al trasporto stradale, nell'ambito del quale solo poche Compagnie sono ben attrezzate.
- 3)- Nonostante le difficoltà sopramenzionate, il ricorso alla containerizzazione, in questa zona, è già molto sviluppato, come risulta dai dati riportati in fondo alla relazione.
- 4)- Un attento esame di quanto esposto dai possibili utilizzatori di containers, valutato pure con notevole grado di prudenza, indica che, qualora la zona fosse servita da un terminal ferroviario, con adeguate attrezzature di trasbordo, la movimentazione per container avrebbe un incremento dell'ordine del 50%.
- 5)- Attualmente, nella zona interessata all'indagine, i containers mediamente movimentati nell'arco di un anno, suddivisi per settori merceologici e per zone, sono i seguenti:

a) Settore Metalmeccanico	Bra	1.500	containers/anno	
b) Settore Chimico	Bra	50	"	"
	Fossano	50	"	"
c) Settore Alimentare e dolciario	Alba	500	"	"
	Bra	200	"	"

d) Settore manifatturiero	Alba	50 containers/anno
	Fossano	20 " "

per un totale complessivo di circa 2.400 containers/anno.

6)- E' da osservare infine che l'attuale tendenza tecnica in questo ramo dei trasporti, sta rivolgendosi prevalentemente ai containers da 40' (i più piccoli containers da 10' sono praticamente scomparsi), che arrivano a pesi lordi vicini alle 35 tonn. E' evidente pertanto la necessità che un eventuale terminal ferroviario attrezzato, sia servito da un ramo ferroviario adeguatamente robusto.

5.5.3 L'Ufficio Tecnico Provinciale

segnala l'opportunità di addivenire alla soppressione dei seguenti passaggi a livello:

- 1) P.L. a S.Vittoria d'Alba (P.ta di S.Vittoria);
- 2) P.L. a Monticello (P.ta di Monticello);
- 3) P.L. di Neive (P.le n.5 Alba-Neive-Confine).

5.6 Linea Busca-Dronero

5.6.1 Descrizione

Presenta un'estensione di 15 Km. Opera solo per servizi merci e la velocità è limitata alla marcia a vista. Il peso assiale non supera le 15 tonnellate.

5.6.2 Osservazioni delle OO.SS. e degli Enti locali

In sede di consultazione per il piano di sviluppo regionale 1970/75, la Città di Dronero ha auspicato il potenziamento di detta linea in funzione degli in sediamenti industriali da promuovere nella zona.

Le OO.SS.^{ne} Vauspicano il potenziamento e la dieselizzazione.

6.0 Considerazioni generali sullo stato dei servizi ferroviari in Provincia di Cuneo

6.1 I precedenti storici

I primi tronchi ferroviari in Provincia di Cuneo risalgono alla metà del secolo scorso e precisamente i tratti Trofarello-Savigliano-Cuneo (1853/55), Bra-Cavallermaggiore (1855), Savigliano-Saluzzo (1857). Della Torino-Cuneo, esisteva già il tratto, di proprietà statale, Torino-Trofarello: i due successivi, sino a Savigliano e sino a Cuneo furono costruiti da una società privata cui partecipava anche il Cavour.

L'esigenza di rompere l'isolamento della Provincia fu sempre vivissima: nel 1859 fra i diversi progetti di ferrovie presentati per porre in comunicazione la Francia e la Liguria con il Piemonte, figuravano:

- la Torino-Cuneo-Nizza (con tre diversi tracciati);
- la Mondovì-Alta Valle del Tanaro-Oneglia;
- la Mondovì-Ceva-Garessio-Albenga.

Intanto venivano attuate la "Cavallermaggiore-Bra-Alessandria" e la "Saluzzo-Busca-Cuneo," mentre la Fossano-Bra, allora in progetto non fu mai realizzata.

Nel 1870 le ferrovie raggiungevano in provincia la lunghezza di Km. 117,024.

Nel 1928 la lunghezza totale raggiunse i 414 Km.

Il grande balzo in avanti si era determinato soprattutto verso la fine del 1800 con la realizzazione dei seguenti tratti:

- Cuneo-Mondovì-Bastia (1875).
- Torino-S. Giuseppe di Cairo (1874)
- Airasca-Saluzzo (1884)
- Cavallermaggiore-Moretta (1886)
- Ceva-Ormea (1889)
- Saluzzo-Cuneo (1892)
- Bricherasio-Barge (1895).

Nel secolo XX solo due tratti vennero ad aggiungersi alla rete esistente e cioè la Busca-Dronero ed il prolungamento della Cuneo-Vieuvola fino a Ventimiglia.

6.2 Situazione attuale

La Regione Piemonte è la sola dell'intera rete nazionale F.F.S.S. ad avere ancora linee servite con trazione a corrente alternata.

I locomotori di questo tipo di trazione sono in pessime condizioni; non si costruiscono più i pezzi di ricambio; non si fanno più le riparazioni; le velocità massime consentite risultano dell'ordine di 50/75 Km/h; sono lenti in fase di avviamento. Nel Compartimento di Torino vi sono 440 Km. di linee serviti con trazione a corrente alternata, pari al 23% dell'intera rete compartimentale, mentre 921 Km. (pari al 48% dell'intera rete compartimentale) non sono serviti da trazione elettrica. Di questi 921 Km., solo il tratto Ivrea-Aosta (gestita dal Genio Ferrovieri); quattro treni sulla linea Casale-Torino; due sulla linea Chivasso-Montiglio e due rapidi sulla Torino-Ventimiglia sono serviti da locomotori Diesel; il rimanente è a trazione a vapore.

Come per le locomotive a corrente alternata, anche per le locomotive a vapore non si effettuano più riparazioni cicliche per garantirne l'efficienza.

Tale situazione crea notevole difficoltà all'utenza e particolarmente ai pendolari; non permette di soddisfare la domanda di trasporto merci, soprattutto per la piccola e media industria e l'agricoltura; pone i ferrovieri in pessime condizioni di lavoro.

Inoltre occorre aggiungere che, con tali mezzi, le F.F.S.S. offrono servizi scomodi, eccessivamente lenti; con frequenti ritardi e scarsa frequenza di convogli.

Molti lavoratori sono costretti a servirsi di mezzo proprio o collettivizzato mentre, se vi fosse una maggior efficienza del trasporto ferroviario, la pendolarità sarebbe notevolmente aumentata.

Questa in sintesi la situazione delle linee e dei mezzi del Compartimento di Torino, nei confronti della rete ferroviaria nazionale.

Esaminiamo ora la particolare condizione delle linee e dei mezzi ferroviari in provincia di Cuneo, in confronto a quella del Compartimento.

Lo sviluppo delle linee ferroviarie in Provincia di Cuneo è di Km. 435, pari al 22,6% della rete compartimentale (= Km. 1923).

Di questi, 195 Km. (pari al 21% dell'analogha quota compartimentale che ammonta a 921 Km.) sono serviti da mezzi a trazione vapore.

I restanti 240 Km. (pari al 54,5% dell'analogha quota compartimentale che ammonta a 440 Km.) sono serviti da mezzi a trazione elettrica trifase alternata.

Non esiste per ora alcun tratto con trazione a corrente continua. (I)

Risultano tuttora in servizio locomotive a vapore tipo 880 e una di tipo 640 le cui costruzioni risalgono al 1912 e 1910 rispettivamente. I locomotori elettrici in servizio sono del tipo E 432 e 554 le cui costruzioni risalgono al 1928 e 1924, rispettivamente, mentre le automotrici sono del tipo AL n.772, costruite nel 1935.

E' evidente come i difetti in precedenza lamentati per il Compartimento di Torino si moltiplichino nei confronti del

(I) N.B. Dal 25.9.1973 la trazione a corrente continua è stata attivata nei tratti: Carmagnola-Fossano-Savona; Carmagnola-Bra-Ceva; Fossano-Cuneo.

la situazione dei trasporti ferroviari in Provincia di Cuneo.

Oltre alle lacune evidenziate nel corso della descrizione delle singole linee, va anche ricordata la difficoltà che gli abitanti del Piemonte Occidentale hanno per accedere alle linee a lungo raggio in transito nel capoluogo regionale.

Le comunicazioni migliori delle linee Milano-Venezia, Piacenza-Bologna, Genova-Roma, non sono oggi utilizzabili dai viaggiatori del Cuneese in quanto non sono coincidenti a Torino, spesso per pochi minuti, con i treni provenienti dai centri maggiori della Provincia di Cuneo.

Nè va dimenticato che l'ingiustificato enorme ritardo nella ricostruzione della linea Cuneo-Ventimiglia (Nizza), nella posa in opera del secondo binario su tutta la linea Torino-Savona e nella generale sistemazione delle altre linee ferroviarie possono annoverarsi tra le cause che hanno ritardato e, in taluni casi, compromesso lo sviluppo della Provincia stessa.

Con penetrante efficacia le considerazioni redatte dai Sindacati dei ferrovieri della Provincia di Cuneo illustrano la situazione del trasporto ferroviario nella Provincia stessa.

6.2.I Documento sulle ferrovie della Provincia di Cuneo redatto dai Sindacati Ferrovieri di Cuneo.

"La velocità media delle nostre linee risulta la più bassa di tutto il Compartimento, che già non brilla nei confronti delle medie compartimentali nazionali.

Il materiale rotabile (carrozze automotrici, elettrotreni e mezzi di trazione) è tra i più vecchi esistenti nella rete ferroviaria italiana.

Se poi dovessimo analizzare come il servizio viaggiatori viene svolto, ci si renderebbe subito conto di una volontà che alla luce dell'attuale situazione non è comprensibile. Facciamo riferimento alle due linee Cuneo-Torino via Fossano e via Saluzzo-Airasca. La linea Cuneo-Fossano-Torino è servita da n.14 treni da e per Torino.

Dopo le 20,27 nessun treno collega la Provincia al Capoluogo Regionale.

La velocità commerciale, ad eccezione delle due coppie di direttissimi di recente istituzione, è di 50 Km. scarsi (per i treni più veloci).

Della linea Cuneo-Saluzzo-Airasca-Torino consideriamo il tratto Cuneo-Airasca. Essa ha una velocità commerciale di 35 Km. orari scarsi ed è servita da 6 treni da e per Airasca.

In compenso però, mentre sul percorso Cuneo-Fossano-Torino pochissimi sono i servizi automobilistici, sulla Cuneo-Airasca-Torino prosperano numerosissime compagnie di Autotrasporti Viaggiatori (SATIP - BENESE e molte altre).

Se vediamo quali sviluppi dovrebbe avere la Regione PIEMONTE (dal punto di vista industriale) e se ci rifacciamo alle ipotesi dell'IRES (anche se non tutte possono essere accettate in quanto ancora troppo risentono della pressione del capoluogo della regione), notiamo la necessità di un discorso globale nel quale la Regione, la Provincia, i grandi Comuni, le Organizzazioni Sindacali, economiche e turistiche devono portare il loro prezioso contributo.

Nessuno vuole mantenere i rami secchi, ognuno però ha il dovere di rinverdire quelli che solo l'incuria ed il giudizio politico-economico errato hanno permesso che diventassero secchi senza una valida ragione.

Se poi ci rifacciamo ai collegamenti con Roma via Torino e via Genova, con Milano e con la provincia di Alessandria ed Asti le cose fanno veramente pena.

La mancanza di volontà oltre che di potere è dimostrata dal mancato inizio dei lavori delle ricostruzioni delle linee Cuneo-Ventimiglia-Nizza.

Ormai gli stanziamenti corrono il rischio di diventare insufficienti, le procedure per una integrazione saranno tali per cui i Cuneesi, se vorranno andare a Ventimiglia, andranno sulle autostrade, per la costruzione delle quali i miliardi sono sempre a disposizione.

Se poi vediamo le due linee che l'Azienda ferroviaria considera ausiliarie e non dorsali, vediamo che 149 Km. si percorrono, nella più felice delle ipotesi, in due ore e 40' alla velocità commerciale di 60 Km. orari scarsi (linea Torino-Fossano-Ceva-Savona). Sull'altra Torino-Bra-Ceva-Savona la media non supera certamente i 50 Km.

Per le linee C.Maggiore-Alessandria, Ceva-Ormea e Cuneo-Bastia resta difficile fare una seria analisi. Lo sfacelo è tale per cui solo una volontà politica può rimettere in movimento ciò che è avviato ad un inglorioso tramonto.

Come risponde l'Azienda alle molteplici richieste di carri speciali per trasporti? Mancano carri frigo, mancano carri containers, mancano carri per trasporti cristalli, cereali e prodotti chimici. Naturalmente il no dell'Azienda è una

risposta conseguente ad una errata politica di costruzione di carri che nessuno vuole e che sostano nelle stazioni, mentre quelli richiesti mancano.

Lo snellimento burocratico e la ricerca di mercati adatti al trasporto ferroviario, oltre a dare maggior impulso alla ferrovia, solleverebbero il traffico stradale che più non sopporta l'attuale intensità di circolazione.

Non pensiamo di voler fare un atto di accusa a coloro che hanno permesso che il PIEMONTE ed in particolare la nostra Provincia fosse ridotta a tal punto.

Vogliamo richiamare l'attenzione dei politici, che con il decentramento regionale avranno il potere di modificare tale situazione, affinché essi non perdano questa ultima occasione per poter armonizzare il mezzo pubblico con il trasporto privato che indubbiamente svolge la sua funzione.

Per parte nostra come Sindacati abbiamo chiesto ai nostri rappresentanti in seno al Consiglio d'Amministrazione che ci facciano avere tutto quanto concerne gli investimenti nel PIEMONTE ed in particolare in Provincia di Cuneo.

In quel momento sarà possibile fare un discorso che non si basi sui "se" o sui "ma", ma sia un discorso basato su una documentazione inconfutabile.

Ad impedire la piena possibilità di utilizzazione di eventuali somme che potrebbero essere stanziare esistono alcune situazioni che non possono essere sottovalutate:

la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la sicurezza dei viaggiatori, la sicurezza del personale, l'ambiente di lavoro.

E' comune convinzione che gli ambienti in cui opera il personale ferroviario siano in tale stato di abbandono da far sembrare il PIEMONTE un paese sottosviluppato.

Le linee telefoniche sono pressochè inservibili con grave pericolo per la circolazione treni.

I dormitori sono poco più che stamberghe, mancano nel modo più assoluto mense e refettori.

Le linee poi sono di una tale insicurezza che viaggiare nei giorni di pioggia o neve diventa una impresa eroica.

Evidentemente oltre agli stanziamenti necessari per riportare le ferrovie ad un livello sopportabile ne servono altri per garantire l'incolumità degli utenti e per creare più moderni ambienti di lavoro.

A nostro giudizio solo l'impegno dei politici avrà possibilità di successo.

Siamo anche convinti che non è necessario cercare di voler essere i primi a dire certe cose. Pensiamo che sia ora di farle capire a tutti, ed insieme operare affinché le nostre speranze si avverino.

Al fine di avere un più qualificato contributo siamo a disposizione per far partecipare, alla preparazione di un documento di richieste da presentare all'Azienda ferroviaria, un nostro rappresentante nel Consiglio d'Amministrazione F.F.S.S."

6.2.2. Le ipotesi dei Piani di sviluppo Regionali

6.2.2.1 Gli studi dell'IRES per il Piano 1966/70

L'argomento della sistemazione delle comunicazioni ferroviarie nella regione Piemonte venne affrontato dall'IRES nel corso degli studi per il Piano di Sviluppo 1966/70. (Vedi "Rapporto dell'IRES per il Piano di Sviluppo del Piemonte". Pag. 797 e segg. - punto 9.1.2.2 "Il sistema attuale delle linee di comunicazione ferroviarie"; pag. 858 - punto 9.2.4.2 "Il sistema ottimo delle linee di comunicazione ferroviarie".)

In quella occasione l'IRES dava le seguenti indicazioni:

a) Linea Torino-Savona

- installazione del secondo binario nel tratto Fossano-S.Giuseppe di Cairo;
- " " " " " " S.Giuseppe di Cairo-Savona
(via Altare).

b) Linea (Torino)-Cuneo-Breil-(Nizza)-Ventimiglia

- ricostruzione del tratto danneggiato per eventi bellici.

c) Linea Saluzzo-Vercelli

- elettrificazione a corrente continua;
- completamento dell'armamento pesante;
- rettifica di tracciato (collegamento diretto Savigliano-Bra anzichè l'attuale collegamento Savigliano-Cavallermaggiore-Bra).

d) Linea Cuneo-Mondovì

- conservazione in stato di efficienza ed interventi volti a incrementare le velocità commerciali e potenzialità.

Si ritenevano pertanto escluse dal configurato sistema ottimale delle comunicazioni ferroviarie (tra le altre):

- la linea Airasca-Cuneo;
- la linea Alessandria-Nizza Monferrato-Alba (limitatamente al tratto Alessandria-Nizza Monferrato-Castagnole Lanze);
- la linea Cuneo-Mondovì-Bastia Mondovì, limitatamente al tratto Mondovì-Bastia Mondovì.

"in considerazione che trattasi di linee impossibilitate ad assicurare per ineliminabili caratteristiche di tracciato, connesse alla natura del territorio attraversato, un traffico locale efficiente."

Si aggiungeva inoltre che si trattava di linee non necessarie, nell'ambito del sistema configurato, per inserire i centri interessati nelle comunicazioni a lungo raggio e, in questo senso, escluse dal sistema configurato.

Per le altre linee si affermava che "alcune linee ferroviarie esistenti non sono in grado di conservare alcuna funzione. Trattasi di alcune di quelle linee che per il fatto di presentare un coefficiente di esercizio superiore a tre, sono risultate escluse, a partire dal 1957, da ogni piano di riclassamento. Per dette linee, la cui velocità commerciale, anche in conseguenza del ridotto grado di manutenzione cui sono soggette, è assai bassa e, per di più, continuamente decrescente, può configurarsi la seguente politica: in presenza di un opportunamente predisposto servizio pubblico su gomma, abbandono, di massima, del traffico passeggeri (che, per altro, potrebbe avvenire a velocità commerciali generalmente inaccettabili) e continuazione del traffico merci, che può sopportare le velocità commerciali su tali linee possibili.

Si conserva, in tal modo, la possibilità dell'uso delle linee in oggetto per un traffico passeggeri di emergenza, in quei mesi dell'anno in cui le condizioni atmosferiche rendono il traffico su strada assai difficoltoso."

Tali scelte si ritengono coerenti al riconoscimento al trasporto su rotaia delle seguenti funzioni:

- 1) - assicurare trasferimenti, rapidi ed efficienti, sulle grandi distanze;
- 2) - assicurare trasferimenti, rapidi ed efficienti, di grandi masse di indi-

vidui lungo le principali direttrici di adduzione alle aree centrali (o, il che è lo stesso, di uscita dalle aree centrali) di una grande conurbazione.

6.2.2.2 Le indicazioni del C.R.P.E. del Piemonte

Il Comitato Regionale per la programmazione economica del Piemonte, nella elaborazione del Piano di sviluppo economico regionale 1966/70 (Vedi Alleg.3, Appendice al Cap. IV del "Progetto di Piano di sviluppo regionale per il 1966/70") recepì sostanzialmente le proposte dell'IRES, aggiungendo però, tra le linee di carattere interpolare di cui si richiedeva la conservazione in stato di efficienza, la linea "Ceva-Ormea", data la sua fondamentale funzione di sostegno dell'economia della Alta Valle Tanaro.

6.2.2.3 Il Rapporto preliminare dell'IRES per il Piano di Sviluppo del Piemonte 1970/75

Tale documento è stato recentemente oggetto di un'ampia consultazione da parte di tutti gli Enti locali della Regione. Per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie esso ricalca in linea di massima le proposte di carattere generale avanzate in sede di elaborazione del piano di Sviluppo 1966/70.

Identiche le funzioni riconosciute come fondamentali al trasporto su rotaia; identiche le scelte in merito alle linee:

- Torino-Fossano-Savona
- Torino-Cuneo-Nizza
- della linea Saluzzo-Vercelli, già si è accennato a pag.27.

Non è contenuto alcun accenno per le restanti linee.

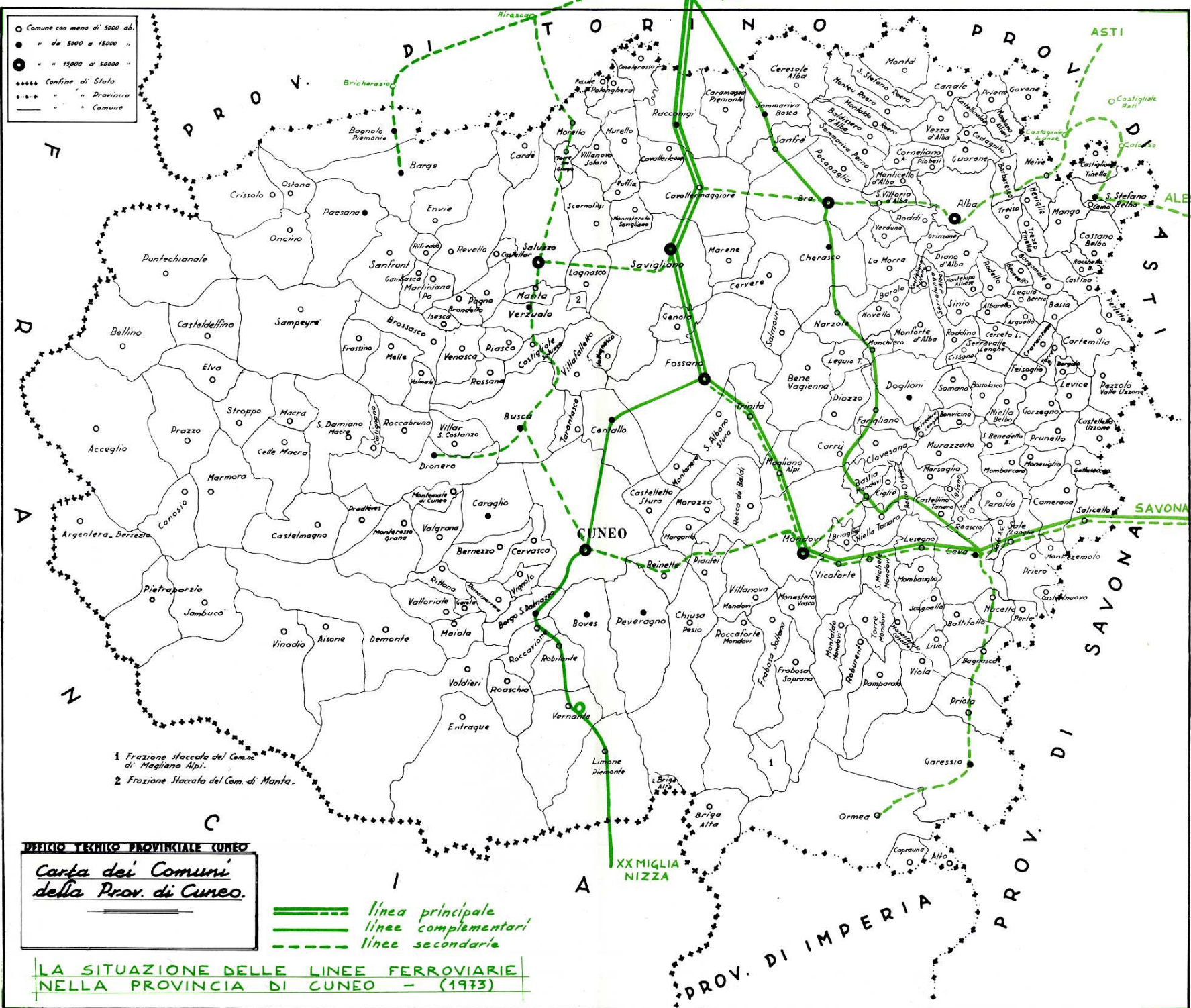
7.0 Bibliografia

- "Viabilità e trasporti nell'assetto territoriale del Pie
monte e della Valle d'Aosta - Problemi e Prospettive"
Torino 1972 - Editto dal Centro di studi e ricerche economic
o sociali dell'Unione Regionale delle Camere di Commerci
o Industria, Artigianato ed Agricoltura del Piemonte.

- "Cuneo 1862 - 1962 - Un secolo di vita economica"
edito a cura della Camera di Commercio Industria Artigiano
o ed Agricoltura di Cuneo.

- "Proposte di potenziamento delle F.S. della Regione Piemon
te - Valle d'Aosta per la costruzione del piano decennale
1973-1982"
a cura della CGIL - CISL - UIL Regionali SFI - SAUFI -
SIUF Compartimentali - Coordinamento Unitario dei Trasporti
Torino.

- "Rapporto Preliminare dell'IRES per il piano di sviluppo
del Piemonte 1970/1975.



○ Comune con meno di 5000 ab.
● " da 5000 a 15000 "
● " da 15000 a 50000 "
..... Confine di Stato
- - - - - " Provinciale
— " Comunale

===== linea principale
===== linee complementari
----- linee secondarie

UFFICIO TECNICO PROVINCIALE CUNEO
*Carta dei Comuni
della Prov. di Cuneo.*

LA SITUAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE
NELLA PROVINCIA DI CUNEO - (1973)



Carta dei Comuni
della Prov. di Cuneo.

I N D I C E

	Introduzione del Presidente dell'Amministrazione Provinciale e dell'Assessore alla Programmazione.	pag.	2
I.0	Premessa	"	5
I.I.I	Il Piano Poliennale F.F.S.S.	"	5
I.I.2	Le Organizzazioni Sindacali dei Ferrovieri	"	7
I.I.3	La consultazione per il Piano di Sviluppo Regionale 1971/75	"	7
2.0	Motivazione e lineamenti della ricerca	"	8
3.0	Le linee principali	"	9
3.I	Linea Torino-Fossano-Savona	"	9
3.I.I	Descrizione	"	9
3.I.2	Interventi previsti dal Piano Poliennale F.F.S.S.	"	II
3.I.3	Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali	"	I2
3.I.4	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	I5
4.0	Le linee complementari	"	I6
4.I	La linea (Torino)-Fossano-Cuneo-Limone	"	I6
4.I.I	Descrizione	"	I6
4.I.2	Interventi previsti dal Piano Poliennale F.S.	"	I7

4.1.3	Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali	pàg.	17
4.1.3.1	Osservazioni formulate dalle OO.SS.	"	17
4.1.3.2	Osservazioni formulate dagli Enti locali	"	18
4.1.3.3	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	20
4.2	La Linea (Torino)-Carmagnola-Bra-Ceva- -(Savona)	"	21
4.2.1	Descrizione	"	21
4.2.2	Proposte F.F.S.S.	"	21
4.2.3	Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali	"	21
4.2.4	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	22
5.0	Linee secondarie	"	23
5.1	Linea (Torino)-Airasca-Saluzzo-Cuneo	"	24
5.1.1	Descrizione	"	24
5.1.2	Osservazioni formulate dalle OO.SS. e dagli Enti locali	"	24
5.1.3	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	26
5.2	Linea Savigliano-Saluzzo	"	27
5.2.1	Descrizione	"	27
5.2.2	Osservazioni delle OO.SS.	"	27
5.2.3	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	28
5.3	Linea Cuneo-Mondovì-Bastia Mondovì	"	29
5.3.1	Descrizione	"	29
5.3.2	Osservazioni delle OO.SS. e degli Enti locali	"	29

5.3.3	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	pag.	30
5.4	Linea Ceva-Ormea	"	31
5.4.1	Descrizione	"	31
5.4.2	Osservazioni delle OO.SS.	"	31
5.4.3	Osservazioni degli Enti locali	"	32
5.4.4	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	36
5.4.5	Il Consiglio di Valle "Alta Valle Tanaro"	"	36
5.5	Linea Cavallermaggiore-Bra-Alba-Castagnole Lanze-Asti-Casale Monferrato-(Mortara)- (Milano)	"	37
5.5.1	Descrizione	"	37
5.5.2	Osservazioni	"	37
5.5.2.1	Osservazioni dell'I.R.E.S.	"	37
5.5.2.2	Osservazioni delle Organizzazioni Sin- dicali	"	38
5.5.2.3	Osservazioni del Comune di Alba	"	39
5.5.2.4	Osservazioni del Comune di Bra	"	43
5.5.3	U.T.P.: proposte eliminazione di P.L.	"	45
5.6	Linea Busca-Dronero	"	46
5.6.1	Descrizione	"	46
5.6.2	Osservazioni delle OO.SS. e degli Enti locali	"	46
6.0	Considerazioni generali sullo stato dei servizi ferroviari in Provincia di Cuneo	"	47
6.1	I precedenti storici	"	47

6.2	Situazione attuale	pag. 48
6.2.1	Documento sulle ferrovie della Provincia di Cuneo redatto dai Sindacati Ferrovieri di Cuneo	" 50
6.2.2	Le ipotesi dei Piani di Sviluppo Regionali	" 55
6.2.2.1	Gli studi dell'I.R.E.S. per il Piano 1966/1970	" 55
6.2.2.2	Le indicazioni del C.R.P.E. del Piemonte	" 57
6.2.2.3	Il Rapporto Preliminare dell'IRES per il Piano di Sviluppo del Piemonte 1970/75	" 57
7.0	Bibliografia	" 58
Cartina n.1 :		
	La situazione delle linee ferroviarie nella Provincia di Cuneo (1973)	" 59
Cartina n.2:		
	Proposte per il miglioramento della rete ferroviaria provinciale	" 60

COLLANA DEI QUADERNI DI STUDI E DOCUMENTAZIONE
EDITA DALL' AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI CUNEO

- N° 1 L'intervento della Provincia e degli altri Enti locali
a tutela dell'ambiente della Valle Gesso, a seguito dei
progettati impianti idroelettrici E.N.E.L. (2^fase)
(ottobre 1972)

- N° 2 Verbale della discussione svoltasi il 6 novembre 1972
in seno al Consiglio Provinciale in merito al Piano di
Sviluppo del Piemonte 1970/75 e Sintesi del Rapporto
Preliminare dell'IRES (novembre 1972)

- N° 3 Relazione dell'Assessorato alla Programmazione per la
Conferenza Provinciale sulla piccola e media industria
e l'artigianato (dicembre 1972)

- N° 4 Rapporto sugli studi preliminari per la realizzazione
di un serbatoio sulla Stura di Demonte presso Moiola
1969-1972 (dicembre 1972)

- N° 5 Esame del rapporto preliminare dell'IRES per il piano
di sviluppo regionale 1970-1975 (maggio 1973)

Finito di stampare il 30-IX-1973

Redazione e coordinamento a cura della
Sezione Studi e documentazione: Dr.FISSORE Giuseppe

Stampato presso il Centro-Stampa della
Amministrazione Provinciale

Rilegatura: ditta SASTE