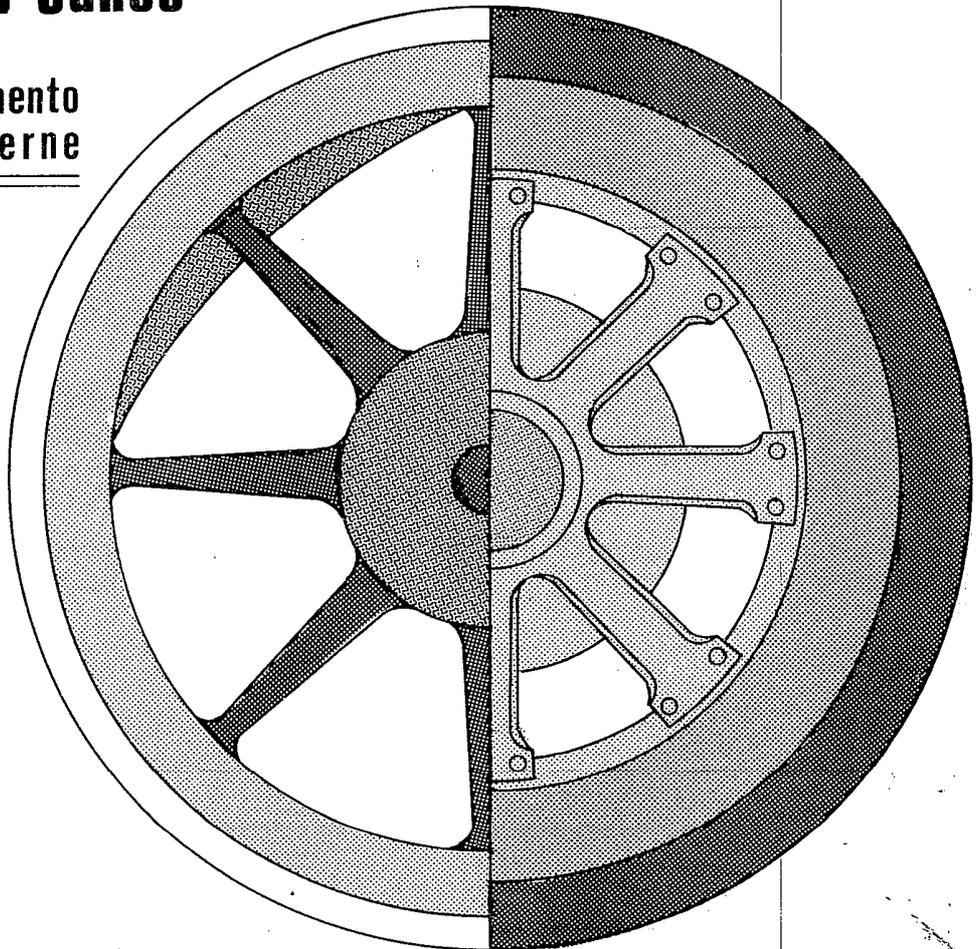


Amministrazione
Provinciale di
Cuneo

LE COMUNICAZIONI STRADALI FERROVIARIE ed AEREE in Provincia di Cuneo

con particolare riferimento
alle aree esterne



ATTI

DEL CONSIGLIO PROV.LE APERTO DEL 12-12-1979

Quaderno n° 29/b

Amministrazione Provinciale di Cuneo

Le comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree
in Provincia di Cuneo

Atti

del Consiglio Provinciale aperto

12 dicembre 1979

A cura
dell'Ufficio Studi
e Programmazione

Cuneo, febbraio 1980

Quaderno n° 29/b

PROVINCIA DI CUNEO

CONSIGLIO PROVINCIALE

VERBALE

della seduta "aperta" del giorno 12 dicembre 1979

Il giorno dodici del mese di dicembre dell'anno millenovecentosettanta-
nove, alle ore nove e trenta si è riunito in Cuneo, nella sede della
Amministrazione Provinciale il Consiglio Provinciale in seduta "aperta".

Presiede il Dott. Giovanni FALCO, Presidente della Provincia di Cuneo.

All'appello nominale risultano presenti i Signori:

- FAGNOLA	Dott. Marco	Vice Presidente
- BOCCARDO	Dott. Giampaolo	Assessore Effettivo
- CONTERNO	Prof. Francesco	" "
- SACCHETTO	Prof. Stefano	" "
- ODDERO	Dott. Giacomo	" "
- RIBOTTA	Rag. Francesco	" "
- BERGESE	Geom. Natalino	" Supplente
- QUAGLIA	Sig. Pierluigi	" "
- ALTARE	Cav. Marco	Consigliere
- BORGNA	Sig. Luigi	"
- CROSETTO	Sig. Adelmo	"
- DE CAROLIS	Sig. Attilio	"
- FERRO	Sig. Primo	"
- FOSSATI	Prof. Giovanni	"
- GARINO	Prof. Marcello	"
- GASCO	Dott. Pierluigi	"
- MORTAROTTI	Avv. Alessandro	"
- PAIRE	Rag. Giacomo	"
- POLLANO	M.o Giovanni	"

Assiste il Dott. Oreste MARINO, Segretario Generale della Provincia.

Il Signor Presidente, constatata la validità dell'adunanza che vede presenti 20 Consiglieri sui 30 assegnati alla Provincia, dichiara aperta la seduta.

= = = = =

Risultano inoltre presenti i sottoelencati Signori:

- | | |
|-------------------------|--|
| - PAGANELLI Ettore | - Vice Presidente del Consiglio Regionale del Piemonte |
| - ENRICHENS Nicola | - Consigliere Regionale |
| - GRAGLIA Anna | - Consigliere Regionale |
| - ROMEO Carlo Angelo | - Presidente del Comprensorio di Cuneo |
| - MARTINETTI Bartolomeo | - Presidente del Comprensorio di Mondovì |
| - NOVARO Battista | - Presidente della Provincia di Imperia |
| - VIALE Giuseppe | - Presidente Consorzio Portuale Imperia-Piemonte |
| - BIANCHI Romolo | - Presidente Comunità Montana dell'Olivo (IM) |
| - GIUSTA Giusto | - " " " Gesso Vermenagna Pesio |
| - CALANDRI Bartolomeo | - Sindaco di Fossano |
| - GAVAZZI Roberto | - Consigliere Provincia di Torino |
| - MOTTA Achille | - Consigliere Comprensorio di Cuneo |
| - RIBA Lido | - " " " |
| - BERETTA Ottavio | - " " Mondovì |
| - BERARDO Livio | - " " Saluzzo |
| - ASCHERI Tommaso | - Vice Presidente Provincia di Imperia |
| - MANTO Aldo | - Funzionario Regione Piemonte |
| - LOTTI Umberto | - " " " |
| - CARLI Bruno | - Federazione C.I.S.L. Cuneo |
| - BERAUDO Giancarlo | - " " " |
| - BIGNAMI Gian Romolo | - Funzionario Regione Piemonte |
| - PALLAVICINI Giuseppe | - " Camera di Commercio di Cuneo |
| - CALANDRI Giuseppe | - " Unione Industriale di Cuneo |
| - PIASCO Damiano | - " " " " |
| - PASQUALE Luciano | - " Federaz. Reg.le Unione Industriali |
| - VIARA Franco | - Vice Presidente Consorzio Portuale Imperia-Piemonte |
| - SOAVE Sergio | - Federazione P.C.I. Cuneo |
| - COPPA Angelo | - Consigliere Comunale di Alba |
| - MAGAGLIO Lucio | - " Comunità Montana Valle Arroscia |
| - FALLOPPA Marcello | - Federaz. Prov.le CGIL - CISL - UIL |
| - GARNERONE Giuseppe | - Associazione Pendolari Provinciale di Cuneo |
| - ROVEDA Antonio | - Consigliere Comunale di Ormea |
| - QUAGLIA Vittorio | - " " Racconigi |
| - AGNESE Franco | - " Comunità Montana dell'Olivo (IM) |
| - GALLO Sergio | - " 2^ Commissione Cons. liare Prov.le |
| - MELLANO Giovanni B. | - Spedizioniere doganale |
| - MORANDI Mario | - " " |
| - ALIZERI Vittorio | - " " |

- LOPS Domenico
- PIATTI Enzo
- FACCIOTTO Pier Mario
- CHICCO Domenico
- Spedizioniere doganale
- " "
- SIRTEX - Torino
- G.D.A. - Alba

=====

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Debbo scusare l'assenza del Presidente della Regione VIGLIONE, del Presidente della Provincia di Torino, che è anche Presidente dell' U.R.P.P., impegnato a Torino a seguito di quello che è capitato ieri. Debbo anche scusare l'assenza del Sottosegretario COSTA il quale ha mandato un telegramma da Roma nel quale comunica la sua impossibilità a partecipare causa precedenti impegni alla nostra seduta e augura ottima riuscita.

Colleghi Consiglieri, Signore e Signori, prima di dare inizio ai lavori di questa seduta del Consiglio Provinciale, allargato alla partecipazione di rappresentanti di Amministrazioni ed Enti, interessati tutti in varia misura alla vasta tematica in trattazione, ho il dovere, facendomi interprete ai vostri comuni sentimenti, di esprimere la più vibrata e sdegnata condanna per il proditorio crimine terroristico perpetrato ieri in Torino da appartenenti alla squadra che si definisce "Prima Linea".

Le consuete espressioni, che in queste occasioni ormai troppo frequenti ci sovengono per manifestare i nostri sentimenti di responsabili di comunità locali, di cittadini, di uomini liberi, rischiano ormai di apparire logore a noi stessi. Non si logora tuttavia la nostra ferma decisione a non consentire che il folle, ma lucido disegno sovversivo prevalga.

Si è ancora una volta colpito il capoluogo del Piemonte, città, per tanti aspetti, emblematica e di frontiera. Si è colpito un centro di studi in cui cultura, ricerca e scienza si incontrano con il mondo produttivo e le sue esigenze in rapporto fecondo che dovrebbe servire anch'esso a favorire l'uscita del Paese dalla crisi che lo attanaglia.

Sparano nel mucchio ma sanno scegliere gli obiettivi, i servitori dello Stato, le forze dell'ordine, la potenziale classe dirigente del settore privato e pubblico.

Nel manifestare la più viva solidarietà alle vittime, rinnoviamo a Governo, Parlamento, Magistratura e forze dell'ordine, per quanto di competenza di ognuno, le richieste di provvedimenti e di interventi effica

ci, capaci di rinsaldare la fiducia nell'opinione pubblica.

Per parte nostra siano ancora i lavori odierni, condotti con particolare impegno, testimonianza della comune volontà di non lasciare deflettere dai nostri doveri verso l'istituzione e i cittadini che in essa si riconoscono.

La parola al Presidente della Provincia di Imperia.

DOTTOR NOVARO, PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA: Colleghe, io mi associo a nome dell'Ente ligure a questo incontro, a questa nostra interiore pazienza e sopportazione. Non so quanta ancora ne potremo avere. Non è logicamente un fatto piemontese, è un fatto italiano, è un fatto che come ieri ancora una volta riconduce Liguria e Piemonte, anche in questa tragica occasione, a una consonanza antica e odierna.

Voglio dirvi però, in positivo se possibile, in questo momento ancora di tragedia, che ci sono altre occasioni che ci unirono e andremo a ricordare molto presto, perchè la Provincia di Cuneo in particolare, attraverso i riconoscimenti che ha avuto nell'epoca recente, attraverso la medaglia d'oro riconosciuta alla città di Cuneo, alla città di Alba, alla città di Boves, medaglia d'oro alla Resistenza, ci affratella ancora in quanto il 23 marzo 1980 alla Provincia di Imperia, al suo gonfalone sarà riconosciuta, sarà consegnata dal Presidente della Repubblica la medaglia d'oro alla Resistenza.

Io credo che questi legami di ieri e di oggi facciano sì che questa sofferenza vostra, sia comune a noi per quello che è capitato nell'arco di questi ultimi anni, in modo particolare in Liguria e a Genova, che ha queste risonanze purtroppo tragiche anche in Piemonte.

Peraltro, da queste cose noi dobbiamo trarre un auspicio e una promessa solenne che continuiamo a resistere come resistemmo in quel lontano '43, '44 e '45, resistiamo per far sì che questa Repubblica sia più veritiera, sia più giusta e sia più approfondita.

E colgo l'occasione perchè questo invito che vi perverrà sia già oggi manifestata la vostra presenza e sia auspicio perchè i nostri lavori o-

dierni siano positivi, siano fattivi, siano per dare un contributo, anche, ove ne fosse il caso, di libertà a quest'incontro, che ovviamente si andrà a ripetere, si andrà ad ampliare, con la premessa, vorrei dire la garanzia, che questi incontri siano auspici di realizzazioni interessanti, di scambi, di ricerca, di ritorno a una cultura antica e attuale che ha sempre collegato questa parte del Piemonte con la nostra parte di Liguria che per troppi anni s'è sentita disattesa, s'è sentita esageratamente distante dalla collocazione geografica di questa terra piemontese che sta a noi essenzialmente a cuore.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: L'odierna riunione del Consiglio Provinciale in seduta "aperta" costituisce l'adempimento di un impegno assunto dalla Giunta Provinciale nel febbraio scorso, allorquando vennero esaminate, in modo coordinato, le deliberazioni programmatiche dei quattro Comitati Comprensoriali.

In quella occasione l'Assessore alla Programmazione Signor QUAGLIA propose al Consiglio Provinciale che l'analisi dei riflessi sul territorio provinciale delle iniziative esistenti o in progetto in ambito regionale, extraregionale ed extranazionale e cioè con i porti liguri e la vicina Francia, fosse compiuta in una successiva apposita riunione.

Successivamente, a seguito della polemica sorta tra gli Enti liguri e quelli cuneesi in merito allo sviluppo del sistema aeroporto-porto di Nizza, i Consiglieri del Gruppo P.C.I. della Provincia presentarono una interpellanza per conoscere se non si riteneva opportuno dedicare una seduta del Consiglio al dibattito dei suddetti problemi.

Nella risposta della Giunta venne riconfermato il proposito già in precedenza espresso dall'Assessore Provinciale alla Programmazione, con la unica riserva di convocare il Consiglio non appena disponibili gli elementi di base per una valutazione approfondita ed obiettiva dei vari e complessi aspetti della questione.

In seguito, il Signor Presidente del Comprensorio di "Saluzzo-Savigliano-Fossano" richiese all'Amministrazione Provinciale di affrontare le possibilità di sviluppo dell'aeroporto di Cuneo-Levaldigi, attraverso

un dibattito sul problema.

Il Signor Presidente del Comprensorio di Mondovì sollecitò un'analisi delle possibilità di sviluppo del Monregalese, in rapporto allo sviluppo dei porti liguri e delle comunicazioni con l'entroterra, riservandosi poi peraltro di indire un'apposita riunione che dovrà aver luogo verso gennaio, in modo da focalizzare il tema sui particolari problemi del Monregalese.

Trattasi comunque di questioni che investono tutta la Provincia di Cuneo e le sue possibilità di sviluppo e per i quali la Giunta ha ritenuto doveroso ed opportuno aprire un dibattito non solo in seno al Consiglio Provinciale, ma estendendo la partecipazione alle forze politiche, economiche e sociali della Provincia, alla Regione Piemonte e agli Enti liguri.

Porgo pertanto il più vivo ringraziamento ed il saluto cordiale dell'Amministrazione Provinciale di Cuneo a tutti gli intervenuti nell'augurio che dall'odierno confronto di idee nascano concrete indicazioni per la nostra quotidiana fatica di amministratori locali.

Un particolare ringraziamento desidero rivolgere a nome del Consiglio Provinciale, al Vice Presidente Dott. FAGNOLA e all'Assessore alla Programmazione Signor QUAGLIA, i quali hanno curato con molta intelligenza ed impegno le due relazioni introduttive al Convegno di oggi.

Per quanto riguarda lo svolgimento dei lavori, mi corre obbligo far presente che la Conferenza dei Capi Gruppo del Consiglio Provinciale ha espresso l'avviso di concedere ampia facoltà di intervento a tutti i partecipanti alla riunione odierna, secondo l'ordine di richieste che via via perverranno a questa Presidenza.

Sempre a nome della Conferenza dei Capi Gruppo prego coloro che intendono prendere la parola di limitare il loro intervento a non più di 15 minuti, declinando le generalità per la registrazione.

Comunico infine che le risultanze di tutti gli interventi odierni e le relazioni introduttive saranno oggetto di una valutazione da parte del

Consiglio Provinciale, in una apposita seduta, a conclusione della quale verranno predisposte le dichiarazioni di voto dei singoli gruppi politici ed eventualmente un ordine del giorno conclusivo da parte dello stesso Consiglio Provinciale.

Detto questo, lascio la parola al Vice Presidente Dott. FAGNOLA per la sua relazione.

DOTTOR FAGNOLA, ASSESSORE ALLA VIABILITA' ED ALL'ASSETTO DEL TERRITORIO:

Le motivazioni della odierna seduta "aperta" del Consiglio Provinciale sono state esposte dal Signor Presidente della Provincia, nell'indirizzo di saluto ai partecipanti.

Gli elementi informativi circa i temi specifici, oggetto del dibattito odierno, sono ampiamente e dettagliatamente esposti nella ricerca inviata ai Sigg. Consiglieri provinciali ed a tutti gli Enti invitati.

I problemi delle infrastrutture di trasporto della Provincia di Cuneo, di cui, da sempre, si lamenta l'isolamento, sono articolati secondo le quattro naturali direttrici:

- verso l'area metropolitana torinese;
- verso l'Astigiano ed il Piemonte Sud-occidentale;
- verso la Liguria ed i porti liguri in particolare;
- verso la Francia.

L'ambito di discussione si presenta dunque molto vasto e tale da presentare il rischio di una dispersione di interventi e quindi, in definitiva, di non proporre - come invece sarebbe auspicabile - una sintesi di vari indirizzi programmatici ed una loro graduazione di priorità.

Si tratta invece di delineare una strategia politica che coaguli attorno a non molti punti lo sforzo concorde di Enti locali e Regione in vista del raggiungimento di certi risultati ritenuti più urgenti e fondamentali per lo sviluppo della comunità provinciale.

La presente relazione non propone quindi indicazioni programmatiche - che spettano del resto in prima persona alla Regione ed ai Comitati Com-prensoriali - quanto piuttosto una metodologia.

Le varie infrastrutture sono state analizzate in base ai tempi impiegati per la loro promozione e decisione; per la progettazione di massima ed esecutiva; per il loro finanziamento ed infine per la loro esecuzione. Ne è risultato un quadro analitico che riproduce la "storia" delle realizzazioni nel settore viario e ferroviario dal 1960 ad oggi. Le informazioni che si possono desumere sono emblematiche per le previsioni operative e temporali che si possono proporre per il futuro. A questo riguardo le indicazioni circa le opere da realizzare nei prossimi anni hanno un valore del tutto ipotetico, nè vogliono preconstituire alcuna priorità.

Si è operato, in questo caso, seguendo l'esempio dei programmatori francesi che sogliono presentare alle autorità politiche degli "scenari", cioè delle "ipotesi di lavoro", per evidenziare quali possono essere le alternative prevedibili a seconda che si adotti una piuttosto che un'altra soluzione.

Pertanto - è bene ripeterlo - la discussione circa le opere da proporre e le relative priorità è aperta nel modo più ampio e generale.

Ci sono però due limiti: i tempi e le disponibilità finanziarie.

Di grande interesse è l'esame analitico della già citata deliberazione della Giunta Regionale del 30 marzo 1979, n° 159 - 20356: "Piano Regionale dei Trasporti". Come si ricorderà gli interventi sulla viabilità piemontese sono stati distinti, sulla base di determinati parametri, in interventi urgenti ed interventi a medio termine. Gli "urgent" sono stati poi analizzati in 16 gruppi di priorità; i secondi - cioè quelli a medio termine - in uno solo. La somma degli interventi urgenti a carico degli Organi Centrali dello Stato ammonta a 671,5 miliardi di cui 358,9 miliardi (e cioè il 53%) da eseguire nella provincia di Cuneo (ved. tabelle n° 1 e 2). Il totale degli interventi a medio termine, sempre a carico degli Organi Centrali dello Stato, è pari a 88,2 miliardi, di cui 31,7 miliardi in Provincia di Cuneo (cioè il 28%).

Analizzando invece gli interventi urgenti su strade di competenza provinciale, si riscontra come, su un totale di spesa previsto di 36,4 mi

liardi, 26,7 miliardi (73,3%) riguardino la Provincia di Cuneo.

Gli interventi a medio termine sono pari a 7,4 miliardi e non comprendono indicazioni in Provincia di Cuneo.

Alla suddetta somma vanno aggiunti 293,3 miliardi per il sistema delle comunicazioni stradali in Valle Susa e 25 miliardi (cifra ritenuta disponibile) per il sistema delle comunicazioni stradali nell'alto Novarese.

L'esame dei preventivi di spesa per la viabilità inseriti nel "Piano Regionale dei Trasporti", si conclude con una previsione di oneri di 1078 miliardi a carico degli Organi Centrali dello Stato e di 43,8 miliardi a carico degli Enti locali (Province). Pur tenendo conto che la somma di circa 300 miliardi relativa alla viabilità della Valle Susa verrà probabilmente finanziata con provvedimento speciale, a seguito degli obblighi assunti in sede internazionale, restano pur sempre da reperire circa 780 miliardi, che dovranno essere finanziati negli anni a venire.

Tenendo presente che la quota attribuita al Piemonte per il triennio 1979-81 è stata di 110 miliardi, qualora venissero mantenuti i medesimi ritmi di finanziamento, occorrerebbero ben sette piani triennali per completare tale programma (si arriverebbe cioè alle soglie del '2.000).

Per quanto riguarda il sistema ferroviario (ved. tabella n° 3) la Regione Piemonte ha proposto alle F.S. interventi per 633 miliardi circa di cui solo 78,8 miliardi riguarderebbero la provincia di Cuneo (12% circa).

Non è compresa in detta cifra la proposta di elettrificazione della linea Limone - Ventimiglia (valutata in circa 30 miliardi).

Più concreto ed immediato il discorso sulla viabilità provinciale, anche se, come già accennato in precedenza, l'oggetto del dibattito odierno esula da questo tema specifico, che è stato toccato solo in qualche punto particolare, allorquando viene ad avere attinenza con i problemi della viabilità primaria.

Il programma integrativo degli investimenti predisposto dall'Amministrazione Provinciale per il breve periodo (1979/80) comporta una previsio-

ne di spesa per la viabilità di 19.428 milioni (ved. tabella n° 4) che si aggiungono ai normali interventi che la Provincia effettua annualmente in base alle disponibilità di bilancio ordinario.

Di particolare rilievo è la previsione di 5.435 milioni sulla strada di "Fondovalle Tanaro" destinata a risolvere pressochè compiutamente l'annoso problema che interessa i Comprensori di Mondovì e di Alba-Bra, aprendo altresì un'importante via di comunicazione attraverso la zona della bassa Langa, verso i porti liguri. Significativi sono anche gli interventi per il ponte sul torrente Stura, a Castelletto Stura, e per la S.P. n° 102 di Valle Uzzone, in vista di un radicale miglioramento del collegamento anche sul versante ligure.

Non può essere tralasciato infine un accenno, anche se sommario, alla scelta individuata dalla Regione Piemonte di una ipotesi di nuova organizzazione dei servizi intercomprensoriali di trasporto ad "H".

Tale scelta, pienamente condivisa da questa Amministrazione Provinciale, mira, non solo a elevare il livello dei servizi offerti, ma anche a favorire, migliorando l'accessibilità relativa delle zone oggi peggio servite, un più equilibrato sviluppo del territorio piemontese.

Essa si basa su due grandi assi Nord - Sud, l'uno del versante occidentale, passante attraverso il nodo di Torino, e l'altro del versante orientale della Regione, passante attraverso i nodi di Novara ed Alessandria interconnessi da una serie di linee trasversali Est - Ovest. Se tale ipotesi verrà realizzata, si dovrà conseguire, parallelamente ad una depolarizzazione del centro di Torino, un'elevazione dei livelli di collegamento del resto del Piemonte; essa comunque deve rimanere come trama di fondo per sviluppare i diversi interventi sui sistemi ferroviario e stradale in ambito regionale.

Sono dunque evidenti le strette interconnessioni esistenti tra le politiche delle infrastrutture di trasporto e quelle dello sviluppo territoriale. Ciò nonostante occorre chiarire che se è vero che la realizzazione o il radicale ammodernamento di una infrastruttura di trasporto può creare le premesse per lo sviluppo economico di una data zona, non

è questo l'unico mezzo per arrivare a tale fine. Le politiche di rilocalizzazioni produttive, di assetto del territorio e quelle delle "aree attrezzate" sono una conferma della precedente affermazione.

Pertanto, nelle proposte di nuove infrastrutture si dovrà tenere conto anche di questo concetto: i mezzi di promozione dello sviluppo di talune aree svantaggiate che possono essere impiegati dall'interlocutore pubblico sono molteplici e non devono essere ridotti alle sole infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il suddetto criterio permette di superare - almeno in parte - l'inevitabile strozzatura che si verifica quando si considera la scarsità delle risorse rispetto alle esigenze prospettate, il che impone necessariamente la determinazione di criteri di priorità degli interventi.

Un'altra difficoltà si sovrappone a complicare il quadro delle proposte di nuove infrastrutture di trasporto: la crisi energetica in atto può mutare in tempi brevi molte delle situazioni che sembravano ormai acquisite in tema di mezzi di trasporto, di tipo di trasporto e dello stesso andamento delle correnti di traffico.

E' un interrogativo cui si può oggi rispondere solo in termini di congetture, largamente approssimate, ma di cui si deve comunque tenere conto per evitare l'impiego di risorse - sempre più scarse e preziose - in infrastrutture che potrebbero rivelarsi in un domani anche non lontano scarsamente produttive.

Ciò non significa abbandonare disegni che comportano l'impegno di notevoli quantità di finanziamenti e/o a tempi lunghi; tali disegni debbono continuare ad essere perseguiti, se mai con un costante confronto con realtà via via modificantisi, per accertare la loro rispondenza ad esigenze ancora presenti, o che si ritengono tali per un ragionevole prosieguo di tempo.

L'azione a tempi brevi si identifica pertanto come scelta ragionata di opere di sicura fattibilità, compatibili con le risorse esistenti; possibilmente intese a sciogliere antichi nodi di sviluppo; certo immediatamente utilizzabili con un massimo di fruizione collettiva.

La sintesi di questi quattro vincoli o condizioni non è facile ad ottenersi, anche se non impossibile, ove si disponga di una visione complessiva di fondo che consenta una graduale e razionale concentrazione di sforzi intesa alla progressiva realizzazione di opere da tempo sollecitate dalla comunità provinciale.

Al termine di questo mio intervento che di proposito è stato breve, io desidero ringraziare anche a nome del Collega QUAGLIA tutti gli uffici della Amministrazione Provinciale che hanno collaborato con i due Assessori a questo Convegno ed un ringraziamento particolare all'Ufficio Studi e particolarissimo al Dott. FISSORE che con il consueto impegno ha diretto le ricerche che sono state consegnate, ufficializzate nella relazione di base che è stata inviata, trasmessa o consegnata personalmente a tutti coloro che sono intervenuti all'odierno Convegno.

(seguono n° 4 tabelle esplicative)

TABELLA N. 1

Deliberazione della Giunta Reg. le n.159-20356 del 30.3.1979 "Piano Regionale dei Trasporti"

SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI STRADALI

Proposte per interventi di competenza degli Organi Centrali dello Stato

Interventi urgenti

Gruppo	INTERVENTI in REGIONE			INTERVENTI in PROVINCIA di CUNEO		
	S.S.		Costi	S.S.		Costi
1	11	Novara-confine Lombardia	10.500	231	Bra-Isola d'Asti	103.000
	456	Isola d'Asti-Asti	20.000			
	457	Asti-Castellalfero	20.000			
	34	Fondo Toce-Intra	37.000			
5	11	Vercelli-Novara	9.200			
	457	Castellalfero-Penango	11.000			
6	35bis	Novi Ligure-Pozzolo F.	1.500	20	Cuneo-Borgo S.Dalmazzo	24.000
	589	Sangano-Frossasco	9.400			
		Frossasco-Pinerolo	3.800			
9	31	Casale-Vercelli	9.100			
	457	Penango-Casale	39.000			
10	23	TO-Stupinigi-None	4.400	28	S.Michele M.vì-Mondovì	7.800
	35bis	Serravalle-Novì	1.000	29	Ricca-Alba	3.500
	142	Cossato-Gattinara	7.300	564	Cuneo-Mondovì	8.700
	393	Torino-Carmagnola	5.100	589	Saluzzo-Busca	9.000
	460	Torino-Rivarolo	9.100			
11	32	Novara-Bellinzago	4.200	231	Cuneo-Fossano	53.000
12	565	Ivrea-Ozegna	11.200	20	Variante di Cuneo	50.000
	589	Avigliana-Sangano	5.600			
14	30	Cassine-Acqui	7.300	28	Mondovì-Carminè	4.800
	211	Tortona-confine Lombardia	10.000			
	334	Acqui-confine Liguria	8.500			
	456	Molare-Acqui	9.700			
29	Cortemilia-Ricca	14.300				
15				231	Fossano-Bra	44.000
16	10	Villanova Asti-Baldichieri	0,800	28	Gareggio-Prata	8.300
	23	None-Riva	3,600			
	31b s	Castelrosso-Crescentino	7.000			
	211	Pozzolo F.-Tortona	6.000			
	230	Biella/S.S. 232	4.900			
	299	Romagnano S.-Borgosesia	7.800			
	337	Domodossola-confine	15.500			
	456	Acqui Terme-Nizza Monf.	13.400			
	494	Alessandria-Valenza	5.600			
29	Alba-Montà	10.500				
589	Pinerolo-Saluzzo	18.000				
Totale			312.600	Totale		358.900
TOTALE GENERALE : 671.500=				% Provincia di Cuneo sul totale = 53%		

Interventi a medio termine

Gruppo	INTERVENTI IN REGIONE			INTERVENTI IN PROVINCIA di CUNEO		
	S.S.		Costi	S.S.		Costi
17	11	S. Germano-Vercelli	4.500	20	Borgo-Robilante	13.500
	31bis	Crescentino-Casale	6.100	28	Carmino-S.S. N. 20	7.000
	32	Bellinzago/S.S. N. 33	7.400	29	Montà-Santena	8.400
	143	Gaglianico/Cavaglia	2.100	456	Neive-Alba-Isola	2.800
	211	Novara/confine	4.400			
	229	Novara/Borgomanero	11.800			
	230	S.S. N. 232-a Quinto U.	6.200			
	456	Asti-Casalborgone	11.500			
	565	Orzegna-Rivarolo L.	1.100			
	596	Vercelli-Confine Lombardia	1.400			
	T o t a l e		56.500	T o t a l e		31.700
TOTALE GENERALE			88.200	% Provincia di CUNEO sul totale = 28%		

SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI IN VALLE SUSA

	Previsione globale	Previsione 1 ^a fase
1° tronco Rivoli-Avigliana	25.900	21.800
2° tronco Avigliana-Susa	72.400	54.300
3° tronco Susa-Oulx	163.900	18.200
4° tronco Oulx-Bardonecchia	31.100	23.725
T O T A L E	293.300	118.025

SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI NELL'ALTO NOVARESE

- 1° Variante di Ornavasso
Variante da Masera a Ponte Crevola
eliminazione sottopassi ferroviari
- 2° Sistemazione S.P. Ponte della Masera-Masera
- 3° Sistemazione tronco da Teglia a Megalo

Disponibilità Lire 25 miliardi

TABELLA N. 2

Deliberazione della Giunta Reg.le n. 159-20356 del 30.3.1979 "Piano Regionale dei Trasporti"

SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI FERROVIARIE
Proposte per interventi di competenza delle FF.SS.

Gruppo	INTERVENTI IN REGIONE			INTERVENTI IN PROVINCIA di CUNEO		
		Costi			Costi	
		1^ fase	2^ fase		1^ fase	2^ fase
A	Modane-Bardonecchia-TO	33.500	30.000	TO-Fossano-S.Giuseppe-SV	7.400	35.600
	TO-Alessandria-Arquata	51.000	14.200			
	TO-Novara	51.400	35.500			
	AL-S.Giuseppe di Cairo-SV	12.880	0,830			
	Santhià-Arona	18.350	--			
	Domodossola-Arona-NO	75.900	50.000			
	NO-Mortara-AL	2.400	3.000			
	Castelnuovo-Casale-Valenza	26.200	--			
	AL-Tortona	1.500	--			
	Tortona-Arquata	1.000	--			
	AL-Ovada	4.250	--			
Acqui-Ovada	1.750	--				
B	Pinerolo-TO	55.750	--	Limone-CN-Fossano	19.600	--
	Chivasso-Ivrea(Aosta)	13.610	49.500	Carmagnola-Bra	3.820	--
	Domo-Omegna-Borgomanero	29.380	--	Bra-Alba	10.690	--
C	Susa-Bussoleno	1.640	--	Cavallermaggiore-Bra	1.760	--
	Chieri-Trofarello	930	--			
	Biella-Santhià	5.640	--			
	Biella-NO	8.280	--			
	Borgosesia-Vignale	5.720	--			
	T o t a l i	401.080	153.030	T o t a l i	43.270	35.600
		444.350	188.630		78.870	
	TOTALI GENERALI	(1) 632.980		% in PROVINCIA di CUNEO = 12%		

N.B.: dal (1) mancano circa 180 miliardi per i passaggi a livello

TABELLA N. 3

Deliberazione della Giunta Reg.le n.159-20356 del 30.3.1979 "Piano Regionale dei Trasporti"

SISTEMA DELLE COMUNICAZIONI STRADALI

Proposte per interventi di competenza degli Enti locali (Province)

Interventi urgenti

Gruppo	INTERVENTI IN REGIONE		INTERVENTI IN PROVINCIA DI CUNEO		
		costo			costo
6	S.P. Torino-Caselle-Cirié	2.100			
10			S.P. Bra-Sommariva (Bra-Crocetta)		5.700
12	S.P. Novara-Romagnano (Ghemme-Borgosesia)	6.500	S.P. Carignano-Casalgrasso- Saluzzo		9.600
15			S.P. Saluzzo-Savigliano- Bergoglio		7.600
16	S.P. Carignano-Piobesi-Piosasco (da Piobesi a Candido)	1.100	S.P. Alba-Neive		3.800
	T o t a l e	9.700	T o t a l e		26.700
	TOTALE GENERALE	36.400	% Provincia di CUNEO =	73,3%	

Interventi a medio termine

Gruppo	INTERVENTI IN REGIONE		INTERVENTI IN PROVINCIA DI CUNEO		
		costi			costi
17	S.P. Chivasso-S.Giorgio Can. S.P. Brandizzo-Cirié S.P. Casalborgone-Villanova	900 2.900 3.600		N.N.	
	T o t a l e	7.400			

TOTALE GENERALE: 43.800=

Tabella N° 4

Proposte dell'Assessorato Provinciale alla Viabilità per il programma integrato degli investimenti 1979/80 per lavori straordinari lungo le strade provinciali

1 ^ FASE

Comprensorio di CUNEO

S.P.	TRONCO	IMPORTO (milioni)
42	Beinette - Chiusa Pesio: sistemazione con allargamento	160
	Nuovo ponte di Castelletto sul torrente Stura e raccordi con la viabilità esistente	1.300
23	Valgrana - Monterosso: eliminazione dosso pericoloso	20
	TOTALE COMPENSORIO	1.480

Comprensorio di SALUZZO

26	Saluzzo - Paesana: costruzione variante sud di Paesana	700
25	Cuneo - Villafalletto: costruzione variante di Villafalletto	500
161	Saluzzo - Villafalletto: allargamento sovrappasso ferroviario presso Saluzzo	50
45	Fossano - Salmour: consolidamento fondazioni ponte sul torrente Stura	200
	TOTALE COMPENSORIO	1.450

Compensorio di ALBA - BRA

S.P.	T R O N C O	IMPORTO (milioni)
102	Scaletta Uzzone - confine Provincia di Savona	470
3	Alba - Vergne: costruzione variante esterna abitato di Barolo	535
58	Cherasco - La Morra: allargamento ponte sul fiume Tanaro	90
6	Fondovalle Tanaro tra bivio Vergne e bivio Cherasco: completamento difese contro fiume Tanaro in località Iso-rella	200
3	Gallo d'Alba - Cantina Roddi: completamento e bitumatura	200
31	Ponte Belbo - Niella - Passo Bossola: consolidamento ponti	200
	TOTALE COMPENSORIO	1.695

Compensorio di MONDOVI'

35	sistemazione dell'innesto presso Torre Mondovì della Fondovalle Casotto con ricostruzione ponte sul Corsaglia	220
54	Ceva - Paroldo: consolidamento n° 5 ponti sul torrente Bovina	73
271	Niere - Monastero Vasco: lavori di completamento della sistemazione generale	100
32	Dogliani - Bonvicino: sistemazione frana in località Martina	40
34	variante all'abitato di Lisio	640
	TOTALE COMPENSORIO	1.053
	TOTALE GENERALE 1^ FASE	5.698

2 ^ FASE

Compensorio di CUNEO

S.P.	TRONCO	IMPORTO (milioni)
23 41	Cuneo (bivio Confreria) - Vignolo - Ponte del Sale. - Borgo S. D. - bivio Strada Statale N° 22: ammodernamen- to tracciato e raddoppio ponte	600
21	circonvallazione all'abitato di Boves sulla ex sede fer- rovie	480
179	Villata - Centallo: allargamento del tronco tra la SS. N° 589 e bivio S.P. N° 25	100
	TOTALE COMPENSORIO	1.180

Compensorio di SALUZZO

7	Savigliano - Bivio autostrada: costruzione variante abi- tato Marene	840
105	costruzione variante di Casteldelfino per Pontechianale e Bellino	150
166	Savigliano - Monasterolo di Sav. - Moretta: allargamen- to del tronco Ruffia - Villanova Solaro	120
169	Centallo - Fossano: completamento sistemazione generale con allargamento del tratto Fossano - Maddalene	200
220	completamento sistemazione generale tronco Cervignasco - bivio S.S. N° 589	150
	TOTALE COMPENSORIO	1.460

Compensorio di ALBA - BRA

S.P.	TRONCO	IMPORTO (milioni)
3	Alba - Barolo: costruzione svincolo in regione Uccellaccio per Monforte - Serralunga - Barolo	850
7	bivio autostrada-Roreto: lavori di rettifica ed ampliamento.	525
6	confine Provincia di Torino - variante abitato Sommariva Bosco	800
52	ex strada provincializzata n. 102 di Valle Uzzone: costruzione di variante all'attuale tracciato in corrispondenza del Valico del Buzzurù (1° lotto)	1.000
	TOTALE COMPENSORIO	3.175

Compensorio di MONDOVI'

5	Roccaforte - Villanova M.vì: lavori di allargamento presso S. Lucia	80
36	Mondovì - Vicoforte M.vì: eliminazione punti singolari	150
60	S. Michele M.vì - Niella Tanaro: completamento e sistemazione generale	250
	TOTALE COMPENSORIO	480
T O T A L E _ G E N E R A L E _ 2 ^ F A S E		6.295

ALTRI INTERVENTI

N°	I N T E R V E N T I	IMPORTO (milioni)
1	Sistemazione con bitumatura della restante rete di strade provincializzate a macadam	1.200
2	Acquisto automezzi e macchinari - programma anno 1979 = £. 360 milioni - programma anno 1980 = £. 440 "	800
3	Fondovalle Tanaro: - costruzione tronco Piozzo-Fontechiara-Gallesio 635 milioni - completamento tronco Carrù-Piozzo con nuovo ponte a Naviente 700 " - costruzione tronco dal ponte sul Tanaro di Cigliè-stazione FF.SS. di Niella Tanaro 600 " - costruzione tronco tra la stazione FF.SS. di Niella Tanaro e la località di Piantorre 2.000 " - costruzione tronco Gallesio-bivio Lequio Tanaro 700 " - raccordo Dogliani e altri 800 "	5.435
	T O T A L E	7.435
	TOTALE GENERALE	19.428

SIGNOR QUAGLIA, ASSESSORE ALLA PROGRAMMAZIONE: Il Vice Presidente Dott. FAGNOLA, ha puntualizzato la situazione per quanto riguarda i riferimenti con il Piano regionale dei Trasporti, i vincoli delle risorse esistenti e i criteri generali di scelta delle priorità.

Desidero soffermarmi sull'interesse che la Provincia di Cuneo ha per lo sviluppo dei porti liguri, interesse del resto non esclusivo, ma proprio di tutto il sistema economico piemontese e lombardo.

Tale interesse assume una notazione del tutto particolare quando si pensi che uno dei Comprensori maggiormente sfavoriti del Piemonte, è il Comprensorio di Mondovì e cioè il Comprensorio - cerniera tra il Piemonte e i porti di Savona ed Imperia.

Tale stato di crisi perdura ormai da molti anni nonostante il medesimo comprensorio sia attraversato dall'unica autostrada che tocca la provincia di Cuneo e cioè la Torino - Savona e dalla importante parallela linea ferroviaria.

Qualcosa cioè non ha finora funzionato nelle interrelazioni tra Piemonte e Liguria, nel senso che lo sviluppo economico si è polarizzato agli estremi, lasciando un vuoto nella parte intermedia e cioè appunto nel Monregalese.

Tale situazione non può non preoccupare la nostra Provincia anche perchè, di fronte alle legittime aspettative di sviluppo del porto di Savona, aspettative che si devono condividere senza riserva alcuna, sorge spontaneo l'interrogativo se, anche questa volta, il Monregalese può aspirare ad entrare a far parte di un grosso disegno di sviluppo interregionale che vede la realizzazione del porto di Vado e la rilocalizzazione delle attività industriali ad esso connesse non esclusivamente lungo l'asse Carcare - Acqui Terme - Predosa.

Diverso è il discorso relativo allo sviluppo del porto di Imperia, per il quale le proposte di ampliamento trovano nella Provincia di Cuneo una tenace assertrice, nell'ovvia constatazione che esso costituisce il porto naturale della provincia stessa. L'unico grosso ostacolo in proposito è rappresentato dalla inadeguatezza della S.S. n° 28 e soprattutto

della necessità di superare le difficoltà di valico.

Ampliamento del porto di Imperia e rottura del diaframma verso la valle Tanaro costituiscono pertanto due momenti inscindibili di un'unica operazione di sviluppo. A questo punto giocano un ruolo fondamentale i tempi di attuazione. Non a caso la relazione trasmessa agli invitati alla riunione odierna contiene dei quadri con sintesi dei tempi impiegati per la realizzazione delle singole infrastrutture.

Come certamente avrete potuto notare, ben poche sono le previsioni certe che si possono formulare dopo il prossimo anno. La mancanza di scelte precise da parte della programmazione nazionale; di piani di lavoro a medio termine e di conseguenti previsioni di finanziamento e di indicazioni di priorità, condiziona qualsiasi ipotesi.

Infine, non può essere trascurata un'altra vocazione della Provincia di Cuneo, provincia di frontiera e cioè le relazioni con la Francia - che sono pesantemente limitate da condizioni geografiche particolarmente difficili.

Come chiaramente è affermato nella relazione informativa, la politica dei valichi alpini deve essere condizionata alla politica dei porti. Quest'ultima però è costituita non solo dal potenziamento di infrastrutture - la cui necessità è indiscutibile - ma anche da razionalizzazione di sistemi, da capacità imprenditoriali ed operative, da efficienza e riduzione di costi.

E' un banco di prova severo che impone un salto di qualità per i sistemi di gestione portuale e che ci auguriamo sinceramente venga superato nei prossimi anni. Si potrà allora guardare con serenità a programmi più lontani, che comporteranno inevitabilmente anche un confronto con i nostri porti, che debbono necessariamente essere resi in anticipo competitivi e funzionali.

E' ovvia la considerazione che in un'economia aperta quale è quella europea, come non è possibile porre barriere o protezionismi per i prodotti che, attraverso la concorrenza internazionale, devono tendere a massimizzare le economie di mercato, così non è possibile mantenere a lun-

go posizioni oligopolistiche nel settore dei servizi, che sono una componente essenziale del costo dei prodotti.

La strada maestra da imboccare è quindi quella della efficienza e della competitività. Se certe merci prodotte in Piemonte o nella provincia di Cuneo trovano il loro sbocco portuale in porti diversi da quelli liguri, non è certamente per esterofilia, quanto piuttosto per ragioni evidenti di costi inferiori e/o di servizi migliori.

La distanza tra il Piemonte ed i porti liguri è la minima possibile e quindi gli stessi costituiscono lo sbocco naturale per l'area piemontese. Il cercare altri sbocchi diventa un'operazione comunque artificiosa, ma obbligata, se i termini di raffronto, espressi in costi e/o servizi, risultano favorevoli per altri porti.

L'Amministrazione Provinciale insiste quindi affinché l'efficienza e la competitività dei porti liguri vengano portate a livelli europei e che i piani di sviluppo e le ipotesi di aree di decentramento portuale tengano anche conto delle esigenze della Provincia di Cuneo.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Ringrazio l'Assessore alla Programmazione per la sua relazione introduttiva e prima di dare la parola al Prof. ENRICHENS, Consigliere Regionale, desidererei comunicare che è presente in sala l'Avv. MORTAROTTI, Presidente dell'Aeroporto di Levaldigi, il quale dovrebbe allontanarsi alle 11,30; pertanto se occorrono dei chiarimenti, delle informazioni sull'aeroporto di Levaldigi bisognerebbe intervenire subito.

Ha chiesto la parola il Consigliere Regionale ENRICHENS, ne ha facoltà.

PROF. ENRICHENS, CONSIGLIERE REGIONALE: Dirò brevemente nel mio intervento la necessità dell'interesse delle Amministrazioni Provinciali e dei Comprensori per quanto riguarda la percorribilità della linea ferroviaria Alba-Bra-Cavallermaggiore e per quanto riguarda la Statale 28 e il collegamento del basso Piemonte, soprattutto la Valle Tanaro con la Liguria.

Primo argomento Alba-Asti, Alba-Bra e Alba-Bra-Ceva-Savona. Nelle Langhe, a seguito del recente crollo del ponte sul fiume Stura, siamo isolati da tre parti. Non siamo isolati perchè ci sono i servizi automobilistici sostitutivi, però siamo isolati da tre parti.

Sono stato molto lieto di aver letto la relazione, ottima, dell'Amministrazione Provinciale sull'argomento della viabilità nel basso Piemonte, perchè i dati di ricerca della mobilità dei lavoratori e delle merci coincidono con la mia ricerca personale fatta in loco presso le stazioni ferroviarie. Non è vero che la Alessandria-Alba-Bra-Cavallermaggiore è un ramo secco. Non è vero, perchè pur con le interruzioni l'anno scorso hanno percorso la linea Alba-Alessandria 3.000 carri merci. La mobilità dei viaggiatori, operai, pendolari e studenti si aggira sulla cifra che è riportata nello studio dell'Amministrazione Provinciale di Cuneo: 1.500 unità. Ora, noi siamo isolati verso Asti perchè è interrotto il tratto Castagnole Lanze-Asti. Siamo isolati verso Torino e quindi verso Bra perchè c'è la collina di S.Vittoria che frana e sta franando da parecchi anni. E' una collina che a questo punto avrebbe potuto essere rivestita da una lamina d'oro con i miliardi che sono stati profusi nei gabbioni di sostegno.

E poi siamo isolati verso Ceva e Savona a seguito del ponte sullo Stura. Dico questo perchè ho fatto due interpellanze all'Assessore ai Trasporti alla Regione Piemonte. Due volte mi sono dichiarato insoddisfatto perchè due volte l'Assessore mi ha risposto con l'indicarmi i programmi del Ministero dei Trasporti. Ma i programmi del Ministero dei Trasporti sono programmi all'acqua di rose, perchè non sono oltretutto realizzabili a breve termine, e poi sono ripetitivi perchè dicono sempre "faremo", "faremo", "faremo". Adesso l'ultima risposta è stata questa: sulla linea Alba-Bra, collina di S.Vittoria, è rimasto da sistemare un km di linea ferroviaria e mi dicono che questo chilometro di linea ferroviaria sarà sistemato senza dubbio, però i lavori di ripristino inizieranno non adesso; inizieranno nell'aprile della prossima primavera, quindi campa cavallo, a ottobre o a fine d'anno prossimo sarà riattivata la linea.

C'è in programma, e sono d'accordo con l'Amministrazione Provinciale, c'è in programma anche da parte del Ministero dei Trasporti di fare un nuovo tracciato della ferrovia, per risolvere radicalmente il problema e portare il tracciato a valle, lungo la stradale della Ditta CINZANO. Però questo progetto costa 30 miliardi. La Cuneo-Nizza mi pare che sia costata 36 miliardi! Se poi questi programmi si dilungheranno nel tempo, costeranno 100 miliardi, 200 miliardi, chissà quanto.

Comunque non sono soddisfatto dell'impegno delle Amministrazioni locali. Non dobbiamo stare a quello che ci dice il Ministero dei Trasporti, perchè il Ministero dei Trasporti è a Roma e Roma è eterna, quindi noi può darsi che questi problemi li avremo risolti nell'aldilà. E nell'al dilà vedremo poi riattivate queste linee.

Soprattutto oggi è urgente insistere sul fatto che la carenza del petrolio sottolinea l'esigenza, del resto rilevata dallo studio dell'Amministrazione Provinciale, di intensificare il trasporto merci per ferrovia perchè un giorno o l'altro verrà a mancare. Se mancherà il petrolio come faremo camminare i diesel, i pullman?

Secondo aspetto: le comunicazioni del basso Piemonte con la Liguria. E non sono d'accordo qui con l'Assessorato ai Trasporti della Regione, quando dice che la strada Ceva-Garessio-Albenga non la si può potenziare e non vi è intendimento di potenziarla perchè c'è poco traffico. E certo, se la lasciate com'è si capisce che il traffico è sempre modesto e lo sarà sempre di meno. Ma se riprendessimo in esame il vecchio progetto del traforo del S. Bernardino, Presidente dell'Amministrazione Provinciale. Se prendessimo in esame, Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Imperia, noi toglieremo dall'isolamento la valle Tanaro. A parte il fatto che nella valle Tanaro ci sono insediamenti industriali molto importanti fra cui la Ditta LEPETIT e la CARTIERA DI ORMEA che auspichiamo fra breve termine riprenda la sua attività. Ma il destino della valle Tanaro è un destino turistico, amici miei. E' un destino turistico perchè la valle Tanaro diventerà il retroterra naturale di Alassio, della Riviera occidentale, dove non c'è più un metro quadrato per costruire. In un quarto d'ora, venti minuti i turisti ven

gono a dormire al fresco a Garessio d'estate e si passano tutta la giornata al mare, sulle spiagge affollate della Riviera occidentale.

Noi insistiamo anche con la programmazione e da tempo sentiamo nei convegni ribadire la necessità urgente d'industrializzare il Mezzogiorno d'Italia. Il destino del Mezzogiorno non è il destino industriale, è un destino agricolo, turistico, mettiamocelo bene in testa, è lì che bisogna profondere miliardi, migliorare l'agricoltura e migliorare il turismo, e il turismo nel Mezzogiorno d'Italia avrebbe sbocchi immensi, solo che non ha le attrezzature che ha il turismo in certe stazioni turistiche del Nord.

E per questo, amici, io faccio un caldo appello all'Amministrazione Provinciale perchè riprenda in esame questo problema, di agevolare, intensificare il trasporto fra il basso Piemonte (vedi valle Tanaro) e Albenga-Alassio, anche nell'interessè di Cuneo stessa, perchè i cittadini di Cuneo, come adesso in due ore vanno a Nizza in un'ora e mezza andranno ad Albenga traforando il Galeno com'era un vecchio programma. Non scendo nei particolari, non voglio togliere spazio agli altri, chiedo soltanto che venga intensificato questo interessamento e ringrazio moltissimo il Presidente dell'Amministrazione Provinciale di avermi invitato a questo convegno perchè è la prima volta che ho l'onore di parlare in questa sala.

DOTTOR ODDERO, PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO: La compiutezza del lavoro preparatorio predisposto dall'Amministrazione Provinciale sulle comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree in provincia di Cuneo, esime da qualsiasi exursus storico, poichè le informazioni necessarie su tutta la problematica vi sono ampiamente contenute. Dobbiamo concordare sulle relazioni degli Assessori FAGNOLA e QUAGLIA. E' necessario ora fare delle scelte, come già giustamente detto dall'Assessore FAGNOLA, indicare delle priorità ed individuare le possibilità di giungere alla realizzazione delle singole iniziative elencate nel dettagliato studio. L'Ente camerale di Cuneo ha ritenuto innanzitutto di acquisire dall'esperienza diretta degli operatori le indicazioni necessarie ad indivi-

duare le esigenze immediate della nostra Provincia. La situazione di emarginazione in cui il Cuneese incredibilmente agisce abbisogna di provvedimenti di larga portata, tali cioè da inquadrare il territorio in un contesto non soltanto regionale, ma soprattutto nazionale ed europeo. Per giungere a questo traguardo è necessario avviare immediatamente un processo di inserimento dell'area provinciale sulle più importanti e nel contempo vicine direttrici di traffico.

La Consulta Sezionale Trasporti della Camera di Commercio ha così individuato le necessità più urgenti del Cuneese, in una prospettiva reale, che costituiscono il primo passo verso la soluzione del problema dei trasporti, al quale dovranno seguire logicamente ulteriori passi, senza soluzione di continuità. La Camera di Commercio dunque indica nelle seguenti realizzazioni le esigenze immediate, esigenze che oggi stesso devono essere avviate a soluzione, della provincia di Cuneo:

- 1) - realizzazione dell'interporto;
- 2) - sistemazione definitiva della strada di Valle Stura;
- 3) - inserimento dell'area cuneese nella rete di traffico nazionale, con il collegamento diretto da Robilante ad Asti e l'allacciamento all'autostrada Torino-Piacenza;
- 4) - allacciamento del capoluogo all'autostrada Torino-Savona, con un collegamento diretto Cuneo-Magliano.

Voglio ribadire che di queste realizzazioni la provincia di Cuneo abbisogna senza ulteriori ritardi, come primo rimedio ad una insostenibile situazione dei trasporti autostradali. E' ben vero che altri interventi devono essere effettuati in base a principi di priorità, perchè mal tollerano rinvii e ritardi: sia nel settore stradale che in quello ferroviario ed aereo. I problemi dianzi indicati non vogliono infatti costituire un minimum di interventi: il minimum ha raggiunto oggi dimensioni di vasta latitudine, perchè i problemi si sono accumulati da decenni, senza trovare una soluzione sollecita.

Il primo passo deve essere quello dell'interporto: sono noti gli sforzi che da tempo gli Enti cuneesi hanno posto in atto per tale iniziativa, dotandola anche di idonei studi e progetti. Ora, nel rispetto del-

le competenze, le autorità regionali definiscano una volta per sempre la localizzazione. I rilievi geologici hanno individuato nella zona Basse di Stura un'area di circa 90.000 mq idonea all'iniziativa, pur con la necessità di opere di difesa. Se tale area è idonea, così come hanno ritenuto i geologi, e se corrisponde al vero che nel Cuneese debba sorgere un'area bimodale, così come a più riprese è stato riconosciuto da parte della Regione, non si vede quali indugi debbano ancora frapporsi. Sta di fatto che i traffici attraverso il Colle di Tenda (25.000 circa), il Colle della Maddalena (40.000 circa), i movimenti valutari import-export della provincia che delineano consistenti direttrici di traffico nell'ambito CEE ed extra CEE (306 miliardi in importazione e 456 in esportazione nel 1978), l'apertura al traffico della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza sulla quale è una realtà positiva il movimento viaggiatori e si delineano possibilità cospicue di traffico merci, il risveglio dell'interesse verso i porti liguri, la crescente predilezione da parte francese verso i transiti che interessano la nostra provincia, depongono incontrovertibilmente per la necessità di far sorgere subito nel Cuneese un interporto doganale. Questa localizzazione dell'interporto non esclude la necessità di tener presente uno scalo containers nella zona albese, interessata per le industrie locali.

La strada di valle Stura: su iniziativa delle Camere di Commercio di Digne e di Cuneo, i rappresentanti delle Comunità locali dei due territori seguono costantemente l'evolversi della problematica delle comunicazioni attraverso il Colle della Maddalena. Riuniti ora a Cuneo ora a Barcelonnette, verificano i progressi compiuti sull'uno e sull'altro versante per rendere idonea al traffico internazionale questa importantissima via di comunicazione. L'incremento dei traffici al Colle della Maddalena è cosa nota: le automobili sono salite da 41.000 nel 1969 a 125.000 nel 1978, il numero dei viaggiatori da 160.000 a 317.000, gli autocarri da 11.000 a 39.000, per un totale di 374.000 tonnellate trasportate nel 1978. Gli scambi fra la provincia di Cuneo e la Francia, senza tener conto delle merci provenienti da altre province, superano i 200 miliardi di Lire. Sempre più frequentemente si nota sul Colle il

passaggio di autocarri stranieri, non solo francesi, ma pure inglesi e soprattutto spagnoli. Su tali presupposti ed in considerazione che il fondo stradale è ancora lontano dall'essere soddisfacente e che per la mancanza di circonvallazioni e di rettifiche di tornanti le condizioni della circolazione non corrispondono alla vocazione di questo collegamento internazionale, i rappresentanti delle Comunità di Digne e di Cuneo hanno richiesto ai rispettivi governi ed alle amministrazioni regionali francesi ed italiane di disporre in favore delle vie d'accesso al Colle, ed in particolare su tutto l'itinerario fra Cuneo e Sisteron, interventi consistenti, con un programma pluriennale di opere di fortificazione, di allargamento e di circonvallazioni (Le Martinet, Jausier, Barcelonnette in Francia e Aisone, Barricate, Pianche e Demonte in Italia). Da più parti è stato assicurato un fattivo interessamento alla valle Stura: quel che deve essere compreso è che si tratta di un collegamento europeo. Come tale, è stato proposto al sollecito intervento della CEE.

Sul fronte opposto permane critica la situazione dei collegamenti sulla direttrice di Asti e della pianura padana. La cosiddetta Direttrice Padana, di cui il collegamento Cuneo-Asti non sarebbe che un tratto, assume un'importanza di carattere nazionale ed internazionale: oggi tuttavia si deve conseguire per la Provincia un risultato di non così ampia portata, ma immediato e sicuro. Il capoluogo provinciale non dispone purtroppo di una possibilità di collegamento diretto con la pianura: basti pensare al precario stato di manutenzione delle strade ed alla necessità di attraversamento di innumerevoli centri abitati, fra cui soprattutto Fossano e Bra, circa i quali non si registra ancora una considerazione positiva, sul piano progettuale, da parte dell'ANAS. A conferma dell'importanza di questo collegamento, che non si limita a servizio locale del territorio cuneese, la Conferenza Permanente delle Camere di Commercio italiane e francesi di confine ne ha riconosciuto l'imprescindibilità per lo sviluppo economico delle aree interessate, reso difficoltoso dalla difficile percorrenza. La variante Asti-Motta è prevista dal piano della viabilità della Regione Piemonte ed il progetto avrà il finanziamento nel triennio 79/81; devono essere portate

a termine, con carattere di urgenza, le opere di completamento e di asfaltatura dello svincolo Alba sud-ovest; la costruzione del ponte sul Tanaro, a completamento della tangenziale della zona Vaccheria a Gallo Grinzane; devono essere realizzate le varianti di Bra e di Fossano, mentre sarà presto aperta quella di Bricco di Cherasco. Sarebbe fuori di luogo ogni indugio nella discussione sugli allacciamenti alle autostrade Torino-Savona e Torino-Piacenza, auspiccate prioritariamente dagli autotrasportatori cuneesi. Evidentemente la considerazione delle necessità del Cuneese non può limitarsi a questi aspetti delle comunicazioni stradali. Con la stessa esigenza di immediatezza, il discorso sul collegamento verso la pianura deve infatti essere esteso al tratto Cuneo-Borgo S.Dalmazzo, che dalla Regione Piemonte non ottiene la dovuta attenzione, mentre le condizioni del traffico fra Cuneo e Robilante hanno raggiunto punte di disagio difficilmente riscontrabili altrove. La realizzazione di una variante della S.S. 20 del tratto Cuneo-Robilante, di circa 16 km, eviterebbe l'attraversamento di varie località e sopprimerebbe le principali strozzature del traffico. Così pure si dica per il tratto dalla frazione Ronchi a S.Rocco Castagnaretta.

La problematica in esame è invero ben più ampia di quanto dica il cenno ai problemi più immediati. Evitando di soffermarsi su problemi importanti quanto noti, desidero richiamare l'attenzione su due notizie che ci giungono d'Oltralpe. Terzo in Francia per la sua estensione di circa 70.000 ha, il parco nazionale del Mercantour è cosa fatta dopo la pubblicazione sul Journal Officiel del decreto del Ministro de l'Environnement che lo istituisce. Lungo la frontiera italiana, a 50 km da Nizza, il parco interessa le alte vallate del Roya, del Tinée, del Vesubie, del Var, del Verdon e dell'Ubaye. Il territorio, appartenente ai dipartimenti delle Alpi Marittime e delle Alpi dell'Alta Provenza, è rinomato per i paesaggi, la ricchezza della fauna e della flora. La zona centrale non è abitata e la caccia vi è vietata, a salvaguardia di un patrimonio naturale insostituibile. Questa circostanza richiama alla mente l'incontro che l'8 febbraio 1979, per iniziativa della Camera di Commercio di Nizza, ha avuto luogo in questa città fra i rappresentanti del dipartimento delle Alpi Marittime e della provincia di Cu

neo, imperniato sull'esame delle varie possibilità tecniche di realizzazione del traforo autostradale del Mercantour. Allora già erano state sollevate da parte francese difficoltà di ordine ecologico, che si sono aggiunte a quelle di diverso carattere da parte italiana. Non mi dilungo su questo argomento, il cui approfondimento spetta ad altri. Ritengo tuttavia che sia giunto il momento di un chiarimento definitivo sulle reali intenzioni da parte francese e sulle possibilità di sviluppo di un progetto di traforo. Auspico pertanto che sia presto possibile disporre degli studi necessari per effettuare scelte definitive. Sempre d'Oltralpe giunge notizia di un vecchio progetto che torna di attualità: il collegamento Marsiglia-Torino, per cui si prevedono tempi brevi. La Conferenza Permanente delle Camere di Commercio, riunita in Corsica il 4 ottobre scorso, già veniva a conoscenza con grande interesse della concessione accordata dal Ministero dei Trasporti per la costruzione dell'autostrada Aix en Provence-Sisteron sull'asse Marsiglia-Italia del Nord; e formulava voti perchè il calendario dei lavori, che prevede una entrata in servizio graduale dei vari tratti completati tra il 1981 ed il 1983, fosse interamente rispettato. Oggi sulla stampa francese si legge di questa autostrada moderna nella valle della Durance che, con velocità di crociera di 130 km all'ora, collegherà l'Italia del Nord, la Svizzera e l'Europa centrale da una parte e dall'altra Marsiglia, verso la Spagna e il Portogallo; e si ipotizzano preferenze anche da parte del traffico proveniente da Milano, rispetto alla direttrice per Genova. Ritengo questo un ulteriore motivo per un approfondito e definitivo chiarimento della problematica sulle comunicazioni con la Francia, nell'affermare con assoluta convinzione che un traforo alpino debba essere realizzato con criteri di priorità nelle Alpi Marittime, in conformità a quelle che sono le esigenze più vicine del Piemonte sud-occidentale e, a più largo raggio, del Nord Italia e dell'Europa. Ritengo che si possa infatti affermare che l'Europa è carente proprio di questa strada, che la congiunga lungo la direttrice padana alla Costa Azzurra ed alla Spagna attraverso un traforo alpino. E' in questa convinzione che il Consiglio di Amministrazione dell'Unione Regionale delle Camere di Commercio del Piemonte aveva sottoscritto unanime un voto, il 23 mag

gio 1978, perchè una scelta prioritaria potesse realizzare, immediatamente dopo il traforo del Frejus, quello del Ciriegia-Mercantour; e sempre più si rafforza e si palesa la necessità che un traforo alpino sia comunque realizzato nel Cuneese. Notizie più precise giungono all'ultimo momento dalla Francia in merito alla dianzi richiamata costruenda autostrada: la Marsiglia-Sisteron risulta finanziata ed appaltata; i lavori saranno condotti a termine entro il 1985. Da parte francese sono avviati gli studi per l'eventuale prosecuzione a Barcelonnette e già si pensa ad iniziative che rendano più agevole giungere a Torino attraverso il Cuneese. Da parte italiana (non certo cuneese), sembrano preferite altre iniziative, per cui l'autostrada, anzichè piegare su Barcelonnette, dovrebbe proseguire per Briançon ed attraversare le Alpi al Monginevro. Ciò di cui occorre prendere atto e chiarire ulteriormente sono le vere intenzioni francesi sui problemi del Ciriegia e delle sue alternative, alla luce anche delle notizie che ci sono giunte.

I problemi delle nostre comunicazioni non si esauriscono evidentemente nei trasporti su strada. Da più parti si raccolgono dichiarazioni spiccatamente favorevoli ad interventi pubblici per il miglioramento delle caratteristiche del trasporto merci su ferrovia, nella convinzione che questo modo di trasporto sia largamente suscettibile di maggior utilizzo. Per la provincia di Cuneo si pone in particolare evidenza la necessità di un potenziamento e di un ammodernamento della rete ferroviaria. Nella complessa problematica si delineano in particolare talune esigenze di carattere immediato, nel quadro di interventi tutti urgenti: mi limito ad accennare al tratto Bra-Alba sulla direttrice per Milano, al collegamento Cuneo-Fossano ed ai trasporti merci sulla Cuneo-Ventimiglia-Nizza. La linea Cavallermaggiore-Alba merita maggiori attenzioni, soprattutto se la si considera, così come dovrebbe essere, componente della linea verso Asti-Casale-Milano: questa, nello stato attuale di funzionamento, ben scarsi benefici comporta alla provincia di Cuneo. Se invece la si volesse considerare, in aderenza al vero, come un asse di collegamento, parallelo a quello stradale, fra il Nord Italia e la Francia meridionale, dopo l'apertura al traffico della Cuneo-Nizza,

alla luce del prevedibile incremento dei trasporti ferroviari, costituirebbe un cardine nel sistema delle comunicazioni dell'Europa occidentale. Il collegamento con Torino, che oggi significa linea Nizza-Ventimiglia-Cuneo-Torino ed oltre, fino a Basilea, è incredibilmente strozzato fra Cuneo e Fossano. La linea, com'è noto, è a binario unico, e ne conseguono rallentamenti gravi, che si aggiungono ai disagi di cui soffre sotto ogni profilo il capoluogo cuneese. Un accenno infine all'esercizio della Cuneo-Ventimiglia-Nizza: il successo sotto l'aspetto viaggiatori è noto e non può essere che in minima parte ridimensionato dalla novità del momento. Ma è sul piano del trasporto merci, che in passato si è voluto spesso disconoscere, che questa linea deve essere proposta come mezzo da preferirsi per taluni settori, alla luce dei costi d'esercizio. L'Ente camerale e l'Unione Industriale conducono in questi giorni un'indagine per accertare nell'ambiente dell'import-export l'interesse delle aziende a servirsi della linea Cuneo-Ventimiglia-Nizza per il trasporto delle proprie merci. I risultati, ad indagine ancora lungi dall'essere ultimata, già consentono positive conclusioni. Varie aziende, operanti nei settori dei metalli, del legname e dei materiali da costruzione, del bestiame vivo, dell'ortofrutta, del cemento, apparecchiature elettriche, meccanica, plastica ed abbigliamento, hanno indicato finora un tonnellaggio da considerarsi cospicuo, nel quadro promozionale del trasporto su ferrovia: circa 175.000 t. potrebbero essere trasportate sulla nuova linea ferroviaria, suddivise fra Ventimiglia e la Costa Azzurra, con una frequenza che le aziende indicano in modo vario, logicamente da organizzare con criteri economici. E' stato accertato che sulla linea Cuneo-Nizza è attualmente in attività una corsa giornaliera d'andata ed una di ritorno, per il trasferimento dei carri vuoti. La capacità di traino di una coppia di locomotori in servizio, i D 345, è di 500 t. circa, calcolate sul percorso totale (tenuto conto di taluni tratti in notevole pendenza). Il tonnellaggio finora indicato è ben vicino ad assicurare il carico per una corsa giornaliera in andata e ritorno. Sulla base di tali elementi, la Camera di Commercio e l'Unione Industriale proporranno alle Ferrovie dello Stato l'attivazione del servizio merci sulla nuova linea ferroviaria internazionale.

Ed ancora è opportuno soffermarsi sull'importanza rivestita per la nostra provincia dai collegamenti con i porti liguri e dalle comunicazioni aeree. Dall'analisi dei dati pervenuti dall'Unioncamere, relativi ai movimenti valutari import-export della provincia di Cuneo, nonché dalla voce dei trasportatori, si può apprendere quali cospicue correnti di traffico potrebbero riversarsi in particolare sui porti di Savona e di Imperia dalla provincia di Cuneo e da buona parte del Piemonte. Il presupposto è evidentemente lo sviluppo dei porti liguri, che di certo non la avrebbero a temere dalla concorrenza di porti stranieri; quindi, dei collegamenti rapidi con il mare svilupperebbero un discorso di trasporti con una impostazione moderna (containers, Ro-Ro), che concurrebbe altresì a superare le difficoltà di ordine burocratico e sovente di ordine monopolistico in cui sono svolte oggi le operazioni portuali. E' opportuno pertanto che da questa sede giunga alla Regione Liguria ed a tutti gli Enti liguri un preciso richiamo alle cospicue aspirazioni dell'entroterra cuneese allo sbocco sul mare; e sia loro detto chiaramente che i porti liguri devono presto riscattarsi dallo stato di inadeguatezza e di insufficienza in cui oggi si trovano, che veramente li pone in una inferiorità innegabile nel quadro del Mediterraneo nord-occidentale.

Ed infine desidero ancora esprimere le mie convinzioni sulla validità e sulla potenziale utilità per l'economia provinciale dell'aeroporto di Levaldigi, una struttura di cui forse non si comprende totalmente quali siano le possibilità di sviluppo. Al di là delle Alpi il Gruppo di Isola 2000 ha posto in essere un servizio di elicotteri fra i propri impianti e l'aeroporto di Nizza: la vocazione sportiva della zona è quanto mai valorizzata da questa iniziativa, che assicura allo sport invernale uno sviluppo particolarmente rilevante. La stazione di Praloup, similmente, deve la propria fortuna, in crescendo, al piccolo aeroporto di Barcelonnette, dove atterrano agevolmente gli aerei da turismo. Così queste stazioni invernali, non favorite da comunicazioni stradali e ferroviarie, si sviluppano e progrediscono. La stessa vocazione turistica e sportiva possiedono le nostre stazioni: Crissolo, Pontechianale, Argentera, Entraque, Limone P.te, Lurisia, Prato Nevoso,

verso le quali si ha certezza di rilevanti interessi dal mondo sportivo italiano e straniero. Al loro sviluppo può decisamente concorrere l'aeroporto di Levaldigi, con la sua ottima posizione geografica. Le nostre vallate non sono meno favorite dalla natura, sul piano turistico-sportivo, di tante altre più fiorenti e più note; abbisognano tuttavia di iniziative, capaci di attrarre il traffico turistico, quali l'incremento qualitativo e quantitativo della ricettività, la valorizzazione delle risorse naturali, degli impianti sportivi e degli impianti termali. Fin d'ora succede che le località sportive delle nostre valli siano frequentate da svedesi, tedeschi e francesi stessi: occorre che esse siano più conosciute e che, in particolare, si creino le possibilità di raggiungerle agevolmente. Sono convinto che la prima vocazione dell'aeroporto di Levaldigi sia proprio questa.

Questi, molto sinteticamente, sono i problemi più urgenti che a nostro avviso occorrerebbe risolvere in breve termine, se non vogliamo ulteriormente penalizzare un'economia provinciale che, malgrado tante avversità, dimostra ancora una notevole forza ed una notevole validità.

DOTTOR CALANDRI, SINDACO DI FOSSANO: Desidero, a nome del Consiglio Comunale di Fossano, portare un modesto contributo alla discussione in merito alla superstrada Cuneo-Asti. Il Consiglio Comunale appunto nella seduta del 6 dicembre, dopo un ampio dibattito, mi ha incaricato di portare in questo Consiglio aperto le posizioni emerse in merito al problema della direttrice Cuneo-Alba-Asti, posizioni che ci vedono perplessi su alcuni aspetti del progetto da tempo predisposto a cura degli uffici dell'Amministrazione Provinciale. Le perplessità emerse ci portano a suggerire una proposta alternativa consistente nell'ampliamento della sede stradale in modo da conferirle le caratteristiche di strada tipo FI non solo nel tratto Fossano-Bra, come del resto già contemplato nel Piano Regionale dei Trasporti, ma anche nel tratto Cuneo-Fossano dove invece viene previsto un tracciato completamente nuovo. Si richiamerà inoltre l'attenzione del Consiglio sui riflessi urbanistici che comporta la scelta del tracciato in corrispondenza dell'abitato di Fossano e di conseguenza sulla necessità di una più stretta collaborazione fra

le Amministrazioni interessate.

Le motivazioni del potenziamento della direttrice Cuneo-Asti prevedono non solo ed essenzialmente il riequilibrio territoriale nell'ambito regionale in primo luogo, ma anche con la possibilità di assumere un ruolo europeo con la cosiddetta "Direttrice Padana" e sono da noi pienamente condivise. Nell'ambito locale poi il Comune di Fossano è strettamente interessato in quanto l'attraversamento dell'abitato con parziale deviazione del traffico pesante (circonvallazione di Via Torino e Viale Regina Elena), non solo rappresenta una causa del basso livello di servizio della S.S. 231, ma crea anche problemi non indifferenti di viabilità interna per la città di Fossano.

Il Piano Regionale dei Trasporti definisce una scala di priorità nei finanziamenti confrontando le opere alla luce dei seguenti parametri: congruenze con le opzioni generali del piano, attuale livello di servizio dell'arteria, traffico giornaliero medio. Alla luce di quanto sopra la S.S. 231, sul territorio comunale di Fossano è interessata da due interventi definiti urgenti rispettivamente all' 11° ed al 15° gruppo: sul tronco Cuneo-Fossano l'esecuzione di un nuovo tracciato e, sul tronco Fossano-Bra l'allargamento della sede stradale fino a conferirle caratteristiche di strada tipo F1 (due carreggiate di 7 metri con spartitraffico di mt. 1,60).

Le caratteristiche che riteniamo negative del progetto redatto dall'Amministrazione Provinciale sono queste. Le caratteristiche del progetto, di tipo decisamente autostradale, (totale esclusione di incroci a livello, immissione ed uscite solo a destra e limitate alle strade di una certa importanza, velocità di progetto 112 km/h) appaiono, almeno a noi, eccessive, più adatte ad un sistema autostradale integrato in un'area metropolitana che non alla nostra area. Lo stesso Piano Regionale prevede nel tratto Cuneo-Fossano una velocità di progetto fra 80 e 100 km/h mentre nel progetto provinciale la velocità è di 112 km/h.

Nel documento a cura dell'Ufficio Studi e Programmazione dell'Amministrazione Provinciale di Cuneo si accenna alla "stretta correlazione con gli strumenti urbanistici dei Comuni interessati". In effetti in

una variante al Piano Regolatore di Fossano del 1973 il tracciato della cosiddetta "superstrada" venne recepito per intero. Questa variante venne però respinta dalla Regione ed oggi, riproponendoci il problema, non possiamo non tenere conto di una più matura visione della materia urbanistica e della relativa legislazione che ha come oggetto e finalità la pianificazione del territorio disciplinando la tutela ed il controllo dell'uso del suolo, ivi comprese le aree agricole nel loro aspetto fisico ed economico.

Il Piano Regionale dei Trasporti, nel formulare i propri obiettivi, si propone, sia pure in un'accezione molto generale la "utilizzazione degli investimenti nuovi ponendo la massima attenzione all'uso ed al riuso degli investimenti operati nel passato". Tale proposizione appare smentita dal progetto provinciale che prevede un nuovo tracciato su tutta la lunghezza della strada. La conseguenza immediata è che l'attuale S.S. 231, anche se dismessa dall' A.N.A.S. verrà a costituire un doppione sovradimensionato rispetto al modesto traffico locale che in gran parte preferirà usufruire della "superstrada". Di riscontro le spese di manutenzione resteranno pressochè invariate. Inoltre i prevedibili maggiori costi del nuovo tracciato rispetto ad un ampliamento della S.S. 231 fino a conferirle le caratteristiche di tipo F1 non vanno cercati esclusivamente nei maggiori esborsi per indennità di esproprio, ma anche negli effetti negativi che l'opera potrà avere sull'attività agricola, soprattutto per quanto attiene:

- sottrazione di terreni di alta fertilità (nel territorio comunale di Fossano il progetto non interessa esclusivamente i terrazzamenti e comunque anche questo sono terreni irrigui di buona fertilità);
- smembramento di unità aziendali con i prevedibili danni economici;
- effetto di disorganizzazione sulle reti irrigue e sui drenaggi superficiali prodotto dal rilevato stradale come si è potuto verificare per opere analoghe nonostante tutte le opere d'arte e gli accorgimenti del caso.

Ritengo ancora di evidenziare che l'attraversamento in corrispondenza dell'abitato di Fossano appare particolarmente critico. Il nostro giudizio al riguardo è molto perplesso. Infatti sul tratto intorno all'a-

bitato di Fossano il progetto non fa che ricalcare il vecchio schema delle circonvallazioni ormai nettamente superato sotto il profilo urbanistico. Si propone in alternativa l'aggiramento ad est dell'abitato usufruendo anche per un tratto, da realizzare in viadotto, del greto del fiume Stura. I vantaggi di questa soluzione sono così sintetizzabili:

- vengono interessate aree di scarso valore agricolo;
- consente un miglior schema funzionale con una più netta separazione fra il traffico di transito e quello locale: si eviterebbero le intersezioni con relativi svincoli con le provinciali per Centallo-Villafalletto-Levaldigi e Marene che possono invece essere raccolte dalla attuale circonvallazione opportunamente potenziata senza interferire con la S.S. 28 ed attrezzate per consentire, o perlomeno riordinare per quanto già avvenuto, l'espansione urbana al suo esterno. Da notare come il flusso di traffico passante dalle S.S. 28 e 231 e viceversa nel nodo di Fossano è molto limitato e che pertanto come collegamento tra le due arterie potrebbe forse essere sufficiente lo svincolo realizzato in funzione del raccordo autostradale.

A conclusione di questo breve intervento che, sia pure in merito ad un aspetto particolare rispetto alla vastità degli argomenti trattati in questo Consiglio, vuole essere uno stimolo ad un primo contributo all'approfondimento degli studi prima di passare a scelte operative ed irreversibili, si auspica che tutte le Amministrazioni interessate vogliano riesaminare il problema con il Comune di Fossano e con l'Equipe di urbanisti che sta redigendo il nuovo Piano Regolatore Comunale.

DOTTOR ROMEO, PRESIDENTE COMPENSORIO DI CUNEO: Ringrazio il Presidente di avermi dato la parola e mi dà occasione in questo Consiglio Provinciale aperto di ribadire ancora una volta quelle che sono le posizioni del Compensorio di Cuneo in materia di viabilità e di traffico. Dall'approvazione della delibera programmatica del Compensorio fatta nel giugno 1978 sino ad ora ci sono già state molte riunioni relative al problema del traffico. Alcune sono state anche organizzate dal Compensorio di Cuneo in particolare in occasione della programmazione regionale sui trasporti. Sono state effettuate due riunioni alle qua-

li ha partecipato l'Assessore regionale BAJARDI. In quell'occasione abbiamo avuto già modo di puntualizzare quelle che sono le nostre posizioni ma mancava, a mio parere, un documento di sintesi che tenesse conto di tutte quelle che erano le varie indicazioni di tutti i Comprensori, anche allo scopo di avere una visione generale del problema del traffico e della viabilità della provincia di Cuneo. Colgo quindi questa occasione per dichiararmi soddisfatto del documento che ci è stato presentato, che ho attentamente letto e dal quale emergono sia le nostre posizioni che quelle degli altri Comprensori in modo da avere una visione generale di tutti i problemi. Ringrazio quindi l'Amministrazione Provinciale di aver potuto, grazie alla collaborazione dell'Ufficio Studi e Programmazione e della particolare solerzia del Presidente e del suo Vice Presidente nonché dell'Assessore QUAGLIA di avere appunto un documento che tenga conto dei vari problemi.

A questo proposito devo subito dire che è certamente il problema del traffico e della viabilità uno dei più grossi problemi delle nostre zone. Certamente, come ha accennato l'Assessore e Vice Presidente FAGNOLA non è che dalla soluzione dei problemi della viabilità e del traffico si possa senz'altro direttamente avere come effetto indotto lo sviluppo della regione, della zona che ci interessa. Però è anche vero che, qualora si individui una determinata zona da sviluppare, se a quella zona non vengono garantite delle infrastrutture, quelle minime infrastrutture necessarie fra cui quelle della viabilità e del traffico, certamente quelle zone non possono essere a sua volta sviluppate. Ecco quindi la necessità di vedere dove devono essere sviluppate queste infrastrutture; ecco quindi la necessità di vedere quali sono le indicazioni di priorità che emergono da questo documento. Mi è parso di vedere come il Comprensorio di Saluzzo-Savigliano-Fossano individui un particolare obiettivo nell'aeroporto di Levaldigi. Il Comprensorio di Mondovì individua un particolare obiettivo nel collegamento con i porti liguri, proprio perchè come retroterra di una zona assai importante possa essere poi a sua volta sviluppato il settore secondario e terziario che maggiormente sta a cuore all'area attrezzata di Mondovì. Il Comprensorio di Alba-Bra individua come obiettivo principale il col

legamento viario e ferroviario con l'Astigiano e con il Milanese. Il Comprensorio di Cuneo, dico subito, non vuole essere il capolinea di una zona che termini a Cuneo; il Comprensorio di Cuneo vuole che la zona di Cuneo sia un punto di passaggio e sia un punto che debba a questo proposito aver un obiettivo fondamentale a breve termine che è quello dell'interporto. E' stato sottolineato dall'intervento del Presidente della Camera di Commercio come l'interporto a Cuneo sia necessario sia per l'apertura della Cuneo-Nizza, sia per il volume di traffico e di merci che si sono riscontrati in questi ultimi tempi. Abbiamo la linea ferroviaria Cuneo-Nizza, abbiamo la Statale del Colle di Tenda, la Statale del Colle della Maddalena che consideriamo strade di interesse internazionale per il volume di traffico e di merci che passano. E' quindi opportuno che a Cuneo sia ubicato l'interporto doganale o un centro bimodale come si vuole meglio definire, e quindi come Comprensorio abbiamo già sottolineato alla Regione l'importanza di questa realizzazione. Mancano ancora ulteriori definitivi studi ma ci auguriamo che una volta terminati questi studi si addivenga alla soluzione da noi prospettata.

Per quanto riguarda le altre indicazioni sarò sintetico e abbastanza breve. Per quanto riguarda le comunicazioni ferroviarie: le comunicazioni ferroviarie che interessano Cuneo sono tre: la linea principale è la linea Cuneo-Torino. A questo proposito non vorrei peccare di una indicazione populistica cioè quella di dire che la prima cosa che noi vorremmo sulla linea Cuneo-Fossano è che gli orari fossero rispettati. Forse è un'indicazione terra-terra però certamente la linea Cuneo-Torino è una linea per noi molto importante; ed è una linea che è usata dai pendolari, dai lavoratori, che da Cuneo e dalla zona di Cuneo si trasferiscono a Torino e viceversa, per lavorare. E' quindi necessario che questi lavoratori arrivino in tempo alle zone di lavoro. Noi come Comprensorio abbiamo più volte scritto all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato reclamando due cose:

- 1°) - che gli orari siano rispettati;
- 2°) - che vengano effettuate quelle fermate che sono necessarie affinché questo trasporto delle persone sia effettuato in modo congruo.

Ebbene, le Ferrovie dello Stato ci hanno sempre risposto che gli orari sono sempre stati rispettati. Penso che non ci voglia molto per vedere che questo non avviene. Noi continuiamo a ribadire questa necessità. Trattando delle infrastrutture abbiamo ricordato, nella delibera programmatica e nei nostri successivi interventi da parte della 2^a Commissione del Comprensorio e della Giunta, che è necessario il raddoppio della linea fra Cuneo e Fossano. Questo è stato recepito dal Piano Regionale e ne prendiamo atto. Ci auguriamo che venga realizzato a tempi brevi.

Per quanto riguarda la linea Cuneo-Saluzzo-Airasca, anche sottolineata con particolare importanza da parte del Comprensorio di Saluzzo, noi ricordiamo che abbiamo individuato come sub-area attrezzata l'area del Dronerese. Ora, è evidente che se l'area del Dronerese deve essere sviluppata necessita di quelle infrastrutture che sono necessarie per uno sviluppo di un'area attrezzata. Di conseguenza la linea Cuneo-Saluzzo-Airasca interessa particolarmente questa zona perchè passa a Busca e da Busca vi è un raccordo ferroviario con Dronero e quindi noi riteniamo che questa linea non debba essere considerata secondaria, ma debba essere anzi potenziata proprio a quei fini, cioè ai fini di un maggior sviluppo dell'area che abbiamo individuata come sub-area attrezzata, quella del Dronerese.

La terza linea è la Cuneo-Alba-Asti-Milano. Particolarmente ne è sottolineata l'importanza dal Comprensorio di Alba. Nel documento non viene indicato un fatto nuovo, cioè che da alcuni mesi è stata costituita una Commissione fra i cinque Comprensori interessati, quindi Cuneo, Saluzzo-Savigliano-Fossano, Alba e Casale. Questi Comprensori hanno costituito una Commissione, presieduta dal Presidente del Comprensorio di Asti e abbiamo chiesto come Commissione alla Regione di effettuare uno studio particolare su questa linea. Lo studio sta andando avanti da parte dell'Assessorato Regionale. Dalle indicazioni che ci sono state date, non siamo del tutto soddisfatti di questo studio perchè viene ancora individuata la possibilità di una linea che faccia capo a Cavallermaggiore e quindi, da quanto emerge da questi primi studi, si continua a mantenere i due cateti del triangolo e non si ipotizza invece di

percorrere l'ipotenusa del triangolo stesso, per cui ad un certo punto così individuata, questa linea sarà certamente una linea di serie B. Ma perchè è importante? L'ha già sottolineato l'intervento del Consigliere ENRICHENS; è importante perchè questa è l'unica linea di collegamento di Cuneo con il Milanese senza passare per Torino. Data l'apertura della Cuneo-Nizza si può ipotizzare una linea diretta Milano-Nizza attraverso questa linea, qualora naturalmente fosse una linea non di serie B, ma fosse ipotizzata come tale. Soprattutto per il traffico delle merci. Se vogliamo uno sviluppo del nostro territorio dobbiamo anche ipotizzare eventuali collegamenti con la pianura padana ed in particolare con Milano.

Detto delle ferrovie, aggiungendo che la Cuneo-Nizza, come ha anche sottolineato il Presidente della Camera di Commercio, ha avuto inizio con un buon esito, perlomeno per quanto riguarda il traffico dei passeggeri; però ho l'impressione che le Ferrovie continuino un po' a boicottare, scusate l'espressione, quella che era l'ipotesi iniziale e cioè di non vedere in modo favorevole questa linea perchè, sia per quanto riguarda gli orari, ma sia soprattutto per quanto riguarda i mezzi di trazione impiegati, siamo certamente in una situazione assai disagiata. In questo momento non c'è ancora stato il boom turistico perchè siamo in un periodo morto, ma quando comincerà - e sta per cominciare - il periodo invernale e poi il periodo estivo, non so se con questi mezzi di trazione si potrà fare fronte alle richieste degli utenti. Come Compensorio abbiamo sottolineato, in un ordine del giorno approvato dalla Giunta e dalla 2^a Commissione, che è necessario procedere a utilizzare da parte delle Ferrovie quelle motrici che siano sufficienti a trainare un numero di vagoni sufficienti per permettere a tutti i passeggeri di utilizzare questa linea. I mezzi di trazione, anche diesel, indipendentemente dall'elettificazione ci sono, vengono prodotti dalle fabbriche di Savigliano, vengono utilizzati nel Mezzogiorno d'Italia ed è opportuno che vengano anche utilizzati su questa linea.

Per quanto riguarda le strade, mi soffermo molto brevemente perchè è

un tema già toccato sia nella relazione del Dott. FAGNOLA, sia del Presidente della Camera di Commercio. Ricordo solo in particolare il problema della direttrice padana. La direttrice padana è intesa, da parte del Comprensorio di Cuneo come la via fondamentale per la rottura dell'isolamento. Quindi riteniamo che la direttrice padana debba essere vista in un tutto unico da considerare di carattere interregionale se non addirittura nazionale e non siamo d'accordo su quella che è stata l'impostazione data dal Piano Regionale dei Trasporti che ipotizza questa linea come un susseguirsi di tratti locali. Ribadisco in questa sede - come anche ha sottolineato il Dott. ODDERO - l'importanza di questa linea che corre parallela alla ferrovia, per cui le due linee che collegano direttamente Cuneo con la pianura padana e con Milano devono essere viste con una visione unitaria e bisogna dare ad esse l'importanza che hanno.

Per quanto riguarda le altre due strade che noi riteniamo fondamentali: la Statale n° 20 e la Statale del Colle della Maddalena ribadiamo che per noi hanno un'importanza di carattere internazionale, quindi bisogna procedere a tempi brevi a quello che è già stato più volte evidenziato: in particolare il tratto Cuneo-Robilante deve trovare una rapida soluzione, in ogni caso non oltre il 1985. Non è possibile che su una strada di interesse internazionale non si possano incrociare in alcuni punti due camions; non è possibile mantenere in queste situazioni un traffico di 16.000 passaggi giornalieri che corrisponde ai traffici delle autostrade. Noi dobbiamo quindi evidenziare in qualunque occasione questa situazione per arrivare a una soluzione, come dicevo, a tempi brevi. Per quanto riguarda la Statale del Colle della Maddalena ribadiamo qui in piena intesa, così come anche per le altre indicazioni, con le Comunità Montane interessate, che il problema della variante di Aisone e di Pianche nonchè l'ultimazione del 2° lotto delle Barricate vengano fatti a tempi brevi. Ricordiamo come ci sia stata, e l'ha già detto anche il Presidente ODDERO, una riunione a Barcelonnète tra l'Amministrazione Provinciale, la Camera di Commercio e chi parla con le Autorità francesi; anche da parte francese si sta cercando di potenziare, di migliora-

re questa linea. In quest'ottica siamo pienamente d'accordo; l'unico problema evidentemente assai grosso è la variante di Demonte che dovrà essere evidentemente prospettata dopo che sarà stata data una soluzione al problema del lago di Moiola.

Concludo ricordando, come ho detto all'inizio, l'importanza dell'interporto per il Cuneese che fra tutti questi elementi è quello che ha, secondo me, per il Comprensorio di Cuneo, un maggior indice di priorità.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Ringrazio il Dottor Romeo, Presidente del Comprensorio di Cuneo. Prima di dare la parola al Dott. GARNERONE, il quale parlerà a nome dell'Associazione Pendolari della provincia di Cuneo, desidero fornire qualche notizia di carattere logistico.

E' quasi mezzogiorno, abbiamo ancora 15 interventi da udire. Se l'Assemblea è d'accordo, possiamo proseguire fino all'una, una e mezza. Si farà quindi una breve interruzione per consumare un pasto e poi si riprenderanno i lavori.

Allora, ha chiesto la parola il Dott. GARNERONE, ne ha facoltà.

DOTTOR GARNERONE, RAPPRESENTANTE DELL'ASSOCIAZIONE PENDOLARI DELLA PROVINCIA DI CUNEO: L'Associazione pendolari della Provincia di Cuneo, coglie l'occasione offerta da questo Consiglio aperto sul problema dei trasporti nella nostra Provincia, per portare il proprio contributo al dibattito e offrire proposte concrete per la soluzione dei numerosi problemi specie in riferimento al trasporto ferroviario. E' forse utile, in quanto non tutti i presenti conoscono l'esistenza di questa Associazione, dare alcune sintetiche informazioni sulla stessa. L'Associazione pendolari della Provincia di Cuneo, è nata nel 1979; conta oggi circa 500 iscritti nella totalità pendolari lavoratori e studenti, che quotidianamente raggiungono Torino dai vari centri della Provincia.

L'Associazione ha per scopo far conoscere le esigenze e tutelare i diritti dei pendolari della Provincia di Cuneo; per raggiungere tale obiettivo non ritiene di dover ricorrere a forme di lotta clamorose quali ad esempio il blocco dei treni, ma piuttosto collaborare fattiva

mente con il compartimento delle FF.SS. in primo luogo, con le OO.SS. del settore, e con gli Enti locali, nell'elaborazione e nell'attuazione di piani e progetti che abbiano per obiettivo il miglioramento del servizio. Per questi motivi aderiamo all'iniziativa dell'Amministrazione Provinciale e concordiamo con le indicazioni contenute nel Piano regionale dei trasporti. Noi pendolari ci stiamo comunque organizzando per approfondire, anche nel dettaglio, le varie esigenze che emergono dagli utenti delle linee e zone della Provincia. Ci riserviamo quindi di far pervenire agli Enti locali, alla Regione ed al Compartimento delle FF.SS. le nostre analisi ed osservazioni che scaturiranno dal lavoro che stiamo svolgendo. Tuttavia riteniamo di dover segnalare fin da ora i disservizi più evidenti e macroscopici che si verificano quotidianamente e più precisamente (e qui mi riallaccio a quanto aveva già detto il Presidente ROMEO perchè noi concordiamo pienamente su questa posizione):

- il costante e cronico ritardo dei treni pendolari rispetto alle indicazioni dell'orario ufficiale;
- la progressiva trasformazione dei treni veloci in convogli accelerati, cedendo alle richieste più disparate;
- l'inserimento di convogli merci nelle ore di punta del traffico pendolare;
- la mancata disponibilità di posti a sedere su determinati treni.

Dalla denuncia suesposta appaiono evidenti alcune richieste della nostra Associazione per l'immediato; chiediamo che gli Enti locali intervengano presso gli organi competenti affinchè vengano presi gli opportuni provvedimenti per risolvere quanto sopra.

Per quanto attiene alle deficienze di carattere più propriamente strutturale concordiamo sostanzialmente con quanto enunciato nel Piano regionale dei trasporti; cogliamo tuttavia l'occasione per evidenziare i seguenti interventi in ordine di priorità:

- raddoppio del binario Fossano-Madonna dell'Olmo con il potenziamento ed ammodernamento della linea elettrica;
- completa riattivazione della linea Alba-Bra;

- prosecuzione nell'ammodernamento della linea Cuneo-Torino via Airasca;
- individuazione su tutte le linee di alcuni poli (stazioni) principali attorno ai quali far ruotare servizi complementari alle FF.SS., come ad esempio servizi di autolinee, tali da permettere la riduzione delle fermate ferroviarie ed un miglioramento complessivo dei trasporti pubblici in genere.

Nell'ottica di una collaborazione fra Enti locali, FF.SS. ed utenza, la Associazione pendolari della Provincia di Cuneo richiede pertanto di partecipare, tramite un suo rappresentante, alle riunioni che periodicamente avvengono tra la Camera di Commercio e le FF.SS.-

DOTTOR NOVARO, PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI IMPERIA: Desidero anzitutto compiacermi col Signor Presidente della Provincia di Cuneo, con i suoi collaboratori e gli Assessori perchè ci han dato la possibilità di un seminario di lavori che interessano questa vasta area che attraverso una striscia di mare che si chiama la Provincia di Imperia riesce a collegarsi a un tipo di viabilità che questa area non ha, per divisioni storiche ma non naturali. Ho ascoltato attentamente gli interventi; ho ascoltato con estrema attenzione quella che è stata un pò la seria proiezione di questa Amministrazione, che se non avesse altri motivi, attraverso le cifre, dimostra già la sua capacità operativa anche se poi gli interventi, le attese, gli impegni che si vogliono andare ad assumere ovviamente travalicano, come è sempre e naturale, quelle che sono le sue possibilità, quella che oggi noi chiamiamo in gergo "compatibilità".

Nel mio breve intervento accennerò all'importanza dei collegamenti fra le Province di Imperia e Cuneo, come condizione vitale per lo sviluppo delle aree che gravitano sui due centri e che logicamente hanno distinte necessità. La nostra Provincia è una provincia essenzialmente terziaria; è una provincia di passaggio. L'area della Provincia di Cuneo è un'area di zona attrezzata; è un'area dove noi riconosciamo il nostro hinterland naturale dovuto, anche se ancora non riconosciuto nella sua pienezza. E voi tutti meglio di me sapete che la vitalità di

ogni economia è basata sugli scambi e pertanto diventa improrogabile ormai, che peraltro è già in atto, questo sistema bipolare fra queste due aree che hanno caratteristiche non omogenee come quelle di Imperia e di Cuneo. E siamo solidali con la Provincia di Cuneo, con tutti voi, colleghi che vi state battendo con tenacia che - se ve ne fosse il caso - emerge dai lavori di questa mattinata, per uscire fuori dal tradizionale isolamento e quindi ci dichiariamo al vostro fianco per ogni possibile appoggio in ordine alla realizzazione dei progetti di collegamento di Cuneo e della vostra "grande" Provincia con i poli di sviluppo del Piemonte, della Lombardia e della amica Francia. Ma nel contempo desideriamo che altrettanta solidarietà ci sia nel privilegiare i porti di Savona e di Imperia che sono quelli che hanno alle spalle il territorio della provincia di Cuneo, così come Milano privilegia il porto di Genova e il Parmense quello commerciale di La Spezia.

Lo dico chiaramente questo, per evitare equivoci, perchè so che negli ultimi tempi ci sono stati - e del resto risuonano anche in mattinata - passi tendenti a privilegiare il porto di Nizza, in fase di costruzione, piuttosto che a potenziare i due porti del ponente ligure Savona ed Imperia, dei cui Consigli di Amministrazione degli Enti portuali fanno parte pur gli amici piemontesi. E adesso mi ricollego in maniera estremamente breve a quello che s'è fatto, a quello che si sta facendo e a quello che mi auguro, anche attraverso l'incontro di questa mattina, si debba fare a chiusura di questi rapporti di comunicazione tra la Provincia di Imperia e la Provincia di Cuneo.

La realizzazione della ferrovia Cuneo-Breil-Ventimiglia è ormai alle nostre spalle. Devo come imperiese dare atto che questa opera si è potuta realizzare attraverso una lunga serie di trentennali battaglie politiche, nelle quali ha fatto sempre spicco la "tenacia" dei cuneesi che hanno pervicacemente creduto nella riattivazione della linea ferroviaria anche quando a Torino ed in Riviera si pensava di trasformarla in una superstrada asfaltata. Mancano ovviamente alcune opere, complementari, che ci auguriamo possano essere eseguite in un periodo ragionevole di tempo. Per quanto riguarda alcuni di questi problemi, c'è ad

esempio quello del sindacato macellai della provincia di Imperia, che per il suo fabbisogno di carne fa capo esclusivamente al mercato di Cuneo, e questi chiedono di poter effettuare il trasporto di tutti gli animali mediante carro bestiame evitando così l'attuale polverizzazione dei trasporti con veicoli singoli e lo spreco conseguente di carburante sempre più scarso e caro. E' stato pure chiesto alle Ferrovie dello Stato che anche gli operai e soprattutto i numerosi studenti che usufruiscono della nuova linea ferroviaria per recarsi all'Università di Torino e alle Scuole Superiori della provincia di Cuneo possano ottenere gli abbonamenti a tariffa agevolata, come succede per tutti gli altri treni in servizio nel territorio nazionale.

Mi ricollego adesso a quella che è la parte in corso di opere che ci devono impegnare, io ritengo, in incontri successivi e urgenti: la statale n° 20. Lo sviluppo complessivo di questa arteria tra Cuneo e Ventimiglia è di circa 90 km, di cui 17 in provincia di Imperia, 39 in territorio francese e 34 in provincia di Cuneo. Basta percorrere tutta la statale 20 per rendersi conto che il tratto terminale, ricadente in provincia di Imperia, rappresenta la vera autentica strozzatura dello intero percorso. Esistono problemi nel tratto della provincia di Cuneo legati agli attraversamenti dei centri abitati, esiste il problema della galleria di valico al Colle di Tenda, esistono ancora alcuni problemi in territorio francese ma per buona parte risolti come quelli dei tornanti al Colle di Tenda, ma i maggiori inconvenienti per le pessime caratteristiche planimetriche si riscontrano nel tronco compreso tra il posto di frontiera di Fanghetto e Ventimiglia, come ad esempio il passaggio a livello a Ventimiglia all'inizio della strada e la galleria naturale in curva nei pressi di San Michele di Olivetta.

Altra negativa caratteristica del tracciato in provincia di Imperia è costituita dal pericolo della caduta di massi. L'Amministrazione Provinciale che io presiedo, in questo spirito di sensibilizzazione di organi competenti ai problemi della grossa viabilità, ha fatto redigere alcuni anni fa un progetto dell'intero tratto Ventimiglia-Fanghetto che è già stato approvato in linea tecnica dal Consiglio Nazionale

dell'ANAS. L'intero tracciato è stato diviso in cinque lotti funzionali ed è stata preventivata una spesa di 30 miliardi. L'ANAS finora è intervenuta finanziariamente sul progetto esecutivo riguardante il 5° lotto che comprende il tratto tra il bivio della Aurelia in Ventimiglia e la frazione Roverino per un importo di 4 miliardi. Questo lotto è stato scorporato in due: lotto 5A e lotto 5B. Il lotto 5A comprende praticamente la costruzione del cavalcavia di allacciamento allo svincolo dell'autostrada dei Fiori a Ventimiglia. Il lotto 5B comprende la costruzione del cavalcaferrovia a Ventimiglia, nonché il raddoppio del ponte sulla via Aurelia.

Questi due lotti affidati in appalto sono in fase di costruzione: il lotto 5B verrà attivato nel mese di febbraio-marzo fino al piazzale della dogana di Roverino, mentre il lotto 5A verrà attivato entro la fine del 1980 e nel contempo si sta costruendo un autoporto internazionale di notevole importanza. Con la realizzazione di questi due lotti compresi nel lotto 5 del progetto iniziale, si potrà ottenere lo sveltimento della circolazione autostradale all'imbocco della statale 20 in Ventimiglia, attraverso uno svincolo a livelli sfalsati con la bretella autostradale, che dovrà costituire una notevole fonte di traffico, superando con un viadotto la linea ferroviaria e creando, con la costruzione di un nuovo ponte dell'Aurelia sul fiume Roja, un sistema rotatorio tra la n° 1 Aurelia a la n° 20, in modo da eliminare i semafori e le conseguenti lunghe file di veicoli nell'abitato di Ventimiglia.

In via di costruzione il lotto 5, rimangono gli altri lotti da Roverino a Fanghetto. Per il lotto 4 da Roverino alla frazione Trucco di Ventimiglia è già stato preparato un progetto esecutivo per un importo di 7 miliardi e mezzo, mentre per i lotti 1-2-3 da Fanghetto a Trucco esiste soltanto il progetto generale a suo tempo approvato dall'ANAS in linea tecnica. Noi ovviamente, è inutile che lo diciamo, ci stiamo interessando affinché questi lotti sopra citati vengano inseriti nel piano triennale dell'ANAS con i relativi finanziamenti. Per quanto riguarda la viabilità allo sbocco della statale 20 in Ventimiglia debbo ancora ricordare che è stato predisposto dall'ANAS un progetto dell'ammontare di 8 mi

liardi per la sistemazione nel modo più adeguato del tratto galleria del Funtanin (sotto Ventimiglia Alta) - Latte. Anche per quest'opera l'Amministrazione Provinciale ha svolto interessamento perchè venga inserita nel piano triennale dell'ANAS. Ma direi, il problema più importante e più interessante, che ci riconduce alla realtà della mattinata, è per noi ovviamente quello della statale 28. Peraltro devo già essere grato a Voi, in particolare all'Amministrazione Provinciale di Cuneo, perchè attraverso anche il suo aiuto - un intervento fatto due mesi fa - sta scomparendo uno dei primi grossi ostacoli di questa vecchia strada e sarà aperto, presumibilmente nella primavera, il valico della 28 sul colle S.Bartolomeo. Sono stati affidati i lavori relativi il 6 dicembre. Questi lavori dovrebbero avere la caratteristica d'urgenza e pertanto se il tempo lo permetterà, noi ci auguriamo, di non impiegare più le tre ore che ci sono costate questa mattina per arrivare a Cuneo da Imperia. Non so quale giudizio di valore si possa dare ad un tempo di questo genere, per collegare quello che normalmente dovrebbe essere collegato nell'arco di mezz'ora, rapportato a tre ore, oltretutto correndo dei rischi e dei pericoli, perchè voi tutti conoscete queste strade forse meglio di me.

Direi che il problema dell'ammodernamento di questa strada sia stato una continua ansia per le due Amministrazioni Provinciali. Già nel 1968 affidammo un progetto ad iniziativa ed a carico dell'Amministrazione Provinciale di Imperia e della Camera di Commercio di Imperia. Tale progetto venne inviato in data 18 aprile 1969 alla Direzione Generale dell'ANAS a Roma, dove venne, in data 14 maggio 1969, approvato in linea tecnica dal Consiglio d'Amministrazione. Il progetto esecutivo della variante del Colle S.Bartolomeo prevedeva un ammontare di spesa di 4 miliardi e 450 milioni. Venne altresì approvato in linea tecnica, nella medesima seduta, il progetto di massima relativo alla sistemazione in sede ed in variante del tratto di strada statale Imperia-Cantarana d'Ormea, per un importo in allora di 16 miliardi e 500 milioni. E' troppo agevole comprendere che dal 1969 all'epoca attuale, la continua lievitazione dei prezzi ha notevolmente modificato il livello dei costi, e la capacità dello stanziamento inizialmente fissato, il cui am-

montare è ampiamente superato dal costo attuale per la realizzazione dei relativi lavori. Lo stralcio esecutivo della variante del Colle S. Bartolomeo venne messo in cantiere nel 1970 con il 1° appalto affidato all'Impresa Edilstrade. L'ANAS ha costruito finora una prima parte dell'importante realizzazione, ossia quella che interessa la variante del Colle S. Bartolomeo della quale ora chiediamo l'attivazione. Questo tratto inserito nel lotto 3° della progettazione è stato costruito in due tempi. L'andamento è del tutto in nuova sede ed è caratterizzato da un continuo succedersi di opere d'arte: sullo sviluppo totale di km 5+300 da Villa Romana a Calderara, i viadotti hanno una lunghezza di 2.330 metri, la galleria di valico di 1.880 metri.

Con l'attivazione di questo tronco, verrà ridotta l'attuale distanza dei due punti di collegamento con la statale tra Villa Romana e bivio di Calderara da km 12+500 a km 5+300, con una riduzione quindi, rispetto al tracciato esistente, di ben 7,2 km. Gli Enti locali hanno sollecitato da tempo l'attivazione dell'opera e l'ANAS il 6 dicembre scorso ha appaltato i lavori per la costruzione del raccordo a Calderara di Pieve di Teco affidandoli alla Impresa che già aveva costruito il viadotto e la galleria. Se il tempo invernale lo consentirà, i lavori verranno iniziati con procedura d'urgenza e quindi potranno essere terminati nella primavera prossima. Quindi la costruzione del lotto 3° tra non molto dovrebbe diventare un fatto compiuto. Rimane il lotto 2B che fa parte del lotto 2 da Chiusavecchia al bivio di Villa Romana (Prati di Millio). Su questo lotto 2B dal bivio di San Lazzaro Reale a Villa Romana, sono in corso importanti lavori di ammodernamento in sede ed in variante per un ammontare di circa 4 miliardi. Mancano ancora da finanziare il 1° lotto tra Imperia e Chiusavecchia, che certamente sarà destinato a diventare l'ultimo nel tempo, ed i due lotti molto importanti: n. 4 che comprende il tratto che interessa Pieve di Teco da Calderara ad Armo ed il n. 5 che comprende la galleria del Colle di Armo ed il collegamento fino a Cantarana di Ormea. Il lotto della galleria del Colle di Armo appare di gran lunga il più importante da prendere in considerazione.. Il progetto relativo è stato già approvato dal Consiglio dell'ANAS alla fine del 1970 ed è tuttora in attesa di finan

ziamento. Gli Enti locali interessati chiedono che quest'opera venga inclusa nei piani triennali delle Regioni Piemonte e Liguria come priorità dimodochè possa essere finanziata dall'ANAS. Vorrei prospettare quindi quella che a mio parere potrebbe essere la scala di priorità degli interventi:

- 1) - finanziamento del 5° lotto relativo al traforo del Colle di Armo e al collegamento con la Valle dell'Alto Tanaro a Cantarana;
- 2) - progettazione esecutiva e finanziamento del 4° lotto che interessa il territorio del Comune di Pieve di Teco;
- 3) - progettazione esecutiva e finanziamento dei lotti 1° e 2° tra Imperia e Chiusavecchia.

Da questa richiesta di massima ho tralasciato ovviamente l'attivazione della galleria del Colle S.Bartolomeo i cui lavori verranno appaltati il 6 dicembre, nonchè i lavori relativi al lotto 2°B in corso di realizzazione tra il bivio di S.Lazzaro e Villa Romana. Mi preme evidenziare che la lunghezza del tracciato tra Imperia e Cantarana diventerebbe di km 31,3 rispetto ai 46 del tracciato attuale, e quindi con una riduzione di ben 15 km, con un notevole miglioramento delle caratteristiche plano altimetriche, che permetteranno in futuro di andare da Imperia ad Ormea e viceversa in circa 25 minuti.

Per concludere brevemente queste mie note, ricordo brevemente che domenica 2 dicembre scorso si è svolta presso il Municipio di Pieve di Teco una riunione promossa dalle Comunità Montane dell'Arroscia e dell'Impero per l'esame del problema delle varianti e degli ammodernamenti della statale 28. Al termine dell'incontro, gli Amministratori locali hanno dato incarico alla Amministrazione Provinciale di Imperia di promuovere un Convegno Interregionale per l'esame del problema generale della statale 28, affinché con l'unione di intenti si possa richiamare l'attenzione degli organi programmatori regionali e nazionali sui problemi reali della viabilità tra Imperia e la piana piemontese che sono spesso elusi o solo parzialmente intravisti.

A tale Convegno Interregionale che sarà tenuto presumibilmente verso i

primi di febbraio del prossimo anno, ed evidentemente concordato tra le Amministrazioni Provinciali di Imperia e di Cuneo, verranno invitati anche i rappresentanti delle due Regioni Piemonte e Liguria (che già hanno dato una adesione di massima) e quelli dell'ANAS e del Ministero dei Lavori Pubblici. Perciò avremo modo di incontrarci prossimamente e di confrontare assieme i nostri comuni problemi che riguardano le possibilità di sviluppo delle economie e dei traffici delle nostre province confinanti e tradizionalmente amiche e solidali. Vi devo dire che a questo convegno che noi cerchiamo di preparare abbiamo già avuto delle importanti adesioni. Abbiamo l'adesione del Ministro dei Lavori Pubblici, e pertanto della Direzione Generale dell'ANAS. Abbiamo l'impegno e la comprensione dell'Amministrazione Regionale Ligure che è disponibile a dare ad essa criteri di priorità. Abbiamo l'impegno dell'Amministrazione Regionale Piemontese che ad essa è molto sensibile e dopo gli ultimi avvenimenti, dopo le ultime scelte fatte a livello ministeriale s'è resa conto che il potenziamento e la variante della statale 28 sono ormai via obbligatoria.

Rivolgo pertanto una calda raccomandazione al Presidente della Provincia di Cuneo ed ai suoi Collaboratori perchè ci facciano sapere con una certa celerità ove noi vogliamo andare a collocare questo convegno-stralcio, chiamiamolo, di tutte le necessità delle vie di comunicazione della Provincia di Cuneo unitamente alla Provincia di Imperia perchè riusciamo a produrre ancora quei documenti se sono necessari, quelle pressioni e quel convincimento che credo sia vostro e nostro affinchè non rimanga una strada di fantasia almeno in parte, ma che ci possiamo mettere alle spalle sì il Colle di S. Bartolomeo, ma ci possiamo anche mettere alle spalle la Cantarana-Armo e il viadotto di Pieve di Teco. Grazie.

SIGNOR FALOPPA, Federazione Prov.le CGIL-CISL-UIL: Io credo che di fronte ad una problematica così complessa come quella discussa nell'odierno convegno non si possa, così come è stato fatto da altri intervenuti, che fare dei riferimenti di carattere generale e solo qualche ac

cenno specifico, cosa che cercherò di fare a nome della Federazione Provinciale CGIL-CISL-UIL, con una rapidissima premessa di ordine generale. Il nostro punto di riferimento, e credo non solo il nostro come OO.SS., è quello di proporre la costruzione di un sistema integrato di trasporti (ferrovie, strade) attraverso opportuni momenti di riforma e di ristrutturazione che devono sorreggere lo sviluppo del settore industriale, agricolo e lo sviluppo complessivo della società. Ci pare che questo sia uno dei punti di riferimento, dei parametri probabilmente ovvi, ma che forse vale la pena di ribadire, proprio per stabilire quali possono essere le priorità su cui ancorarsi nel momento in cui si discute di questa questione, ripeto, così complessa, per i problemi che presenta.

Su alcuni punti specifici, quale il problema delle Ferrovie dello Stato, noi partiamo da un'impostazione politica che è quella di una riforma complessiva che deve rinnovare questo ente. Poniamo il problema dello sganciamento dal settore del pubblico impiego. Crediamo che più che un discorso di rifinanziamento delle leggi attuali (che indubbiamente può avere una sua validità) si tratta di vedere come proporre un piano poliennale di intervento che affronti i problemi di riassetto, di riforma e quindi di rammodernamento. Al tempo stesso però occorre stabilire delle priorità negli investimenti. Ci pare che la Direzione Compartimentale delle Ferrovie dello Stato porti avanti interventi inadeguati, rispetto alla lunghezza e alle necessità della rete F.S. in Provincia. Detto in altri termini, con una certa approssimazione, ci pare che vada ancora avanti una logica di taglio dei cosiddetti rami secchi presenti nella nostra Provincia. Crediamo invece che a questa logica sia da contrapporre un discorso di rammodernamento e di investimento su alcune linee.

Uno di questi problemi è rappresentato dalla elettrificazione della Cuneo-Ventimiglia. Non solo perchè il volume delle persone trasportate a tutt'oggi va ben al di là di quelle che potevano essere le previsioni alla vigilia dell'apertura di questa ferrovia, ma anche perchè ci pare che solo in questo modo si possa affrontare concretamente la que-

stione del trasporto merci. Nel momento in cui si pongono dei problemi di raccordo e di sbocco con i porti liguri il problema del trasporto dei containers potrebbe trovare soluzione attraverso una sorta di circuito integrato per cui i containers che vanno giù pieni dalle aree metropolitane del Nord, del Piemonte verso i porti liguri, possano poi poter risalire da questo versante vuoti e quindi si possa avere un potenziamento concreto reale del trasporto merci. Ne deriva come conseguenza immediata la necessità di intervento sulla linea Fossano-Madonna dell'Olmo. Il problema ha una sua validità di carattere politico, strutturale ed economico, non solo per il trasporto passeggeri, ma anche per il trasporto merci, come il circuito al quale facevo cenno prima. Quindi l'esigenza della elettrificazione della Cuneo-Ventimiglia, privilegiando lo sbocco con i porti liguri e non solo privilegiando evidentemente i porti francesi, anche se ha influenza sulla ristrutturazione complessiva con l'entroterra immediato dei porti francesi.

Il raddoppio della linea Fossano-Madonna dell'Olmo diventa infatti necessario per avere la possibilità concreta di sopportare il maggior carico che inevitabilmente verrà a comportare. Il secondo punto che noi sottolineiamo e che va sostenuto con grande forza riguarda il contrasto alla politica del taglio dei rami secchi che, a nostro modo di vedere, hanno un'importanza fondamentale soprattutto in un discorso di prospettiva. Circolano voci su una ipotetica - non nuova peraltro - soppressione della linea Mondovì-Ceva-Ormea. Le nostre organizzazioni di categoria hanno già affrontato su questa e su altre questioni una vertenza con la Direzione Compartimentale delle FF.SS. perchè ci pare che questa impostazione sia antitetica a un Piano come quello che perseguiamo di sviluppo di quest'area complessiva e cioè di decollo dell'area industriale attrezzata nel Monregalese con alcuni punti di riferimento anche nel Cebano. Ci pare quindi che vi sia un problema se mai di rammodernamento di questa linea, di vedere cioè come questa linea, rispetto alla situazione attuale di sottoutilizzo dal punto di vista del trasporto passeggeri e merci possa diventare qualcosa di profondamente diverso. Detta proposta rientra in un ambito di investimenti com

plexivi che non solo Sindacati ma anche le istituzioni e gli Enti locali si sono ripromessi di portare avanti con alcuni lineamenti di programmazione e quindi di riequilibrio territoriale. La sua priorità è connessa agli interventi per le cosiddette zone emarginate, prima di tutto la zona del Monregalese e del Cebano. Questioni simili sono già oggi di attualità nei confronti di alcune industrie che si sono collocate recentemente nel Monregalese: io penso ad esempio alla COBRA con alcuni problemi di carattere produttivo non indifferenti e cioè trasporto di containers che impongono processi di riforma e di rammodernamento della attuale rete F.S..

Vogliamo inoltre sottolineare una terza questione e cioè la verifica reale, sulla base di alcuni studi che sono già in atto, dell'assetto idrogeologico della zona concernente la ferrovia Bra-Alba-Asti. Ci pare che questo studio debba essere portato a completamento per vedere se tale linea possa e debba essere trasportata a valle. In tale prospettiva, sempre tenendo presente le zone emarginate, di fondovalle e quindi andando a ristabilire determinate convenienze economiche, riteniamo si possa proporre una riqualificazione della stessa Saluzzo-Airasca. Ricordo il progetto di riequilibrio territoriale per alcune scelte industriali che stanno maturando e nei confronti delle quali anche come OO.SS. ci sforziamo di operare in termini di decongestionamento delle aree metropolitane, in primo luogo l'area torinese. Altro obiettivo specifico che sta dentro la piattaforma elaborata dalle nostre organizzazioni di categoria nei confronti della Direzione Compartimentale delle FF.SS. è la soppressione di alcuni passaggi a livello o l'automatizzazione degli stessi. Sotto questo punto di vista siamo indietro di almeno 100 anni e non credo che si possa continuare in questo modo. Questi punti dovrebbero costituire un elemento di riferimento e di discussione per vedere in che modo può attuarsi un disegno di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato, secondo alcune priorità. Esiste poi un'altra questione che noi sosteniamo ormai da lungo tempo e su cui francamente continuiamo a non avere risposte convincenti. Trattasi di un problema di carattere nazionale, che riguarda un'azienda come la FIAT FERROVIARIA di Savigliano, che produce materiale rotabile ed è la più grossa industria italiana di

questo settore, che ha determinate esigenze produttive e che deve offrire anche delle garanzie produttive ed occupazionali. Questa azienda deve avere commesse programmate in tempi lunghi. Occorre pertanto un disegno di riforma complessivo delle FF.SS. di cui alcuni punti specifici riguardano anche la nostra Provincia: i collegamenti con la Liguria e i porti liguri, il che potrebbe offrire anche sbocchi alle capacità produttive di questa azienda. Si tratta di collocare le potenzialità di sviluppo di detta azienda nel quadro più generale del miglioramento dei trasporti; è una battaglia da condurre evidentemente rispetto anche ad alcune scelte padronali, che la stessa FIAT conduce rispetto alla suddivisione del mercato a livello internazionale.

Mi avvio rapidamente alle conclusioni anche sulla questione delle strade. Crediamo che anche qui ci siano alcune priorità e alcune erano contenute nelle relazioni introduttive. Io volevo se mai rimarcarle dal nostro punto di vista, proprio per le ragioni che dicevo prima in relazione alle scelte da fare di investimento vero e proprio. L'opera primaria, a nostro modo di vedere, è quella di Mondovì-Ceva-Ormea. Siamo d'accordo con il progetto che a livello regionale è stato elaborato come sistema ad "H". Si tratta di vedere però come questo sistema ad "H", rispetto alle sue tangenti, alle sue diagonali, preveda degli sviluppi anche di rapido scorrimento, facendo molta attenzione che non prevalgano delle logiche in cui si privilegiano strade assiali, nei confronti della padana. L'esperienza ci insegna che si rischia di tagliare fuori e quindi di emarginare ulteriormente zone quali quelle da me citate e che invece devono essere riqualificate, ripotenziare, dal punto di vista di un armonico riequilibrio territoriale, di uno sviluppo industriale, dell'economia e così via. Questo rischio io credo l'abbiamo già corso nel passato rispetto a scelte di questa natura. S'è discusso molto ad esempio della direttissima Cuneo-Alba, che risponde a questa logica, ma che non rappresenta emarginazione ulteriore delle aree che già oggi sono emarginate e che devono essere riqualificate sul piano economico ed industriale. Continuo a citare il Monregalese, ma è stato anche opportunamente ricordato il Dronerese e alcuni fondovalle. Si tratta perciò di vedere come si riesce ad avere un equi

librio senza che i poli dello sviluppo proposto non vengano emarginati. Ricordo un certo tipo di sviluppo, non so se definirlo spontaneo, e non vorrei apparire polemico, come quello che riguarda la zona di Genola, il Fossanese e il raccordo con l'autostrada Fossano-Savona. Occorre cioè che le strutture del trasporto siano finalizzate alle scelte di programmazione alle quali facevo riferimento prima. Ultimissima questione riguarda le cosiddette autolinee in concessione. Non si tratta di un problema marginale: come organizzazione sindacale avevamo già chiesto a suo tempo dei confronti con le istituzioni a livello locale e alla stessa Amministrazione Provinciale se poteva esercitare un ruolo di coordinamento intercomprensoriale nella definizione dei bacini di traffico. La più grossa azienda di questo settore che è la SATIP pone di fronte (io uso questo termine, è molto brutto ma non me ne viene un altro) al ricatto della soppressione dei cosiddetti trasporti speciali. Entro il 31 dicembre i lavoratori della BURGO e BURGO-SCOTT e probabilmente poi altri della nostra Provincia si troveranno senza trasporto.

Credo che qui dobbiamo cercare di trovare una linea comune, perchè non credo che sia più sufficiente da parte del Sindacato fare una sorta di visita pastorale o di pellegrinaggio alla Regione nei confronti dell'Assessore BAIARDI per porre contingentemente queste questioni. Il problema è di vedere in quali termini devono essere applicate le cinque leggi regionali che coprono il ripianamento dei deficit di questa azienda, tra l'altro sempre al consuntivo. Si tratta di vedere come riusciamo da un lato ad avere un riordino di queste leggi, ma nello stesso tempo stabilire fra noi un rapporto dialettico: Sindacati, istituzioni, altre forze sociali, per vedere se è affrontabile un'ipotesi di pubblicizzazione di questa società. Il che significa che vi dev'essere il concorso di tutti i Comuni, la definizione dei bacini di traffico. Sotto questo profilo, sapendo che ci sarà una fase di transizione non breve, occorrerà esercitare un ruolo di coordinamento a livello provinciale, per garantirci il mantenimento del servizio e magari anche l'efficienza del servizio stesso. Quindi mi pare che questo sia un problema concreto che ci riguarda. Sottolineo infine il problema dei

pendolari, il cui fenomeno pare sia stato ridimensionato. Come organizzazioni sindacali ci siamo adoperati per reperire dati più precisi possibile circa un fenomeno che in questi anni è cresciuto a dismisura. Crediamo vada ben oltre quelle che possono essere le previsioni ottimistiche nostre. Si tratta di vedere se riusciamo a dimensionarlo questo fenomeno, per vedere anche come ancorarci a questa realtà del pendolarismo nei confronti delle aree metropolitane. Crediamo che questo significhi evidentemente vedere come il trasporto sia su rotaia o su gomma diventa più efficiente in termini di rammodernamento. Però io non sono molto d'accordo. Come Sindacato non siamo molto d'accordo su alcune finalità che vengono perseguite da associazioni o comitati di pendolari che recentemente si sono costituiti. E anche qui voglio brutalizzare il discorso che è in definitiva portare avanti una linea per la quale si dice: rendiamo più efficienti i mezzi, così la gente corre più facilmente a lavorare a Torino. Si tratta di vedere come riusciamo a fare un discorso di rammodernamento dei servizi, ma al tempo stesso il dato centrale per noi resta quello del riequilibrio territoriale, per vedere se una parte di questi pendolari cominciamo a riportarli nei luoghi di origine e non tanto per farli correre più veloci nei confronti di Torino. Per noi l'obiettivo è quello ma non è solo quello. E' di vedere come i pendolari di Mondovì, i pendolari di Savigliano, i pendolari di altre zone ritornino a lavorare in provincia di Cuneo. E quindi non tanto se li facciamo correre ai cento all'ora a Torino invece che a cinquanta, ma a come riusciamo a riportarli qui a lavorare. Grazie.

DOTTOR VIALE, AMMINISTRATORE DELEGATO DEL CONSORZIO PORTUALE IMPERIA

PIEMONTE: Signor Presidente, Signori Assessori e Consiglieri della Provincia di Cuneo e partecipanti tutti, desidero innanzitutto ringraziare Lei, Signor Presidente, per aver dato la possibilità al Porto di Imperia, attraverso la modesta persona del suo Amministratore Delegato, di partecipare a questa seduta straordinaria aperta del Consiglio Provinciale di Cuneo. Il Piemonte, e la Provincia di Cuneo è degnamente rappresentata nel Consorzio portuale attraverso i suoi rappresentanti,

attraverso i Signori VIARA che è Vice Presidente, l'On.le GASCO, il Cav. BOVO, l'Ing. TURBIGLIO, il Sig. ALFERO e il Sig. VIGLIETTI, ai quali io devo rivolgere il mio ringraziamento per la collaborazione veramente fattiva che sempre hanno dato alle riunioni del Consorzio portuale. Io però voglio dire un'altra cosa. Il Consorzio portuale Imperia-Piemonte (che appunto, già come denominazione, fonde insieme la Provincia di Imperia con il Piemonte tutto ed in particolare con la Provincia di Cuneo che è rappresentata addirittura da tre Enti locali: Provincia, Camera di Commercio e Comune) vuole rivolgere una istanza al Piemonte intero e anche a quelle città che fanno parte della Provincia di Cuneo e che non sono ancora rappresentate nel Consorzio portuale Imperia-Piemonte. Voi certamente saprete che del Piemonte, oltre ai tre Enti della Provincia di Cuneo e della Provincia di Torino fanno parte la Provincia di Vercelli, il Comune di Bra, il Comune di Ceva, il Comune di Garessio, il Comune di Mondovì ed il Comune di Fossano. Vi sono altre città molto importanti, altre città nelle quali vi sono delle infrastrutture commerciali, industriali che potrebbero degnamente rappresentare la loro zona nel Consorzio portuale e quindi poter collaborare e avvicinare anche dal la to di partecipazione al porto di Imperia, il Piemonte. Quindi questa è una prima istanza che io rivolgo attraverso la Provincia di Cuneo a tutti i Comprensori del Cuneese e la estendo a tutto il Piemonte, per una maggiore partecipazione. Io ho seguito con molta attenzione gli interventi che si sono via via succeduti e vorrei innanzitutto riferirmi alla relazione che ha illustrato l'Assessore QUAGLIA.

Egli nel suo intervento che io purtroppo ho visto solamente questa mattina perchè, per un disguido postale, gli atti di questa seduta non ci sono ancora pervenuti, parla, giustamente, che le correlazioni che possono intercorrere, che devono intercorrere tra il Piemonte e i porti liguri sono intimamente legate al potenziamento delle infrastrutture, alla razionalizzazione dei sistemi, alla capacità imprenditoriale ed operativa e all'efficienza e riduzione dei costi. Condivido che questi punti siano punti essenziali e vorrei un attimo anche riferirmi al Presidente ODDERO della Camera di Commercio, che col suo intervento, ha in un certo senso detto che i porti liguri devono riscattarsi. Voglio in

un certo senso dire di sì, che questa osservazione è recepita da noi e specialmente dal Porto di Imperia che io rappresento (non parlo certo per i porti di Savona, Genova e Spezia). Il nostro principale problema è il nostro principale desiderio. Sono noti gli sforzi e gli studi che il Comune di Imperia sta attuando per la realizzazione del nuovo porto commerciale. Sarà un porto che potrà movimentare circa 800.000 tonnellate e quindi potrà portare un qualche sviluppo in Piemonte, per i traffici piemontesi. Però per attuare questo, bisogna che da parte anche della Provincia di Cuneo vi sia un interessamento per il porto di Imperia e mi duole dire che la realtà commerciale del porto di Imperia non è sentita, come dovrebbe essere, dal Cuneese.. Questo contrasta e va contro una destinazione storica della città di Imperia e quindi del suo porto nei confronti del Piemonte. E' inutile che io vi ricordi la funzione che Imperia, diciamo per rimanere nelle denominazioni storiche, Oneglia, ha sempre rappresentato per il Piemonte. Essa ha avuto dal Piemonte, dalla Casa Savoia la denominazione di "civitas fidelissima" del Piemonte; è sempre stata una città che mentre tutto il resto della Liguria era sotto la Repubblica di Genova, fu l'unico baluardo della Casa Savoia in Liguria; lo sbocco sul mare era costituito dalla città di Oneglia e per questo la strada 28, che oggi è diventata una strada carrozzabile, passava appunto per tutta la valle del Tanaro e poi veniva giù nella valle dell'Impero e collegava Imperia.

Mi sembra che questa funzione debba avere un maggiore impulso, maggiori contatti proprio tra Consorzio portuale e Camera di Commercio perchè io penso che tanti operatori economici e commerciali del Piemonte non hanno ancora scoperto il porto di Imperia. Io vi voglio brevemente dire due cose: in Piemonte avete le CARTIERE BURGO che sino ad un anno fa non conoscevano il porto di Imperia; oggi l'hanno conosciuto, siamo entrati in rapporti molto stretti e solamente (mi son portato questi dati per dirli anche a voi e per portarli a vostra conoscenza) la Cartiera di Verzuolo sino all' 11.12.79 ha movimentato attraverso il porto di Imperia ben 35.068 tonnellate di tronchetti che sopperiscono al loro fabbisogno per fabbricare la carta. Ma ci sono innumerevoli altre industrie che sono floride nel Cuneese e che potrebbero benissimo usu-

fruire del porto di Imperia per i loro commerci. E' evidente che, come appunto diceva l'Assessore QUAGLIA e che io condivido, le altre condizioni che possono permettere questo scambio sono evidentemente la capacità imprenditoriale ed operativa e che questa è una cosa che ci dobbiamo creare tra di noi, non solo l'efficienza e la riduzione dei costi. E' vero, l'efficienza e la riduzione dei costi, perchè io, per la esperienza portuale che ho acquisito in questi anni, vedo che l'imprenditore commerciale, quando viene a trattare un traffico, viene con carta e matita e segna anche le mille lire di autostrada che incidono su quel trasporto per fare i prezzi. E quindi cos'è che dobbiamo fare? Mi sembra che sia molto "ad hoc" questa riunione sui traffici, perchè noi dobbiamo innanzitutto ribadire quanto ha detto il Presidente NOVARO di Imperia sull'esigenza di un collegamento più diretto e con una superstrada che quando verrà attuata toglierà anche quelle che possono essere le gabelle, i tassi, la spesa autostradale per i rifornimenti. Quindi occorre puntare sulla statale n° 28 che, già attuata in parte in Provincia di Imperia con il collegamento sotto il Colle di S. Bartolomeo e poterla continuare con la collaborazione della Provincia di Cuneo fino a Cantarana e quindi arrivare al collegamento con l'autostrada per Torino e per tutto il Piemonte a Ceva. Si ridurrebbero così non solo i costi ma i tempi e noi sappiamo che in programmazione portuale, in programmazione economica, i tempi sono denaro.

Un'altra notizia vi voglio dare, sempre per questi rapporti che esistono tra il porto di Imperia e la città di Cuneo. Giusto l'altro ieri abbiamo concluso, con inizio dal primo di giugno del 1980, un collegamento passeggeri con la Corsica. Questo collegamento avverrà attraverso la Agenzia ALPITOUR, se non vado errato, di Cuneo e noi abbiamo concluso con la Società Traghetti CANGURO un collegamento che sarà per ora sperimentale e settimanale, con partenza tutte le domeniche da Imperia per Porto Torres. Questa iniziativa è un qualche cosa che va ad aggiungersi ad un'altra linea di collegamento con la Corsica attraverso, una volta Imperia, oggi smistata su Sanremo e quindi anche la Provincia di Imperia e quindi il Piemonte come sua normale destinazione potrà essere collegata con le Isole. Questi rapporti, per adesso solamen

te passeggeri e macchina al seguito ecc. potranno avere uno sviluppo commerciale in un domani e questa linea potrà svilupparsi e diventare bi-settimanale, giornaliera, quello che potrà essere per sopperire appunto a esigenze sempre più sentite.

Voglio, per terminare, fare queste tre istanze. La maggiore partecipazione di altre città, di altri Comuni, di altri Enti pubblici piemontesi nel Consorzio portuale. Un migliore collegamento per poter istituire e far scoprire agli operatori economici piemontesi il porto di Imperia che, io affermo con sicurezza, è competitivo nei confronti degli altri porti liguri, anche per la sua struttura, la sua resa in rapporti di sbarco, di tonnellaggio-sbarco e anche come dimensione. Non vi sono attese nel porto di Imperia; la maestranza portuale rende perchè fa delle rese superiori a quelle degli altri porti e quindi tutto ciò può rappresentare quell'efficienza e la riduzione dei costi da Lei, Assessore QUAGLIA, messa come una delle condizioni per l'attività dei porti. La terza istanza che faccio è che per attuare tutte queste cose, per poter avvicinare di più la Provincia di Cuneo ed il Piemonte a Imperia, è per conto mio essenziale e prioritario andare avanti nel programma già iniziato di ristrutturazione della S.S. 28 col secondo tramo Armo-Cantarana e quindi con un collegamento diretto che ridurrebbe non solo i costi ma i tempi di arrivo al porto di Imperia e quindi realizzando le possibilità per questa collaborazione. Grazie.

SIGNOR BERRETTA, COMPENSORIO DI MONDOVI': Io ringrazio l'Amministrazione Provinciale per l'opportunità che ci dà di intervenire a un dibattito che credo estremamente interessante per le prospettive per la nostra Provincia e più in generale, credo, per la nostra Regione, nel quadro della programmazione nazionale e locale. Io non starò a riprendere quanto già contenuto nello studio preparatorio di questo convegno e una parte delle stesse introduzioni, in modo particolare quella dell'Assessore QUAGLIA, che condivido. Mi preme qui sottolineare due questioni, che anche l'intervento delle Organizzazioni Sindacali hanno ripreso e cioè la necessità di avviare sul problema dei trasporti e delle comunicazioni un ragionamento molto più ampio. Noi dobbiamo riusci-

re a definire la griglia del Piano dei Trasporti nel quadro di una prospettiva di sviluppo economico più generale. In questo quadro il Comprensorio Monregalese ha una collocazione molto precisa, che gli deriva dalla sua condizione oggettiva di essere al confine tra due Regioni importanti quali il Piemonte e la Liguria ed interessate nel piano più generale di alcuni obiettivi di programmazione nazionale. Penso al problema del rilancio e dello sviluppo dei porti liguri che, è indubbio, non interessa solo il Comprensorio Monregalese, ma interessa più in generale tutta la Provincia e, per una visione più ampia che ha oggi la programmazione, gli stessi problemi dei trasporti, i rapporti tra Nord e Sud. Ora, come Voi certamente saprete perchè come Amministrazione Provinciale avete già dato l'adesione, il Comprensorio di Mondovì, la Commissione che presiedo, d'accordo con la stessa Presidenza del Comprensorio, organizzerà nel mese di gennaio (precisamente il 19), un convegno specifico per riflettere su questi problemi e certamente utilizzeremo tutti i contributi che questa mattina ci sono pervenuti, in modo particolare quelli del Presidente della Provincia di Imperia e dello stesso Consorzio del porto. Mi pare che le questioni poste nelle stesse relazioni ci costringano a una maggiore riflessione, che è quella di considerare che lo sviluppo economico che abbiamo avuto in questi trent'anni non solo ha penalizzato zone e comprensori interi di questa Provincia quali il Monregalese, il Dronerese e il Saluzzese, ma il non compimento di una politica di programmazione ha fatto sì che le scelte più disparate siano state poste. Credo invece che oggi, proprio per l'esigenza di definire interventi compatibili con le risorse del Paese, si tratta di andare sulla strada delle priorità e su questa marciare in modo coerente.

In questo quadro mi pare doveroso sottolineare l'esigenza che anche da parte dell'Amministrazione Provinciale si avvii una politica di piano. Lo sforzo compiuto complessivamente dalla Regione ligure e da quella piemontese per definire ipotesi di sviluppo più equilibrate, non solo delle due regioni ma nel quadro della programmazione nazionale, sia un elemento nuovo e positivo che noi oggi abbiamo di fronte e su cui ragionare. In questo quadro il Monregalese ha una sua collocazione molto

precisa, cioè quella di cerniera di un'ipotesi di sviluppo equilibrato del Nord in stretto collegamento con la politica di interessi meridionali. Ora è indubbio che lo sviluppo dei porti liguri (non sto qui a riprendere le cose che sono già state dette) è un'esigenza fondamentale per tutto il Piemonte e per il Paese e mi pare si debba sollecitare dal Governo l'esigenza di definire scelte di programmazione che guardino gli interessi complessivi del Paese. Altre scelte rischierebbero di compromettere questa ipotesi di programmazione che giustamente il Sindacato ancora questa mattina ha ricordato alle forze politiche e sociali. E' fuor di dubbio che in quel quadro il collegamento dell'entroterra ligure ed il Comprensorio di Mondovì viene ad assumere un ruolo che va al di là della sua ipotesi territoriale. Il polo di Ceva può assolvere quel ruolo naturale che già in altre occasioni (vorrei citare altri convegni promossi dalla stessa Amministrazione Provinciale con il Comune di Mondovì) aveva posto questo problema all'attenzione delle forze politiche del Governo. Si tratta di riprendere oggi quella tematica e far sì che non sia soltanto una descrizione di documenti e di intenti ma si vada veramente sulle scelte che corrispondono in questo quadro.

Da questa premessa un po' generale che ho ritenuto doveroso fare vorrei entrare nel merito dei problemi che si pongono. Mi pare intanto importante che il Comprensorio di Mondovì nella sua delibera programmatica abbia approvato all'unanimità alcune scelte prioritarie che sono quelle del potenziamento della statale 28 con il problema dei collegamenti con il porto di Imperia. Questo è un problema essenziale, che riguarda non solo il futuro sviluppo del porto di Imperia, ma essenzialmente lo sviluppo stesso del Cuneese e, più in generale, i rapporti tra Piemonte e Liguria. La stessa fondovalle Tanaro oggi può dare uno sbocco positivo agli imprenditori locali ad un collegamento tra tutta la Langa e Imperia. E' necessario mettere in moto quei meccanismi che rappresentano indubbiamente un salto di qualità dello sviluppo economico e della programmazione degli interessi su cui noi dovremo confrontarci. Esiste un problema sul tappeto (che era presente nella documentazione) che è quello dell'autostrada Torino-Savona. E' indubbio, an-

che questa è strettamente collegata alla prospettiva dei porti liguri. Lo studio che oggi viene avanzato mi pare un fatto positivo; prevede finalmente uno sviluppo equilibrato dei porti della Liguria, in modo particolare del porto di Savona-Vado, tenendo conto del collegamento complessivo che oggi c'è tra il porto di Imperia per arrivare fino a La Spezia. Il raddoppio della Torino-Savona è un'esigenza fondamentale perché può dare veramente una prospettiva ad un entroterra che nel Cebano può trovare la sua localizzazione ma che più in generale può riguardare i rapporti di collegamento tra nord e sud. E' indubbio che difficoltà oggettive, almeno alla fase attuale, di vincoli di legge oggi richiedono che su questo si apra una grande battaglia politica. Il tratto più pericoloso che lo stesso Comprensorio all'unanimità ha individuato, è quello che collega Ceva a Savona. Si tratta quindi di intervenire da questa parte, anche perché noi rischiamo di avere una impossibilità di collegamenti con la Liguria. Credo anche che il giorno in cui questa opera sarà realizzata, noi daremo, anche da questa parte, uno sbocco agli stessi collegamenti con la Francia.

L'altro problema che cito per chiarire meglio cose che condivido e che stamattina sono già state dette, è quello della statale 28 di collegamento con Imperia, in modo particolare il tratto Ceva-Ormea. Qui ci troviamo in una zona che certo avrà bisogno anche di uno sviluppo turistico, ma è fuori di dubbio che oggi abbiamo bisogno di mantenere e consolidare le strutture industriali che oggi ci sono, non solo la Lepetit a la Cartiera di Ormea e tutto l'asse di piccole e medie industrie che esiste oggi in quella zona e che trova in Ceva il fondovalle naturale. L'attuale strada non permette addirittura neanche ai mezzi pesanti, ai TIR, di andare a portare il materiale alla Lepetit e tanto meno ad Ormea. E' indubbio che questa strada dev'essere migliorata per dare continuità ad un progetto che dalla parte ligure è già stato quasi realizzato. Le informazioni che abbiamo avuto questa mattina ci dicono che i lavori stanno andando avanti e anche in questo caso si tratta di fare una scelta coerente. Noi ci siamo già dialetticamente confrontati con lo stesso Piano regionale dei trasporti e mi pare che questa esigenza, alla luce anche di confronti avuti nella città di Ceva e a Mondovì con lo

Assessore BAIARDI, sia stata accettata perchè è indubbio che quella strada è coerente al Piano di sviluppo regionale, specialmente in quella parte dove non solo viene indicato il riequilibrio come un'esigenza prioritaria della Regione Piemonte, ma perchè credo oggi non vi siano più dubbi che lo stesso potenziamento dei porti liguri deve trovare nell'entroterra cuneese, nel Piemonte sud la possibilità di collegamenti reali. Questo è certamente uno di quelli fondamentali. Vorrei ricordare che proprio in un quadro complessivo e articolato della politica dei trasporti occorre un collegamento con il problema delle ferrovie. Noi avremo un sistema integrato di trasporti quando anche il sistema ferroviario sarà correlato a quello stradale. E' indubbio che è grave che sulla linea Ceva-Ormea si è addirittura tolta la elettrificazione. Qui si tratta di correggere errori che sono stati commessi in passato e dare veramente delle reali potenzialità su tutto quel tratto. Ora, se ragioniamo in un quadro di collegamento complessivo che viene ad avere una griglia di interventi programmati, troviamo che l'intervento per la statale 28 e per la fondovalle Tanaro e direi della stessa linea pedemontana (prevista nel Piano regionale dei trasporti) si verranno a stabilire finalmente delle scelte di priorità e di riequilibrio, che specialmente in provincia di Cuneo debbono correggere errori del passato.

Se passasse solo una scelta verticale dello sviluppo stradale ed economico, allora si farebbe di nuovo quella terza cintura di Torino che sarebbe deprecabile per quegli stessi Comuni che verrebbero ad essere attraversati. Si tratta invece di avere una politica armonica dello sviluppo economico. Credo che anche le stesse strade provinciali che sono di competenza della Provincia debbono collegarsi a quest'ottica e a questo respiro. E' indubbio che la scelta della fondovalle Tanaro è stata molto positiva perchè corrispondeva già a questo, ma credo oggi ci sia già intanto un problema di miglioramento delle strade esistenti e noi l'abbiamo all'unanimità sottolineato a livello comprensoriale. Abbiamo avuto strade provinciali interrotte per giorni, ponti pericolanti. In questi casi si tratta, prima ancora di prevedere nuovi investimenti, di mettere in condizioni (per esempio il collegamento stata

le 28 - Valle Mongia) di rimettere in condizioni quelle strade di essere percorribili. Si tratta cioè di trovare una coerenza che dia un respiro più generale anche negli interventi minimi, che vengono ad avere una loro scelta. Per quanto riguarda il problema delle ferrovie, è un fatto positivo che nel Piano poliennale delle ferrovie sia stata inserita la ferrovia Fossano-Torino-Savona; in questo quadro noi dobbiamo ancora valutare non solo il problema che dicevo prima del collegamento Ceva-Ormea, ma anche lo stesso collegamento Bra-Ceva. Perché il miglioramento della rete diventa un intervento integrato della linea della Fondovalle che attualmente si sta realizzando. Noi potremo veramente avere un quadro organico di interventi che correggono vecchi errori del passato che non solo diano più possibilità e prospettive ad una zona che è stata emarginata per molti anni, ma dando certamente possibilità e prospettive a tutta la Provincia di Cuneo e al Piemonte più in generale, danno a noi Amministratori, la dignità di essere forza capace con lo strumento della programmazione di disegnare insieme a tutte le altre forze politiche e sociali un avvenire per tutti noi e la possibilità di correggere errori del passato che altrimenti ci bloccheranno ancora per molti anni.

DOTTOR PASQUALE - FEDERAZIONE ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI DEL PIEMONTE:

Ringrazio innanzitutto il Presidente FALCO della Provincia di Cuneo per averci invitato a questo Consiglio Provinciale aperto e vorrei cogliere questa occasione per sottolineare l'attenzione crescente che il mondo imprenditoriale presta alle problematiche del trasporto. In particolare è il trasporto delle merci che richiede interventi e attenzioni sempre maggiori, perchè il costo del trasporto concorre direttamente alla formazione del prezzo dei prodotti e quindi un trasporto efficiente in termini di costi contenuti e resa rapida delle merci contribuisce ad accrescere la concorrenzialità dei nostri prodotti sia a livello nazionale sia a livello internazionale. Per contro, le disfunzioni che esistono e che possono ulteriormente verificarsi nel settore del trasporto delle merci possono incidere in maniera pesantemente negativa sulla stessa concorrenzialità dei prodotti industriali. Il set-

tore del trasporto merci è attualmente penalizzato da alcune situazioni di carattere generale, basti pensare all'aumento crescente dei costi di trazione dovuti all'aumento dei costi del carburante, basti pensare alla disorganizzazione ed all'inefficienza delle Ferrovie dello Stato.

A questo proposito occorre essere chiari, a costo di apparire brutali. Le Ferrovie dello Stato, almeno per quanto riguarda il Piemonte, svolgono un ruolo assai limitato nel trasporto merci. Nel 1977 dagli stabilimenti industriali sono partiti 50 milioni di tonnellate di merci, di cui per ferrovia solo il 6%: praticamente niente. E questa è una penalizzazione gravissima. Oltre a queste disfunzioni di carattere generale vi sono poi le disfunzioni di carattere più contingente, più episodico, che però si verificano con frequenze sempre maggiori. Un esempio si è avuto proprio qui a Cuneo per il caso di quegli autotrasportatori che probabilmente non per colpa loro si sono visti addossare responsabilità che erano da ricercare nella mancanza di efficienza dell'Amministrazione Pubblica. Vi sono casi in cui aziende debbono interrompere la produzione perchè un treno di materie prime rimane bloccato più del dovuto, per gli sdoganamenti, a Torino o da qualche altra parte. Esistono casi sempre più frequenti di carichi di materie prime per l'industria che arrivano al porto di Genova o al porto di Savona e devono rimanere sulla nave per settimane in attesa dello sbarco. In questi casi il destinatario della merce deve accollarsi, oltre al ritardo, anche il costo aggiuntivo delle controscallie, calcolabile in 5.000-8.000 dollari al giorno per ogni giorno di sosta oltre quelli previsti dal contratto di nolo. Per quanto riguarda le merci che l'industria muove in Piemonte, la Federazione delle Associazioni Industriali ha svolto una ricerca approfondita presso i 7.500 stabilimenti industriali con oltre 10 addetti, proprio per conoscere quali fossero le quantità di merci che si muovono e quindi individuare concrete proposte per la realizzazione di una rete di infrastrutture che potesse assicurare a questo movimento complessivo di merci le condizioni più favorevoli. Da questa analisi è risultato che sono arrivate agli stabilimenti industriali del Piemonte 48 milioni di tonnellate di merci e ne sono state spedite 50 milioni. L'11% degli arrivi è avvenuto per ferrovia, il 6% delle spedizioni so-

no avvenute per ferrovia. La ferrovia trasporta di più nelle relazioni di traffico con l'estero; infatti la percentuale di merci che viaggiano con questo modo di trasporto sale notevolmente, addirittura ad una media del 30% per la quota di traffico sulle relazioni internazionali. Dall'estero arrivano, complessivamente, in Piemonte 9 milioni di tonnellate di merci e per l'estero ne partono 5,4 milioni di tonnellate. Di queste merci il 6%, quindi circa 600.000 tonnellate, arrivano in provincia di Cuneo e circa il 13%, quindi 700.000 tonnellate, partono dalla provincia di Cuneo con destinazione estero.

Per esaminare in maniera più dettagliata uno degli argomenti che costituisce oggetto di discussione questa mattina, il Piemonte muove complessivamente con i porti liguri 5,4 milioni di tonnellate di merci, che sono il 35% delle merci secche movimentate complessivamente dal porto di Genova nel 1977. I 5 milioni di tonnellate che noi mandiamo ai porti liguri sono esattamente il 35% delle movimentazioni con l'estero del Piemonte. Ritengo che per quanto riguarda i porti liguri occorre essere chiari anche a questo proposito. I dati ci dicono che esiste un buon utilizzo da parte degli imprenditori, per le merci prodotte dagli stabilimenti industriali, dei porti liguri. Probabilmente tale utilizzo potrebbe anche essere maggiore, certo è che nel trasporto così come negli altri settori finisce spesso per avere molta importanza la legge del mercato. La legge del mercato ci dice che qualsiasi operatore, qualsiasi industriale che debba trasportare delle merci dal Piemonte verso destinazioni che richiedono una tratta di trasporto via mare è disponibile a cogliere l'occasione migliore che gli consenta di trasportare la sua merce nel più breve periodo di tempo col minor costo. E quando si approfondisce l'analisi di questi problemi, purtroppo, emergono le penalizzazioni che caratterizzano i porti liguri. Penalizzazioni che si misurano in termini di spazio soprattutto; e che derivano dalla organizzazione del lavoro portuale che è molto differente rispetto ai porti del Nord. Un'organizzazione del lavoro fortemente improduttiva rispetto alla alta produttività del lavoro delle Compagnie e delle carovane portuali che operano ad Amburgo o a Rotterdam. Tuttavia, per alcune destinazioni come il Medio Oriente, o l'Africa del Nord e

Nord-Est, il sistema dei porti liguri presenta caratteristiche di netta convenienza, perchè il nolo è più corto. Chiaramente, quando si parla di destinazioni verso gli Stati Uniti, verso l'America del Nord in generale, i porti del Nord Europa come Rotterdam o Amburgo, oltre ad avere una migliore produttività del servizio hanno anche una tratta più breve da percorrere, il che comporta una diminuzione fino al 20-25% del prezzo del nolo. Proprio perchè esistono direttrici per le quali i porti liguri possono essere convenientemente utilizzati, occorre approfondire il problema di una riorganizzazione dei servizi portuali. In questo incontro si è verificata una prima occasione di dibattito, altre se ne presenteranno, è già previsto il Convegno a Mondovì citato in precedenza, vi sono in corso contatti tra la Regione Piemonte, la Regione Liguria e la Regione Lombardia per approfondire in modo complessivo il problema. Proprio perchè si è sempre discusso poco su queste cose, l'approfondimento del dibattito può produrre idee migliori di intervento; è però importante tener conto dell'esigenza di passare in tempi brevi alla attuazione concreta delle idee per un rapido conseguimento dei vantaggi derivanti dagli interventi. Le linee di indirizzo per la riorganizzazione dei servizi portuali della Liguria non potranno tuttavia prescindere da una visione integrata del problema, che tenga conto della realtà nazionale in relazione alla politica di infrastrutturazione portuale.

Occorrerà prevedere una forma di organizzazione dei servizi portuali liguri che assegni ad ogni scalo precise funzioni e chiare specializzazioni di traffico. Ciascuno dei porti liguri non potrà attrezzarsi per svolgere una molteplicità di funzioni (scalo containers, rinfuse secche, pipe-lines, ecc.); ma ogni infrastruttura dovrà caratterizzarsi per funzioni specifiche, sulla base delle infrastrutture esistenti. Affrontando il problema con spirito pragmatico vi è la possibilità di intervenire con efficacia nel breve e nel medio periodo; recuperando in questo modo spazi di mercato del trasporto via mare prima che il vantaggio delle strutture del Nord Europa si sia consolidato.

Un altro problema a cui vorrei accennare, prima di concludere, è l'organizzazione di una rete di centri merci in Piemonte. La Federpiemonte

sta lavorando anche in accordo con la Regione Piemonte per individuare la localizzazione migliore per le infrastrutture per il trattamento delle merci. Il primo atto di questa iniziativa sta per concretizzarsi con la realizzazione del Centro Intermodale di Orbassano, di cui si costituirà fra pochi giorni la società di intervento promossa dalla Finpiemonte con la Federazione degli Industriali, la Camera di Commercio ed un gruppo di operatori privati del settore. Insieme con il Centro Intermodale di Orbassano, importante anche per il fatto che sulla direttrice del Frejus viaggia quasi il 40% delle merci piemontesi interessate a relazioni con l'estero, dovranno essere realizzate infrastrutture di minori dimensioni e con funzioni specifiche al servizio delle realtà economiche locali. Tali centri minori non devono essere impostati ad ogni costo sull'intermodalità, ma devono perseguire obiettivi di razionalizzazione del traffico, al fine di migliorare le condizioni di percorribilità della rete viabile. Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla distribuzione delle merci all'interno dei centri urbani più importanti poichè le proiezioni di traffico all' 86 segnalano gravi pericoli di intasamenti per alcune città del Piemonte, tra cui Alba e Cuneo. Si tratta quindi di intervenire con tempestività per realizzare adeguate strutture per il trattamento delle merci, che consentano di migliorare la distribuzione dei prodotti all'interno dei centri urbani utilizzando i periodi più favorevoli in relazione alle punte di traffico.

Queste infrastrutture per le merci debbono rispondere a criteri di efficienza e funzionalità che si possono acquisire attivando gli operatori del settore. Poichè l'interesse di tali operatori è un dato certo, vale la pena utilizzare sia la loro professionalità, sia i capitali che gli operatori stessi intendono eventualmente investire in quelle infrastrutture. Tutto ciò consentirà di mettere a punto un insieme di interventi che potrà assicurare al Cuneese nuove occasioni di sviluppo e di rottura di quell'isolamento che qui si è paventato; oltre a favorire quel disegno di riequilibrio territoriale che costituisce uno degli obiettivi più importanti che in questo momento si pongono sia l'Amministrazione Pubblica, sia le categorie imprenditoriali. Il decentramento del polo

torinese non può avvenire se si guidano le attività industriali a ricolizzarsi in aree che si rivelano culi di sacco, aree in cui i collegamenti sono insufficienti, aree in cui quelle stesse attività troverebbero penalizzazioni invece di condizioni favorevoli al loro sviluppo. Ecco quindi come gli obiettivi di decentramento produttivo si collegano alle esigenze di potenziare le infrastrutture per le comunicazioni viabili e ferroviarie e per la movimentazione delle merci. Il Piemonte è un'area forte, che concorre per il 12% alla formazione del Prodotto Interno Lordo e per il 16% alle esportazioni italiane; è quindi impensabile condizionare lo sviluppo delle attività produttive per la mancata realizzazione di adeguate infrastrutture di supporto. E' proprio da un'inversione della tendenza, che si può verificare solo con interventi efficaci, che si potrà fornire, attraverso una infrastrutturazione complessiva accettabile, nuove occasioni di sviluppo alle attività economiche della nostra Regione. Grazie.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Ringrazio il Dott. Pasquale per la sua interessante relazione e sospendo la seduta pregando i presenti di accomodarsi al pranzo anche perchè alle 18 dobbiamo trovarci a Torino per una grande manifestazione in relazione a quello che è successo ieri. Si tratta quindi di riprendere i lavori tra un'ora, accelerando i lavori. Grazie.

Prof. GARINO, CAPO GRUPPO P.S.I. DEL CONSIGLIO PROVINCIALE: Presidente, la mia non sarà affatto una relazione generale che d'altra parte è già stata presentata questa mattina attraverso gli interventi degli Assessori e attraverso ciò che è stato distribuito ai partecipanti al convegno. Piuttosto mi preme invece porre l'attenzione su due punti specifici per quanto riguarda i trasporti in provincia di Cuneo e su una proposta che in parte discende dal secondo punto. Mi riferisco in particolare modo allo studio compiuto dal Comprensorio di Saluzzo che, se non vado errato, è il primo Comprensorio ad avere adottato la delibera programmatica sui Comprensori, e che oggi è assente. Mi spiace anche per questo: proprio perchè ho notato che non ci sono altri componenti del

Comprnsorio di Saluzzo (e mi surrogo a loro) vorrei porre all'attenzione dei presenti un problema che è stato molto approfondito in questa relazione e che dà il segno di come possono essere gestiti i trasporti in Provincia di Cuneo. Mi riferisco in particolare alla linea ferroviaria Cuneo-Saluzzo-Airasca. L'attuale traffico di 600/700 passeggeri/giorno nelle tratte più affollate di questa linea su 22 corse con automotrice singola più tre treni merci, non è certo tale da giustificare forti investimenti, tuttavia questa linea, noi riteniamo, potrà assumere, anche per singole tratte, una rilevanza ben maggiore nel quadro di una revisione complessiva dei tipi di trasporto e della loro integrazione. E mi spiego. A cavallo di questa linea ci sono parecchi problemi. Il primo è quello di un servizio che vogliamo per le aree depresse montane e collinari - e mi ricollego al discorso fatto stamattina dal rappresentante della Unione Industriali. Il secondo problema, sempre attinente a questo intervento che ho apprezzato questa mattina, è proprio quello che riguarda anche le decisioni che questo Consiglio Provinciale aveva preso alcuni anni fa, quando individuammo per intuito, non sulla base di dati che allora non c'erano, le aree depresse del Cebano e del Monregalese da una parte, e dall'altra parte del Dronerese e del Saluzzese.

E' chiaro che nessuno può parlare di area attrezzata del Dronerese o di sviluppo dell'area industriale del Saluzzese (dove si è verificato quello che sappiamo essere una tragedia per la valle Varaita con una perdita di 400 posti di lavoro alla Wild e con il ristagno dell'economia del Saluzzese verso Barge) senza prevedere anche degli sviluppi della rete di trasporto. Aggiungiamo ancora a questo un pendolarismo enorme che esiste da questo Comprensorio soprattutto verso Torino (il pendolarismo complessivo è di 9 mila persone/giorno in buona parte dal Saluzzese) ed avremo quindi idea dell'importanza che questa tratta ha per la nostra zona e per la provincia intera. C'è poi da notare un dato veramente allarmante. Si pensi che sulla tratta ferroviaria Cuneo-Saluzzo si trasportano giornalmente 200/300 viaggiatori mentre sulla statale 589 che corre a pochissima distanza, credo 50 metri non di più, ed è parallela, transitano 15.000 veicoli al giorno con almeno 30 autobus interurbani

sovvenzionati dalla Regione, dall'ente pubblico sullo stesso percorso ovviamente, e che indubbiamente sottraggono alla ferrovia, quantomeno - secondo i nostri dati - un migliaio di passeggeri al giorno (parlo ovviamente della linea SATIP Saluzzo-Cuneo). Che cosa significa tutto questo? Da parte delle F.S. si sostiene che questo è un ramo secco. Da parte nostra crediamo semplicemente che si tratti di un grosso sperpero di denaro pubblico che paghiamo tutti perchè c'è un cattivo servizio per i pendolari. Stamattina il compagno GARNERONE ne ha parlato, mi pare, in modo abbastanza efficace. Abbiamo su questa linea una velocità commerciale media che certamente non soddisfa le esigenze delle industrie perchè è di 35 km orari; ed abbiamo soprattutto una linea che non serve effettivamente a nessuno, nelle condizioni attuali. D'altra parte però gli interessi della SATIP sono abbastanza tutelati, sia attraverso una concorrenza (che oserei definire sleale nei confronti della ferrovia, anche se le ferrovie hanno le loro colpe) e sia soprattutto perchè veramente non si riesce a servire nulla di quanto nella zona sia economicamente valido.

Certo, occorre anche avere il coraggio di dire (e purtroppo stamattina io ho sentito soltanto interventi che chiedono maggiori investimenti), nessuno ha pensato a dei tagli, ma credo che in questo caso si debba dire chiaramente che un potenziamento della linea passa attraverso il coraggio di eliminare molte stazioni che non servono a nessuno. E allora bisogna avere il coraggio di dire ai Sindaci e alle popolazioni interessate che questa linea non potrà servire tutti se si vuole una linea efficiente. Il problema della gestione di questo trasporto su gomma da parte della SATIP è un sistema totalmente chiuso, spesso concorrenziale con la ferrovia stessa, con la quale non esiste alcun coordinamento di orari. Ora, questo è uno dei problemi che secondo me dovremmo affrontare perchè, se la parola razionalizzare ha un senso, significa che tutto il sistema di trasporti che noi abbiamo deve essere visto su gomma sì, ma anche su rotaia. Occorre fare delle scelte molto precise dicendo esattamente ciò che mi pare giustamente abbia detto il Comprensorio di Saluzzo per quanto riguarda questa tratta.

Ho parlato del problema dei passeggeri, ma esiste il problema delle merci, come giustamente stamattina è stato sollevato. Ci sono industrie, quali la BURGO e la BURGO SCOTT, che gravitano su questa linea; ci sono importatori ed esportatori sia agricoli che industriali i quali non possono servirsi di questa linea in quanto i pesi assiali sono quelli che sono e le FF.SS. nulla fanno. Da notare che per quanto riguarda il traffico merci, questa linea è già in attivo adesso e potrebbe ovviamente diventare molto attiva in futuro da un puro punto di vista economico delle FF.SS.; ciò però non viene preso in considerazione. Ma pensiamo anche al futuro. Dicevo prima, abbiamo le zone depresse collinari e montane e che non riguardano soltanto il Comprensorio di Saluzzo ma anche la zona del Cuneese, come diceva stamattina il Presidente del Comprensorio di Cuneo; abbiamo un possibile e comunque auspicato intervento produttivo al posto della WILD di Piasco e abbiamo tutti deciso che l'area industriale dronerese dovrà in futuro decollare. Se non serviamo queste aree di un'efficace struttura anche ferroviaria, credo sarà molto difficile chiedere agli industriali di poter installare le loro industrie in questa zona. Ho parlato di questo particolare problema che riguarda, ripeto, non soltanto una piccola zona dalla quale provengo e in cui opero, ma credo riguardi tutto l'arco pedemontano e credo soprattutto sia un esempio di come si possa, ripeto, sperperare il pubblico denaro e non intervenire anche là dove con pochi fondi si potrebbe invece avere qualche cosa di utile.

Il secondo problema che volevo affrontare si ricollega ad un intervento anzi ad una riunione che ieri la 2^a Commissione ha avuto sotto la Presidenza dell'On.le GASCO con i rappresentanti della S.I.TRA.CI., i rappresentanti provinciali della S.I.TRA.CI. e quindi si ricollega al problema dei trafori. Ora, credo che quasi tutti i presenti conoscano la situazione. La Sitraci aveva fatto degli studi sulla base di 1 miliardo e 200 milioni di capitale versato; aveva speso 300 milioni per i primi tre chilometri di traforo del Ciriegia verso la zona del Mercantour in Francia, dopodichè ci si è fermati, sia perchè esistevano perplessità da parte regionale, sia perchè non erano ancora chiari gli intendimenti

degli amici francesi. Ora, sappiamo a questo punto che i francesi decideranno entro il 1981, forse anche prima, che cosa fare. Da parte francese esistono dei grossi problemi perchè ci sono interessi divergenti tra l'area metropolitana di Marsiglia e l'area metropolitana di Nizza. Marsiglia tenderebbe di più ad avere un collegamento diretto Marsiglia-Durance-Colle della Scala che si trova tutto in territorio francese; quindi Susa e Torino. Nizza invece, che s'accorge di avere 500 mila abitanti che non possono più vivere soltanto di turismo e di mare, ma devono vivere anche di industrie e di collegamenti, s'accorge che l'entroterra nizzardo è Cuneo e non può essere altro che la zona di Cuneo. Nizza quindi, come sappiamo, è più interessata ad un collegamento con Cuneo che non direttamente con Torino. Il problema che si pone per noi è un problema che riguarda anche la Regione, perchè se andasse avanti il discorso di Marsiglia significherebbe non soltanto non riequilibrare il territorio e quindi non avere uno sbocco in provincia di Cuneo, ma significherebbe intasare ulteriormente l'area metropolitana torinese con questo sbocco nella valle di Susa che credo che gli stessi abitanti della valle di Susa forse non vorrebbero. Ora, io non sono così sicuro che le compatibilità economiche possano in un prossimo futuro permettere dei trafori in Piemonte, ma credo di poter essere sicuro che se una politica dei trafori debba essere fatta, abbia ragione il Dott. ODDERO quando dice che questo traforo deve privilegiare la zona di Cuneo. Proprio perchè se riequilibrio territoriale ci deve essere, questo riequilibrio territoriale deve andare a favore del Piemonte meridionale e quindi della Provincia di Cuneo. Non è questo un discorso campanilistico; credo che, dati alla mano, si possa dimostrare che così è.

Ma esiste un altro problema che non abbiamo ancora affrontato. Gli stessi nizzardi, quando parlano di traforo, non hanno ancora deciso se questo traforo debba essere quello che collega la valle Vesubie con la valle Gesso (tanto per intenderci traforo Ciriegia-Mercantour) o se invece non sia migliore per loro un traforo che partendo dalla valle Tinée si colleghi a Pianche di Vinadio e cioè in valle Stura. Il problema, secondo quanto è stato detto ieri, è di queste dimensioni. Il se-

condo, quello che va in valle Stura, sarebbe più lungo in confronto al primo, però sarebbe a meno 200 metri di quota, il che ovviamente è molto importante per un traforo. Ma i francesi (cosa che forse non dicono, ma certamente sono aspetti che conosciamo) basano queste loro scelte anche su aspetti economici, che sono francesi, ma che interessano la provincia di Cuneo direttamente, e mi spiego. Se il traforo viene fatto tra la valle Tinée e Pianche di Vinadio (valle Stura) ciò significa che la strada o l'autostrada che condurrà al traforo da parte francese porterà i turisti a Isola, che è stata recentemente urbanizzata e in cui lo Stato francese e i privati hanno fatto grossi investimenti e significa d'altra parte per noi tenere presente che una parte grossa di turismo nizzardo, che attualmente si riversa su Limone attraverso la valle Roya e attraverso la recente Cuneo-Nizza, potrebbe essere dirottata altrove. Ora, noi certamente aspettiamo con ansia che i francesi ci dicano quali sono queste scelte, anche perchè per fare i trafori bisogna essere, come in un matrimonio, in due e ovviamente non si può decidere nulla da soli. Ma non possiamo, credo, aspettare soltanto le ragioni francesi. Quando la Sitraci fece il primo progetto, basò quasi unicamente la sua scelta su un problema economico, immediato e contingente. E' indubbiamente l'ipotesi che costa di meno e che darebbe più garanzie dal punto di vista della distanza Cuneo-Nizza. Non credo che però a quel momento (non è un'accusa nei confronti di nessuno) sia stata fatta una valutazione di carattere generale sugli aspetti economici che l'una o l'altra scelta avrebbe potuto comportare. Ed allora credo che proprio l'Amministrazione Provinciale di Cuneo ha il tempo di farlo, perchè non si tratta di 15 giorni o d'un mese. Si tratta cioè di valutare esattamente gli effetti economici generali che l'una o l'altra scelta - valle Stura o valle Gesso - potrebbero comportare; valutare anche gli effetti ambientali territoriali ovviamente e soprattutto gli effetti diretti e indotti sul turismo che l'una o l'altra scelta possono portare. In modo tale che al tavolo della trattativa con i francesi si possa giungere anche con nostre valutazioni ed essere pronti a discutere.

Un'ultima notazione. La Conferenza dei Capi Gruppo aveva deciso che

questo Consiglio Provinciale si chiudesse con un voto, non oggi naturalmente, ma dopo un'attenta riflessione. Io direi, Presidente, che è ovvio, che si è fatto questo convegno per tenerne conto, ma è altrettanto ovvio che si dovrebbero attendere secondo me le deliberazioni dei Comitati Comprensoriali (una sola mi pare ci sia pervenuta) perchè senza di quelle noi finiremo di creare un documento che potrebbe domani dover essere rivisto prima di essere portato alla Regione Piemonte. Quindi nessuna fretta di stendere dei documenti votati dal Consiglio Provinciale, ma un'attenta valutazione del contributo che è giunto oggi qui, in questo convegno, e soprattutto del contributo che verrà dai Comprensori che mi risulta stiano ancora lavorando a questo problema. Dopodichè il Consiglio Provinciale potrà farsi interprete di questa esigenza generale complessiva della Provincia di Cuneo e presentare le sue proposte alla Regione. Grazie.

ON.LE DOTTOR PIERLUIGI GASCO, CONSIGLIERE PROVINCIALE: Innanzitutto vorrei sottolineare, ricollegandomi anche alle ultime considerazioni fatte dal collega che mi ha preceduto, il fatto che opportunamente la Giunta ha deciso di non concludere oggi con un voto questa discussione così interessante e approfondita, ma ha rinviato ad altra seduta le conclusioni. Penso che dopo gli interventi che ho sentito e dopo le cose che abbiamo dibattuto anche soltanto ieri nella 2^a Commissione, questo sia molto opportuno. Cioè penso che sia estremamente interessante fare una verifica approfondita di tutto quanto l'Amministrazione Provinciale ha deciso allora. Io mi prendo tutta la mia parte di responsabilità perchè sono stato allora perfettamente d'accordo con tutte le decisioni assunte per ciò che riguarda il sistema di comunicazioni della Provincia di Cuneo. Come cortesemente ha già ricordato il Prof. GARINO, nella 2^a Commissione abbiamo finito appena ieri di portare a termine un'indagine conoscitiva sull'attività di tutti gli enti nei quali l'Amministrazione Provinciale è interessata attraverso contribuzioni permanenti e attraverso anche la nomina di rappresentanti; enti che gestiscono o hanno in programma delle infrastrutture che interessano il territorio. Gli ultimi enti che abbiamo appunto considerato ieri sono stati la S.I.TRA.CI.

ed il Consorzio del porto di Imperia di cui è vicino a me l'autorevole Vice Presidente. Ed è stato un approfondimento estremamente interessante. Mi dolgo che purtroppo, trattandosi di un lavoro un po' lungo, non abbiamo ancora potuto fare una relazione conclusiva al Consiglio su quelli che sono stati i punti emersi da tutta una serie di incontri estremamente importanti. Ritengo che a distanza di circa dieci anni da quando è stata varata una certa impostazione del problema delle comunicazioni in provincia di Cuneo, sia nell'interesse di tutti fare un'indagine approfondita e una verifica proprio, innanzitutto sul piano tecnico, ma anche sul piano politico-amministrativo coinvolgendo i Comprensori, ma io direi anche le Comunità Montane, insomma tutta la comunità provinciale, perchè alcuni dati di fondo nel frattempo sono cambiati e noi dobbiamo prenderne atto e vedere se questo in qualche modo incide su scelte che sono state a suo tempo assunte da noi con la massima tranquillità.

Cito solo alcune cose. La diversa considerazione in cui oggi viene tenuto il problema ecologico; l'incidenza del problema energetico; qui c'è stato un radicale cambiamento di ottica: noi abbiamo concepito certi programmi nell'epoca del petrolio a buon mercato; oggi forse tutta una certa impostazione deve essere sottoposta a una certa revisione. Sono poi intervenuti altri fattori che noi non possiamo ignorare. È stato citato giustamente stamattina lo schema "H". Uno dei bracci dell' "H" è l'autostrada del Sempione, la Voltri-Sempione. Questa è una realtà nuova che incide indubbiamente sul territorio regionale e di cui noi dobbiamo anche renderci conto a livello provinciale. Ci sono anche delle realtà purtroppo negative, perchè nell'indagine che abbiamo effettuato è saltato fuori quello che del resto già si sapeva, che la Garessio Albenga praticamente è stata depauperata totalmente del suo capitale. Comunque le finalità di questa società (che pure è una delle società che fanno capo all'Amministrazione Provinciale) oggi sembrano tutte piuttosto superate. Quindi c'è tutta una situazione che è cambiata della quale è logico tenere conto.

Concordo in linea di massima con le osservazioni che ha fatto il Prof.

GARINO, cioè c'è una connessione tra la strategia delle comunicazioni e la strategia dello sviluppo, della quale forse dieci anni fa noi non ci eravamo fatti carico in modo così evidente come invece siamo portati a farci carico oggi, perchè problemi emergenti della nostra Provincia si sono imposti all'attenzione dell'opinione pubblica, delle forze politiche, delle forze sociali. Quindi c'è una serie di problemi per i quali io credo che un'indagine approfondita (non rinviata eccessivamente, ma comunque che consenta un lavoro di revisione che può anche concludere che tutto quanto è stato deciso in passato è perfettamente valido) sia utile e penso che la 2^a Commissione che si è già sobbarcata un grosso lavoro di indagine sugli enti collegati alla Amministrazione Provinciale, se il Consiglio riterrà in qualche modo di investire, potrà partecipare a quest'opera di ulteriore accertamento. Guardando quella cartina con le quattro frecce, ci sono sostanzialmente quattro grossi problemi. Un problema è il collegamento con la Francia. Dalla discussione di ieri abbiamo avuto la sensazione che forse non abbiamo meditato sufficientemente su una proposta che era venuta a suo tempo dal Consiglio della Comunità Montana di Valle Stura cioè il famoso valico di S. Anna. Io non sono un tecnico: evidentemente ci sono delle considerazioni tecniche da fare su queste scelte, ma indubbiamente non possiamo anche ignorare le considerazioni di natura sociale, l'incidenza o meno di una scelta o di un'altra sulla strategia dello sviluppo, cioè attendere semplicemente che sia la Francia a dirci quale valico sceglie. La posizione attendista mi sembra possa non essere la soluzione migliore. La Sitraci (è stato chiarito in modo nettissimo ieri dal Presidente MARTINI) è stata costituita per il traforo del Ciriegia, quindi deve proporci il traforo del Ciriegia. L'Amministrazione Provinciale e i Comprensori possono dedicare qualche tempo per conoscere meglio questo problema, come è stato sintetizzato pochi minuti fa dal Consigliere GARINO.

Vi è un problema dei collegamenti con Torino nel quale io inquadrei anche quello dell'aeroporto di Levaldigi. Sappiamo che l'aeroporto di Levaldigi ha avuto ed ha tuttora delle grosse difficoltà a decollare,

però dovrebbe avere a breve scadenza (da quello che abbiamo potuto sapere nell'incontro con gli amministratori dell'aeroporto) una certa promozione ad aeroporto turistico che comunque rappresenta un gradino importante. Allora, una domanda, forse ingenua forse superata, ma che però dobbiamo riproporci è se per la città di Cuneo e per l'aeroporto di Levaldigi debba escludersi che si deve avere un collegamento diretto mediante una breve bretella autostradale. E' una domanda sulla quale io oggi non mi sento di dare una risposta tranquilla perchè noi abbiamo sempre dato per scontato nel passato che la città di Cuneo non potesse avere dei collegamenti autostradali, ma soltanto dei collegamenti mediante superstrade scorrevoli, agevoli ecc.- Però quest'estate durante un breve periodo di vacanza girando nel Friuli ho visto che ogni capoluogo di provincia ha la sua piccola bretella che lo collega al sistema autostradale. Se l'aeroporto di Levaldigi deve avere un rilancio (come si è sempre detto ma non si è mai approfondito) io chiedo soltanto una verifica a livello tecnico. Può darsi che sia una cosa non sufficientemente fondata, ma si è sempre detto che era opportuno che l'aeroporto di Levaldigi fosse collegato al sistema autostradale quindi una bretella Levaldigi-Marene; ma se si fa una bretella autostradale o superstradale, chiamatela come volete, per collegare Levaldigi a Marene, a questo punto mi domando perchè non si possa proseguirla ancora qualche chilometro e portarla alle porte di Cuneo.

E' una domanda, ma comunque nel problema dei collegamenti con Torino mi sembra che questo possa avere un suo rilievo anche in funzione di un traforo con la Francia che io considero sempre molto importante, an che se è chiaro che questo traforo con la Francia che io considero sempre molto importante, anche se è chiaro che questo traforo, per condizioni finanziarie, per situazioni generali eccetera, non è che possa cominciare entro un anno o due perchè la Francia, se ho ben capito, si riserva di decidere entro un anno, un anno e mezzo, quale dei due punti traforare, se traforare Tinea/Stura o traforare Vesubie/Gesso. Dopodichè parte tutto il restante discorso; quindi un approfondimento da parte nostra anche solo per confermare che le scelte che abbiamo preso erano le scelte migliori, il che ci tranquillizzerebbe tutti.

Vado in senso orario. C'è il collegamento con la Padania, con Asti, che stamattina è stato illustrato da parecchi autorevoli interventi, soprattutto dall'intervento del Presidente della Camera di Commercio che ha insistito molto su questo problema. Però, perchè puntiamo su Asti? Una domanda cioè. Se ci colleghiamo nell'ottica regionale e accettiamo il discorso dell' "H", di questo schema dell' "H", almeno in prospettiva bisognerebbe cercare di arrivare a Casale Monferrato perchè, anche se siamo interessati al ramo più occidentale dell' "H", non possiamo ignorare l'esistenza del ramo orientale dell' "H" che è la Voltri-Sempione o la Voltri-trafori. Per noi il Sempione non interessa perchè se vogliamo arrivare nella valle del Rodano ci arriviamo comunque molto meglio dal Gran S. Bernardo. Ma non dimentichiamo quella grande realtà che vedo poco apprezzata in Piemonte - e di questo non ne capisco la ragione - che è il traforo del S. Gottardo, che immette la valle Padana direttamente nella valle di un affluente del Reno; è un collegamento diretto Piemonte-Germania. Questo penso che sia di interesse generale, quindi il capolinea di una trasversale ad Asti lo vedo solo se dopo si pensa di arrivare a Casale, di arrivare con tutta la trasversale, cioè vedere la ottica dell' "H".

Ho lasciato per ultimo il problema dei porti liguri. Mi dolgo che non tutti gli interventi più autorevoli della nostra Provincia abbiano parlato di questo problema come meritava che se ne parlasse. Mi sembra strano che, mentre l'Amministratore Delegato del Consorzio di Imperia si dà da fare per vedere di recepire consensi sul porto di Imperia e si incominciano attività di esportazione o di importazione che provengono dalla provincia di Imperia che è la più vicina, praticamente il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo (cioè quello che sarebbe il naturale partner in questo problema) non abbia detto quasi niente dei porti liguri, come se questo problema per la Provincia di Cuneo non esistesse. Io penso invece che sul problema dei porti liguri qualcosa vada muovendosi a livello ligure. Io ho seguito l'intervento dell'avv. VIALE; sono un amministratore in sottordine di questo Consorzio perchè c'è una assemblea numerosissima che stenta sempre ad essere convocata, però in compenso l'assemblea, voi sapete, non conta molto in questi organismi,

ma gli organi esecutivi so che si trovano con frequenza, soprattutto operano e qualcosa sta veramente muovendosi da alcuni anni in seno al porto di Imperia. Il porto di Imperia ha ovviamente una dimensione modesta; voi sapete che è un porto regionale, ma comunque ritengo che per la Provincia di Cuneo possa avere importanza sotto un duplice aspetto, non soltanto sotto l'aspetto di servire le industrie della provincia che hanno delle importazioni od esportazioni via mare. Infatti il porto di Imperia, pur essendo piccolo, potrebbe mettersi in condizioni di servire la provincia di Cuneo. Esso inoltre è interessante sotto l'aspetto più generale e cioè quello che è stato sollevato molto garbatamente dal rappresentante degli industriali del Piemonte quando ha parlato del problema dei costi. Apparentemente è solo un problema di costi o di produttività, in realtà si tratta di strutture corporative che risalgono alle repubbliche marinare; che hanno un'incidenza notevole e con le quali tutte le forze politiche e sociali devono fare i conti che hanno reso non competitivo il sistema portuale italiano. Il sistema portuale italiano potrebbe essere molto, ma molto più funzionale; io penso potrebbe, in una dimensione europea, avere una funzione importantissima di relazione con il Terzo Mondo, perchè può darsi che per i traffici per l'America, Amsterdam sia sempre competitivo, mentre per i traffici con il Terzo Mondo, con l'Oriente i porti liguri dovrebbero servire l'Europa intera, mentre invece non sono in grado di servire neanche l'immediato entroterra.

Sono partito facendo le considerazioni di Imperia ma tenendo conto anche dei limiti del porto di Imperia che è un porto che sta crescendo, che può crescere, ma resterà sempre un piccolo porto. Il problema grosso, il problema centrale resta sempre quello del porto di Vado. Un porto che è una risorsa del nostro Paese perchè io ritengo che quando si parla di utilizzazione delle risorse si possa anche considerare tra le risorse non soltanto le riserve di petrolio o di carbone, ma anche altre risorse naturali come quello della rada di Vado, che è un porto naturale magnifico che chiede solo di essere attrezzato ed è in grado di ospitare molte e molte navi, molti e molti traffici, praticamente con lavori che sono certamente molto meno costosi ed anche molto meno impe

gnativi che non la costruzione di un porto interamente artificiale come quello di Voltri che sarà sempre soggetto ovviamente a maggiori rischi. Ora, questo problema dei rapporti Piemonte-Liguria, per i quali il Comprensorio di Mondovì ha richiesto di fare un incontro che speriamo possa aver luogo nella seconda quindicina di gennaio, è un problema nel quale si ripropone il discorso dello stretto collegamento tra la strategia delle comunicazioni e la strategia dello sviluppo, in quanto la sensazione che abbiamo noi qui in Piemonte è che la Liguria, nel fare la propria programmazione, si sia limitata ai propri confini geografici, mentre in realtà bisogna rendersi conto che siamo in una comunità europea, ma almeno cominciamo a prendere atto che siamo anche nella stessa repubblica. Quindi, nella misura in cui il Piemonte può essere disponibile a dare l'appoggio politico od ogni sorta di appoggi che è nostro interesse dare per lo sviluppo dei porti liguri, dobbiamo chiedere anche ai liguri di farsi carico di certi problemi come quelli delle aree depresse, che sono immediatamente a ridosso dei porti. Occorre quindi che la programmazione ligure, senza danneggiare per niente certe linee di sviluppo che sono state intraviste e che credo siano ancora mantenute (come la linea di sviluppo lungo la direttrice di Acqui-Carcare Acqui-Predosa) però si rendano conto che c'è anche un retroterra piemontese sulla direttrice Savona-Torino, una direttrice io credo estremamente importante e questo non soltanto per ciò che Torino dopotutto significa, ma anche perchè è la direttrice del Gran S. Bernardo, del Bianco e del Frejus, che, io credo, un porto come Savona e quindi la Liguria, non può ignorare, perchè è una strada di comunicazione della quale occorre certamente tenere conto. In quest'ottica, io ho richiamato prima la situazione della S.p.A. Ceva-Garessio-Albenga che vive una vita nobilissima ma striminzita, con un bilancio che, come ci ha detto il Presidente, è ridotto a poche centinaia di migliaia di Lire per tenere alta una bandiera, però senza più nessuna prospettiva e bisogna onestamente dircele a un certo punto queste cose, anche per non illudere la gente.

In questi dieci anni molte cose sono cambiate. Io sono arrivato qui Consigliere Provinciale e già si parlava del traforo del S. Bernardino.

Comunque adesso la conclusione è che questo traforo resta ancora oggi nelle aspirazioni dell'alta valle Tanaro e resterà segnato così per memoria su qualche libro, però non vedo quale sia la sua fattibilità e possibilità di realizzazione concrete. La S.p.A. Ceva-Garessio-Albenga era stato uno dei frutti del precedente convegno dei porti tenuto a Mondovì nel 1967; era nata da allora l'idea. C'era stato una sorta di compromesso tra Savona e Imperia per cui Savona aveva dato l'adesione alla Ceva-Garessio-Albenga richiedendo come contropartita l'inserimento nel programma la Carcare-Acqui-Predosa. Mi sembra che anche questa abbia fatto la stessa fine. Tra il resto l'autostrada dei trafori, la Voltri-Sempione, praticamente consente di raggiungere Predosa in modo molto più facile che non costruendo questa autostrada quindi sono state realizzate delle opere per cui certe previsioni del passato sono cadute. Per fortuna la Provincia di Imperia non aveva puntato tutte le sue carte sul S. Bernardino, ma aveva puntato anche molto sull'ammodernamento della 28. Ho sentito con piacere stamattina le notizie che il Presidente della Provincia di Imperia ci ha dato sul buon punto dei lavori per ciò che riguarda il traforo del S. Bartolomeo che è praticamente ultimato.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Volevo soltanto pregare di concludere perchè noi alle diciotto dobbiamo, il Vice Presidente ed io, trovarci a Torino in Piazza S. Carlo.....

ON.LE GASCO: Sì, sì, sto concludendo, sto per concludere rapidamente. Quindi, qui siamo di fronte a un progetto avviato: i programmi dell'ulteriore tronco stradale che ha illustrato stamattina il Presidente, sono già stati approvati dall'ANAS. Quindi è importante mandare avanti almeno questo. Di fronte al crollo della Ceva-Garessio-Albenga, che almeno questo programma vada avanti e allora il collegamento della Provincia di Cuneo e anche direi di tutto il Piemonte occidentale sui due porti della Riviera di ponente, dovrebbe avvenire, per ciò che riguarda Savona, sull'autostrada ma dando priorità assoluta, come è stato richiesto qui stamattina, mi sembra dal Consigliere BERRETTA, al raddop-

pio della Ceva-Savona che è il tronco più importante.

DOTTOR FAGNOLA: Ma non sarà possibile, non sarà possibile solo il raddoppio della Ceva-Savona. Non sarà possibile se andiamo a mettere compatibilità finanziarie di questo benedetto Paese. Ma come possiamo chiedere tutto quando tu, 5 minuti fa hai detto che finalmente abbiamo abbandonato la Ceva-Garessio-Albenga. L'avessimo abbandonata 13 anni fa, allora, mi dico, ma non è necessario abbandonare oggi qualche cosa di questi programmi per realizzarne qualcuno, perchè fra 13 anni ci troveremo con le stesse cose da fare. Perchè noi chiediamo il raddoppio, Berretta, e poi ti risponderò nell'intervento conclusivo. Ed è abbastanza strano che la si chieda oggi quando la si è negata fino a ieri. Quando sappiamo benissimo che il raddoppio si farà nella parte più facile che non serve a niente perchè l'imbuto è proprio a Savona! Questo è il punto!

ON.LE GASCO: Ma scusami tanto Fagnola, la grossa difficoltà è tra Ceva e Savona, perchè quando da Savona arrivi a Ceva hai una pluralità di strade. Puoi immetterti sulla 28, puoi fare la Pedaggera delle Langhe, presto avrai la Fondovalle Tanaro. Quindi hai una possibilità di marciare su parecchie strade mentre invece è il valico dell'Appennino che è estremamente difficile. Ora metà è già stata fatta ed è stata fatta molto bene. Purtroppo il primo tronco è stato fatto con criteri neanche da camionale, io credo. Su questo tema si inserisce anche il problema della richiesta del Comprensorio di Mondovì della variante della statale 28; perchè il Comprensorio ha chiesto la variante della statale 28, ma poi ha chiarito immediatamente che ciò che interessa di questa variante è innanzitutto come primo tronco il collegamento della strada monregalese, cioè di tutto il traffico di Cuneo Limone ecc. verso Savona e Genova, il raccordo di questo sull'autostrada. Anche questa è una richiesta molto antica perchè è il nostro indimenticabile DOTTA che fu a suo tempo uno di quelli che la richiesero con maggiore insistenza. C'è anche un problema di collegamenti ferroviari, sarò brevissimo, che è parallelo però a quello stradale. Non sto a ripetere co

se già dette, la Ceva-S.Giuseppe o la Fossano-Cuneo. Vorrei soltanto fare un accenno su un problema che è ricordato nel quaderno che ci è stato utilmente distribuito ed è un problema di grande attualità per Bra ed Alba ed è il problema delle continue frane a S.Vittoria. C'è ipotesi di collegarsi sul ramo della Bra-Ceva, questo io ho sentito. Se questa dovesse essere la tesi vincente allora teniamo conto anche di tutta la Bra-Ceva e come c'è una aspirazione di coloro che sono i rivieraschi della Fondovalle Tanaro, di essere collegati verso Torino ma anche verso Alba-Asti, così se dovesse farsi questo collegamento vediamo che venga raccordata anche meglio la ferrovia di Fondovalle Tanaro verso Alba. Grazie.

SIGNORA GRAGLIA, CONSIGLIERE REGIONALE: Io intanto credo sia estremamente importante il fatto che la Provincia di Cuneo abbia indetto questa riunione anche se essa viene dopo che la Provincia di Cuneo e direi l'intera Regione è stata investita dei problemi dei trasporti, non soltanto nel momento in cui siamo andati al dibattito delle leggi regionali dei trasporti e della viabilità, ma proprio nel momento in cui siamo andati a proporre, dopo l'adozione del Piano di sviluppo, quello che avverrà nella seduta di dopodomani in Consiglio Regionale e cioè il Piano Regionale dei Trasporti. Adozione che avviene con una larga partecipazione della comunità regionale. Voglio ricordare qui i 5 convegni regionali con oltre 3.500 persone presenti e 200 interventi, le riunioni svolte in tutti i Comprensori, prima nella presentazione del Piano e poi nel recepimento delle consultazioni del Piano. Una partecipazione cioè su questa tematica che credo mai si era sviluppata nella nostra Regione proprio perchè si tende a passare da quello che era un insieme di proposte, alla creazione di uno strumento che ci permetta di poter compiere delle scelte. Delle scelte che certo devono tener conto da una parte di 4 problemi che sono al centro delle nostre rivendicazioni di sviluppo e cioè un armonioso sviluppo economico, un riequilibrio territoriale della nostra Regione, i problemi che sono quelli del risparmio energetico e del controllo del

la spesa pubblica. Quattro questioni che credo sono fondamentali e non voglio qui richiamare quanto trasporti e viabilità incidono su quello che è lo sviluppo ma voglio anche ricordare che non basta una strada o una grande strada per essere essa stessa promotrice di sviluppo.

Basti da questo punto di vista vedere che cos'è per esempio il polo di Casale che, pur con l'intrecciarsi di una serie di grandi strade e di autostrade, ha avuto ed ha in sé i sintomi di una depressione economica che è molto simile a quella delle aree meno sviluppate, ancor più depauperate della nostra Provincia di Cuneo. E' evidente quindi che in questo modo, quando pongo queste questioni voglio dire che è importante che questo convegno si tenga prima dell'adozione del Piano di sviluppo dei trasporti della Regione Piemonte, perchè esso può rappresentare un contributo ulteriore a quanto già era stato fatto per addivenire ad un Piano che pur in mancanza di riferimenti nazionali possa però adempiere a quella che è la sua funzione e cioè quella di poter delineare delle linee di scelta in questa materia. Io credo che ormai ci sia l'accordo da parte di tutti attorno ad alcune questioni che indicano però un cambiamento di linea di indirizzo rispetto al passato.

Innanzitutto - ed è stato richiamato più volte stamattina da quanti mi hanno preceduto negli interventi - occorre ricordare la funzione delle ferrovie e del trasporto pubblico. Credo che questo proprio avviene in un momento in cui noi abbiamo voluto individuare questa scelta anche tenendo conto del fatto che il Piemonte, godendo di oltre 2.000 km di rete ferroviaria sui 16.000 nazionali ha qui una potenzialità che finora è stata non sfruttata e che dovrà essere messa ad un giusto uso.

Io credo che bisogna che ce ne riappropriamo anche sul piano non soltanto della individuazione ma anche sul piano della ricerca culturale di piano di formazione reale e di intervento per capire che cosa questo significa per il trasporto di persone, ma soprattutto per quanto significa per il trasporto delle cose. E in questa linea allora quali sono le individuazioni di fondo che abbiamo cercato di sviluppare e che io credo, deve essere detto con estrema chiarezza; è una battaglia è una individuazione che ci deve vedere protagonisti che non pen

siamo sia già assodata in senso generale. Perchè è chiaro che quando l'altro giorno ho sentito dal Direttore della FIAT Ferroviaria di Savigliano che mi pone il problema del quadruplicamento della Roma-Firenze-Milano anzichè il diffondersi e lo svilupparsi sull'intero complesso della rete ferroviaria, mi preme ancora una politica di trasporto ferroviario che è l'opposto alla individuazione che noi abbiamo fatto, della rivitalizzazione di tutti i rami compresi quelli che le Ferrovie dello Stato hanno individuato come rami secchi e che sono poi il congiungimento con i poli minori ed emarginati della realtà del nostro Paese e della nostra Provincia. Voglio cioè dire che facendo la scelta di una funzionalità e di uno sviluppo dell'asse Torino-Savona, Torino-Cuneo-Ventimiglia-Nizza e quindi con le richieste specifiche che nella brevità dell'intervento non voglio richiamare, come il raddoppio fra Ceva e Cairo, il problema del raddoppio Fossano-Cuneo per quanto riguarda il binario, la sistemazione dei comandi degli scambi della rete ferroviaria, i problemi che riguardano l'elettificazione della Cuneo-Nizza, sono una scelta che è estremamente importante ma che deve essere strettamente collegata all'altro asse altrettanto importante che è il collegamento Cuneo-Fossano-Cavallermaggiore-Bra-Asti-Casale.

Io credo, e anche qui lo voglio dire con estrema chiarezza, che dobbiamo essere strettamente schietti, estremamente anche concreti. Io credo che in questo momento proporre una nuova tratta per quanto riguarda la Fossano-Bra-Alba significa preventivare altri 37 miliardi in più di cui dobbiamo tenerci conto, esserne consapevoli nel momento in cui andiamo poi alla scelta delle risorse. Quindi è un elemento che anche questo va valutato nella sua compatibilità con le scelte complessive che andiamo a fare e credo anche che da questo punto di vista devono essere strettamente studiati e verificati nell'ambito comprensoriale quella che può essere la funzione della linea Cuneo-Saluzzo-Airasca che qui GARINO prima richiamava, che secondo me proprio nell'ambito delle scelte politiche del Comprensorio può trovare la sua vera dimensione e la sua rivitalizzazione. Questo richiamavo perchè credo che sono elementi insieme con i problemi che venivano

posti della Ceva-Ormea che ci richiama appunto a farci carico all'appro-
 priarci fino in fondo degli studi che sono stati compiuti e del sapere
 che quando andiamo ad una sintesi ad una scelta dobbiamo poi operare su
 delle priorità molto precise e molto concrete.

Per quanto riguarda la viabilità la scelta che noi abbiamo compiuto è
 senz'altro quella dell'asse pedemontano, cioè la possibilità di questo
 raccordo che dobbiamo andare a completare per quanto riguarda la viabi-
 lità partendo dall'alto Novarese per raggiungere le valli del Monregale-
 se e quindi per poter rappresentare questo asse pedemontano un collega-
 mento reale con le vallate sapendo che esso certo è un elemento impor-
 tante se noi andremo ad un vero decentramento del polo torinese, ad una
 rilocalizzazione industriale che ci permetta allora di rivivificare cer-
 te zone che oggi hanno subito una degradazione per il modello di svilup-
 po che si era andato a costruire. Insieme con l'asse pedemontano abbia-
 mo voluto individuare l'asse della Cuneo-Fossano-Alba-Asti come collega-
 mento che, svuotando il polo torinese e anche quello milanese, riesca a
 rivitalizzare questa asta del basso Piemonte e della bassa lombarda. A
 ciò si aggiunge un problema che io credo estremamente importante e qua-
 lificante per la nostra Provincia. I problemi sono due. Uno i problemi
 del rapporto con la Liguria e l'altro i problemi del rapporto con la
 Francia. Per quanto riguarda i problemi con la Liguria io credo che con
 estrema schiettezza dobbiamo dirci che oggi abbiamo a disposizione un
 materiale e una possibilità di valutazione che è più cospicua e che può
 essere la premessa di un avvio diverso di tale tematica. La Regione Li-
 guria ha infatti lo studio per il Piano portuale che è stimolo anche al
 la definizione del Piano nazionale dei porti perchè è chiaro che questa
 tematica non può essere lasciata soltanto alla Regione. Ma deve essere
 il Piano pilota che dovrà portare al sistema integrato dei porti liguri
 che è la risposta tecnologica funzionale, capace di porsi all'altezza
 dei tempi di oggi. Una risposta cioè che individua la funzione del por-
 to di Genova-Voltri e di Savona-Vado come quella di caposaldo dell'atti-
 vità portuale della nostra Liguria nell'ambito del Mediterraneo e quin-
 di un rilancio del bacino del Mediterraneo; insieme a questo in coordi-
 namento dei quattro porti e cioè la funzione di Imperia e la funzione

di La Spezia. E' chiaro che da questo punto di vista allora le scelte dei trasporti sono estremamente importanti, non soltanto nelle scelte che riguardano la viabilità e quindi i problemi autostradali che riguardano la Torino-Mondovì-Savona e il problema della statale 28 ma proprio anche dei rapporti direi dell'hinterland della Liguria rispetto all'hinterland del Piemonte e quindi all'area del Monregalese e quindi un aggancio importante per lo sviluppo di quest'area della nostra Provincia.

Sotto questo aspetto io credo che occorre allora puntare sugli obiettivi che già hanno ripreso molti prima di me, Beretta in maniera particolare (credo lo riprenderà il Presidente del Comprensorio di Mondovì quando interverrà, l'ha ripreso anche l'On.le Gasco quando parlando della statale 28 ha posto la questione di questa strada nel collegamento con la parte più occidentale della Liguria). Occorrerà rivedere la funzione della stessa autostrada Torino-Savona per la quale, nel Piano Regionale dei Trasporti, abbiamo individuato tre tempi di intervento. Il primo è quello di riuscire a proteggere meglio chi oggi sull'autostrada viaggia e quindi una serie di misure che cerchino di salvaguardare una situazione che certo con il numero dei morti è diventata veramente impossibile ad essere utilizzata. A fianco di queste misure da porsi in atto immediatamente abbiamo posto dei tempi a breve scadenza. Intanto che il Parlamento sblocchi l'art. 18 bis e permetta il raddoppio nella parte che è oggi possibile. Poi, a più lungo termine, perchè sono i tempi tecnici necessari, arrivare al raddoppio completo. E qui sia chiaro, non è una riconversione del P.C.I. alle autostrade. L'abbiamo detto con tutta chiarezza nel dibattito regionale; non si tratta di questo; non è questo che abbiamo voluto affermare, abbiamo voluto porre le questioni della grande viabilità nell'ambito della giusta connessione del rapporto piemontese. E non smannii Fagnola, perchè è certo che i problemi del Frejus oggi in Piemonte si pongono e forse certi ritardi nel dover adempiere ad altre scelte vengono effettuate perchè quella scelta è stata voluta non in maniera programmata nè studiata e oggi si scopre che quel traforo del Frejus è stato fatto nella zona dove più geologicamente era impossibi

le operare quel tipo di struttura e i danni i guasti e investimento di risorse che se ne produce ce l'abbiamo a testimonianza di un certo tipo di scelte. Quindi noi diciamo: sulla questione del rapporto con la Liguria, sulla questione del rapporto con la Francia vogliamo poter decidere sulla conoscenza reale di dati di studio approfondito che vadano a riconoscere punto per punto le decine di proposte che in questi anni sono state avanzate. Su ogni proposta si studi approfonditamente e su questo tipo di scelta le forze politiche vadano ad operare le scelte prioritarie da definire.

Per quanto riguarda le altre questioni che qui sono state poste, io voglio richiamare soltanto due problemi e chiudo rapidamente. Uno è il problema del trasporto. Parlavamo prima del trasporto delle persone; voglio richiamare oggi il problema del trasporto delle merci. Credo che questa è una questione importante, lo richiamava stamattina anche il rappresentante dell'Unione Industriali. Bisogna su questo punto avere espressa chiarezza. Noi abbiamo individuato, nelle proposte di Piano regionale, delle indicazioni che credo oggi debbano essere attentamente considerate perchè poi dalla individuazione bisogna vedere in che misura le facciamo crescere, le facciamo diventare realtà. Al grande centro intermodale di Orbassano, collegato direttamente con un centro nella valle Susa, dovrà esserci un collegamento con il centro intermodale di Domodossola due e di Novi-S.Bovo per il raccordo con il sistema portuale. A queste indicazioni va connaturata una scelta che abbiamo voluto compiere e cioè quella dell'individuazione di altri centri intermodali e quindi e quindi di scambio di trasporto tra ferrovia e strada. Abbiamo voluto individuare nell'area di Cuneo, di Asti, di Casale e di Biella tali centri ponendo al primo posto la questione di Cuneo proprio tenendo conto della funzione di frontiera che la nostra Provincia svolge. Sulla questione dell'aeroporto io credo si debba fare altrettanta chiarezza (mi spiace che non ci sia qui il Presidente della Società aeroportuale, perchè sarebbe stato interessante sentire il suo parere). Noi abbiamo fatto l'individuazione nel Piano dell'aeroporto di Caselle come scalo nazionale, rimandando, per lo scalo internazionale, alla Malpensa;

l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi è stato scelto come scalo di terzo livello e prioritario rispetto allo stesso terzo livello di Biella-Cerrione e di Tappa-Casale Monferrato. Anzi, siamo andati più avanti, abbiamo voluto dire che in questa Società che oggi gestisce l'aeroporto di Cuneo-Levaldigi, crediamo sia importante far intervenire direttamente la Regione così come si è fatto per lo scalo di Caselle, proprio per la formazione di un rapporto di collaborazione tecnica e gestionale tra la stessa Società che gestisce Caselle e le attuali Società dell'aeroporto di Cuneo-Levaldigi e della SACE proprietaria dell'aeroporto di Biella-Cerrione. Crediamo infatti che soltanto attraverso un sistema aeroportuale del Piemonte che tenga conto delle dimensioni della nostra Regione e nell'ambito di un sistema nazionale possa arriversi effettivamente a passare da quelle che sono una serie di rivendicazioni a delle scelte puntuali e soprattutto a delle individuazioni.

Questo è l'orientamento; le individuazioni che io credo di aver raccolto anche abbastanza attentamente questa mattina dagli interventi puntano conformemente su questa scelta che noi andremo a compiere in questa stessa settimana a livello della Regione.

Io però prima di chiudere voglio soltanto brevemente accennare ancora ad un problema. Credo, siccome siamo in Provincia di Cuneo, siccome questa riunione avviene in questa realtà, noi abbiamo già oggi a disposizione una legge. La legge regionale sui trasporti che permette agli enti locali della Provincia di Cuneo, all'Amministrazione Provinciale, di non essere soltanto spettatrice ma diventarne effettivamente protagonista.

Abbiamo bisogno che si costruiscano i Consorzi dei Comuni e dell'Amministrazione Provinciale perchè tutta questa materia venga direttamente gestita a questo livello e si possa dare anche una risposta a quei problemi che qui il Sindacato poneva questa mattina, che la stessa Associazione dei pendolari poneva, cioè al tipo di servizio che viene effettuato. Nella settimana scorsa il Consiglio Regionale ha deliberato la nuova legge finanziaria ed ha già avviato la sperimentazione del nuovo sistema tariffario. Però perchè questo non sia amministrato centralmente, ma

sia effettivamente delegato a chi ha competenza a farlo e cioè ai Comuni ed ai Consorzi di Comuni, bisogna che si faccia questa scelta che è scelta politica di diventare protagonisti e non spettatori.

SIGNOR MAGAGLIO, COMUNITA' MONTANA VALLE ARROSCIA: Io mi interesso anche un po' di filosofia e sentendo questi discorsi mi ricordo quanto mi insegnavano a scuola tanti anni fa. C'è un filosofo che è Leibnitz, il quale parlava di monadi senza porte e senza finestre. Io ho vent'anni di esperienza di amministrazione. Mi ricordo benissimo (perchè ci ho partecipato) il convegno a Mondovì sui porti liguri. Si parlava allora e giustamente di quello che opportunamente ha detto il Presidente degli Industriali di organizzare le cose in modo tale che servissero all'Italia e ne rilanciassero l'economia in tempi che allora erano abbastanza buoni, quando la lira aveva l'oscar. Si parlava allora di concorrenza dei porti della Lega Anseatica sui porti mediterranei e si era parlato a Mondovì di potenziare i porti liguri facendo un solo ente portuale con sede a Genova, potenziando Savona; potenziando La Spezia; costruendo il porto di Vado per gli idrocarburi (che allora erano in evoluzione) non come adesso, che io da Pieve di Teco con quella 28 che ci troviamo tra i piedi e mi sa tanto di strada del sale fatta a dorso di mulo. Allora si erano lanciate delle belle enunciazioni di principio. E le enunciazioni di principio erano rimaste tali. E' ora effettivamente che si traducano le parole in fatti, che la monade non diventi senza porte e senza finestre. E' utile che le nostre idee, i nostri sforzi comuni trovino una realizzazione. Non siamo più noi, della repubblica di Genova e voi, i savoardi invasori. Noi siamo affratellati a voi uniti in un solo destino. Noi abbiamo da fare il nostro esame di coscienza. Effettivamente ci sono quelle carenze e quelle disfunzioni che l'Unione Industriali ha denunciato e che sarcasticamente in certo qual senso sono state anche attribuite ai porti liguri. Ci sono. Risalgono, qualcuno ha detto, alla vecchia repubblica marinara. Non siamo più in epoca di privilegi; se vogliamo sopravvivere ci dobbiamo unire. Quindi io dico: occorre sviluppare nei fatti quella unità di intenti che abbiamo conclamato per cercare di sviluppare le nostre due Pro-

vince; io parlo per la Provincia di Imperia e per la S.S. 28 che già in atto ha un traforo e si spera presto di portare in atto un altro traforo a Cantarana affinché ci ponga in condizioni di operare insieme e utilmente. Le parole non servono ai nostri figli; a me non servono più, io son vecchio. Non servono più a me le parole: io sto aspettando che il Signore mi chiami, ma ho un nipote che ha due anni e spero che servano a lui e a tutti quelli come lui. Quindi noialtri dobbiamo operare secondo me veramente e con sincerità in questa direzione. Dobbiamo batterci, noi dobbiamo proporre alla Regione; non dobbiamo come questa mattina qualcuno ha detto: io sono andato e mi hanno detto che il Piano regionale o nazionale non concorda con le nostre previsioni. No! Siamo noi alla base se siamo popolo sovrano oppure accettiamo di essere popolo fasullo; se siamo popolo fasullo, allora è inutile. Ma se siamo popolo sovrano, siamo noi che dobbiamo portare agli altri e dire noi vogliamo questo. E questo si deve operare: scelte prioritarie; non possiamo volere tutto e subito soprattutto nella situazione attuale di crisi economica. Però in questa sede sono stati enucleati i problemi nodali dello sviluppo delle nostre due Province. Guardiamo avanti questi che sono i problemi essenziali per lo sviluppo. E m'è dispiaciuto, io ve lo dico chiaramente, m'è dispiaciuto come uomo sentire che il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo nel suo discorso ha privilegiato le comunicazioni verso la Francia e non ha assolutamente parlato della nostra Provincia. Non ha parlato delle possibilità di aiutare gli italiani con italiani. Ha parlato di valle Susa, di interporto; non ha parlato di un hinterland di un possibile sviluppo del porto di Imperia. Certo, ha da venire, ma se noi non l'aiutiamo non viene. Se un marito o una moglie non si mettono a fare un figlio il figlio non nasce. C'è poco da fare, se non si semina quel poco seme che sappiamo bene (noi siamo tutti maschi, forse donne ce ne sono poche); il nostro apporto è minimo ma essenziale.

Quindi dobbiamo operare in questo senso, non in altri sensi. Se vogliamo essere italiani dobbiamo aiutarci a vicenda con sacrifici da ambo le parti. Questa mattina il figlio dell'On.le VIALE faceva un riferi-

mento alla storia antica. E facciamo questo riferimento alla storia antica. I Savoia possedevano il Nizzardo. Quando hanno comprato dai Doria il Ducato di Oneglia, la strada del sale se l'hanno fatta da Oneglia per vie tortuose, impervie, combattendo. Per quale ragione? Perché era più vicina alla Provincia di Cuneo e al Piemonte. E allora riandiamo a queste questioni storiche. Cerchiamo noi altri di operare; voi siete molto più grossi. Io sono andato a Napoli e ci vado sovente. La Provincia di Cuneo tutti sanno che cos'è; la Provincia di Imperia manco sapevano che esisteva. Se dicevano la targa della macchina era Imola, non era manco Imperia perchè siamo pochi. Però noi possiamo aiutare voi, voi potete aiutare noi. E da bravi fratelli italiani, al di là delle ideologie perchè ognuno ha diritto di avere le proprie, ci dobbiamo aiutare. Ci dobbiamo aiutare, dobbiamo aiutare gli industriali a portare avanti il loro lavoro. Ci dobbiamo aiutare per avere lavoro, perchè noi siamo un popolo datore di braccia. Noi non abbiamo le miniere di carbone, noi non abbiamo le miniere di idrocarburi, dobbiamo importare tutto. Quindi sviluppiamo le nostre possibilità di lavoro. Ce lo chiedono, facciamo. E voi dateci una mano e noi senz'altro agiremo di conserva con voi perchè siamo con tutta l'anima e con tutto il cuore.

SIGNOR GIUSTA, COMUNITA' MONTANA VALLI GESSO VERMENAGNA E PESIO: Il numero degli interventi e la vivacità del dibattito hanno dimostrato che il tema proposto dall'Amministrazione Provinciale di Cuneo è forse il tema principale, il nodo più importante da sciogliere per la Provincia di Cuneo e non di certo da oggi. Io mi limiterò agli aspetti che possono interessare la mia Comunità che praticamente ha l'asse principale rivolto di grande comunicazione sulla valle Vermenagna, ma non posso dimenticare i problemi che coinvolgono la valle Gesso e la zona cosiddetta della Bisalta.

Voirrei rifarmi con un breve accenno al problema della realizzazione della Cuneo-Nizza che dopo trent'anni finalmente si è vista realizzata dalla pervicacia dell'Amministrazione Comunale di Cuneo e dell'Amministrazione Provinciale di Cuneo a fianco delle quali hanno combattuto

anche i Comuni strettamente interessati. Però il problema della riattivazione della Cuneo-Nizza ha frenato e non poco le Amministrazioni comunali della valle Vermentagna per portare avanti il discorso di un miglioramento della strada statale 20. Sono ben note a tutti i presenti le difficoltà che hanno costellato la via della ricostruzione della Cuneo-Nizza quando non poche forze politiche ed economiche la osteggiavano e volevano addirittura riattare parte del tracciato ferroviario a strada statale, o meglio, a superstrada, usufruendo del tunnel in posizione molto più bassa, altimetricamente parlando, del tunnel ferroviario. Questo ha frenato il nostro sviluppo fino agli anni 66-67 quando, avuta la certezza che la ricostruzione della linea ferroviaria era ormai cosa a breve termine, abbiamo iniziato il discorso di un ammodernamento della strada statale 20. E' chiaro che la Provincia di Cuneo e specialmente la pianura attorno al Cuneese si trova in una sacca emarginata rispetto a tutte le altre zone, per cui uno sbocco naturale è quello verso la Liguria e verso la Francia ammodernando quel tracciato che cent'anni fa circa era già stato realizzato dai Savoia. Il problema purtroppo dal 68 a tutt'oggi è rimasto irrisolto. C'è un programma esecutivo che prevede un miglioramento tra Robilante e Cuneo, ma non c'è ancora un programma definitivo per l'ammodernamento totale in direzione del Colle di Tenda e l'allacciamento sulla strada per Ventimiglia e per Nizza. Purtroppo si deve constatare questo: che noi italiani arriviamo sempre con molto ritardo rispetto ai Paesi stranieri vicini. La Francia, più efficiente, ha già nei propri programmi ventilato quali saranno le soluzioni future ed ha già attuato parte di questi interventi che condizionano per forza la nostra possibilità operativa in futuro. Io vorrei soltanto tenere desta l'attenzione di questa Assemblea sull'inderogabile necessità che la strada statale 20 venga attuata con tempi molto brevi e non limitatamente al tracciato che attualmente è più intasato (Robilante-Cuneo) ma venga vista nel suo complesso e quindi la ristrutturazione parta da Ventimiglia e arrivi a Cuneo, parta anche da Nizza attraverso i Colli del Braus e del Brouis e arrivi al Colle di Tenda. E' un problema da risolvere in fretta perchè il traffico medio giornaliero che raggiunge ormai e supera punte

di 15.000 vetture giornaliere impedisce e impedirà nel prossimo futuro di poter usufruire di questa strada. Strada che ha un interesse notevole per l'industrializzazione della zona, che ha un interesse turistico molto grande. Ma è un problema che deve riallacciarsi, volenti o nolenti, anche alle soluzioni che stanno dando i francesi alla loro viabilità ed ai loro mezzi di comunicazione. Teniamo presente questo: i francesi non si sono limitati per ora a realizzare un miglioramento del superamento del Colle di Tenda ma hanno allo studio, e di certo lo realizzeranno in brevi periodi, un collegamento stretto tra il sistema aereo, portuale e stradale-ferroviario francese. Questo fatto ci deve far riflettere perchè Cuneo diventerà uno sbocco di tutto lo sviluppo economico e industriale dell'entroterra nizzardo che non ha sbocchi. Quindi in questa visione noi dobbiamo prepararci ad avere dei collegamenti che siano efficaci con la zona francese. Teniamo presente un piccolo particolare: che i francesi stanno studiando un collegamento ferroviario diretto con il nuovo porto e con l'aeroporto. Questo comporta la necessità anche per noi, sempre se non vogliamo perdere l'ultima carrozza del treno, di migliorare i collegamenti nostri con la zona francese. E non lo dico per mettere in secondo piano lo sviluppo che viene richiesto dagli enti liguri, perchè questo è tenere in evidenza il problema anche francese in una visione europea di uno sviluppo armonico di tutta la nostra zona.

Soprattutto vorrei tenere ancora conto di un'altra questione. Cuneo ha una zona turistica discretamente sviluppata alla quale fanno riferimento, e anche in maniera abbastanza crescente, certe fasce turistiche del Nord Europa i quali si servono esclusivamente, adesso come adesso, come mezzo di raggiungimento dell'aeroporto francese. Ed è chiaro. L'aeroporto di Nizza è il secondo di Francia; è agibile in tutto l'anno, quindi è un punto di riferimento non solo per il Nizzardo ma anche per noi. Se Cuneo con una politica efficiente la si volesse far diventare la piccola Innsbrook piemontese, ne ha tutte le caratteristiche. Teniamo conto che è costellata di stazioni turistiche invernali in un raggio di 30-50-60 km al massimo che possono prendere uno sviluppo enorme. L'aspetto dello sviluppo turistico deve anche essere visto in questo

obiettivo. Un miglioramento della statale 20, un miglioramento ed un potenziamento della linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia-Nizza vista nell'ottica del potenziamento naturale che assumono le comunicazioni francesi, ci deve portare per forza a rendere efficiente tutta la linea stradale e ferroviaria che passa attraverso la valle Vermenagna. Il problema a cui ha accennato il Presidente della Camera di Commercio di Cuneo oggi, cioè della soluzione francese per una rete autostradale da Marsiglia a Sisteron, ci porta a pensare un attimo sulla soluzione da dare, a uno sbocco in Italia di questa rete autostradale. Arrivando primi i francesi ci condizioneranno. A questo punto, al di là di una ottica campanilistica alla quale dovrei essere portato, vorrei porre l'accento su tale soluzione. Se non sia in questo momento, per non perdere di nuovo l'ultimo treno, attraverso una Sisteron-Grenoble, ma attraverso una Sisteron-Digne-Barcelonnette, di ventilare una soluzione radicalmente opposta a quella attualmente portata avanti, (cioè Colle del Ciriegia o Colle della Lombarda) a favore di una ristrutturazione efficace del Colle della Maddalena e di un traforo del Colle della Maddalena. Ai quali i francesi puntano perchè hanno come polo di sviluppo turistico Barcelonnette. Attraverso Barcelonnette facilmente potrebbe passare questo nuovo asse di comunicazione stradale importante, che dalla zona del sud-est francese dovrebbe arrivare nel nord dell'Italia.

RAG. COPPA, COMITATO COMPENSOIALE DI ALBA: Sarò brevissimo. Un saluto ed un ringraziamento da parte della Giunta del Comitato Comprensoriale Alba-Bra al Presidente dell'Amministrazione Provinciale ed alla Giunta per l'invito che ci è stato rivolto a partecipare a questo Consiglio Provinciale straordinario aperto. Dall'esame della relazione introduttiva degli Assessori alla Viabilità e alla Programmazione sono emersi dei problemi da risolvere, delle priorità e degli elementi da tenere presente soprattutto per degli interventi urgenti, per trovare delle soluzioni appropriate e gli studi dell'Amministrazione Provinciale su questi vari problemi di viabilità e di comunicazione e quindi di concerto di programmazione per le comunicazioni interprovinciali danno

la situazione esatta e ci pongono di fronte a degli interventi da operare e dei consigli da dare. Già mi ha preceduto il Consigliere Regionale Prof. ENRICHEMS e il Dott. ODDERO Presidente della Camera di Commercio che hanno messo in evidenza alcuni problemi molto importanti ed indilazionabili agli effetti della loro risoluzione che interessano il Comprensorio Alba-Bra. Il primo punto da affrontare per noi del Comprensorio Alba-Bra è quello della viabilità del fondovalle Tanaro e del tratto che da Bra verso Alba è poi tocca da vicino il Comprensorio di Asti e a nord il Comprensorio di Mondovì. Qui si richiede di intervenire con un maggiore senso, non solo di responsabilità, ma con maggiore tempestività per affrontare i problemi da risolvere ed inoltre per sistemare l'insieme della viabilità anche riguardo agli insediamenti produttivi della zona dell'Albese e del Braidese. Bisogna ricordare che nella zona dell'Albese e del Braidese vi sono degli insediamenti produttivi e delle necessità che sono già state elencate e studiate anche da parte del Comprensorio in funzione dello studio della programmazione regionale per il Comprensorio Alba-Bra.

Quindi bisogna tenere presente questi problemi e cercare delle priorità e degli elementi risolutivi. Altro problema importante che è già stato trattato è quello della linea ferroviaria Cavallermaggiore-Bra-Alba con proseguimento verso Asti. Già in diversa sede è stato affrontato questo problema e cioè in Consiglio Comunale ad Alba, in Consiglio Comprensoriale, in Regione e penso anche qui in Consiglio Provinciale. Si tratta di rivedere ex novo questa strada ferrata per gli elementi negativi che comportano le continue interruzioni, soprattutto per le industrie, come rincaro dei costi di produzione delle aziende e quindi una parziale inattività e una parziale impossibilità di sviluppo eventuale, se vi può essere sviluppo in questi particolari momenti di queste aziende. Quindi ritengo che queste brevi osservazioni su due punti focali, cioè la sistemazione della viabilità primaria del Comprensorio di Alba-Bra e della strada ferrata, alcuni punti della S.S. 231 e della statale 29 debbono essere tenuti in dovuta considerazione da parte degli studi che si vorranno allegare ad uno studio approfondito da parte della Pro

vincia di Cuneo. Ritengo di dover richiedere (e questo a carattere personale e come gruppo politico) di voler concordare da parte della Amministrazione Provinciale uno studio che tenga presente le aspettative dei Compensori in funzione del programma regionale dei trasporti.

ARCH. SERGIO GALLO, MEMBRO ESTERNO DELLA 2^a COMMISSIONE PROVINCIALE:

Intervengo quale membro esterno socialista della 2^a Commissione Permanente della Provincia di Cuneo, ponendomi e ponendo a Voi partecipanti all'odierno Convegno l'esame del sistema interno delle comunicazioni della nostra Provincia correlato alle aree esterne ad essa, analizzando ed approfondendo l'aspetto interno primariamente perchè fondamentale per la correlazione sopra indicata. E nella problematica delle nostre comunicazioni e dei trasporti mi soffermerò dapprima su alcuni elementi di politica territoriale, quali la mobilità della popolazione e la politica dei trasporti per poi individuare delle proposte e progetti privilegiando la modifica dei sistemi dei trasporti e la razionalizzazione della rete.

Accessibilità e politica dei trasporti costituiscono "la dinamica" che evidenzia le reali condizioni urbane, suggerisce la localizzazione corretta dei grandi servizi e consente di rafforzare il sistema industriale riducendo i pendolarismi di lavoro. Infatti il raggiungimento dell'equilibrio, nel sistema dei trasporti, da vedersi in relazione alla evoluzione qualitativa e quantitativa della domanda (inquadrata questa in una ottica di riorganizzazione globale) pone alcuni problemi legati alla creazione di infrastrutture. La diffusione dei servizi sul territorio non può prescindere da una radicale ristrutturazione del trasporto pubblico ottenibile sia attraverso l'ammodernamento e la diversificazione dei mezzi di trasporto sia, in qualche caso, attraverso la modifica e la ristrutturazione di alcuni "nodi" infrastrutturali stradali o ferroviari. Ciò comporta più che una messa a punto della tendenza uno studio organico di localizzazione delle principali "funzioni" territoriali ed, in relazione a queste, una progettazione della rete delle comunicazioni la quale deve tenere conto dell'esistenza (ma anche

di possibili radicali mutamenti) sia di struttura, sia di gestione. Rendere il territorio "accessibile" significa innanzitutto fornirlo di un capitale fisso sociale, nella terra, nella industria ed in tutti quei servizi necessari alla residenza, che lo renda ricco di possibilità di essere usato per viverci e quindi per muoversi, senza però che questo sia "doloroso" e in tempo e in costi. E' indubbio che le aree comprensoriali potranno godere di condizioni insediative "corrette" solo se saranno in grado di accedere a tutte le funzioni fondamentali extraresidenziali entro spazi di tempo adeguati, e questo si potrà realizzare intervenendo secondo due metodi: attraverso un aumento della mobilità territoriale che faccia riferimento ad alcuni poli principali dai quali per "irraggiamento" si diffondono sul territorio "effetti in dotti"; mediante un decentramento ed una omogenea distribuzione su tutto il territorio di quelle attrezzature e di quei servizi strettamente connessi con le esigenze della vita quotidiana. Il nostro termine di riferimento è costituito da questa seconda alternativa in quanto individuiamo nella prima essenzialmente la attuazione di un processo di razionalizzazione tendente ad attenuare le "distanze" tramite il collegamento che i trasporti e le comunicazioni possono assicurare e, di converso a stabilizzare il "sottosviluppo". Il miglioramento delle possibilità di accedere alla scuola, ai servizi ed ai posti di lavoro, tramite un decentramento delle attività rispetto alle aree congestionate, va visto come un contributo alla stabilizzazione della popolazione nelle zone investite dallo sviluppo. Occorre dunque valutare le possibilità di spostamento offerte dalla viabilità e dai mezzi di trasporto attuali e da quelli prevedibili.

Negli ultimi venti anni di fronte alla crescente domanda di accessibilità si è risposto intervenendo principalmente a modifica della rete di comunicazione per la copertura delle grandi distanze privilegiando il mezzo privato rispetto al mezzo pubblico. La rete autostradale, la logica dell'istituzione dei treni veloci, la rarefazione delle fermate si è sempre espressa in termini di miglioramento della velocità e del servizio sulle grandi distanze a copertura del fabbisogno di mobilità

di una parte esigua della popolazione. In questa logica di intervento non si è modificata che minimamente la mobilità pendolare quotidiana. Anzi, se da questi ammodernamenti qualche vantaggio l'accessibilità pendolare ha pure avuto, essi sono stati immediatamente frustrati dal peggiorare delle condizioni relative alla viabilità minore e dalla diminuzione della velocità di esercizio. E' necessario quindi soprattutto rivolgersi al miglioramento dei movimenti quotidiani della popolazione, analizzando le possibilità concrete di ammodernamento e ristrutturazione della rete delle comunicazioni e dei trasporti pubblici. Il problema quindi dovrà essere affrontato sia dal punto di vista del miglioramento delle accessibilità stradali che dal punto di vista dei movimenti su mezzo pubblico, siano essi su gomma che su rotaia. Riguardo alla modifica dei sistemi dei trasporti si possono evidenziare i seguenti problemi:

- a) la velocità di esercizio dei mezzi pubblici in montagna corrisponde alla metà della velocità media del mezzo privato; in pianura ai 2/3 di quella;
- b) l'ottica entro la quale si muove il servizio sulla rete extraurbana è quella di convogliare in un unico recapito (la città capoluogo di regione o di provincia) tutto il "movimento";
- c) la rete capillare dei servizi scolastici non è correlata se non in pochi casi con il servizio urbano ed extraurbano;
- d) non esiste, se non in misura minima, una classificazione della "corsa", in funzione delle fermate più o meno frequenti. Da ciò deriva principalmente la estrema lentezza del movimento;
- e) non esiste, di conseguenza, un sistema efficiente di interscambio: nè esiste, d'altronde, nelle aree dove ciò sarebbe possibile, una integrazione fra servizio pubblico su gomma e servizio ferroviario.

Una corretta ristrutturazione, possibile solo con una politica di coordinamento regionale e comprensoriale del servizio, deve partire dall'analisi specifica della attuale situazione nelle aree meno dotate, dove la richiesta del trasporto pubblico è più pressante e, successivamente, nelle aree di pianura dove va formandosi una nuova richiesta di trasporto soprattutto per i pendolarismi di lavoro.

Essa consisterà:

- a) nella individuazione dei bacini di traffico urbano con accessibilità ai punti centrali di 20'-25' in pianura e 20'-40' in montagna;
- b) nella creazione, operata quasi esclusivamente sulla modifica dei tempi di percorrenza, di linee veloci extraurbane, per collegare ai punti centrali di cui al punto a) i recapiti principali posti fuori del bacino di traffico urbano;
- c) nella riorganizzazione del servizio capillare extraurbano facendo riferimento ai recapiti di cui al punto b), comprendente anche l'inglobamento dei servizi scolastici.

La organizzazione funzionale del trasporto su gomma non può prescindere, comunque, da una razionalizzazione del trasporto pubblico ferroviario. L'integrazione tra i due sistemi rappresenta infatti il primo obiettivo da perseguire soprattutto per quanto riguarda in pianura l'interscambio tra sistema ferroviario minore e ferrovie interregionali e tra sistema ferroviario e trasporto pubblico su gomma. Nell'ottica delle considerazioni più sopra svolte si rende necessario analizzare sul territorio interessato le infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti; proporre una razionalizzazione di queste in funzione dei movimenti quotidiani della popolazione e della accessibilità alla scuola, al lavoro, ai servizi, e di conseguenza, indicare le operazioni da porre in essere per un buon funzionamento della rete. Successivamente, interessarsi delle comunicazioni viarie e ferroviarie a lunga percorrenza. Ci troviamo, in provincia di Cuneo, in presenza di una rete ferroviaria ben distribuita che interessa praticamente tutti i centri di fondovalle. Il sistema Airasca-Saluzzo-Busca-Cuneo, la sua prosecuzione per Mondovì e Ceva, la ferrovia Ceva-Bastia-Bra-Alba, il collegamento Bra-Carmagnola la sua prosecuzione per Savigliano-Saluzzo costituiscono un anello il quale, debitamente razionalizzato (soprattutto per quanto attiene il materiale rotabile) potrebbe costituire una struttura ferroviaria metropolitana di supporto e di collegamento per la struttura insediativa di pedemonte. Le ferrovie Cuneo-Borgo S. Dalmazzo-Limone-Ventimiglia, Ceva-Garessio-Ormea oltre al tronco ferroviario Busca-Dronero servono (debitamente razionalizzati) le valli a più for-

te densità di popolazione. Il sistema stradale corrisponde unitamente alla viabilità di penetrazione nei fondovalle può rappresentare un supporto fondamentale al trasporto pubblico visto in diretta relazione al sistema ferroviario e all'interscambio con questo. Ciò comporta una razionalizzazione della viabilità tra Saluzzo-Busca-Dronero-Borgo S. Dal-mazzo-Chiusa Pesio-Mondovì unitamente al completamento della fondovalle Tanaro che dovrebbe collegare con Mondovì, Dogliani e Bra. Non si tratta infatti di risolvere il problema del Cuneese rafforzando esclusivamente la città capoluogo di provincia, ma di porre in essere una stretta interrelazione dell'intero sistema insediativo. La viabilità e le ferrovie indicate rappresentano la più antica struttura di comunicazione alla quale, negli ultimi tempi, si è sovrapposto il collegamento diretto tra Torino e Savona (ferroviario e autostradale), il quale non ha reali interconnessioni con il sistema insediativo descritto, ma lo interessa fundamentalmente nei due nodi di Savigliano e Mondovì.

L'unico problema che in questa proposta rimane aperto è la collocazione di Fossano collegato per via ferroviaria e stradale con Torino e Cuneo, ma non facilmente collegabile col sistema pedemontano più sopra descritto. In questa ottica anche il collegamento ferroviario e stradale, proposto da più parti, di Cuneo con Alba-Asti-Casale-Milano costituirebbe un nuovo sistema di carattere interregionale con le stesse caratteristiche del collegamento Torino-Savona. Ciò significa tanto fare cadere la ipotesi quanto vederne le interrelazioni con effetti indotti più generali che si vogliono ottenere. La facile accessibilità su Fossano di tutti i centri di fondovalle consentirebbe peraltro di candidare Fossano come luogo di localizzazione di strutture provinciali o regionali legate alla sua posizione centrale. Un'ultima considerazione va fatta in riferimento all'asse ferroviario Bra-Savigliano-Saluzzo che chiude a nord il sistema metropolitano evidenziato. Questa struttura (si tratta non solo di trasporti su ferro e su gomma, ma del collegamento rapido tra punti centrali posti in zona di agricoltura fertillissima e per i quali alcuni studi preconizzano la saldatura urbana) deve essere eventualmente posta in essere dopo il consolidamento della

struttura pedemontana in quanto rischia di essere ad essa alternativa collocandosi nelle aree previste per il decentramento produttivo della realtà torinese (2^ cintura). L'avverarsi di una ipotesi di questo tipo farebbe fallire ogni corretta previsione di stabilizzazione e di sviluppo delle aree pedemontane poste a sud.

SIGNOR FERRO, CONSIGLIERE PROVINCIALE: Il mio intervento, anche con una certa schematicità, vorrebbe affrontare poche questioni molto brevemente. E questo per due ordini di ragioni. La prima perchè in questo Consiglio aperto crediamo sia importante lasciare - come si è lasciato - molto spazio agli interventi esterni. La seconda perchè avremo modo come Consiglio Provinciale di tirare delle conclusioni in un altro momento e in quel momento entreremo anche più nel merito di valutazioni e di considerazioni generali e specifiche che in questa sede sono necessariamente sacrificate. Venendo al sodo a me pare che parlando di trasporti, specie quando si parla di trasporti su strada, si corre sempre il rischio di avere un approccio non sufficientemente corretto del rapporto tra trasporti e sviluppo (sviluppo inteso come economie di agglomerazione). L'essere contro in linea aprioristica alle autostrade, non vuol dire non riconoscere la validità di alcune autostrade. L'esperienza e le vicende degli anni passati dimostrano, credo ormai a sufficienza, che la strada da sola, la grande arteria, di per sè non è sufficiente a promuovere lo sviluppo industriale di una determinata area. Il Cebano, lo riconosciamo un po' tutti, è toccato dall'autostrada ma non per questo ha registrato un suo decollo economico. E gli esempi in questo senso potrebbero essere molti (lo ricordava anche poc'anzi la compagna GRAGLIA a proposito di Casale). Le convenienze aziendali dell'impresa industriale alla sua localizzazione subiscono diverse influenze determinate dalle economie esterne che non sono comunque solo riconducibili ai trasporti. Il Cebano è stato, lo riconosciamo, toccato da un'autostrada per quella zona inutile, ma se va avanti il progetto pilota del sistema portuale ligure e il Cebano diventa il naturale retroterra della Liguria, allora ci si pone il problema di quella autostrada. Anche perchè se non va avanti il raddoppio di quella autostra

da diventa inevitabile la bretella Carcare-Predosa-Voltri che finirebbe con il penalizzare il Cebano e quindi rafforzare l'Ovadese. Noi abbiamo avuto recentemente con i compagni di Savona una serie di riunioni nel corso delle quali abbiamo anche avuto modo di definire una strategia politica. E nel momento in cui affermiamo queste cose in questa sede siamo anche confortati dalle affermazioni dei compagni di Savona a proposito di questo, tant'è che alcune scelte che sono state fatte in Liguria vengono considerate dalla Federazione di Savona del P.C.I. delle scelte che possono anche

DOTTOR FAGNOLA: Non c'è nessuno dell'Amministrazione Provinciale di Savona, stranamente! non c'è nessuno. Stranamente!

SIGNOR FERRO: Ma senti Fagnola, il processo alle intenzioni lasciamolo in altre circostanze, in altre occasioni. Questo vuol dire proprio appigliarsi a delle cose che non so sino a che punto possono avere un senso di carattere politico. Lo valuteremo successivamente e credo che gli sviluppi

DOTTOR FAGNOLA: Scusa Ferro, non ti voglio più interrompere. Siamo stati a Savona. Abbiamo anche ascoltato che cosa hanno detto nella sede istituzionale proprio su questi problemi. Per carità, io, a differenza di qualcun altro che non crede nei propri, io credo nei miei peccati e quindi può darsi che ne abbia fatti molti e pazienza. Ma dico: io penso che dobbiamo anche stare attenti che il raddoppio della Savona-Priero-Ceva non sia chiesto proprio per sviluppare tutto il retroterra savonese verso le Bormide di Spigno. Stiamo attenti per carità, tutto lì; è un interrogativo.

SIGNOR FERRO: Questa è una tua ipotesi che va approfondita. Io non escludo che ci sia la necessità di un approfondimento da questo punto di vista. Voglio dire che il non raddoppio della Ceva-Savona comunque penalizza il Cebano. Questo è un dato di fatto, incontrovertibile. Che poi ci siano nel raddoppio i rischi di essere penalizzati questo

è un altro discorso. Però mettiamo alcuni punti fermi. E un dato di fatto secondo me è che il non raddoppio penalizza il Cebano. Detto questo a me pare che il documento preparato per questo Consiglio descriva assai bene una situazione di fatto del sistema dei trasporti cuneese e anche del suo livello di efficienza. Si è parlato molto, nel corso di diversi interventi, dell'isolamento del Cuneese. Io credo che noi ci troviamo di fronte, per quanto riguarda la nostra Provincia, a un sistema di trasporti che non è "un'altra cosa" rispetto al modello di sviluppo piemontese. Anzi, un sistema che - pur con livelli di efficienza diversi - essendo rivolto prevalentemente a privilegiare il rapporto con la grande area metropolitana è per molti aspetti - in qualche modo - funzionale al tipo di sviluppo che il Piemonte ha avuto. Uno sviluppo la cui storia mi guarderò bene in questa sede di riprendere e di ripetere. Tutti noi sappiamo cosa comunque ha significato negli anni passati, negli anni 60 voler mettere Torino, esclusivamente Torino, e le grandi aree metropolitane del Nord all'ora con l'Europa, con le grandi aree industriali e dello sviluppo della Francia e della Germania. Tutti sappiamo quali sono stati gli effetti di questo sviluppo distorto. L'accentuazione degli squilibri Nord-Sud che soprattutto in anni difficili come gli attuali producono nell'economia dei fattori perversi di carattere inflazionistico, le economie di scala dell'area torinese sono diventate delle diseconomie che agiscono con tutto il loro peso negativo nella produttività media del sistema economico piemontese, la Provincia di Cuneo che, contrariamente alle previsioni e alle filosofie dei sostenitori del vecchio modello di sviluppo, ha conosciuto non uno sviluppo integrato e riequilibrante rispetto al polo torinese ma uno sviluppo residuale con l'accentuazione al proprio interno di fattori di squilibrio. Non mi soffermo oltre su queste considerazioni generali perchè oggi un po' tutti i Comprensori riconoscono l'esigenza di un riequilibrio territoriale e pongono con forza il problema di uno sviluppo diffuso da realizzarsi anche attraverso il decongestionamento dell'area torinese. Queste esigenze economiche e sociali mi pare siano recepite con forza dal Piano Regionale dei Trasporti. Intendiamoci, ciascuno in questo piano può vedere aspetti particolari e minuti su

cui porre degli elementi di priorità. E' indubbio comunque che così come ieri il sistema dei trasporti si piegava alle scelte socioeconomiche di sviluppo dell'area torinese, oggi questo piano mi pare rappresenti una grossa operazione promozionale di uno sviluppo più equilibrato del territorio, valorizzando in questo contesto le vocazioni più naturali della Provincia di Cuneo sia in rapporto ai porti liguri che come sede di decentramento industriale. E questa valorizzazione mi pare avvenga attraverso un diverso rapporto Nord-Sud (le cose che già venivano dette nella relazione di Fagnola), attraverso cioè un rapporto diverso tra i porti liguri e il loro progetto pilota con la Svizzera e la Francia, non solo per quanto riguarda il sistema ferroviario ma anche il sistema viario.

Una valorizzazione che mi pare avvenga rendendo più agevole il collegamento delle nostre aree sviluppate fra di loro e il collegamento delle nostre aree sviluppate con il sistema dei porti liguri. E questo, ripeto, sia per quanto riguarda la strada che la ferrovia. Certo in questo contesto possiamo discutere di tutto, manifestare anche la nostra insoddisfazione per questo o quell'aspetto, per la priorità o meno che viene data a questa o quella strada, a questa o quella linea ferroviaria. La relazione dell'Assessore Quaglia giustamente lamentava il ritardo del sistema portuale ligure rispetto ai porti dell'atlantico. Lo lamentava anche il rappresentante dell'Unione Industriale che tuttavia riconosceva un molo teorico nei porti liguri nel rapporto con il Terzo Mondo. Io voglio ricordare che non è un caso che il trattato di Roma che ha dato vita alla CEE non prendeva in considerazione la politica comunitaria dei trasporti, non prendeva in considerazione il comparto marittimo portuale. Questa assenza di disposizioni e di indirizzi in materia, insieme a una concezione che sottovalutava il rapporto con il Sud e con il Terzo Mondo ha finito con il penalizzare il Mediterraneo e gli stessi porti liguri i cui ritardi sono determinati da indirizzi politici riconducibili a tendenze che oggi veramente diventano anacronistiche in materia di scambio. La scelta del collegamento stradale più rapido con la Francia, con Nizza,

Fos-Marsiglia se non è da escludere in linea teorica nel futuro perchè il problema, non lo neghiamo, esiste, se venisse portata avanti oggi (come scelta prioritaria, come mi è parso di capire dall'intervento del Presidente della Camera di Commercio) finirebbe con il penalizzare i porti liguri e il loro retroterra piemontese e finirebbe con l'accentrare su Fos-Marsiglia tutto il sistema portuale mediterraneo. Non è questa certo una forma di autarchia quella che proponiamo, ma non possiamo dare per scontato, con rassegnazione, che Marsiglia punta a diventare il porto mediterraneo per autonomasia usando anche quelle ragioni che gli derivano dal traforo del Frejus, come poc'anzi ricordava il compagno GARINO. Detto questo io stesso, se considero l'importanza che oggettivamente viene ad assumere il collegamento della nostra Provincia con il sud della Lombardia e dell'Emilia occidentale della linea ferroviaria Casale-Alba-Cavallermaggiore non posso non esprimere una insoddisfazione per come essa viene considerata nel piano poliennale delle Ferrovie. Ma non posso dimenticare che in passato alcuni segmenti di questa linea venivano considerati dei rami secchi, qualcuno addirittura ne proponeva la chiusura. Ed è un passato non molto lontano. Solo qualche anno fa. Negli anni, per essere più precisi, in cui la filosofia delle aree forti e del loro collegamento con l'Europa non solo prevaleva ma finiva con l'introdurre condizioni di arretramento allo stesso grado di sviluppo raggiunto dal sistema ferroviario nelle nostre zone. Il piano dei trasporti punta decisamente a riqualificare questa linea. E questo perchè c'è un problema di collegamenti orizzontali a Sud del Piemonte. E' un problema che riguarda sia la strada che la ferrovia. Sulla strada, sulla 231, credo però che qualcosa lo si debba dire, perchè avverto nel documento dell'Ufficio Studi (e anche in alcune cose che ha detto il Dott. ODDERO) tentazioni che furono proprie del Progetto 80. A me pare corretta l'impostazione che ha dato l'Assessore Fagnola sulle "trame di fondo" che devono collegare in direzione Est-Ovest questo sistema ad "H". In questo contesto si pone certamente la questione del collegamento Asti-Cuneo come segmento della direttrice padana. Credo però che i motivi di fondo presenti nel Progetto 80 che suggerivano questa direttrice come asse di riequilibrio territoriale rispetto alle

grandi aree metropolitane del settentrione, non siano più riproponibili. Se la direttrice padana fosse considerata l'asse di sviluppo di un nuovo sistema di agglomerazione industriale essa finirebbe con l'introdurre degli elementi integrativi nel sistema industriale del Nord ma penalizzando il Mezzogiorno, e sappiamo oggi con l'inflazione al punto in cui è giunta, con le battute d'arresto dei ritmi di crescita dello sviluppo industriale, che cosa significa il peso negativo che in tutto questo ha il Mezzogiorno nell'economia nazionale. Vista in questi termini la 231 non può che essere intesa come un grande asse di collegamento intercomprensoriale in una trama dello sviluppo delle comunicazioni che favorisca la diffusione dello sviluppo, il formarsi di poli di aggregazione economica per cui la stessa viabilità provinciale deve fare la propria parte.

PROF. MARTINETTI, PRESIDENTE COMPENSORIO DI MONDOVI': E' stata notata l'assenza di qualche Compensorio a questo convegno; di converso si può osservare che il Compensorio di Mondovì ha fatto un po' la parte del leone. Non voglio approfittarne ancora e sarò quindi estremamente breve nel mio intervento, che però è doveroso proprio per il fatto che oggi in diversi interventi è stata accentuata tutta la problematica che emerge nella programmazione comprensoriale monregalese; è giusto che io brevemente affronti questi problemi e dia anche il mio pensiero. Mi rifaccio anch'io al convegno sui porti liguri nella programmazione avvenuto a Mondovì nel 1966 a cui alcuni degli intervenuti si sono riferiti, per fare una considerazione che mi sembra obiettivo fare. Che purtroppo a 13 anni di distanza ci troviamo in gran parte a ripetere gli stessi argomenti, a ribattere, a ridiscutere sugli stessi temi. Il che certamente non ci permette di guardare all'intera situazione con molto ottimismo. Tanto più che dalla relazione dell'Ufficio Studi si e vince che uno dei temi più sottolineati in quel convegno (e che sono riemersi anche in questa sede, e cioè quello della costituzione di una area industriale di carattere commerciale retroportuale dei porti della Liguria occidentale) non appartiene alle linee di indirizzo della programmazione ligure come è venuta determinandosi in seguito.

Il documento della Amministrazione Provinciale, abbastanza correttamente secondo me, illustra e spiega tutti i motivi per cui la programmazione ligure si orienta invece sul rafforzamento di un arco retroportuale che si dirige verso Carcare-Acqui-Predosa e non verso la nostra zona cebana e monregalese. E giustamente il documento della Provincia conclude col dire che siamo nella condizione di dover comunque cercare di ottenere che questo sviluppo retroportuale avvenga non esclusivamente in quella direzione ma resti qualche possibilità anche per noi. Ciò non toglie che siano tutti presenti e tutti validi comunque i motivi di ricerca di migliori collegamenti con la Liguria occidentale perchè non è esclusivamente la presenza di un'area retroportuale quella che può essere la risoluzione di determinati problemi di squilibrio della nostra zona. Migliori collegamenti stradali e il rafforzamento dei porti (es. porto di Imperia e la creazione e il rafforzamento del porto di Savona-Vado) sono condizioni di sviluppo, di richiamo di industrie, di attività economiche nella nostra zona; quindi è chiaro che tutto lo sforzo che è dietro all'attività di tutti gli enti che sono qui presenti e che hanno partecipato (ovviamente in particolare il Comprensorio di Mondovì, e la Provincia di Cuneo in quanto si fa carico dei problemi di equilibrio interni e quindi del Comprensorio di Mondovì e come abbiamo sentito della Provincia di Imperia), tutto questo sforzo di migliorare questi collegamenti esiste.

E' stato anche detto da uno degli Assessori che hanno relazionato (adesso non ricordo chi) che lo sviluppo, il riequilibrio non dipende tutto dalla rete stradale. Mi pare che anche il Consigliere FERRO abbia giustamente esemplificato in questo senso. Ed è vero anche questo. Ci sono per il riequilibrio agganci diretti con una visione più ampia della programmazione; bisogna pensare alla presenza di sufficienti fonti energetiche, per questo noi abbiamo salutato con estremo interesse l'iniziativa della Regione Piemonte volta ad assicurare la metanizzazione dell'area monregalese e vorremmo che la Regione, la Provincia, la Camera di Commercio, le istituzioni che lo possono fare si facessero carico anche del problema del grave deficit energetico-elettrico

che esiste nella parte del nostro Comprensorio più depressa e cioè il Cebano, tale da pregiudicare lo sviluppo, la realizzazione del nucleo di aree industriali attrezzate che è prevista dalla legge 21 appunto nel Cebano. C'è un problema di incentivazione, di rilocalizzazione industriale dal polo congestionato torinese ad altri poli, anche dai poli congestionati della Liguria, che avviene con iniziative come quella della legge 21 del 1975, con cui la Regione Piemonte ha sollecitato la creazione di strumenti urbanistici e gestionali tali da poter dare vita a un sistema di sviluppo più facile, più agevole. Devo dire che anche in questo settore l'Amministrazione Provinciale di Cuneo già in passato, con la stessa partecipazione al Consorzio dell'area attrezzata o con iniziative dirette di intervento e attualmente nella fase di predisposizione del programma straordinario di interventi, si rende conto di questa esigenza di intervenire specificatamente in questo settore volto a favorire la sollecita attuazione delle provvidenze di cui alla legge 21. Ci sono i problemi di assicurare alla popolazione di queste zone un po' degradate uno standard di vita che consenta la permanenza delle stesse sul territorio, perchè il degrado demografico che vada oltre un certo limite porta allo squilibrio complessivo e irreversibile del territorio. Anche in questo settore, in questa sede, credo doveroso ricordare che siamo in presenza di una Provincia che nel passato e ancora adesso cerca di adempiere e nel modo più specifico il servizio della viabilità minore, la viabilità di collegamento interno, di accesso ai luoghi di lavoro e che è appunto una delle caratteristiche di un territorio che sia vivibile, che sia accettabile per le popolazioni. Così come in tempi in cui ancora non esisteva la Regione con i suoi compiti di programmazione, di incentivazione dello sviluppo economico la Provincia di Cuneo è andata varie volte ben oltre nei suoi programmi, nei suoi interventi a quelli che sono semplicemente gli interventi specifici e tipici delle Province, ma cercando con fantasia e con impegno la possibilità di intervenire in campi di natura socio-economica. Quindi noi siamo perfettamente d'accordo con quello che è stato detto, credo che non sono soltanto le strade, non sono soltanto i collegamenti a favorire lo sviluppo. Però riconfermiamo che i collega-

menti sono una cosa molto importante. I collegamenti Piemonte-Liguria non possono essere trattati, risolti, definiti esclusivamente nell'ambito di una pianificazione nè comprensoriale nè provinciale, neanche soltanto regionale. Noi abbiamo, fin dalla deliberazione programmatica del nostro Comprensorio del 29/7/1978, richiesto alla Regione Piemonte che fossero adottati sistematici contatti con la Regione Liguria per i problemi della programmazione interregionale concernente soprattutto i problemi della nostra zona cerniera. La Regione Piemonte (abbiamo almeno appreso dai giornali) nel marzo del '79 ha avuto un primo incontro proprio su questo terreno con la Regione Liguria da cui sono emersi dei discorsi che stanno proseguendo, come già è stato ricordato, con dei contatti che avranno luogo prossimamente tra cui anche incontri tripolari tra la Regione Piemonte, la Regione Liguria e la Regione Lombardia per tutto quello che riguarda i punti di connessione. Ora noi chiediamo che la Regione Piemonte coinvolga le Province ed i Comprensori interessati in questo discorso con la Regione Liguria perchè ovviamente questi problemi che vanno dai rapporti stradali e ferroviari, dalla scelta di direttrici di sviluppo industriale, delle aree retroportuali non possono essere risolti che in un quadro di programmazione interregionale.

Dicevo comunque che questo è il quadro generale ampio, di riequilibrio della area monregalese che da tutti è stato ritenuto ancora ripetutamente oggi come prioritario, ma il problema dei collegamenti stradali e ferroviari è sicuramente importante. Poichè siamo verso la conclusione, vorrei sottolineare che noi nel Comprensorio di Mondovì abbiamo fatto lo sforzo di non allargare la maglia delle ipotetiche richieste. Siamo molto prolifici e fantasiosi; questo in contrasto con l'abitudine di inventare sempre nuove iniziative, anche se molte rispondono realmente a delle esigenze che possono in prospettiva essere viste come utili e indicare le linee di una strategia ad ampio raggio, che va ovviamente precisato, in un quadro di razionalità e di compatibilità. Ho sentito qui il problema delle autostrade. Ebbene noi siamo venuti nella determinazione di riconoscere che questo raddoppio dell'autostrada è utile almeno nella parte a monte, che è quella che conta e di cui conosciamo tut-

te le difficoltà a cominciare da quelle di carattere giuridico. L'abbiamo sottolineato per la sua importanza ed in questo, FAGNOLA, se i comunisti che fino a qualche tempo fa, d'altra parte anche oggi non hanno negato di avere un po' il dente avvelenato con le autostrade, non è che rinneghino il principio di aprioristico diniego delle cose. Quando abbiamo approvato il 20 ottobre il nostro primo schema di piano socio-economico, di indirizzi programmatori a Mondovì quindi poco più di un mese fa, il nostro Capogruppo comunista rag. BERETTA ha chiesto e ottenuto, perchè era una cosa ragionevole, che nell'elenco delle opere stradali importanti, fosse incluso il raddoppio dell'autostrada che per il fatto di essere prioritario come lettera d'alfabeto, fosse chiaramente messo dopo altre opere che si ritenevano più importanti. D'altra parte se la Regione Piemonte che aveva proposto nel Piano dei trasporti della Giunta, che fino al 1986 non c'era da parlare di problemi relativi all'autostrada Torino-Savona, ora ha cambiato idea, io spero che nel Piano dei trasporti che approverà fra due giorni, noi di Mondovì e penso tutti in somma, prendiamo atto con molto favore e speriamo che si creino ben presto le condizioni perchè anche questa autostrada sia messa in condizioni da potersi chiamare autostrada; un'autostrada in cui ci sono 250 morti all'anno non ha queste caratteristiche, ovviamente. E sappiamo quanto questo potrebbe servire per il riequilibrio e lo sviluppo della nostra zona. Ma, ripeto, noi abbiamo fatto una scelta. La nostra scelta comprensoriale è la strada statale 28. Noi vorremmo che, credo che questo lo si possa dire unitariamente, come Comprensorio di Mondovì, indipendentemente dalle scelte generali che tutti responsabilmente prenderanno e il Consiglio Provinciale nella sua responsabilità e autonomia prenderà, si tenesse presente come noi chiediamo che gli interventi sulla statale 28 siano ritenuti assolutamente prioritari. Abbiamo sentito dal rappresentante della Provincia di Imperia che sta per essere messo fine a quello scandalo di opere finite da un anno sul versante ligure e non agibili per dei ritardi incomprensibili. Però sarà altrettanto strano e incomprensibile che certi lavori siano stati compiuti, e la strada abbia avuto un assetto nel versante ligure e poi nel tratto Ormea-Ceva per esempio gli autocarri di una certa portata non possano dare alle in

dustrie esistenti quel minimo di servizio indispensabile, per impossibilità di transito. Quindi noi chiediamo che il tratto Ceva-Ormea sia sistemato, che il tratto da Prata S.Michele Mondovì Magliano Alpi sia sistemato. Noi abbiamo messo ad un certo livello di priorità il tratto Ormea-Ceva, poi il tratto di circonvallazione dell'abitato di Mondovì. Quest'ultimo è stato oggetto di un convegno particolare con la presenza dell'Assessore Vice Presidente FAGNOLA, al quale abbiamo avuto l'occasione di chiedere ancora una volta, e ripeto la richiesta, la collaborazione della Provincia di Cuneo che in questo caso specifico si può manifestare con la fornitura di elementi cartografici e la restituzione di voli aerofotogrammetrici. Concludendo, richiamo il prossimo convegno di Mondovì che sarà un seguito, una specializzazione diciamo, degli argomenti venuti in discussione oggi, a cui ovviamente tutti i presenti insieme con altri saranno invitati, a cui speriamo di avere la partecipazione della Regione Piemonte e della Regione Liguria in forma anche più ampia che non in questa occasione. Grazie.

SIGNOR PRESIDENTE FALCO: Ringrazio il Prof. MARTINETTI e informo che il Vice Presidente ed io (questo l'avevo già detto all'inizio della seduta) alle 18 dobbiamo essere a Torino per una riunione molto importante. Quindi io lascio la Presidenza

DOTTOR FAGNOLA: A me dispiace un pochino non poter replicare a tanti interventi che sono stati fatti ma penso che avrò l'occasione di precisare in Consiglio Provinciale quando tireremo le conclusioni, le mie osservazioni al riguardo. Io vorrei soltanto fare dei confronti con gli amici di Mondovì, e una osservazione, che è un po' spregiudicata, ma che debbo fare. E' stato riconosciuto da ultimo da MARTINETTI e in precedenza anche da FERRO che non sono sufficienti le strutture autostradali, ferroviarie, di servizio per far decollare una zona, perchè l'ho già detto in altra sede, mi pare con i Capigruppo, che sì Ceva è una zona che tutto aveva. Quando il metanodotto non esisteva nè a Bra o ad Alba, non esisteva in nessuna delle 7 città importanti della Provincia di Cuneo, non c'era a Bra, non c'era ad Alba. Bra aveva addirittura una

ferrovia che è secondaria rispetto alla ferrovia principale Cuneo-Fossano-Mondovì-Savona; non parliamo di Alba, perchè Alba veramente fu la grande dimenticata. Era la mia un'osservazione provocatoria nei confronti dei monregalesi e una riflessione che dobbiamo fare insieme è questa. Non è forse mancata a Mondovì una classe non politica dirigente, ma dirigente imprenditoriale? Questa è la domanda che io faccio, anche se un tantino provocatoria. Perchè Alba è decollata; Bra ha avuto una crisi industriale gravissima. Nel 1946 sono state chiuse 100 industrie a Bra. Ma è decollata. Non c'era una grande raccolta di denaro da parte di enti che non erano propriamente pubblici. Eppure entrambe le città sono decollate! Ad un certo momento, perchè non vogliamo fare anche questa riflessione piangendo sui molti mali di quella zona, facciamola, con molta tranquillità! con molta pacatezza!

Ma è una domanda che richiede una risposta e non penso che soltanto l'On.le GASCO possa darmi questa risposta. Può darmi una risposta così, la tua, certo, la tua personale risposta. Così come questa è una mia personale provocazione, non del mio partito, beninteso! Così come la tua risposta non sarà sicuramente quella della Democrazia Cristiana. E' una tua risposta, come mia è la provocazione.

Io penso, avendo vissuto a Bra una crisi gravissima nel 1946 da cui, tirandosi su i calzoni, si sono affrancati, perchè non aveva niente come non aveva niente Alba. Torno a dire: Alba aveva meno che Bra eppure Alba, grazie anche alla imprenditorialità della sua classe ha saputo oggi decollare. Di Alba non parliamone, oggi non ne abbiamo parlato. Pensate a tutta la Langa, i rapporti con Savona, che cosa sono rispetto ai rapporti di Mondovì con Savona. Molto più derelitta. Pensate alla 29, unica, unica strada che raggiunge da Alba il mare. Unica! Io non sto a ripetere le 150 curve che cita il Sindaco DOTTA di Cortemilia torno a dire, però percorretela questa strada. E signori miei, le strade che da Mondovì raggiungono il mare sono migliori rispetto a quella strada. Perchè io devo qui fare la parte di chi le strade è obbligato a percorrerle tutte. Non le percorre soltanto da un settore, le percorre da tutta la Provincia e vede quali sono le difficoltà per giungere al mare

non soltanto da parte di Mondovì o di Ceva, ma anche da parte di Alba. Pensate alla Valle Uzzone per esempio, come si può raggiungere. Qui non se n'è parlato perchè se io avessi parlato di un buco che si deve fare anche nella Valle Uzzone probabilmente sarei stato accusato di bucomania! I problemi se si guardano da un punto di vista più obiettivo probabilmente si vedono in altro modo. Io chiedo scusa, chiedo scusa anche all'On.le GASCO, non è un'offesa sicuramente per il Monregalese, per carità; ha molti altri meriti. Avrò fatto delle cose che altre città della Provincia non hanno fatto ma è una mia osservazione che faccio, una mia profonda convinzione che ci siano anche delle colpe in loco se Mondovì è rimasta quella che è e può darsi che sbagli. Pensiamo soltanto a che cosa era la ceramica. C'è qui il collega BORGNA che è stato nella ceramica, conosce tutto. Le ceramiche dappertutto vanno avanti, stranamente a Mondovì son finite, perchè? Vogliamo chiedercelo, vogliamo porci questa domanda: perchè le ceramiche e con tutto il peso che la ceramica ha nell'economia industriale italiana aveva una grandissima tradizione. A un certo momento si chiude tutto.

Possiamo pure fare una riflessione. Perchè? Perchè non voglio che soltanto la classe politica sia incolpata di colpe che obiettivamente non ha.

ON.LE GASCO: Ti devo rispondere subito, abbi pazienza. No, io devo dire che la depressione dell'area monregalese non si può liquidare nè con una barzelletta nè con una battuta nè con un convegno nè sui porti nè sulle strade. E' un problema enormemente più complesso, però se vogliamo fare un'analisi del passato ricordiamoci che ci sono alcune cose, alcune decisioni, alcune scelte che sono state prese in regime fascista e che hanno pesato duramente nei confronti di Mondovì mentre non hanno pesato nei confronti di altre città. Nei confronti di Mondovì e di Drone-ro; non a caso le due città che erano un po' legate almeno sentimentalmente a GIOLITTI. Quello che è avvenuto a Bra ha potuto avvenire perchè Bra, Fossano, Saluzzo e Savigliano hanno salvato l'autonomia della loro Cassa di Risparmio, quindi queste città, pur con delle piccole Casse... Alba, ti rispondo per Alba. L'assorbimento forzoso delle Casse di Ri-

risparmio di Dronero e di Mondovì che erano efficienti ha penalizzato ingiustamente due zone contermini e questo ha pesato duramente. La situazione di Alba è totalmente diversa. La Cassa di Risparmio di Alba fu assorbita ma perchè era in stato fallimentare quindi fu un'operazione generosa e anche illuminata in certo qual modo. Però data la distanza non c'erano i problemi che invece si pongono quotidianamente per zone che sono immediatamente vicine. Quindi questa è innanzitutto la prima considerazione di natura economica che dovremo tenere presente perchè c'è la controprova. Dove nella nostra zona ci sono delle Casse Rurali che, senza avere dei geni della finanza, senza avere degli amministratori eccezionali, assicurano il reinvestimento in loco a favore anche di piccole iniziative locali, noi vediamo che l'economia rifiorisce. Quindi bisogna andare adagio a fare questo ragionamento anche perchè tra l'altro le industrie che si sono chiuse sono state trasferite. Si sono chiuse o si sono trasferite (MARTINETTI queste cose le sa meglio di me perchè le ha vissute in prima persona) per decisioni estranee alla città. La Bongioanni è stata concentrata a Fossano, questa è stata una decisione della proprietà; lo stabilimento maggiore era lì e a un certo punto l'han concentrata a Fossano. La Richard-Ginori si è chiusa in tutta l'Italia credo perchè è andata a gambe all'aria. Direi che se c'era una classe locale che ha risposto abbastanza bene è quella che aveva il controllo del tannino; l'unica che sia riuscita da una vecchia industria antiquata tipo quella che c'era in ogni vallata a fare un'industria moderna; non avrà moltissimi occupati però per noi è molto importante ed è stata un'industria che a livello regionale opera in Toscana, in Calabria ecc. Non so se t'ho risposto comunque

(Escono il Presidente Falco e l'Assessore Fagnola)

DOTTOR BOCCARDO, ASSESSORE PROVINCIALE (che assume la Presidenza della seduta): Io penso che sarà bene tener presente che essendoci ridotti a pochi conoscenti è facile il dialogo a due però vorrei che ad ognuno fosse presente che il convegno ha carattere di vasta portata ed è opportuno che chiunque si sia iscritto possa dare il suo contributo in

quanto poi il Consiglio Provinciale dovrà, a ragione, ridiscutere tutte le risultanze e trarre qualunque determinazione tenendo conto degli apporti di chiunque. E' iscritto a parlare adesso FOSSATI Consigliere Provinciale

SIGNOR VIARA, Componente del Consiglio Direttivo del Consorzio Portuale Piemonte-Imperia: Ritengo scusabile l'assenza del Presidente che ha un impegno sul terrorismo a Torino, ma non quella di uno dei relatori, come ci è stato annunciato stamattina, del Dott. FAGNOLA Vice Presidente, e quindi di uno che doveva perlomeno rispondere non soltanto all'On.le GASCO ma a tutti gli altri intervenuti. Io ringrazio l'Assessore QUAGLIA che è presente; ieri sono stato impegnato tre ore a fare una relazione sul porto di Imperia presso la 2^a Commissione Consiliare perchè era doveroso farla. Però oggi noi vorremmo che i lavori si concludessero seriamente. Invece vediamo assenti il Presidente e il Vice Presidente; c'è una cosa gravissima che è accaduta a Torino ma io penso che il Presidente con la delegazione dei dipendenti e altri che sono già a Torino possono anche lasciare a Cuneo a concludere uno dei relatori che è il Vice Presidente. Scusami Fossati se ti ho rubato del tempo.

DOTTOR BOCCARDO: ma io, scusate, prima di dare la parola voglio rispondere. La mozione odierna penso di poterla anche respingere dato il motivo, perchè a questo tavolo avrebbero dovuto essere presenti anche altre autorità con responsabilità di importanza determinante nella discussione del problema delle comunicazioni in Provincia perchè abbiamo sentito che il problema non è soltanto della Provincia; è interregionale, direi internazionale. Quindi la situazione verificatasi a Torino forse comporta anche dei problemi di coscienza e non possiamo a mio avviso giudicare sul fatto che una persona che si è impegnata a essere presente Prendo atto della protesta, ritengo che però il convegno debba continuare e dò la parola al Consigliere FOSSATI.

PROF. FOSSATI, CONSIGLIERE PROVINCIALE: Personalmente avrei volentieri rinunciato a questo intervento e chi parlerà dopo di me avrebbe fatto

probabilmente la stessa cosa se non fosse per un doveroso riguardo a quei pochi che sono rimasti e anche perchè alcuni problemi - anche se il dibattito è stato ampio e viene meno quella replica della controparte che era indispensabile (io mi auguro che in sede di Consiglio questo sia possibile) - anche se sono venuti meno alcuni elementi fondamentali per il prosieguo del dibattito, per correttezza accennerò ad alcune questioni che rimarranno agli atti.

A me pare che il convegno abbia evidenziato alcuni limiti che io vedrei in altra direzione. Cioè come spesso accade nel nostro Paese il problema che mi pare centrale in un momento di crisi viene sottaciuto o messo in second'ordine e mi spiego. La questione delle risorse disponibili non è mai presa in esame nel dovuto modo e questo complica poi il discorso successivo perchè se noi quantifichiamo ciò che qui è emerso in questo convegno certamente andremmo a verificare che si tratta di un rapporto, vorrei essere pessimista ma non troppo, di uno a cento, cioè disponendo di uno noi abbiamo una mole di prospettive che si colloca verso i cento. Questo primo dato individua anche il senso del discorso che voglio fare, brevissimo. Noi diciamo, come altri ha detto ma con maggior forza, che bisognerà puntare decisamente sui trasporti pubblici; se questo è vero bisognerà decisamente orientarci verso la scelta delle ferrovie e fatto questo, muovere poi verso quelle tendenze che sono da favorire. Individuarne cioè alcune centrali, lungo quelle dirottare le risorse a meno che si voglia rinunciare a scegliere. Perchè questo è poi ciò che dovrebbe venire a conclusione. Se le risorse sono poche, fatte alcune scelte alternative un tempo trascurate come i servizi pubblici e le ferrovie, rimane il problema che le scelte vanno definite chiaramente, qualificate, e non sono possibili sovrapposizioni, non è possibile neanche dire che ci orientiamo in modo vago. E quindi questo significa che ci sono alcuni assi da privilegiare se l'isolamento di Cuneo e del Cuneese vuole essere rotto. A me pare che l'asse nord-sud porti un certo tipo di obiettivo che è quello della ststale n° 20 che sale al Colle di Tenda; è collegato a questo problema il rafforzamento dell'asse ferroviario Cuneo-Nizza che così com'è formulato non dà sufficienti garanzie. Il secondo elemento che mi pare

emerge e debba essere rimarcato è quello dell'asse est-ovest cioè da Asti-Alba-Cuneo e quindi il suo prosieguo naturale che è la statale n° 21 con quell'ipotesi subordinata del traforo su cui accennerò brevemente dopo, e infine direi che per una strategia di risorse cuneesi per conto mio va evidenziato il ruolo della pedemontana cioè i collegamenti tra Pinerolo (se vogliamo indicare una testata) e Cuneo. Questo collegamento ha una ragione storica per il Cuneese perchè andando a collocarsi ai fondovalle andrebbe a rivitalizzare una zona che ormai ha perso le sue potenzialità economiche, che ha visto ridursi le sue vocazioni naturali e che è un patrimonio sostanzialmente non soltanto sociale, di uomini, ma anche di risorse che sta depauperandosi e sta decadendo. Questo quindi si delinea in una certa strategia. Detto questo e individuati questi 3 poli lungo i quali orientare le risorse, mi pare che si ponga un altro problema che è strettamente collegato a questo tipo di strategia ed è non pregiudicare il futuro con una politica miope. Chi vi parla non ha nessun interesse perchè i trafori vengano fatti, non è che ha particolare simpatia per la politica dei trafori, però è inutile formulare qui delle ipotesi di traforo che potrebbero essere valide di qui a 5 anni, o 10 anni, o 25 anni quando poi andremmo a vedere il dissesto del territorio sottostante, la crescita disordinata dei tessuti urbani e quindi anche quando dovessimo orientare delle scelte reali perchè il S. Anna o il Ciriegia o che so io emergesse - è anche compromesso il fondovalle, sono compromesse le aree fittamente popolate e quindi tu non hai più questa possibilità di intervento nella realtà. Allora io dico che si pone un problema prioritario comunque di scelta; voglio dire che è necessario che gli organismi si muovano per fare la scelta di dove collocare il prossimo traforo qui in Piemonte che certamente, avvenisse anche nel 2050, si deve collocare in provincia di Cuneo, se seguiamo una certa logica per tutta una serie di considerazioni anche di riequilibrio complessivo dell'area piemontese. Direi ancora che si pone un altro problema legato al territorio di Cuneo. Evidentemente l'area di Cuneo va studiata attentamente perchè gravitando su di essa tutto un complesso di reti non è poi possibile scoprire all'ultimo momento che non abbiamo trovato una soluzione e non è più possibile - se non attraverso

dei "tacun" come diciamo noi - trovare una soluzione per la 20 e la 21. Ciò che si tratta in questo caso è l'eventuale traforo; si tratta di individuare già ora quale sarà l'asta che collegherà i futuri possibili sviluppi di questa rete (dalla pedemontana alle altre due già indicate) in modo che la soluzione sia possibile se si guarda alla realtà di Cuneo e di Borgo S.Dalmazzo. A volte a me pare che qui parliamo non tenendo conto della situazione così com'è. L'area di Borgo S.Dalmazzo-Cuneo, (chi è di qui conosce perfettamente la cosa) è un'area ormai difficilissima che richiede una scelta coraggiosa. Vogliamo orientarci verso il ponte della Sale, grosso modo a monte di Borgo S.Dalmazzo; ma allora bisogna studiare tutto un insieme di possibili soluzioni future perchè se noi non lo facciamo oggi, nel 2020 o nel 2050 o quando questo si porrà in modo attuativo, noi non saremo più in condizioni di farlo. Allora io dico che queste sono scelte prioritarie (4 o 5 non di più) lungo le quali muoversi. Ci sono poi le tendenze naturali, quelle logiche che la storia indica e che io non ho accennato per correttezza agli amici di Mondovì, che è certamente quello di un Monregalese che si pone a supporto territoriale dell'area ligure, e ci mancherebbe - è una sua vocazione naturale - che la Provincia di Cuneo proprio perchè ne fa parte, non può non assecondare nel modo corretto.

Queste sono le riflessioni che ponevo al convegno affinché ne vengano poi fuori negli organismi competenti delle risposte possibili e anche in tempi brevi. Perchè qualcuno ha parlato di vent'anni, di tredici. Io personalmente, ho un'età spero compatibile con queste date future; non vorrei ritrovarmi, a sentire magari dalla piccionaia di qui a 13, 15 o 20 anni, questi problemi ricollocati qui, con altre facce evidentemente, con altri protagonisti ma sempre fermi nella realtà del Cuneese.

SIGNOR RIBA , COMPENSORIO DI CUNEO: Sono imbarazzato perchè questo sfilacciamento evidentemente pone dei problemi; oltretutto non esiste che l'Assessore QUAGLIA. Dirò alcune cose a lui, dirò anche ad altri democristiani ma vedo soltanto più GASCO e qualcun altro, quindi vale per gli atti e vale per portare un minimo di presenza aggiuntiva nella discussio

ne del Comprensorio cuneese che mi sembra sia stata insufficiente (è intervenuto il Presidente ma adesso non c'è più) anche in relazione ad alcuni nodi che poi sono specifici nell'ambito di un discorso di tipo generale. Quindi io penso con FOSSATI che noi riprenderemo questo discorso perchè alcune cose affermate relativamente al Comprensorio di Cuneo dallo stesso Presidente, non ci trovano concordi nè so quando siano state assunte come posizione del Comprensorio stesso da parte del Presidente del Comprensorio. Ma non è che siano delle questioni particolarmente gravi; il problema è che bisogna discuterne di più nell'ambito di un discorso che comunque ha già messo in evidenza la necessità che questa Provincia si scomponga rispetto a delle aree di aggregazione agli enti intermedi. Da questo punto di vista dovranno tenere conto non soltanto che ci sono delle posizioni diverse anche geograficamente, sulla stessa questione dei trasporti e su altre cose ma proprio perchè nella Provincia esistono diversi problemi che hanno bisogno di essere visti in un modo abbastanza distinto. Noi abbiamo bisogno di considerare le infrastrutture. Su questo ha anche ragione FAGNOLA, se vogliamo, che le infrastrutture non sono di per sè la soluzione del problema dello sviluppo. Ma poi, detto questo, come discorso di tipo generale che abbiamo sempre fatto noi, gli chiederemmo anche che cosa pensa di fare con il traforo del Ciriegia o con altre grandi cose se non sono al servizio dello sviluppo e se soprattutto servono per dilazionare la situazione rispetto ai nodi immediati invece dello sviluppo che abbiamo di fronte. Detto questo, il Cuneese ha tre problemi. Il collegamento con la Liguria è un discorso che riguarda tutta l'area del Monregalese non soltanto in termine di relazioni di aree, ma anche in termine di relazioni economiche più complete. Entroterra dei porti, quindi sviluppo di una economia, quindi la creazione di una specificità, è questo che bisogna riuscire a capire. Da questo punto di vista è vero che l'autostrada Ceva-Savona non si pone soltanto come problema di struttura viaria del Monregalese, ma si pone come struttura di respiro del porto di Savona, se si vuole fare il porto di Savona in un determinato modo. E lo sviluppo del Monregalese è collegato in qualche modo al discorso dei porti liguri, in modo particolare Savona ed Imperia. Bisogna capirla così que-

sta problematica! Lo so benissimo che non vi è mica bisogno dell'autostrada a sei corsie per trasportare sul porto le merci che si producono a Mondovì. Ma senza autostrada non c'è il porto, senza il porto non c'è il Monregalese, o meglio, ci sarà un Monregalese che non trova la sua dimensione economica nell'ambito del sistema economico nel quale è naturalmente collocato. Credo che siano queste le considerazioni che a questo punto, unanimemente, per una valutazione di carattere oggettivo, democristiani, comunisti e altri partiti in quell'area hanno condiviso; penso anche tu che sei di quell'area tutto sommato, non so come la pensi, ma questo è un discorso che regge. La struttura del Monregalese ha queste caratteristiche. Abbiamo un problema delle zone di pianura della Provincia di Cuneo che non hanno bisogno di ulteriori compromissioni economiche; e qui mi ritrovo nell'intervento che faceva poc'anzi il compagno FERRO per il nostro gruppo quando dice che l'asse di sviluppo del Piemonte meridionale deve essere un asse viario e non la creazione di un altro polo. Invece è proprio quello che stanno facendo: si capisce che Marene e Cherasco si sviluppano per delle situazioni che comunque sono del tutto incongruenti; si sviluppano anche senza l'asse viario. Quindi a maggior ragione lo sviluppo di quell'asse deve essere da noi visto con la necessaria attenzione affinché non diventi la creazione di un polo a striscia; molto lungo, molto diffuso che non consentirebbe più al Piemonte di questa zona di parlare di centralità di agricoltura e centralità delle altre cose. E questo è il secondo lotto di questioni. Monregalese, pianura, quindi asse di attraversamento per le relazioni necessarie, ma senza l'induzione di un polo di sviluppo.

La terza questione fondamentale (vado per capitoli, per punti) è come guardiamo al problema dei fondovalle montani, non quelli che rientrano nel Comprensorio monregalese, ma quelli che stanno tra Cuneo e la zona del Pinerolese dove ci sono i più alti indici di degrado nelle vallate (la valle Maira in assoluto ha un indice di degrado altissimo). In tutto questo discorso non ci deve sfuggire la necessità di creare rispetto a quelle zone, non diciamo soltanto il termine pedemontano. Che cosa vuol dire pedemontano? che cosa deve voler dire? Deve voler dire un asse viario che sia anche un'occasione di creazione di un polo di svi-

luppo . Industriale. Artigianale. L'abbiamo anche definito: artigianale nel Saluzzese, industriale a Cuneo. L'Unione Industriali si è dichiarata d'accordo l'altro giorno a Caraglio. L'area di Dronero pardon, non a Cuneo, Dronero industria, Saluzzo artigianato con una provenienza da lontano. GRAGLIA diceva dalla zona di Verbania, prendiamola anche un po' più vicina, da altre zone, comunque da zone di fondovalle che si ricolleggi poi ai valichi della Provincia di Cuneo ed allo sbocco nel Monregalese verso la statale 28 e verso i porti liguri. Però questa strada pedemontana, se non viene assunta con sufficiente rilievo dai Comuni interessati, non si farà. Quindi si sa che in queste zone contro la volontà o comunque cozzando contro un tipo di abulia, di indifferenza come si cozza adesso, se quella strada non si fa, viene compromessa tutta la funzione del progetto che abbiamo per la viabilità di Cuneo, che trova anche delle convergenze sulle questioni della Liguria dei porti liguri e dell'asse meridionale. E' quindi estremamente importante dare un respiro maggiore a questo discorso; e qui devono giocare un ruolo i Compresori della pianura ed il Comprensorio di Cuneo, ovviamente, che sono attraversati da questa linea di relazioni economiche.

Detto questo, c'è un altro punto che riguarda in particolare la questione del Comprensorio cuneese. Mi dicono che il nostro Presidente stamattina ha parlato del Ciriegia, ha parlato dell'interporto di Cuneo, cose che sono state qui discusse ma devono essere viste in una visione più completa. Sull'altipiano cuneese o nella periferia di Cuneo arrivano: la statale da Torino, la statale da Saluzzo, la statale da Dronero, la statale da Mondovì, domani la 231 dell'asse meridionale; tutto questo discorso se stiamo al progetto così come viene discusso oggi a Cuneo dovrebbe passare dentro un unico grande imbuto di convogliamento che si scaraventa sull'altipiano di Cuneo verso Borgo S.Dalmazzo. Io non credo che questa sia un'idea praticabile, con per giunta un interporto sull'altipiano di Cuneo! Vuol dire che se discutiamo ancora in questi termini non ci rendiamo conto che la città ha il suo destino economico in un progetto completamente diverso, come area di turismo. Chi è che parlava di Innsbruck o di Grenoble o di che altro. Io credo che oggi la Democrazia Cristiana non abbia più un progetto per lo sviluppo della città di

Cuneo. Ho questa opinione perchè si agisce per interventi occasionali, episodici che compromettono ora quà ora là ma il progetto di Cuneo, che cosa deve diventare nell'ambito di una relazione nel territorio, questo non c'è più e allora se questo non c'è più la scelta dell'attraversamento semiautostradale di Cuneo avviene con quella insufficienza di valutazioni complessive che poi dopo ci farà effettivamente compromettere tutto l'altipiano che invece può essere altrimenti destinato e non è qui da discutersi come, ma nel Comprensorio di Cuneo abbiamo già posto alcune idee. Si tratta invece di creare una relazione di scorrimento per cui questo traffico non passi sull'altipiano di Cuneo. Dopo, dove deve passare perchè l'idea di una grande strada a diverse corsie che passa sotto la ferrovia che passa sul greto del fiume crea obiettivamente dei problemi e comunque la necessità di discuterne ancora molto attentamente. Lo stesso interporto, necessario e utile, può essere visto in una collocazione che non necessariamente è sull'altipiano di Cuneo. Dopodichè, quando abbiamo definito che anche rispetto alla necessità di sviluppare adeguatamente i rapporti con la Liguria, restano delle opportunità per questa zona rispetto a due valichi che ci sono (Colle di Tenda e Colle della Maddalena) io mi chiedo perchè qui, con questa voglia di discorrere di fare il Ciriegia - che costa 1000 miliardi a mettere poco e che comunque si presenta come una cosa veramente che rinvia di anni non soltanto di tempi lunghi ma al di fuori della utilizzabilità di oggi - perchè non si faccia il discorso della Valle Roya. Il discorso della Valle Roya è un discorso di discesa molto rapido verso la Liguria e verso la stessa Francia. Certamente non costerebbe i 1000 miliardi che costerebbe quell'altra idea. Certamente utilizzerebbe delle relazioni che ci sono.

E' una questione sulla quale bisogna approfondire le valutazioni. Non tanto come alternativa ad altri discorsi, ma come sviluppo di una relazione oggi esistente che va verso l'Italia, che va verso l'Imperiese, quella zona dell'Imperiese che rappresenta per noi il partner più naturale di integrazione economica. Su questo non c'è dubbio indipendentemente da quello che può essere il discorso più difficile con le altre zone della Provincia.

Altre due noticine. Una riguarda la ferrovia Cuneo-Airasca che in una ottica che crei e preveda gli sviluppi dei fondovalle di quella zona (Saluzzo e Dronero) deve essere mantenuta in una determinata condizione di efficienza oggi e di sviluppo domani e direi persino di più. I tecnici del Compensorio di Cuneo ci hanno detto (ed è confermato) che se non si fosse smantellato ieri la ferrovia Cuneo-Fontanelle-Borgo S. Dalmazzo, oggi avremmo una relazione anulare attorno a Cuneo che ci permetteva di fare l'interporto dove ci piaceva. Non vorrei che oggi si smantellasse la Dronero-Busca perchè poi l'area industriale effettivamente diventerebbe difficile ad essere realizzata, mentre è una relazione tra i fondovalle e una linea ferroviaria importante. Barge e Bricherasio era già stata una scelta sbagliata da questo punto di vista che paghiamo, che pagheremo, che andava bene per la FIAT, che era la filosofia FIAT. Come era la filosofia FIAT l'altra questione della autostrada. Quindi c'è anche la questione di questo asse ferroviario che deve essere rivista; ce n'è abbastanza per una riflessione, in questo Compensorio in particolare, per capire bene quale definizione deve avere il progetto provinciale che a grandi linee trova una larga convergenza. Dalla stessa relazione di FAGNOLA si desume una convergenza con il progetto regionale ma che deve significare in modo particolare attenzione a questo genere di relazioni che potrebbero degradarsi così per un'incuria particolarmente evidente nei Compensori di Cuneo e di Saluzzo.

DOTTOR BOCCARDO: Io ringrazio il Signor RIBA che ha portato una voce nuova del Compensorio di Cuneo che sarà certamente analizzata in contrapposto o in parallelo per quello che era comune con quella del Presidente e darei la parola al Signor BERARDO del Compensorio di Saluzzo che finora è stato lamentato assente e invece ora può esprimere la propria opinione.

SIGNOR BERARDO, COMPENSORIO DI SALUZZO-SAVIGLIANO-FOSSANO: La mia presenza non risolve il problema perchè sono Consigliere di minoranza lo risolvo solo in parte, anche se alcune delle osservazioni che farò penso non siano di parte ma abbiano una validità più generale.

Il primo aspetto che volevo porre era quello relativo al taglio del documento che ci è stato proposto. Un taglio estremamente interessante ma parziale che confina l'analisi e l'attenzione sulla grande viabilità, sui rapporti cioè con le aree esterne. E' una scelta programmatica che certamente dà risalto ed innalza il tono del convegno odierno al di là della presenza e della partecipazione che c'è stata ma che evidentemente lascia in ombra altri problemi. Il taglio nella fattispecie finisce per assegnare indirettamente a ciascuno dei 4 Comprensori quasi un'unica funzione; una funzione primaria e semmai in aggiunta una funzione secondaria nel rapporto con le aree esterne, per cui nella fattispecie il Comprensorio di Saluzzo-Savigliano-Fossano viene ricordato essenzialmente per i collegamenti con l'area torinese e secondariamente coi rapporti con la Pianura padana evidentemente lasciando ad altri Comprensori, via via com'è facile intuire, altre funzioni.

Lo schema mi pare che sia estremamente suggestivo anche se pare a mio punto di vista preconstituire un mantenimento di una quadripartizione della nostra Provincia che probabilmente non reggerà, ma qui evidentemente stiamo discutendo solo di trasporti di viabilità di comunicazioni e non della totalità dei problemi socio-economici anche se questi, quelli relativi alle comunicazioni, rappresentano certamente un elemento estremamente importante. Dal convegno odierno rimane accantonato completamente mi pare la viabilità intracomprendoriale e parzialmente quella intercomprendoriale. Questa è una esigenza che io pongo perchè la Provincia, valendosi di quelle strutture tecniche che hanno dato buona prova già a preparare il documento odierno, vada oltre e raccolga tutti gli elementi che ha in suo potere (e certo qui scatteranno le competenze dei Comprensori; saranno i Piani dei Comprensori stessi ad affrontare più da vicino questo problema) ma è necessario in questa fase quanto meno censire e raccogliere i dati i progetti e fare il punto su quelle che sono le iniziative della Provincia. Perchè qui c'è l'impressione che la Provincia proceda un po' alla giornata. Di volta in volta nei piani annuali al di là di quelli che sono gli impegni del Piano quinquennale e poi dell'aggiunta di spesa per il biennio che stiamo vivendo, c'è un po' questa impressione, che cioè al di là di un Piano complessi-

vo di interventi si proceda per rattoppi, per aggiustamenti, laddove la situazione si fa più precaria e più necessitante. La mancanza di riferimenti saldi e direi pubblici l'abbiamo avvertita noi al momento della pianificazione territoriale. Quando abbiamo scoperto, tanto per fare un caso, che esistevano già dei progetti di strade provinciali (qui evidentemente la materia dove la competenza di questa Amministrazione è totale) che ponevano problemi di tipo diverso. Tanto per essere espliciti: il Comune di Venasca si è trovato completamente spiazzato rispetto a dei progetti che non erano stati fatti propri dall'Amministrazione in quanto tale in sede politica ma che erano stati elaborati con una loro validità dagli Uffici Tecnici; e spiazzata si è trovata anche la Comunità Montana che era intervenuta con un suo parere (pur non essendone vincolato ai sensi della legge regionale 56) sugli aspetti sovracomunali che questo Piano poneva. Potrei citare molti altri esempi e questo, torno a ripeterlo, non fa parte del dibattito odierno ma è una esigenza di chiarezza e di completezza che mi pare sia giusto porre per dare ai Comprensori nel momento in cui iniziano a stendere i loro Piani delle comunicazioni, della viabilità, fornire loro tutti gli strumenti, tutto quel materiale che è stato accumulato dalla Provincia stessa.

Questo potrebbe, non dico essere oggetto di un secondo convegno perchè è difficile sostenere una necessità di questo genere di fronte alla platea come si è ridotta in questo istante, ma potrebbe comunque essere oggetto di una sorta di relazione, di scheda quantomeno analoga all'elaborato che ci è stato consegnato per il convegno odierno. Al di là di questo problema, assumendo come riferimento per il Comprensorio di cui faccio parte, come problema fondamentale i rapporti con l'area torinese e secondariamente quelli con l'area padana, con l'Astigiano per intenderci (e in primo luogo con il Comprensorio di Bra-Alba che è il naturale confinante secondo questa direttrice), direi che proprio il taglio che è stato dato al documento fa riferimento essenzialmente al Piano dei Trasporti regionale non tenendo conto mi pare (a meno che nella relazione sia stato corretto, chiedo scusa, non ero presente stamattina e quindi potrei dire una cosa non esatta) delle ulteriori modifiche che sono state apportate, non tenendo conto di alcuni altri fattori. Ad esempio di alcune cose che la stessa

Provincia ha fatto e non solo dal punto di vista teorico, e non tenendo conto per alcuni aspetti secondari, di quanto il nostro Comprensorio ha già affermato nella sua bozza preliminare al Piano dei Trasporti. La prima cosa, il primo punto di riferimento è l'emergere (dico come novità, mi riferisco alle cose che sono venute fuori con forza rispetto al momento in cui il documento della Provincia era stato elaborato) della questione della viabilità pedemontana, che si imposta con forza ed è nata soprattutto dalle esigenze poste dalle delibere programmatiche dei vari Comprensori, laddove questi, in modo tutto sommato coerente (anche se non sempre coerenti fino in fondo, vale a dire con dei doppioni che dovranno essere risolti) quando i Comitati Comprensoriali hanno posto uniformemente l'esigenza di rilancio delle aree più emarginate e degli insediamenti produttivi nei fondovalle. La questione quindi del collegamento delle aree pedemontane si è affermata con una sua evidenza e con una sua particolare validità tenendo conto che qui non si tratta di viabilità di puro attraversamento di quella viabilità che non serve a risollevare il degrado socio-economico ma semmai ad aggravarlo, bensì, come diceva già il compagno RIBA, di una viabilità che collegherebbe strettamente una serie di aree destinate ad impianti produttivi. Qui, come Comprensorio di Saluzzo, si pone un problema tutto particolare che deve essere affrontato con un grosso sforzo di fantasia ma anche di impegno finanziario. I nodi, gli intoppi che una viabilità di tipo pedemontano incontra non sono soltanto quelli dell'asse Borgo S.Dalmazzo-Cuneo che sarebbe tutto sommato ancora un attraversamento di taglio, ma quello della connurbazione che da Costigliole ed in parte da Busca arriva fino a Saluzzo. Qui la situazione dovuta alla compromissione edilizia è tale per cui soluzioni alternative si fanno veramente difficili. Personalmente non credo che l'ipotesi alternativa che è accennata sia dalla Provincia sia dalla Regione sia completamente soddisfacente (mi riferisco alla provinciale Celdit-Villafalletto-Saluzzo). Questa soluzione vale soltanto per i collegamenti tra Cuneo e Saluzzo e parzialmente per alcuni Comuni più vicini alle due estremità; per i collegamenti all'interno di quell'area urbana, per il raccordo del traffico ad esem-

pio della Valle Varaita questa soluzione non serve assolutamente. Questo tipo di traffico non potrebbe che continuare, e continua di fatto, ad utilizzare la vecchia statale dei laghi di Avigliana. Anche qui c'è la necessità (raccolgo le cose che diceva il compagno FOSSATI per il tratto tra Borgo S. Dalmazzo e Cuneo) di un grande impegno, di una prospettiva per il futuro. Che può andare anche verso interventi di grande impegno finanziario come può andare anche verso soluzioni diverse. Una di queste potrebbe essere un utilizzo diverso della ferrovia Cuneo-Saluzzo-Airasca e cercherò di parlarne successivamente, ché tutto sommato sarebbe certamente una soluzione più interessante sia dal punto di vista sociale sia dal punto di vista dell'onere molto minore, al di là poi di tutti i problemi edilizi che esistono. L'altra necessità di aggiornamento a cui alludevo è la realtà della Strada Reale (mi si passi il gioco di parole) e qui va dato atto all'Amministrazione Provinciale di ciò che ha fatto tenendo conto che il nodo finale, il passaggio a livello di Carmagnola sia un nodo che si è decisi a risolvere di comune intesa tra le Amministrazioni Provinciali interessate, la Regione e la stessa Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Le modificazioni, le aggiunte e integrazioni al Piano Regionale dei Trasporti recepiscono la novità della strada Reale come alternativa alla statale 20. E questo evidentemente comporta anche una serie di conseguenze e di problemi. Vale a dire, intanto un orientamento da parte dei Comuni compresi in questo tratto per una deviazione del traffico dalla statale 20 verso la strada Reale se si crede realmente in questa scelta. Mi pare che Racconigi e Savigliano stiano operando all'interno dei nuovi Piani Regolatori in questa direzione. Ma al contrario io mi chiedo se la circonvallazione di Cavallermaggiore era proprio necessaria in quest'ottica o se la circonvallazione di Marene sarà proprio necessaria fino al tratto dell'autostrada o se basterà arrivare soltanto fino alla strada Reale. Sono dubbi non ulteriormente verificati che sottopongo alla vostra attenzione. Il terzo elemento di aggiornamento a cui voglio riferirmi è la bozza preliminare del nostro Comprensorio per ciò che riguarda il Piano dei Trasporti. Sottolineo soltanto brevemente i punti dove mi pare non ci sia una coincidenza anche solo parziale. Dò del documento

della Provincia un giudizio sostanzialmente positivo. Qui siamo evidentemente in fase di ulteriore approssimazione. I punti di coincidenza mancata o soltanto parziale riguardano in gran parte le ferrovie, pur tenendo conto del ruolo puramente propositivo, per di più propositivo di secondo grado che abbiamo tanto la Provincia quanto i Comprensori. Il Comprensorio di Saluzzo pone come elemento di grande importanza il potenziamento della linea Saluzzo-Savigliano, un breve tratto, fino ad arrivare alla sua elettrificazione. La cosa non è presa in considerazione nel documento provinciale nè nel Piano Regionale dei Trasporti, pur tenendo conto che esistono ancora delle soluzioni intermedie che potrebbero essere ad esempio un raddoppio dei binari a Lagnasco, poichè oggi come oggi il traffico può avvenire soltanto in una direzione e tenendo conto soprattutto del grande ruolo che assolve questa linea (e mi pare che non sia neppure in passivo o perlomeno lo sia molto meno di tante altre linee) e tenendo conto delle prospettive sia del collegamento di Saluzzo in quanto tale con l'area torinese sia dell'eventuale mantenimento degli attuali confini comprensoriali e quindi la prospettiva di una più stretta integrazione dei tre poli del Comprensorio stesso. Per la Torino-Airasca la bozza del nostro Comprensorio è molto drastica. Vede, almeno per ciò che riguarda il servizio pubblico, un doppione di strutture tra la Saluzzo-Cuneo (almeno per questo tratto di ferrovia) e i trasporti che avvengono sulla statale dei laghi di Avigliana, tanto per fare un riferimento concreto, ad opera della SATIP. Sempre dal punto di vista del trasporto merci la Torino-Airasca ha un ruolo direi insostituibile (e qui mi collego alle cose che sono già state ricordate prima sia nella prospettiva di sviluppo dell'area dronerese sia rispetto alle novità dello scalo di Orbassano) dal punto di vista del trasporto delle persone. C'è questo oggettivo doppione che influisce molto negativamente sul trasporto stesso, per cui dovendo scegliere tra autobus e ferrovia (a parte gli operai della Michelin che dispongono di trasporti speciali) il pendolare finisce per usare la propria auto perchè i due servizi non sono assolutamente coordinati, anzi pare quasi ci sia un sabotaggio reciproco, le velocità di servizio sono estremamente basse, sia per l'una sia per l'altra non superano i 30/40

km orari. Il nostro Compensorio, con una propensione per il servizio ferroviario, pone un aut-aut. E' necessaria una scelta coraggiosa che potrebbe essere appunto quella non solo di mantenere la ferrovia Saluzzo-Cuneo agli attuali livelli per impedire ulteriore degrado ma di procedere ad una riqualificazione decisa. E quindi abolizione di quella assurda curva su Villafalletto, abolizione di qualche decina degli oltre cinquanta passaggi a livello che esistono tra Cuneo e Saluzzo. Questa potrebbe essere oggettivamente una alternativa, come dicevo prima, alla soluzione di quella situazione di intasamento della statale dei laghi di Avigliana in quella zona, in quella conurbazione Costigliole-Saluzzo, Saluzzo stessa, che non pare diversamente risolvibile se non con opere faraoniche.

Infine, penso che ci sia un dissenso rispetto a ciò che si afferma sulla ferrovia Cavallermaggiore-Bra-Alba-Asti. A pag. 28 del documento regionale si caldeggia la soluzione del percorso alternativo Cherasco-Monticello-Alba. Qui penso di poter parlare a nome dell'intero Comitato Compensoriale, questa soluzione non è accolta favorevolmente. Non mi pare tanto perchè una simile ipotesi taglierebbe fuori Cavallermaggiore e Savigliano, anzi. Ci sarebbe la possibilità, ed è la stessa bozza che lo dice, di tagliare fuori Cavallermaggiore con un raccordo di binario già esistente e finire direttamente su Savigliano, quanto piuttosto perchè si porrebbero dei problemi estremamente gravi per il Compensorio adiacente. Bra rimarrebbe tagliata fuori, il traffico Alba-Torino (che avviene attraverso Bra per ciò che riguarda la ferrovia) riceverebbe un ulteriore ritardo non ulteriormente tollerabile, tenendo conto già delle difficoltà che ci sono negli attuali collegamenti. Mi pare che a questo punto la correzione da apportare alla relazione provinciale sia tanto più facile in quanto a livello dei quattro Compensori interessati insieme con l'Assessorato Regionale ai Trasporti è stata raggiunta un'intesa per la rivitalizzazione di questa linea che esclude sostanziali modifiche di percorso. Ecco, queste sono le poche osservazioni che avevo da svolgere.

DOTTOR BOCCARDO: Io ringrazio il Signor BERARDO. Se nessun altro chiede la parola vorrei concludere con due o tre parole di scusa. Direi che il fatto della carica che io ricopro non deve servire a qualificare l'assemblea residua in quanto purtroppo in questo momento spero che mi consideriate non Assessore alla Psichiatria ma Presidente pro-tempore del Consiglio aperto. Direi in conclusione questo. Inizialmente si disse che i Capigruppo si riservavano di riprendere in esame gli atti in un ulteriore Consiglio. Ciò serve anche praticamente a sdrammatizzare un pochino l'assenza dell'Assessore e del Presidente in quanto sono emersi dei dati di un'importanza veramente notevole. Perché? I rapporti con l'esterno della Provincia e l'esame anche dettagliato di alcune situazioni interne alla Provincia, con il ripensamento sulla opportunità di rivedere delle scelte alla luce di situazioni emergenti, di crisi energetiche, hanno suggerito, direi così, a grosse linee la possibilità di rivedere sostanzialmente alcune impostazioni.

E' chiaro che sono emerse linee determinanti e che l'Amministrazione potrà certamente fare una cernita oculata. Direi che questo incontro ha evidenziato un'altra cosa, a mio parere. Che le scelte dei Compensori fatte così, con autorità da ogni singolo Compensorio, dimostrano quanto la politica comprensoriale possa avere ancora dei grossi limiti. Quest'ente intermedio ancora così ipotizzabile e che oggi chiamiamo ancora Provincia, può arrivare alla sintesi, direi, al di sopra delle parti, integrando problematiche che creerebbero forse delle situazioni insostenibili dal punto di vista finanziario, considerate per ogni singolo Compensorio a sè stante. Io penso che nel Consiglio che riprenderà in esame gli atti di questo Consiglio aperto potrà emergere certamente una sintesi di tutta la problematica delle comunicazioni e di tutti i problemi legati alle infrastrutture della rete stradale e ferroviaria nonché aeroportuale che è stata considerata marginalmente, che però in alcuni interventi è stata anche sottolineata come importante per lo meno per quello che riguarda oggi come oggi la situazione soltanto turistica.

Io ringrazio tutti quelli che hanno avuto il coraggio di rimanere e spero che le conclusioni del Consiglio Provinciale potranno soddisfare le aspettative di tutti. Grazie e buonasera.

I lavori terminano alle ore 18.

Sono risultati assenti per l'intera seduta i Consiglieri:

- BLANGETTI	Geom. Riccardo
- BOSSA	Geom. Ilario
- CASTRINI	Sig. Eugenio
- CISMONDI	Geom. Giovanni
- CONTRATTO	Sig. Emilio
- FENOGLIO	Prof. Gianfranco
- MAURO	Sig. Osvaldo
- REVELLI	Sig. Francesco
- SILVESTRO	Dott. Paolo
- TRUCCO	Avv. Giuseppe

* * * * *

ALLEGATO:

RELAZIONE SCRITTA PRESENTATA DAL Dott. PIASCO, FUNZIONARIO DELL'UNIONE INDUSTRIALE DI CUNEO (in sostituzione di intervento orale)

Il Dott. PASQUALE della Federpiemonte ci ha fornito poc'anzi nel suo intervento i risultati dell'indagine condotta dalla stessa Federazione sulla mobilità delle merci in Piemonte per la parte che più da vicino interessa la nostra provincia. Prendendo lo spunto da questi dati e sulla scorta delle informazioni che gli stessi ci forniscono, a noi pare di poter formulare le seguenti proposte per quanto concerne le comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree della nostra provincia.

Iniziamo dalle comunicazioni viarie:

è sufficiente a tale riguardo anche una rapida scorsa ad una carta geografica per verificare come il Piemonte abbia affrontato e risolto in modo più o meno adeguato il problema delle comunicazioni stradali verso Est (autostrada Torino-Milano e Torino-Piacenza), verso Sud (Alessandria-Voltri e Torino-Savona), verso Nord (Monte Bianco e San Bernardo), e verso Nord-Ovest (traforo del Frejus). Con tali vie di grande comunicazione e dei trafori alpini i traffici con la Liguria, la Francia centro-settentrionale, la Svizzera e la Valle Padana possono considerarsi adeguatamente serviti con una unica eccezione: quella del Piemonte meridionale che si identifica con la provincia di Cuneo.

Bene ha fatto quindi l'Amministrazione Provinciale ad organizzare questa giornata di studio che ci auguriamo possa contribuire all'individuazione dei problemi e dall'avvio di concrete soluzioni che consentano alla Granda di uscire dal suo storico isolamento. Analizzando infatti lo stato delle comunicazioni della provincia di Cuneo con la Francia meridionale annotiamo come queste siano assicurate dai due valichi del Tenda e della Maddalena. Il primo, antiquato ed insufficiente è quindi giocoforza quasi esclusivamente posto al servizio turistico, l'altro, che nonostante l'elevata quota (2.000 m) e le gravi carenze del tracciato, continua a segnare incrementi di traffico in quanto co-

stituisce la via più breve tra il Piemonte e il Sud francese. Le cose non vanno meglio per quanto concerne le comunicazioni verso Torino: la strada statale n. 589, la cosiddetta pedemontana, offre livelli inadeguati di servizio sia per l'esiguità della sede stradale, sia per le strozzature presenti in concomitanza di centri urbani privi di circonvallazioni.

Per quanto concerne la statale 20, il cui tracciato tocca importanti centri industriali, quali Borgo, Cuneo, Savigliano, Racconigi, le cose non si discostano molto: l'attraversamento di centri come Roccavione, Robilante, Borgo, Cuneo e Racconigi, pone pesanti penalizzazioni al traffico merci: nè vi è una adeguata alternativa con la strada provinciale Fossano-Marene-Carmagnola, in quanto anche se concepita con criteri moderni, questo asse presenta due gravi inconvenienti: il passaggio a livello nei pressi di Carmagnola e la mancanza di un funzionale raccordo con la circonvallazione di Fossano. Le cose non vanno meglio per quanto riguarda i collegamenti con la Liguria: l'unica autostrada che corre sul territorio della nostra provincia presenta in questo tratto un tracciato assai pericoloso a tre corsie e con caratteristiche plano altimetriche che vincolano pesantemente la velocità e la sicurezza dei mezzi pesanti.

Anche il collegamento tra il Monregalese e l'Imperiese attraverso il Colle di Nava con la strada statale n. 28 è largamente insufficiente, nè non può non lasciare perplessi il fatto che mentre sul versante si sta lavorando per migliorare i collegamenti tra Imperia e il Colle, sul versante piemontese le cose vadano a rilento e il Piano Regionale dei Trasporti parli unicamente di interventi a medio termine solo sul tratto Ceva-Garessio. Infine il collegamento trasversale fra Cuneo ed Alba con Asti-strada statale 231 - toccando centri rilevanti quali

Fossano e Bra e che consente il raccordo della nostra provincia ad Est con le autostrade verso Piacenza e la Valle Padana: tale importante via di comunicazione necessita di urgenti interventi in quanto per raggiungere il casello autostradale di Asti, percorrendo quindi all'incirca 90 km, un autocarro di media portata impiega da Cuneo non meno

di due ore. A fronte di questa situazione nel campo della viabilità maggiore a noi pare di poter ripetere alcune delle considerazioni già svolte in occasione delle consultazioni sul P.R.T. in particolare sul carattere prioritario all'intervento sulla dorsale Asti-Alba-Cuneo-Borgo San Dalmazzo, per la sua apertura ai valichi alpini, per la sua intersecazione con due autostrade e con una decina di strade statali e per la sua ubicazione essa conferisce all'agricoltura e all'industria di tutta la provincia uno sbocco a largo raggio verso le direttrici padane.

Le priorità fissate dal P.R.T., seppure con valutazioni per singoli tronchi, anzichè ad asse, hanno acquisito tale proposta rilevando l'urgenza degli interventi su tutta l'arteria; quello che non ci pare da condividere è l'inserimento del tronco Cuneo-Robilante solo nel gruppo 17° (lavori non urgenti), così come tace del tutto sulla SS 21 che, come abbiamo rimarcato più avanti, costituisce di fatto l'unico valico commerciale di una certa rilevanza per la nostra provincia; nè i tempi di realizzazione di un traforo alpino che colleghi direttamente il Cuneese con il Nizzardo possono essere considerati ragionevolmente brevi e tali da comunque da non effettuare interventi su questa direttrice.

Per quanto concerne la pedemontana che unisce Cuneo ad Avigliana vorremmo ribadire l'interesse dell'industria per questo tronco e ciò per due ordini di motivi: l'apertura del Frejus convoglierà su questa arteria i traffici del Cuneese e del Piemonte meridionale per accedere al traforo; inoltre la stessa serve tutti i centri di sbocco delle vallate alpine verso i quali i piani di sviluppo dei due comprensori di Cuneo e Saluzzo stanno delineando i loro interventi programmatici relativi allo sviluppo delle piccole e medie industrie. Inoltre la stessa serve tutti i centri di sbocco delle vallate alpine verso i quali i piani di sviluppo dei due comprensori di Cuneo e Saluzzo stanno delineando i loro interventi programmatici relativi allo sviluppo delle piccole e medie industrie.

Tali linee programmatiche rischierebbero di essere puramente sulla carta se non ponessimo attenzione alle comunicazioni viarie che ne costi-

tuiscono un fondamentale presupposto e se non dessimo alle stesse un livello di servizi accettabile ed adeguato. Per quanto concerne le comunicazioni viarie con Torino, come già abbiamo rilevato, la statale 20 offre livelli di servizi assai bassi e pertanto si rende indifferibile un intervento che consenta di smaltire la notevole quantità di traffico pesante che si registra su tale arteria. E' urgente risolvere a questo riguardo la definizione dell'attraversamento della città di Cuneo e mettere in cantiere le circonvallazioni dei centri abitati attraversati da questa importante via di comunicazione (Centallo, Levaldigi e Racconigi in particolare). Inoltre le due strozzature già ricordate sulla strada provinciale ex reale potrebbero, se superate, consentire un percorso alternativo alla statale 20 riducendone in tal modo l'intasamento.

Ancora in materia di comunicazioni viarie con Torino vorremmo ricordare l'importanza per l'Albese della strada statale 29, la quale presenta una grave penalizzazione in concomitanza con l'abitato di Montà d'Alba. Una volta superata tale strozzatura i collegamenti tra il capoluogo torinese e l'Albese potrebbero trarne indubbio giovamento.

Restano i problemi relativi al collegamento con la Liguria: è indispensabile a questo riguardo prevedere in tempi brevi il completo raddoppio dell'autostrada Torino-Savona e migliorare il tracciato della strada statale 28 che unisce il Monregalese ed il Cebano alla Liguria occidentale. Tale asse, infatti, può rappresentare con ammodernamenti fattibili in tempi brevi e con oneri sopportabili un elemento di notevole interesse per lo sviluppo dell'economia della Val Tanaro e del Cebano, territori questi che risultano tra i più emarginati della provincia. Analogamente in questa luce va visto il completamento della fondovalle Tanaro come importante infrastruttura al servizio di area marginale ed emarginata e per la quale si pone la necessità di un sollecito rilancio economico.

E veniamo ora alle comunicazioni ferroviarie della nostra provincia: partendo dalla nuova linea ferroviaria Cuneo-Breil-Ventimiglia-Nizza, il documento redatto dall'Ufficio Studi dell'Amministrazione Provinciale ricorda ed elenca dettagliatamente tutte le limitazioni - di cui la

più importante è la mancata elettrificazione - con le quali è sorto questo nuovo importante collegamento. Un punto sul quale a noi preme maggiormente richiamare l'attenzione è quello relativo al trasporto merci, problema che anche a livello di stampa e di opinione pubblica è stato sino ad oggi in parte trascurato, a vantaggio del trasporto passeggeri che è di più immediato interesse per il pubblico, anche se evidentemente il trasporto merci ha una rilevanza fondamentale ed è di non secondario momento. Al riguardo dobbiamo dire che in collaborazione con la Camera di Commercio stiamo effettuando un sondaggio tra le imprese industriali e non, della provincia al fine di verificare l'interesse delle stesse a servirsi di questa nuova opportunità di trasporto. Ebbene, i primi dati che stanno emergendo da questa indagine ci sembrano confermare questo interesse: i risultati ancora parziali ci segnalano infatti quantitativi di merci tra le più varie di 86.000 tonn/anno in uscita e 89.000 tonn/anno di merci in entrata, con un totale di interscambio merci pari quindi a 175.000 tonn/anno, e cioè circa 500 tonn/giorno.

E' un dato questo che di per sé giustificherebbe già, quantomeno, l'istituzione di almeno due convogli al giorno dato che la portata degli attuali locomotori Diesel 345 in dotazione alle FF.SS. sono in grado di assicurare un traino di circa 500 tonn per convoglio. Per quanto concerne le altre linee ferroviarie ci pare superfluo rimarcare l'importanza di un sollecito ripristino della linea che unisce centri come Bra ed Alba ad Asti e quindi Milano ed un suo potenziamento per consentire di trasferire su questa tratta una parte di traffici merci utilizzati oggi, necessariamente, dai trasporti su ruota. Sulla direttrice per Torino concordiamo con il Comprensorio di Cuneo il quale ha votato un documento in cui auspica un raddoppio di binario e opportuni interventi migliorativi nel tratto tra Fossano e Madonna dell'Olmo, così come ci pare che la Cuneo-Saluzzo-Airasca, come è stato detto per la SS 589 che corre parallela al tracciato ferroviario, potrebbe costituire, se opportunamente potenziata, una indispensabile infrastruttura per il rilancio economico delle aree attraversate. Per la linea Torino-Savona, infine, il programma delle Ferrovie volto al miglioramento del servizio e al po

tenziamento delle infrastrutture potrà certo far smaltire con maggiore regolarità ed efficienza di quanto avviene oggi i traffici merci che gravitano dai porti di Savona e dall'entroterra savonese rendendo così maggiormente competitivi i trasporti su rotaia tra le due regioni confinanti.

Porti liguri: la nostra Unione ha già avuto modo, nel recente passato, di intervenire sul problema dei porti liguri segnalando alle competenti autorità inconvenienti e lamentele che aziende industriali cuneesi ci avevano prospettato in ordine all'utilizzo dei porti liguri, in particolare per lo scalo genovese. Molto opportunamente il documento che ci è stato inviato dedica un intero capitolo al problema dei porti liguri e riprende alcuni spunti, anche polemici, di cui ci eravamo fatti portatori proprio per portare in discussione questi temi di così rilevante interesse per la nostra economia. A noi pare che i dati riportati a pag. 78/79 e ripresi da fonti qualificate e insospettabili quali l'8^a Commissione permanente del Senato e la Finmare ci diano cifre e numeri che non hanno bisogno di commenti ulteriori, ma devono indurci tutti, liguri e piemontesi insieme, ad un comune impegno per rimuovere questo stato di cose. Se, infatti, agli alti costi in rapporto alla produttività aggiungiamo le gravi carenze di spazio che comportano i continui intasamenti delle banchine e dei moli (abbiamo aziende che per spedire in Sardegna e a Malta da Cuneo devono ricorrere al porto di La Spezia), le evidenti lacune infrastrutturali acuite da una organizzazione al lavoro che deve certamente essere rivista, ebbene da tutto questo emerge un quadro deludente e assai degradato sullo stato dei nostri porti. Nè ci pare possa contribuire alla soluzione del problema lanciare scomuniche o patenti di anti-italianità nei confronti di quegli operatori che, non certo per spirito sciovinista, ricorrono (molte volte loro malgrado) a scali di altri paesi europei perchè lì possono contare su servizi celeri, efficienti e funzionali e su costi maggiormente competitivi.

Il punto centrale del problema sta, a nostro avviso, da un lato nell'individuare le cause che hanno portato, in misura diversa per i vari scali, alla situazione attuale, e dall'altro a rimuovere tutti insieme

con uno sforzo comune queste pesanti ipoteche che gravano sui nostri scali. Da parte nostra assicuriamo fin da ora la nostra più completa ed incondizionata collaborazione a tutte le iniziative che possano risultare utili per un migliore e più razionale utilizzo degli scali li-
guri.

Interporto: un altro punto sul quale riteniamo opportuno richiamare la at-
tenzione dei convenuti oggi è quello relativo alla costituzione, a Cuneo, di un interporto doganale. Mi limito a ricordare come il relati-
vo progetto abbia preso l'avvio nel lontano 1973 e come recenti contri-
buti della Provincia e della C.C.I.A. abbiano evidenziato la necessità di realizzare nella nostra città una struttura intermodale. E' noto in
fatti, che la Dogana principale opera oggi in una situazione di costan-
te pericolosità - le operazioni vengono svolte in pratica sulla sede stradale - e per di più con un organico assolutamente inadeguato al vo-
lume di traffico presente ed al lavoro (di sdoganamento) da svolgere. La realizzazione dell'interporto appare pertanto non solo una necessa-
ria ed importante infrastruttura al servizio dell'economia cuneese, ma anche come indispensabile momento di razionalizzazione delle operazio-
ni doganali. La Regione Piemonte è oggi impegnata nella realizzazione del centro intermodale di Orbassano; la sua costituzione non esaurisce
però, ma anzi acuisce la necessità di attrezzature contemporaneamente in centri minori - le cosiddette città regionali - posti ad una certa
distanza dall'area metropolitana anche al fine di contrastare il cre-
scente effetto di attrazione di quest'ultimo: noi siamo dell'avviso che la città di Cuneo abbia tutte le carte in regola per poter contare
su questa infrastruttura e che non si debba indugiare oltre per dare concreto avvio alla sua realizzazione.

Per quanto concerne da ultimo l'aeroporto di Levaldigi condividiamo pienamente quanto affermato dal documento e quindi anche per non abusa-
re della Vostra cortese attenzione chiudo qui il mio intervento.

Grazie.