

1.4. *Alcune avvertenze*

Posto quanto sopra, occorre far seguire alcune avvertenze. Non sono state trattate le parti degli elementi della rete considerata situate all'interno delle tangenziali di Torino, poiché, come è ovvio, costituiscono oggetto di pianificazione alla scala della conurbazione torinese.

Le circonvallazioni trattate sono solo quelle dei poli e dei subpoli. Inoltre, il trattamento si limita ad una indicazione dell'intervento, che ha il carattere di essere di larga massima, per altro non corredata dall'investimento relativo: ciò perché, come è ovvio, la definizione compiuta dell'intervento è oggetto di pianificazione alla scala locale.

Gli interventi individuati non hanno mai carattere puntuale, ma concernono tratti di strada; gli investimenti concernono gli interventi individuati secondo quanto ora detto. Ciò non significa, però, che ciascun intervento debba essere realizzato in blocco: in via di prima istanza, potrebbe valere la regola di dare inizio agli interventi a partire dai centri abitati più importanti, per poi completarli successivamente¹.

Per concludere, occorre osservare che questo studio concerne le comunicazioni stradali, mentre un altro studio, condotto parallelamente, concerne le comunicazioni ferroviarie. A valle dei due studi, occorrerà procedere all'analisi combinata degli interventi proposti; analisi dalla quale potrebbe conseguire l'opportunità, in presenza di interventi su segmenti stradali e ferroviari paralleli, di introdurre criteri di priorità, che talora potrebbero indurre a rinviare l'intervento su uno dei due sistemi di comunicazione.

¹ Questa regola trova fondamento anche nel fatto che, talora, i punti di rilevamento del traffico (i cui dati sono stati adoperati nello studio) sono collocati in prossimità dei centri urbani e, in relazione a ciò, sono interessati da traffico locale che può essere anche relativamente consistente.