segue 6. I trasporti

6.3. L'offerta: situazione attuale e prospettive

Le riscontrate carenze di collegamento tra lo sviluppo urbanistico e la politica generale dei trasporti sono alla base dell'inadeguatezza, sia quantitativa, sia qualitativa, della rete del trasporto pubblico rispetto a una domanda elevata e articolata quale quella descritta per l'area metropolitana.

La carenza delle reti è inoltre aggravata da insufficienze organizzative (anche per la molteplicità degli enti che intervengono per gestirle) che impediscono una integrazione tra le diverse modalità di trasporto (pubblico-privato, ferro-gomma) e rendono obiettivamente difficile l'organizzazione dei servizi in termini funzionali (trasporti radiali, tangenziali, urbani). Si deve peraltro rilevare che il trasporto pubblico serve una quota non irrilevante della mobilità totale, anche se tale quota rimane inferiore a quella servita negli altri paesi occidentali che fanno registrare, tuttavia, indici di motorizzazione più elevati di quelli italiani.

Pur con la cautela e nei limiti in cui le metodologie di rilevazione censuale consigliano di interpretare i dati sulla mobilità della popolazione, si può infatti rilevare come sul complesso degli spostamenti extraurbani che implicano l'uso di un mezzo di trasporto:

- l'11% avviene su ferrovia
- il 33% avviene su autolinee
- il 56% avviene con mezzo privato.

Questi dati, come quelli relativi ai trasporti urbani in Torino, dove si riscontra che il 42% degli spostamenti viene effettuato con un mezzo pubblico, sono sostanzialmente confermati

da un'indagine condotta su un campione di dipendenti FIAT. La quota di spostamenti servita dai diversi mezzi di trasporto varia, naturalmente, sulle diverse linee di traffico, ma, riscontrato che il mezzo privato serve una quota oscillante tra il 50 e il 70% del totale degli spostamenti, le variazioni più consistenti si registrano nell'ambito del mezzo collettivo, nella ripartizione tra ferrovie e autolinee.

Tabella 6.15. Ripartizione degli spostamenti secondo il mezzo di trasporto utilizzato

Direttrici	Ferrovia	Auto-linee	Mezzo privato
Rivarolo	11,7	22,5	65,8
Chivasso	19,2	28,9	51,9
Chieri	8,9	22,2	68,9
Asti	18,3	20,6	61,1
Poirino	3,5	41,3	55,2
Carmagnola	23,2	24,4	52,4
Pinerolo	4,8	42,5	52,7
Susa	7,9	25,2	68,9
Cirié	13,0	18,0	69,0

Dati rilevati da altra fonte (Regione Piemonte, Giunta regionale 1973) consentono di precisare, sul totale degli spostamenti per direttrici, quali siano quelli diretti su Torino. L'informazione più importante che se ne ricava è che il mezzo privato serve quote di traffico più consistenti (dal 60 all'80% del totale) di quelle registrate sul totale degli spostamenti che avvengono lungo le direttrici e che questa maggior quota è stata sottratta ai servizi di autolinea.

Una costante in tutti i dati esaminati è la modesta incidenza del trasporto su

Tabella 6.16. Direttrici di traffico su Torino. Ripartizione degli spostamenti secondo il mezzo di trasporto utilizzato

Direttrici	Ferrovia	Auto-linee	Mezzo privato
Rivarolo-Torino	12,3	10,5	77,2
Chieri-Torino	8,3	17,8	73,9
Pinerolo-Torino	19,5	19,1	61,4
Ceres-Torino	7,0	10,8	82,2

ferro, da ricondursi a una politica dei trasporti orientata a preferenziare la creazione di infrastrutture stradali, con un conseguente decadimento dell'esistente capitale fisso ferroviario e quindi del livello dei servizi offerti (in termini di tempi di percorrenza e di integrazione della rete).

La diffusione non coordinata delle linee automobilistiche in concessione è risultata una risposta largamente insoddisfacente alla domanda che nel frattempo andava crescendo e il continuo allargarsi dei deficit di gestione pone addirittura in dubbio la possibilità di mantenere gli attuali livelli di servizio con la rete infrastrutturale e organizzativa oggi operante. (Si veda la figura 6.7. a pp. 132-33).

In questa situazione di crisi si è di recente innestata una più avvertita attenzione da parte delle amministrazioni locali (Regione, Comuni) che hanno elaborato e adottato linee di politica dei trasporti abbastanza definite a livello di trasporti radiali dove si punta alla creazione di una rete di servizi ferroviari integrata con la rete dei servizi urbani. Non altrettanto definita risulta invece la politica adottata a livello dei trasporti tangenziali,