



Consulta Permanente Consiglieri e Amministratori Provinciali
Presidenza Consiglio Provinciale

**GIUSEPPE GROSSO:
IL RUOLO DELLA
PROVINCIA DI TORINO
NELL'EVOLUZIONE
DEL SISTEMA
TERRITORIALE
DI MOBILITÀ**

Atti del convegno del 15/XI/2008

CONVEGNO CONSULTA PROVINCIA DI TORINO

15 NOVEMBRE 2008

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Buongiorno a tutti, sono particolarmente lieto a nome della Consulta permanente dei Consiglieri Provinciali a darvi il benvenuto a questo Convegno che vuole ricordare Giuseppe Grosso, e il suo ruolo nell'ambito di Presidente della Provincia di Torino nell'evoluzione del sistema territoriale di mobilità.

Io credo, ma con me lo crede il Direttivo che ringrazio per essermi sempre a fianco in queste iniziative, che nel ruolo di memoria storica della Consulta sia un ruolo importante e che vada coltivato e mantenuto, perchè noi crediamo un momento di collegamento fra il presente e il passato, e spesso il passato ci ricorda delle cose, e non lo dico a caso mi è successo in Assemblea della Comunità Montana Alta Valle di Susa di parlare con un giovane amministratore che pure giovane capace è interessato e mi ha chiesto ma chi era Grosso, e questo secondo me è preoccupante se chi ha dei ruoli significativi nell'Amministrazione della Cosa pubblica non ha il ricordo anche non vicinissimo ma neppure lontanissimo di persone che hanno cambiato la nostra società, quindi noi crediamo che sia doveroso da parte nostra continuare in questo lavoro che, non lo nascondiamo e il collega Bottazzi che terrà questa relazione sa bene a cosa stiamo pensando, questo ragionamento vorremmo portarlo avanti verso il 2011 è il 150enario dell'Unità d'Italia, perchè crediamo che siano passaggi importanti.

Ringrazio anche il prof. Grosso che ci onora con la sua presenza in questo Convegno che vuole ricordare una figura importante dell'Amministrazione della nostra Provincia.

Ringrazio gli ospiti numerosi, non numerosissimi ma numerosi qualificati e inizierei i lavori passando la parola a Beppe Cerchio, Vicepresidente del Consiglio Provinciale che sostituisce il collega Vallero che per improvvisi impegni non ha potuto essere presente.

Poi parlerà il Presidente della Provincia Antonio Saitta, e poi partirà la parte vera e propria del Convegno. Grazie".

CERCHIO - Vicepresidente del Consiglio: "Grazie Presidente Canavoso, ho il piacere di portare il saluto del Presidente del Consiglio Provinciale collega Sergio Vallero che mi ha personalmente pregato sia come soggetto che in qualche misura seppur in zona antica e io giovanissimo ha conosciuto il primo Presidente della Provincia di Torino e l'ha conosciuto anche come suo allievo, devo dire svelare, come dire, una nota personale, unico venti che mi sono preso sul libretto molti decenni or sono fu un venti del prof. Grosso che voleva dire che era indubbiamente rigidamente severo, ma ero anch'io magari un po' pigro nello studio ci metto anche tutta...".

Consigliere XXX (Gruppo XXX): (Non udibile).

CERCHIO - Vicepresidente del Consiglio: "No, no, me la sono cavata molto bene credo, ecco nel tempo.

Ma al di là di questa di questa considerazione mi pare intanto brevemente necessario e ricordare a me stesso e a voi come la Consulta degli amministratori della Provincia di Torino abbia piacevolmente in questi ultimi anni abbinato la Assemblea, rinnovo carichi della Consulta stessa con un momento di approfondimento su temi specifici che insistono evidentemente sulle problematiche dell'Amministrazione Provinciale.

Quest'anno è parso giusto cogliere il suggerimento che il collega Bottazzi ha indicato relativamente ad uno dei necessari ricordi del primo Presidente della Provincia di Torino, il prof. Giuseppe Grosso, presidente della Provincia, la dico in maniera imprecisa ma solo per inquadrare il Presidente dal '51 al '65, e poi successivamente anche Sindaco per alcuni anni della Città di Torino, ma soprattutto uomo di studi e uomo di grande ricaduto operativa se oggi come è giusto leggendo il titolo approfondiamo il ruolo della Provincia di Torino nella evoluzione del sistema territoriale di mobilità.

Uno dei tanti temi storici delle grandi titolarità nelle quali la Provincia da sempre si è sperimentata, al di là poi di trasferimenti dei compiti oggi nuove deleghe, a volte più deleghe che fondi secondo le tradizionali dialettiche che si affrontano su questi aspetti, che la Amministrazione Provinciale ha come avuto soprattutto come presenza e soprattutto come attività.

Il Presidente Grosso sul tema della viabilità ha avuto delle intuizioni non indifferenti, e lo diciamo non per agganciare una attualità ma ancora oggi negli anni 2008, negli anni 2000 parliamo di temi o di intuizioni sulle grandi necessità di sdoganare un'area territoriale, inserirla a pieno titolo nelle comunicazioni non per fare solo comunicazioni e aiuto alla mobilità, ma per in qualche modo creare le condizioni per un aggancio da un lato verso l'Europa e dall'altra verso il mare che già hanno avuto con il primo Presidente della Provincia una occasione non indifferente di approfondimento e di attualità già allora significativa.

Credo di dover quindi esprimere il compiacimento per questo ricordo che porta ad affrontare gli aspetti di una attualità tuttora viva anche vivace nelle varie vallate e non della nostra Provincia di Torino, ma non devo andare oltre, il mio doveva essere ed è semplicemente un saluto doveroso come Presidente in rappresentanza del Presidente del Consiglio a tutti voi per questa vostra Assemblea.

Ringrazio anch'io ovviamente il figlio del prof. Grosso che è con noi in aula, così come ringrazio la presenza dell'avv. Dante Notaristefano che è il Presidente della consorella Associazione dei già Consiglieri Comunali nel Comune di Torino che ci dà la presenza anche di un'altra Associazione che insieme alla Consulta, così come alle altre Associazioni consorelle del Consiglio Regionale e dei parlamentari realizza con noi a volte sovente anche momenti di confronto e di approfondimento di questo lo ringraziamo.

Presidente, a te di nuovo la parola per la conduzione del momento di confronto, prego".

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie al Vicepresidente Cerchio che mi ha anticipato, avrei voluto ringraziare io l'avv. Notari Stefano per la sua presenza e con la sua collaborazione continua a fare due Associazioni.

Prima di lasciare la parola al Presidente Saitta volevo solo terminare quel ragionamento che avevo fatto sul passato che guarda verso il futuro.

Nella cartellina che avete ricevuto c'è la ristampa anastatica di due cartine del 1911, di un documento predisposto in occasione dell'esposizione universale di Torino nel 1911, che sono il Tunnel di base Modane-Aussois e gli accessi verso l'Italia, e il Tunnel è il collegamento ferroviario fra Briançon e il Cenisio.

Questa è la dimostrazione che i problemi che di cui si dibatte ancora in maniera a volte esasperata adesso non arrivano da oggi, che i problemi strutturali nel Tunnel ferroviario del Frejus si era già nel 1911, e crediamo quindi riproponendovi questa documentazione che ci auguriamo sia di vostro interesse, ci fa ragionare sul fatto che dal passato possono sempre arrivare insegnamenti importanti e spunti di ragionamento.

Ciò detto ringrazio il Presidente Saitta per essere con noi e gli cedo la parola, grazie".

SAITTA - Presidente della Provincia di Torino: "Cari colleghi Buongiorno. Ma innanzitutto un apprezzamento alla Consulta per aver deciso di dedicare un momento di riflessione, alcune ore di riflessione su Giuseppe Grosso e in modo particolare nel suo ruolo per quanto riguarda l'evoluzione del sistema infrastrutturale della Provincia di Torino. E quando la Consulta ha deciso questa iniziativa ne abbiamo parlato mi è venuto anche modo di dire a Canavoso che questa riflessione noi la vogliamo amplificare, l'amplificheremo il prossimo anno in occasione dei 150.000 della nascita della Provincia di Torino, la Provincia di Torino nacque nel 1859 immediatamente dopo la legge Rattazzi, quindi in qualche maniera fu un modello di riferimento per le Province italiane e il prossimo anno ci saranno festeggiamenti.

Un momento importante sarà dedicato appunto al sistema infrastrutturale creato dalla nascita della Provincia in poi, e quindi per forza di cose il lavoro, la visione strategica, la visione politica di Giuseppe Grosso sarà al centro delle nostre riflessioni, faremo una iniziativa importante, una iniziativa anche con un rilievo di carattere nazionale perchè ciò che è capitato a Torino con l'esperienza Grosso è straordinario perchè come vi è noto, voi lo conoscete, sapete come vi è noto il sistema infrastrutturale è stato realizzato sulla base di una riflessione anche strategica importante, ma con modalità di intervento obiettivamente originario, il sistema delle Società per Azioni create per la realizzazione delle infrastrutture è stato obiettivamente straordinario.

Quest'anno c'è stato anche un altro momento di riflessione che ricordo di Giuseppe Grosso in occasione del 50esimo anniversario della nascita dell'IRES, come i due (...) in qualche maniera si collegano, si collegano perchè nell'azione di Grosso che poi sarà ricordata da lezione di Bottazzi, il Grosso c'era questa necessità che faceva parte di una cultura politica fortemente radicata, che l'intervento concreto, l'intervento amministrativo era sempre supportato da una grande riflessione di

carattere economico-sociale sul territorio, la nascita dell'IRES rispondeva a questa esigenza di capire qual'era l'evoluzione, erano anni complicati, i flussi migratori di allora erano biblici, e qui un'attenzione attraverso l'IRES di capire che cosa sarebbe capitato sul nostro territorio e anche la definizione dall'infrastruttura è basata su una quantificazione dei problemi no, quindi (...) puoi dire prospettica.

È importante questa modalità perchè come vi è noto essendo tutti amministratori c'era in quegli anni un'attenzione della politica a guardare avanti, a guardare al futuro anzichè fermarsi sul contingente, e quindi tutta l'esperienza di Grosso di quegli anni è straordinaria, straordinaria se confrontato con il momento odierno tutti legati alla contingenza, tutti legati alla notizia quotidiana, c'era la misura di lungo periodo, d'altronde viene strutturalizzata ci sono oggi, sono tutte utili e ricordo, io poi non ho avuto modo di conoscere Grosso ma ricordo le critiche degli anni '70 quando si doveva realizzare la Tangenziale, ma perchè no, una Tangenziale con così tante corsie che senso ha, eppure era una visione perfetta, e via di questo passo. Tutti quelli che hanno seguito l'azione di Grosso di quegli anni sanno perfettamente che quelle scelte fatte sul sistema infrastrutturale furono molto spesso contestate, erano faraoniche, opere faraoniche le avevano definito e invece sono state tutte scelte lungimiranti, ricordo le contestazioni che ci sono state dalla stessa Coldiretti adesso vedo... ma non soltanto ma anche di una parte della Sinistra che non era d'accordo sulle scelte compiute.

Invece quelle scelte ci sono state, sono state tutte utili, e devo dire che oggi siamo in un momento anche particolare perchè l'azione di Grosso, quell'esperienza di allora per noi è diventata un'esperienza dove prendiamo, come dire, a piene mani, perchè anche questo è un momento di grande cambiamenti, l'Assessore Campia sa che sono momenti in cui noi stiamo lavorando speriamo positivamente entro la fine dell'anno di avere il progetto della Tangenziale Est, il completamento di quell'anello ne parlerà Bottazzi, anche qui si riprende una modalità antica, ma si guarda anche qui al futuro, le altre questioni che trattiamo sull'area Metropolitana, il tema di Corso Marche, potrei continuare, ma stiamo riprendendo un'azione politica cui è tutta caratterizzante la natura dell'Ente, che Ente di area vasta.

Voi sapete che la Provincia è stata e molto spesso è attaccata nelle sue funzioni, nei suoi ruoli, addirittura sulla esistenza, noi la stiamo discendendo, l'abbiamo difesa anche recentemente nell'Assemblea Nazionale dell'UPI, perchè riteniamo che la Provincia per forza di cose ha senso se svolge questa funzione principale di Ente di governo diprogetti di area vasta, e tra questo sicuramente quello delle infrastrutture, è così il periodo migliore della Provincia è stato quando si è dedicato alle infrastrutture.

Per questo continuiamo e aggiorniamo la nostra azione anche in base ai cambiamenti, i cambiamenti poi che sono avvenuti ci obbligano per forza di cose essere competitivi non soltanto all'interno dell'Italia ma competitivi in uno (...) internazionale, e quindi la necessità di avere infrastrutture adeguate, aggiornate in grado di vincere questa competizione per noi è un fatto fondamentale, e c'è un altro elemento importante delle azioni di Grosso che è quello dell'autonomia ma devo dire anche del policentrismo.

Io ricordo i primi documenti, li ricordo più per averli studiati i primi documenti dell'IRES in cui si parlava di Torino ma si parlava anche di Chieri, Ivrea, cioè il tema del policentrismo era un elemento

straordinariamente preciso in tutte le ritorsioni fatte in quel momento, non c'era soltanto il Polo c'era un obiettivo di diffondere lo sviluppo economico su tutto il territorio provinciale, devo dire con qualche attenzione a guardare al di là della Provincia di Torino, al di là del Piemonte. E allora di quella lezione mi sembra importante anche sottolineare come c'era una grande anticipazione di quello che poi è capitato, cioè che il sistema economico e il sistema delle localizzazioni dirigenziali e produttive non è più un sistema concentrato sui Poli ma è un sistema policentrico. Io ho in mente perchè abbiamo un'Associazione delle Province del Nord-Ovest il sistema è fortemente policentrico, e noi saremo in grado di vincere una sfida di carattere internazionale dal punto di vista della competizione, se questo policentrismo lo valorizziamo, la ricchezza è questa, cioè la nascita di piccoli e medi centri che svolgono un ruolo importante dal punto di vista economico e sociale rispetto al passato, con una funzione importante del Comune capoluogo nella funzione dove sono localizzati i servizi strategici, ma la polarizzazione non c'è più, e quindi mi richiamo a quella indicazione che poi chi ha modo di leggere gli ottimi documenti che sono conservati nella Biblioteca dedicata a Grosso, dimostrano che c'era un impianto, ecco un impianto, una posizione molto attenta quindi policentrismo ai centri medi.

Io concludo questa mia introduzione che doveva essere soltanto un saluto, mi sono prolungato un po' le considerazioni su alcuni aspetti anche di carattere odierno, ma l'ho voluto fare anche per indicare l'attualità di dar lezione di Grosso, è una grandissima attualità.

Ci ritorneremo appunto in occasione dei festeggiamenti del 150esimo della nascita della Provincia di Torino, e lo faremo come è giusto e doveroso che lo faccia un Ente come la Provincia che deve a Grosso molto, deve a Grosso molto, e io quindi sono onorato di essere Presidente di questa Provincia che ha avuto Giuseppe Grosso come uno dei Presidenti più importanti della Provincia di Torino, riprendere quella lezione oggi non vuol dire soltanto nostalgia del passato ma vuol dire guardare al futuro con più serenità, ma soprattutto pensare e rafforzare in un ruolo (...) che in alcuni elementi è in difficoltà, ma se si riprende quella lezione di Governo di area vasta soprattutto sul tema infrastrutturali vuol dire assegnare un ruolo importante non tanto per difendere l'Ente ma sarebbe un ruolo importante per consentire a questo territorio di reggere meglio le sfide per il futuro. Grazie."

(applausi)

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie sincero al Presidente Saitta e lascerei la parola al Consigliere Bottazzi, non dimenticandomi prima di segnalare ai presenti che la scelta di questa sede non vuole essere, non è casuale ma vorrei ricordare il Presidente Grosso e il ruolo della Consulta nella sede naturale che è l'aula del Consiglio, quindi non casuale anche se magari non comodissima dal punto di vista degli astanti.

Lascio la parola a Elio Bottazzi ringraziandolo ancora per l'impegno appassionato che ha messo in questa iniziativa".

BOTTAZZI: *L'intervento riassume il testo prodotto in occasione del convegno, e riportato come allegato alla fine di questo documento.*

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie al collega Bottazzi, approfitto prima di passare la parola al dott. Moraglio per ringraziare il Sindaco di Perosa Canadese, il Sindaco di Fenestrelle, il Presidente del Consiglio Comunale di Avignana che ci onorano con la loro presenza.

Ringraziando anche perchè ci ha raggiunti nei (...) Zani che è il fornitore di queste cartine che avete trovato nella cartellina.

Grazie, lascio la parola al dott. Moraglio".

Dottor MORAGLIO: "Dunque, è difficile essere l'ultimo della torre prima di tutto perchè immagino che chi deve fare le conclusioni attenda di poter parlare, secondo perchè ci avviciniamo a un'ora in cui cercare degli zuccheri, quindi non è mia intenzione essere, come dire, infierire troppo.

Il tema di oggi è Giuseppe Grosso e la mobilità, noi sappiamo alcune cose delle vicende politiche di Giuseppe Grosso, sappiamo alcune cose della storia della mobilità, ma sono molto di più le cose che dobbiamo immaginarci e spesso l'immaginazione gioca brutti scherzi, quindi il primo problema che ci troviamo di fronte oggi è che c'è una carenza di approfondimenti anche di approfondimenti storici su questo tema, innanzitutto partirei dalle culture politiche di Giuseppe Grosso.

Giuseppe Grosso diventa Presidente della Provincia nel 1951 e ha, mio modestissimo avviso, ha come modello di riferimento di modelli non italiani, ha come modello di riferimento Monet e Schuman, praticamente quelli che hanno fatto la (...) la Comunità della (...) dell'acciaio e quella Comunità Europea. Cioè modelli di sviluppo che sono profondamente ancorati a delle culture cattolico-democratiche, ma che nello stesso tempo vedono nello sviluppo economico sociale non un elemento negativo della modernità, un elemento positivo che va, e qui secondo me rischiando di essere anche ripetitivo e noioso, mai come oggi moderni soprattutto negli ultimi due mesi mi pare che si sia dimostrato che la politica debba avere un ruolo e non indifferente nella gestione della vita sociale.

Aggiungo di più, siccome la politica nel '900 di guai ne ha combinati parecchi, perchè la politica arrivata a un certo punto in Europa pensare che poteva regolare la vita di tutta la società in maniera anche totalitaria, l'ultimo elemento positivo che io vedo in questa cultura politica che passava appunto attraverso Monet, Schuman, De Gasperi e Grosso permettetemi, era quello appunto di limitare l'intervento del pubblico ad alcune sfere. su questo però ripeto ci mancano gli elementi, ci manca ad esempio un elemento di formazione, ci manca sapere qual era la Biblioteca, qual'erano gli interessi, non ci sono gli studi storici, manca purtroppo la biografia di Giuseppe Grosso.

Ma non sono qui solo per fare una lamentazione, gli storici si lamentano sempre che c'è tanto lavoro da fare, anche perchè anche loro devono lavorare quindi è giusto che si lamentino di queste cose. Mi pare che all'interno di questo quadro di interventismo quasi tecnocratico direi, che mi pare

appunto affondi le sue radici ai modelli francesi, il tema della mobilità era un tema centrale, lo è sempre stato, le culture dell'8 e del '900 sono culture della mobilità, invece il proverbio Medievale che diceva l'aria della città rende liberi perchè qualcuno finalmente poteva lasciare la servitù della via delle campagne e muoversi verso la città, cioè la mobilità è l'elemento centrale della libertà nel mondo contemporaneo e non solo.

La mobilità è legata alla tecnica, e in un tema così apparentemente arido, fatto di cemento armato e di ferro come appunto la mobilità, in realtà il tema del mito, la mitologia è un elemento centrale.

L'automobile e l'autostrada hanno rappresentato un elemento mitologico nella storia del '900, mi permettete una brevissima citazione.

L'automobilismo, questo è Bruno e Bolis, sono i migliori architetti italiani che scrive questo negli anni '50., l'automobilismo sembrava avere in sé qualche cosa di fatale e di inevitabile, problemi di difesa, problemi di prestigio, problemi di potenziamento industriale turistico, problemi di manodopera disoccupata, problema di progresso civile, economico e sociale, servivano in tutti gli Stati e in particolare nei più arretrati a promuovere nello sviluppo.

Nelle sedi più povere seguivano anno per anno, mese per mese le statistiche dei propri autoveicoli in circolazione per compiacerli del loro incremento.

Ci troviamo qui di fronte alla Fondazione di un mito così come era stato un mito alla ferrovia ottocentesca per le borghesie nascenti, nel '900 abbiamo il mito dell'automobile come mobilità individuale libera resa possibile a tutti.

Questo costruisce un compromesso sociale che regola la vita nazionale non solo italiana ma un po' di tutta l'Europa che basato sull'automobile, cioè il compromesso sociale, come ha scritto Anthuan Pico basato sulle infrastrutture.

Mi spiego, che cos'è in fin dei conti il boom economico se non vacanze pagate, cioè il mese di ferie, e il possesso della vettura privata? E sulla base di quel modello di compromesso sociale, gestito soprattutto da una economia e sviluppo, siamo negli anni nel dopo Piano Max, ecco quello del sociale, quello del compromesso sociale che oggi è in crisi, e non è in crisi solo in Europa basta pensare cosa è successo a Nuorlins, quando le infrastrutture sono state abbandonate e la città è stata allagata, quindi quello delle infrastrutture non è un tema tecnico, è un tema politico, e qui Grosso aveva capito veramente bene, ecco quel tema del compromesso sociale si innerva in una metodologia, che serve anche a far sì che la gente le compri le macchine, perchè se non c'è un mito la gente non compra cellulari e non compra macchine, oggi ci sono altri miti appunto come quello del cellulare. Queste macchine hanno bisogno di un luogo dove poter andare, uno dei tappi dello sviluppo della motorizzazione oggi in India, mi diceva la Fondazione, alla Fondazione Reno di Parigi è che non ci sono strade, per cui gli indiani comprano l'Ape Piaggio o la versione indiana dell'Ape Piaggio perchè l'Ape Piaggio più o meno va dappertutto.

Come si sviluppa questo modello? Si sviluppa attraverso la costruzione di un mito che il (...) che l'autostrade e attraverso lo sviluppo della reale rete stradale, che è quella delle Province dello Stato e dei Comuni aggiungerei. Per cui legge 126 1958 giustamente un mare di soldi per assecondare la

motorizzazione di massa, ma prima ancora la costruzione di una mitologia attraverso le autostrade. Queste autostrade come successo dalla televisione potevano essere costruite in tanti modi, sia da un punto di vista estetico ma soprattutto in termini di governance e di gestione del problema.

Ora in questo senso a me pare che la classe politica del tempo ebbe una grande intuizione, capì che l'ANAS non poteva gestire le autostrade a meno di quelle in perdita, quelle in perdita le facciamo gestire all'ANAS perchè l'IREG non li vuole, e ci inventiamo autostrade di IRI, che è un organismo metà pubblico e metà privato, così come privato fa gli appalti da privato come pubblico però quando c'è da fare l'esproprio lo facciamo l'esproprio da pubblico.

Questo modello criticabile, discutibile, arriverò a dire fra un po' che le autostrade è mancanza delle contraddizioni della nostra vita quotidiana negli anni '50-'60, ma (...) funzionato, e a me pare che l'intenzione di Grosso sia stata quella di applicare lo stesso modello sulla scala locale, cioè costruire dei modelli che usano il meccanismo della concessione, usano l'intervento di denaro privato, FIAT, e non solo, ma, perchè Milano sostanzialmente fa delle cose non così brillanti ma simili, ma con l'intervento del settore pubblico delle Province e dei Comuni.

Quando la FIAT nel 1928 decise di fare l'autostrada per Milano, le Province e Comuni danno i soldi a fondo perduto. Quando nel '52, '53, '54 si decide di fare le nuove autostrade, le Province non mettono più i soldi a fondo perduto, questo è un passaggio di scala, è un passaggio di scala in cui ovviamente non c'è più la dittatura che impone, e non è un dettaglio trascurabile, ma c'è anche la maggiore consapevolezza da parte degli attori pubblici, e in particolare da quelli più avveduti come a mio giudizio era Giuseppe Grosso, di intervenire realmente nei processi decisionali al di là che ci fosse o meno poi la partecipazione nei Consigli d'Amministrazione, su questo devo dire di eleganza del gesto di non essere presente nei Consigli di Amministrazione anche questo tema oggi poco discusso, poco frequentato quello appunto dell'eleganza della politica, dell'intelligenza della politica, mi dispiace dirlo anche oggi sono pochi.

Allora quali sono però i limiti di questo sviluppo, perchè se venisse a fare la biografia di Giuseppe Grosso o di quello che hanno fatto negli anni '50... a me pare che ci siano due problemi di fondo, e ne aggiungerei poi però, sì chiudo con le contraddizioni, due problemi di fondo che sono uno le contraddizioni di fondo di cui il modello di mobilità, basta salire sulla macchina in una città che ha 1,1 macchine, autoveicoli per abitante, compresa mia madre che ha gli occhiali e non può guidare, e mio figlio che ha 8 mesi, se consideriamo solo quelli con la patente a Torino ci sono 1.3 autoveicoli ogni abitante, sono numeri che si commentano da soli, che ovviamente persino una città relativamente fortunata come Torino portano alla immobilità collettiva su auto. Quindi c'è una contraddizione intima in quel modello di mobilità e c'è una contraddizione sociale, cioè i decisori pubblici devono decidere, come è giusto che faccia la politica, hanno le risorse che cose sempre sono limitate, e hanno come mito lo sviluppo industriale, che non è un mito che appartiene solo a una parte della classe politica, non appartiene solo a tutta la classe politica opposizione e Governo, ma appartiene a tutta la società.

Quindi se le risorse ritengo che il modello autostradale, il modello stradale, il modello di immobilità privata vendere macchine porta successo, i finanziamenti pubblici vanno a supportare quel tipo di

sviluppo, e magari ci si dimentica che a Torino negli anni '60 c'erano i tripli turni perchè non c'erano le scuole.

Allora la domanda un po' retorica è ma non è che tutta la conflittualità degli anni '70 tra le altre cose era anche portato a una compressione dei bisogni sociali che invece avevano trovato finanziamenti in alcune aree come le autostrade molto di meno in altre come in ospedali e scuole, questo è un problema che dobbiamo studiare. C'è da dire che però se oggi siamo così ricchi, tra virgolette, lo dobbiamo anche a quel modello di sviluppo industriale. Quindi questa è una contraddizione, questo è fatto di contraddizione non è fatto di definizioni nette.

Chiudo con il problema di che tipo di mobilità, e qui intervengo sulle contraddizioni. Giustamente è stato detto, ad esempio si parlava del raccordo di Bruera che c'era una carreggiata che univa la Tangenziale Nord alla Tangenziale Sud.

Beh, quella linea di, quella carreggiata non la si voleva neanche fare perchè? Perchè la Tangenziale non era pensata per la mobilità locale, la Tangenziale è pensata come tutto il sistema autostradale nel mondo per i viaggi di lunga distanza. Poi uno prende le tabelle della Società Autostrade s'accorge che la percorrenza media del sistema autostradale è 50 km, cioè la gente la usa per andarci a lavorare tutte le mattine, ma non solo in Piemonte in tutta Europa. Allora questi sono i primi elementi di contraddizione, cioè appunto l'uso di una rete così forte come quello autostradale in realtà per scopi che sono diversi da quelli che ci si ambiva.

Ma la contraddizione è ancora un'altra, nel 1952 quando viene presentato il progetto Aldisio, il primo progetto di autostrade cosa dimenticata, Aldisio fa un progetto di piste ciclabili, e nel 1954 quando Giuseppe Grosso intervenne in Consiglio Provinciale e dice: sì, bisogna fare autostrade, però non dimentichiamoci che bisogna fare parcheggi per le biciclette, le piste ciclabili nelle fabbriche.

Allora non c'è un progresso fatto di successi, un determinismo per cui tutti sapevano che tutti un giorno avremmo avuto la macchina, no, esiste una contraddizione, cioè nessuno si aspettava questo modello di sviluppo, e ancora a metà degli anni '50 personaggi come Giuseppe Grosso così convinti della bontà del modello autostradale, pensavano che gran parte della popolazione italiana continuasse a muoversi in bicicletta. Ma dico di più, Giuseppe Grosso alla fine e la stessa persona che costruisce, che facilita la costruzione delle autostrade, ma quando parliamo dello snodo ferroviario di Orbassano, quello di snodo è pensato sotto la Presidenza Grosso, cioè non si pensa solo in termini di autoveicoli ma si continua a pensare anche in termini ferroviari, e infatti quel nodo viene poi aperto se non ricordo male alla metà degli anni '60, cioè non è un campo di azione chiuso sul modello della viabilità forte come il modello autostradale quello della mobilità stradale tout-court, ma un modello aperto, pensate che è un modello aperto con tutti i limiti che io ho evidenziato, che vanno ulteriormente investigati con tutti i successi in termini industriali, in termini di compromesso sociale, in termini di qualità della vita, con tutti i limiti, anche qui in termini di qualità della vita che quel modello ha portato.

Allora, provo a chiudere col ripensare quel passaggio degli anni '50 e '60 in maniera meno lineare, contraddittorio, e i documenti ci dimostrano che era realmente contraddittorio, che realmente mentre si costruivano autostrade si pensava quel grande snodo di Orbassano ferroviario, contraddizione

alla contraddizione nello stesso tempo si smantellavano le tranvie, e mentre si mantellava la tranvia, la città di Torino, il Natale pomeriggio, del Natale 1959 il primo ingorgo della città, perchè dopo il pranzo di Natale tutti, io ho letto solo i documenti ATM, pero' avrei il piacere poi di discuterne con qualche testimone oculare, il resoconto ATM, la relazione della Commissione 1960 dice che appunto il problema del Natale '59 a Torino si è ben (...) delle parti di Porta Nuova.

Poi la fermo dopo perchè voglio intervistarla.

Allora questo elemento di contraddizione è un elemento vitale che oggi dobbiamo studiare, io sono un pelino pessimista soprattutto negli ultimi mesi sull'intelligenza umana ma lasciatemelo dire ancora una volta che magari l'istoria magistra, cioè davvero possiamo pensare che la storia qualche cosina ce lo insegna, è il fatto che nel 1911 avessero già fatto la proposta del tunnel di base, e come accennavo io ho trovato un altro progetto di un paio di anni precedenti su un tunnel di base sempre al Frejus danno un po' questo senso. Vi ringrazio".

(applausi)

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Io farei chiudere all'Assessore Campia, poi se qualcuno ha qualcosa da dire Gattini te ne do 3 di minuti, 3 dopo l'intervento di Campia, anche perchè ci aspetta un aperitivo, non siamo così numerosi se vogliamo continuare a chiacchierare.

Prima l'Assessore Campia poi il Vice Presidente della Consulta Gattini".

Assessore CAMPIA: "Ma, io sarò rapido, spero però di non essere troppo banale, perchè vorrei proporre una riflessione che ho fatto ragionando con Bottazzi e poi preparandomi per questo incontro.

Però prima voglio ringraziare la Consulta permanente per una iniziativa che non solo intellettualmente stimolante, ma è anche utile perchè aiuta a mettere meglio a fuoco questioni di cui oggi ci stiamo ancora occupando. E quindi grazie alla Consulta, grazie al Presidente Canavoso, grazie soprattutto a Bottazzi, consentitemelo che è stata l'anima di questa iniziativa, e anche a Moraglio che è un brillante ricercatore che ci aiuta a scavare nel nostro passato.

Quando dico che esprimiamo ammirazione e riconoscenza verso attività del Presidente Grosso, faccio un'operazione che non solo qui oggi in questo Convegno, ma che ci è successo più volte di fare in riunione di lavoro e credo anche in Commissione, se tra i presenti c'è qualcuno che ha frequentato la Commissione Consiliare nostra, mi darà atto che questo è successo. Per l'attualità delle questioni trattate da allora e per il fatto che queste si ripropongono ancora oggi.

Detto questo riprendo un pensiero introdotto da Saitta nel suo saluto, è curioso che si è aperto recentemente un fronte polemico contro le Province, che dimostra da chi l'ha aperto una sorprendente non conoscenza delle questioni, perchè se c'è un momento nelle quali le Province stanno acquisendo, e direi in particolare la Provincia di Torino, un ruolo definito e sostanzialmente insostituibile è

questo, per una serie di questioni oggettive che chi opera in questo settore conosce, quindi sono sorprendenti queste polemiche e credo che la discussione di questa mattina ci aiuti a mettere in luce il perchè io dico che più che mai le Province e Torino è un buon esempio sono difficilmente sostituibili.

Voglio però far notare che c'è relazione anche ad una evoluzione che si è prodotta sia nella nostra vita sia nel complesso normativo cui dobbiamo rispettare.

Una tesi che vi propongo è questa. Negli anni '90 si sono ricreate condizioni simili, ma lo dico tra virgolette, a quelle in cui operò il Presidente Grosso nei suoi anni di governo e in cui operò la sua Giunta. Simili non perchè siano le stesse, ma perchè hanno costituito una sorta di incubatoio di pèpiniere nelle quali allora e dagli anni '90 ad oggi si è sviluppata l'attività dell'Ente.

Naturalmente ciò che le Giunte fanno, fecero quelle di allora, fanno quelle di oggi non sono solo prodotto di condizione esterna, sono legate alle capacità delle persone, e qui non ho bisogno di ricordare che Giuseppe Grosso fu un caso a sè, cioè un personaggio umanamente e culturalmente di altissimo profilo, di respiro nazionale, e volendo usare un calembour, francamente un po' di poco conto, presenta alla Provincia ma era tutto meno che un provinciale, va anche detto che non era solo lui personaggio di altissimo profilo, ma lo erano anche i suoi Consiglieri sugli Assessori, io sono rimasto, posso dire sbalordito, leggendo l'elenco dei primi Consiglieri Provinciali del '51, sbalordito. Cioè quell'elenco di nomi sarebbe ancora sovradimensionato se rapportato al parlamento non al Consiglio Provinciale di Torino. Non ne faccio l'elenco chi è... qualcuno li conosce perchè era già attivo, guardo Berlande non solo lui, ma chi non li conosce vada a prendersi gli atti e rimarrà sbalordito, quindi c'era certamente un materiale umano straordinario, e c'erano anche delle condizioni che appunto hanno favorito, non metto a rubare il mestiere a Moraglio comunque cito solo alcune questioni, per esempio lo spirito e l'esigenza e la ricostruzione post bellica, la possibilità di tirar fuori dai cassetti, possiamo dire dal freezer molti progetti che erano stati già immaginati e incubati anche negli anni '30 o negli anni '20, ma anche le vicende politiche belliche avevano sospeso, io sono rimasto sorpreso per esempio, e lo sarà sicuramente anche Cerchio, però lo sarà, il Traforo del Pino è stato pensato negli anni '20, anche se poi realizzato ma con quel progetto lì negli anni '50.

E poi c'è un'altra questione fondamentale, in quegli anni non esisteva la Regione, e quindi lo spazio per riflessione di alto profilo diciamo così, chi le poteva fare se non la Provincia, oggi lo fa, o forse dovrebbe farlo non sempre lo fa la Regione, quindi queste erano condizioni che hanno favorito unitamente alla stoffa umana dei protagonisti una fase di grande espansione dell'Ente di grande attività.

Oggi quali sono le condizioni al contorno che ricreano a mio avviso un clima simile? Beh, certamente un trasferimento di deleghe avvenuto a vantaggio della Provincia, sia dallo Stato centrale e della Regione, la provincia di oggi non è più quella sotto il profilo delle competenze di quelle agli anni '50.

E poi guardate, qui io sono tecnico ma sono politico in questa veste e faccio un'osservazione politica, la stabilità del governo provinciale, cioè il fatto di avere un sistema che consenta alla Presidente o al Presidente di stare 5 anni senza sostanziali rischi di essere mandato a casa per crisi di Palazzo è una cosa importantissima, perchè consente un respiro di programmazione che altri pur bravi Presidenti che ci sono stati nei decenni passati non si potevano sognare, perchè erano ostaggio di

crisi, di minacce, di ..., beh, poi qui parlo di (...) e quindi lo sapete come me, quindi la stabilità del Governo mi pare un elemento molto importante.

Aggiungo ancora che un altro elemento che dà da pungolo, fa da pungolo alla Provincia è l'esplosione (...) e Metropolitana. Qui si va controcorrente rispetto agli altri temi, nel senso che negli anni '50 il Comune di Torino, alcune di Peyron, grande Sindaco e grande Comune, era però ancora in fondo il nipote di qualcuno di Torino che si poteva fregiare del titolo di "Contessa", la Città di Torino e la Contessa di Grugliasco e Signora di Beinasco.

È vero questo perchè la Città di Torino, alla Città di Torino (...) dei feudi, e Grugliasco è un feudo di Torino e così pure Beinasco, naturalmente non è che la Città di Torino negli anni '50 si avvalsesse di queste parole attive, ma non c'è dubbio che i Comuni della Cintura erano ancora di dimensioni modeste, non avevano sviluppato un'autocoscienza politica come poi è avvenuto dopo, e quindi la Città di Torino era un soggetto politicamente forte e totalmente in grado di decidere i propri destini senza fare i conti con i Comuni vicini., e anzi ragionava anche in termine di collocazione internazionale e tra Comune e Provincia c'era sintonia su questo tema.

Oggi il Comune di Torino, il Comune di Chiamparino non è più il Comune di Peyron, è un Comune che su quasi tutti i temi deve fare i conti con la Cintura, il grande Comune non è quasi più autonomo in nulla, rifiuti, trasporti, ecc... Ma gli altri Comuni non sono normalmente così disposti a prendere il verbo dal Comune di Torino, anzi dal nostro punto di vista che gli osservatori neutrali vediamo che i rapporti sono spesso più tesi che non costruttivi.

Ed ecco allora che la Provincia che invece non è vista dai Comuni come un Ente antagonista, che fa concorrenza, ma è su un altro Piano può diventare e tende ad essere diventato un soggetto di mediazione e di confronto, e questa è una condizione che non c'era e che oggi c'è.

Così mi pare che dagli anni '90 per le ragioni che ho detto la Provincia aveva ripreso a marciare con un clima, con uno spirito un po' simile a quello che abbiamo ritrovato nei 13 anni, 14 anni di Grosso.

Anche andando, come fece già lui, al di là delle competenze in senso stretto, perchè è innegabile per esempio che in materia di collegamenti internazionali l'attività che abbiamo svolto sul tema della Torino-Lione è andato sicuramente al di là di ciò che al termine di pura legge c'era consentito di fare, sia quando abbiamo contestato il modo di operare di coloro che il Governo aveva incaricato di studiare il progetto, sia quando abbiamo polemizzato duramente contro una certa cecità di oppositori aprioristici valsusini.

Così pure abbiamo rilanciato e non è molto, semplicemente accantonato in attesa che si scioglia il nodo della Torino-Lione il tema di un altro collegamento internazionale importante che è quello tra la Valle di Susa e la Valle della Durance. Il tema è pronto, è maturo ma non può essere posto al dibattito perchè c'è l'altra questione che in questo momento è prevalente.

Si è continuato a lavorare sul sistema delle grandi comunicazioni stradali, tutto il lavoro fatto con Atiba sul potenziamento sistema Tangenziale e in questa direzione si è introdotto, non ne parlo ma è una operazione di grandissimo profilo se riuscirete andare avanti, il tema del corso Mark che non

è il tema di una strada, è il tema di riorganizzare, di ridisegnare una fetta di area Metropolitana importantissima, che va da Venaria a Stupinigi, ridisegnare in termini di accessibilità ma anche di uso del suolo.

E poi, è stato già detto dal Presidente, stiamo lavorando sulla Tangenziale Est o su questo famoso collegamento ad Est su cui speriamo di poter portare una parola definitiva.

Infine sul trasporto locale, che è un altro dei temi che la questione Metropolitana, non Metropolitana, un treno sotterraneo, area Metropolitana ha fatto esplodere e si è operato per promuovere gli abbonamenti integrati che prima non esistevano, per cui chi veniva a Torino doveva spostarsi doveva fare tre abbonamenti diversi e da esibire ogni volta che cambiava mezzo, no, ora abbonamenti unici. Siamo stati all'origine della creazione dell'Agenzia per la mobilità Metropolitana, che è un pezzo di questione di area Metropolitana risolta a mio avviso, anche se questo organismo non ha ancora raggiunto esattamente la sua dimensione, la sua calibratura finale, e stiamo anche spingendo perchè si introduca la nuova tecnologia di trasporto pubblico in area Metropolitana, tali da favorire una spontanea scelta da parte degli utilizzatori del mezzo pubblico.

Allora io non so se l'analisi che ho fatto è condivisibile o meno, non so ne magari qualcuno farà dei commenti, io vedo con grande soddisfazione una simmetria, una qualche simmetria tra il periodo degli anni '50 e il nostro, naturalmente non mi riferisco alla qualità delle persone perchè questo è un altro discorso, ma alla similitudine di circostanze questo secondo me è positivo. Vi ringrazio per l'attenzione".

(applausi)

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie all'Assessore Campia, vi ringrazio e chiudo dicendovi una cosa, che il suo discorso mi è piaciuto molto, mi sarebbe piaciuto in più se ad ascoltarlo ci fossero anche gli attuali Consiglieri Provinciali.

È un tentativo di ponte che facciamo... voglio dire sono stati invitati, io credo che su argomenti di questo tipo un minimo di curiosità intellettuale, non dico tanto di... dov'è l'Istituzione, ma di curiosità intellettuale un Consigliere che amministra la Cosa pubblica dovrebbe averlo.

Gattini 2 minuti".

GATTINI - Vice Presidente della Consulta: "...abbiamo dimenticato un fatto molto importante perchè, non per far polemica, il Piano Regionale di sviluppo diretto dall'arch. Renacco, fu presentato prima ancora che le Regioni fossero elette, nel '70 fu precedente, e prevedeva sul Piano dei collegamenti, perchè io ho partecipato a tutti i discorsi dei Piani Regolatori Intercomunali perchè dal '64 - '75 (...) diritti Comune di Orbassano.

Era previsto nel Piano Regionale discusso da tanti, e sarebbe bello poterli recuperare, (...) lo sa

bene, era previsto per quanto riguarda le Ferrovie il grande scavo ferroviario dopo Alessandria, nella zona di Alessandria, guarda caso in questi giorni ho letto sui giornali è stata inaugurata, l'inizio mi pare no, di un assestamento ferroviario lì per la Val Padana. Perché diceva il Piano Regionale di Sviluppo di Renacco, approvato perché c'era un Comitato regionale che ha fatto quell'elaborazione lì, era previsto là, per collegarsi con tutti i porti liguri e quindi collegare il Piemonte con quella roba lì. E questo fu accettato da tutti, da tutti, il Consiglio Comunale, il Consiglio Provinciale ecc.

Poi arriva la FIAT, scopre di fare un'altra fabbrica in quell'area là a Rivalta, c'è il Progetto delle Ferrovie era stato fatto, al Sindacato Ferrovieri della CGIL, io ho fatto un po' parte lì, c'era già il Piano disegnato dello scalo ferroviario, la Direzione Generale delle Ferrovie aveva deciso questo.

Arriva la FIAT nei primi anni '60, fa la nuova fabbrica, costruisce la fabbrica e comincia a fare... compra tutto il territorio del San Luigi vecchio che era il Mirafiori per fare Mirafiori Nord, bisogna ricordarsele queste cose eh, e non andiamo a cercarle, e il (...) compra un'area vasta sul territorio di Orbassano per rifare il nuovo San Luigi, io amministravo Orbassano allora, perché non volevano pagarmi neppure l'indennità, allora la legge sui materiali della costruzione io ho fermato i lavori, eh beh, c'è una storia dietro.

A quel punto lì dice: io lo scalo ferroviario siccome costruiscono i Matta non posso mica andare a farlo ad Alessandria, eh no,..."

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Siamo a 3 minuti".

GATTINI - Vice Presidente della Consulta: "Mi dice: bisogna farlo qua, dove, là dove l'ha fatta adesso. Eh no, dico io, ma come avete fatto un ospedale enorme ci mettete lo scalo ferroviario con 4.000 mezzi al giorno che ci passano lì, c'è un ospedale ma mica è possibile, eppure l'hanno vinta questa storia, io ho discusso anni con le Ferrovie, con la FIAT, con Contanevelli che era il Direttore della FIAT (...), per impedire questo scempio. Per dire che queste scelte l'Amministrazione delle Ferrovie non fa più lo scalo qui lo fa là, la FIAT se n'è andata, e quindi serve tutta, ha sconquassato tutto, perché poi ha fatto fra Beinasco e Orbassano il Centro di Ricerche e di Collaudo quella lì sul territorio..."

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "4 minuti Gattini, scusami..."

GATTINI - Vice Presidente della Consulta: "Ho schiuso. Anche su questo si è discusso un anno e mezzo, c'ho scritto poi un libro, c'è un pacco di documenti così per quella scelta, quindi quella scelta della FIAT ha determinato, per questo dico io, ha determinato, la FIAT ha determinato questo, adesso si riparla di dello scalo ad Alessandria.

Guardate un po' che anche questo fa parte dello sviluppo del territorio intorno a Torino eh".

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie. L'arch. Berlanda e poi brevissimamente spero in chiusura l'arch. Coticoni, essendo componente (...) della Consulta".

Arch. BERLANDA: "Molto grato a chi ha voluto organizzare un Convegno per celebrare Grosso, che è stato il mio Presidente quando io ero Consigliere Provinciale.

Vorrei approfittare dei due minuti che Canavoso mi ha concesso, per ricordare come ognuno di noi, tornando indietro di 50 anni e vedendo che cosa è avvenuto dopo, non dovrebbe dimenticarsi quali sono state le difficoltà che hanno impedito di realizzare le migliori proposte, di studi più approfonditi, le visioni del futuro migliori che erano state fatte allora.

Grosso quando poi passò al Comune ebbe come Assessore all'Urbanistica Giovanni Astengo, che vorrei legarlo, perché assieme avevano continuato a cercare di affermare quell'opera divisione generale del territorio, contro la quale però gli interessi costituiti e la cecità di tante forze politiche, compresi quelli che non volevano autostrade quando occorrevano, ha impedito loro di arrivare a dei risultati positivi.

Ho il timore che siamo di nuovo in una situazione analoga, abbiamo delle prospettive e abbiamo delle difficoltà, abbiamo soprattutto delle forze che remano contro. Se non la rendiamo limpida questa situazione difficilmente potremmo lasciare ai nostri figli e ai nostri nipoti un territorio migliore di quello che noi a suo tempo avevamo ereditato. Grazie".

(applausi)

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie Arch. Berlanda, l'arch. Massimo Coticoni".

Arch. COTICONI: "Molto breve come è sempre stato nei miei vari mandati. Ma, innanzitutto vorrei ringraziare il collega Bottazzi che ha fatto una relazione assolutamente encomiabile, un lavorone, complimenti..."

BOTTAZZI - (XXX): "(Non udibile)".

Arch. COTICONI: "No, no complimenti. Volevo però prendere un po' spunto e dalla provocazione che ci ha lasciato l'ing. Massimo Moraglio, e volevo lasciare un piccolo cammeo, per inquadrare la vicenda di Grosso secondo me non bisogna dimenticare che Torino si dota di un Piano Regolatore Generale se non ricordo male nel '58 e nel '59, e mentre da un lato Grosso immaginava, come dire, la grande viabilità nazionali, internazionale il Comune di Torino non si ricordava che le nuove case, le nuove espansioni, non dimentichiamoci che la FIAT fece passare la città

di Torino se non ricordo male da 400 a 500.000 abitanti a 900.000, tutti dimenticarono il problema urbanistico, tutti si dimenticarono che l'autovettura occupava un posto, uno spazio, e quindi quel Piano Regolatore non prevedeva, anzi se non ricordo male per motivi di Vigili del Fuoco e compagnie belle si proibiva la costruzione dei box sotterranei, sotto le case in nuova costruzione, quindi tutta la grande espansione della città ha visto l'assenza totale dei posti auto, non esistono i garage interrati in questa città.

E non si può venire a dire che in quell'epoca non esistevano modelli, io non ho mai amato tanto il modello americano, ma bastava però guardare solamente al di là dell'Oceano per capire che cosa avrebbe voluto dire l'automobile anche in Italia, e quindi in questo io mi associo alla grande sfiducia nei politici che mi è parso di capire in finale di intervento dell'ing. Moraglio.

Grosso secondo me ha dato un'altra lezione, Grosso non arrivava da una tradizione politica se non ho letto male, ma Grosso era un civile prestata alla politica.

Ecco io in questa cosa ci credo molto, credo che molti colleghi dovrebbero trovare questa, dal '51 trovarla ancora oggi una novità, ma credo che sia una novità che possa ancora dare dei risultati.

E infine, infine, ho appreso con molta felicità e contentezza che la Provincia ha cambiato linea di indirizzo.

Quello che la Presidente, l'ex Presidente Bresso ha osteggiato per due mandati, ovverosia la famosa grondaia ecc., vedo che oggi invece è stata presa in grande considerazione.

E per usare una frase usata dal mio collega che stava forse in quel banco lì, per fortuna solo le pietre non cambiano idea. Grazie".

(applausi)

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie. L'Assessore Campia vuole rispondere con una battuta e poi ringrazio ancora il prof. Grosso di essere stato con noi e prendiamo un aperitivo e possiamo continuare a chiacchierare dall'altra parte".

Assessore CAMPIA: "Saranno due in realtà le battute, a Coticoni tutte due nascono dalla relazione di Coticoni, la prima è giusta, la prima osservazione è giusta ma va puntualizzata, cioè è vero che il Piano di Torino nel '59 ha sottostimato il problema dei parcheggi, non c'è dubbio, e suggerisco all'amico Notaristefano nella sua veste di tutors degli ex Consiglieri Comunali magari di promuovere su questo tema un approfondimento. Non credo però che fosse una scelta politica, ricordo che il Piano di Torino nel '59 venne fatto dall'allora, della crema dell'allora conoscenza tecnica esistente in città, cioè i migliori nomi disponibili nel mondo dell'Ingegneria e dell'Architettura furono coinvolti, io credo che fosse la cultura tecnica dell'epoca ancora nostra a sottostimare questo problema. Comunque ripeto, affiderei il tema a un approfondimento.

Rispetto alla Est devo invece smentire parzialmente Coticoni perchè noi preparammo il progetto di gronda Est, forse tu eri ancora seduto in quel banco nel banco sottostante, quindi non è che fossimo a priori chiusi sull'ipotesi di un completamento del sistema Tangenziale, all'epoca io stesso prediligivo e continuai a prediligere una soluzione tipo gronda Est, l'ANAS che avrebbe dovuto realizzarla è stata nel frattempo sciolta, o comunque è stato dedicato all'ANAS altri compiti e quindi vedremo chi l'ha potrà realizzare se sarò un'autostrada o se sarà un misto di soggetti pubblico-privati".

CANAVOSO - Presidente del Convegno: "Grazie a tutti, se posso fare una battuta anch'io in questa chiave, di tutti quelli della società civile prestati alla politica, se qualcuno rientrasse dal prestito forse non sarebbe male. Grazie".

*Relazione a cura
di L. Bottazzi*

15 novembre 2008

**GIUSEPPE GROSSO:
IL RUOLO DELLA
PROVINCIA DI TORINO
NELL'EVOLUZIONE
DEL SISTEMA
TERRITORIALE
DI MOBILITÀ**



Perché un convegno sulla presidenza Grosso

Il ruolo svolto da Giuseppe Grosso come Presidente del primo Consiglio Provinciale eletto nel dopoguerra con le elezioni del 1951 - carica conservata sino al 1964 - è ancora oggi notevolmente sottovalutato e neppure nella recente ricorrenza del centenario dalla nascita (24 luglio 2006) sono state assunte significative iniziative per ricordare quanto da Lui fatto nel lungo periodo di presidenza.

Sarebbe pertanto opportuno prevedere nel 2008 (a 35 anni dalla morte) un convegno che evidenziasse i progetti elaborati ed i risultati raggiunti non solo come doverosa ricostruzione storica, ma anche per verificare, in particolare nel settore della mobilità e dei trasporti, quanto ancora attuale e pertanto in grado probabilmente di fornire un contributo al dibattito in corso sulle scelte da effettuare oggi nello stesso settore.

Questo in coerenza con uno degli obiettivi delle manifestazioni di "Italia 150": "Utilizzare il passato per il futuro".⁽¹⁾

Un convegno in grado di evidenziare come Grosso seppe cogliere l'esigenza di individuare ed attuare, ben al di là delle limitate competenze allora previste per le Amministrazioni Provinciali, gli interventi necessari:

1. sia per accompagnare non solo la ricostruzione post bellica, ma anche il successivo sviluppo economico superando i rischi dovuti alla collocazione geografica della Provincia e dello stesso Piemonte che avrebbero determinato un pericoloso isolamento e questo sapendo utilizzare al meglio le potenzialità offerte dalla scelta nazionale che si andava allora profilando a favore delle autostrade;
2. e sia nel predisporre le condizioni per evitare il congestionamento dell'area metropolitana dovuto alla ripresa produttiva che avrebbe comportato una rilocalizzazione delle imprese e conseguente incremento della popolazione ivi insediata.

Convegno che potrebbe evidenziare anche le similitudini tra le scelte della amministrazione Grosso nel settore della viabilità e quelle, esattamente un secolo prima, di Cavour in campo ferroviario per far uscire allora il Piemonte dallo stesso rischio di isolamento.

Infine, sulle possibilità che un simile convegno possa fornire un contributo al dibattito in corso sul tema della mobilità dei trasporti, potrebbe essere interessante esaminare l'evoluzione avvenuta in questi ultimi 150 anni tra la prima fase di sviluppo ferroviario, quella successiva, ad un secolo di

distanza, di sviluppo quasi esclusivamente autostradale e la terza, quella attuale, di integrazione tra i due sistemi.

Su queste tre fasi di sviluppo della mobilità si potrebbe addirittura proporre di utilizzare l'occasione delle iniziative per celebrare il 2011 ricordando che le due precedenti evidenziarono rispettivamente lo sviluppo ferroviario (1911) e quello autostradale (1961).

La presente comunicazione è articolata in capitoli contenenti brevi considerazioni sui punti prima ricordati di possibile articolazione del Convegno.

Un primo capitolo sintetizza le motivazioni ed i primi risultati dello sviluppo della rete ferroviaria avviato da Cavour in Piemonte.

Un secondo capitolo sottolinea il rapporto tra la nuova rete ferroviaria ed il ruolo, quasi sempre di tipo subordinato, assegnato alla rete stradale.

Il terzo capitolo accenna alla situazione esistente in Torino e nell'Area Metropolitana alla vigilia dell'insediamento della Giunta Grosso con riferimento allo sviluppo produttivo e all'incremento della popolazione.

Nel quarto capitolo si ricordano brevemente quali erano gli obiettivi del Presidente Grosso, quali i progetti elaborati e quanti di questi riuscì a realizzare.

Il dibattito politico sorto in quegli anni in merito all'azione della Provincia ed il contenuto delle principali critiche avanzate è il tema del quinto capitolo.

Infine in un sesto capitolo si tenta di individuare quali potrebbero essere gli insegnamenti da trarre oggi da quella importante esperienza.

Si è inoltre inteso fornire, in particolare nel IV capitolo, alcuni riferimenti ai Verbali del Consiglio Provinciale (indicati con VCP e relativa data) riguardanti i singoli punti via via accennati.

Questo anche al fine di contribuire ad eventuali ulteriori approfondimenti di quel periodo utilizzando al meglio gli archivi della Provincia.

Capitolo 1

Cavour e lo sviluppo della rete ferroviaria in Piemonte

Il Piemonte, anche se partito in leggero ritardo rispetto al Granducato di Toscana e al Regno di Napoli, prima dell'unità d'Italia avviò un consistente programma di costruzioni ferroviarie comprese opere all'avanguardia nel mondo come il primo traforo dei Giovi e poi quello, eccezionale per l'epoca, del Fréjus.

Grazie a questo sforzo nel 1859 fu lo Stato che si presentò all'unità del paese con la rete più estesa, ma anche con una visione non solo europea, ma addirittura euroasiatica, di cosa una rete ferroviaria ben progettata ed il suo collegamento con il trasporto marittimo poteva significare per lo sviluppo di un territorio posto ai nodi dei grandi flussi di traffico.

Cavour fu certamente tra gli statisti della sua epoca quello che contribuì maggiormente e con lungimiranza allo sviluppo del nuovo sistema di trasporto, diventando un fervente sostenitore dello sviluppo ferroviario sin dall'inizio della sua attività politica.

Nel 1839 (a 29 anni) iniziò a scrivere articoli sulla "Gazzetta Piemontese" in favore del traforo del Fréjus⁽²⁾ mentre questo entusiasmo per il nuovo sistema di trasporto lo portò addirittura a paragonare l'invenzione della macchina a vapore a quella della stampa od alla scoperta dell'America.⁽³⁾

L'attenzione posta alla necessità di sviluppare ferrovie in Piemonte era anche dovuta al fatto che le nuove ferrovie francesi favorivano Marsiglia a danno dei porti liguri ed occorreva con urgenza porvi rimedio collegando Torino contemporaneamente con il mare e con la Savoia attraverso il Fréjus.

L'ambizioso obiettivo esplicitato più volte da Cavour era però quello non solo di evitare al Piemonte un prevedibile rischio di isolamento, ma più in generale di far assumere all'Italia un ruolo di cerniera tra l'Europa e, tramite il Mediterraneo, con le Indie Orientali.

Riferendosi al ruolo delle ferrovie già nel 1846 scriveva che l'Italia, considerata come "un immenso promontorio" al centro del Mediterraneo, "sembra destinata ad unire l'Europa all'Africa".

Quando il regno di Napoli avrà completato la rete ferroviaria sino all'estremità della penisola e "ci si potrà imbarcare a Taranto od a Brindisi, la distanza marittima che oggi occorre superare per recarsi dall'Inghilterra, dalla Francia e dalla Germania in Africa o in Asia sarà abbreviata della metà".⁽⁴⁾

Cavour aveva ben chiaro cosa occorresse fare per strappare all'Austria il transito della "Valigia

delle Indie", istituita nel 1835 per il traffico passeggeri e bagaglio postale in Inghilterra e che dal 1841 transitava nel Mediterraneo per il Mar Rosso in attesa del taglio dell'istmo di Suez.

L'Austria aveva ottenuto il passaggio da Ostenda a Trieste realizzando il primo valico ferroviario a Postumia nel 1857, migliorato poi nel 1867 con quello del Brennero.

Riteneva così di aver risolto lo scontro con l'Italia che precedentemente aveva firmato a Torino nel 1847 una convenzione con l'Inghilterra per lo scalo a Genova.

La quasi contemporanea apertura del canale di Suez e del traforo ferroviario del Fréjus favorirono nuovamente l'Italia, in particolare quando venne aperta la dorsale ferroviaria adriatica e lo scalo definitivo della "Valigia" divenne Brindisi e tale restò sino alla prima guerra mondiale, anche se prioritariamente per il bagaglio postale perché il traffico passeggeri fu dirottato, dopo il 1893, dall'istituzione dell'"Orient Express".

"La Valigia delle Indie correva sul percorso più breve e naturale da Calais a Modane e a Brindisi e di qui attraverso Suez fino a Bombay. L'Occidente era collegato al lontanissimo Oriente dal traforo che era stato il sogno di Medail e la sfida di Cavour".⁽⁵⁾

Può forse far sorridere oggi la battaglia di allora per accaparrarsi il tracciato della "Valigia delle Indie", ma occorre comprendere l'importanza che si assegnava non solo ai rapporti con l'area indiana, ma anche a quelli con la Cina, a cui si era imposta la rottura dell'isolamento commerciale solo nel 1842.

Tra i vantaggi che si intendevano raggiungere con il collegamento ferroviario di Torino ai porti liguri ed alla Francia vi era anche quello, mai abbastanza valutato, di importare carbone per l'industria e le ferrovie a prezzi meno proibitivi di quelli imposti dall'attraversamento delle Alpi o degli Appennini con carri a trazione animale.

Venne calcolato, ad esempio, che attraverso il valico del Moncenisio mediante carri era possibile trasferire nei due sensi attorno alle diecimila tonnellate/anno.

Per trasferire la stessa quantità con la nuova ferrovia erano sufficienti solo due settimane.

Nonostante una sensibile riduzione nei costi di trasporto il prezzo del carbone rimase però ancora alto, ad esempio mentre a Cardiff costava otto lire alla tonnellata a Torino raggiungeva le cinquantacinque lire.⁽⁶⁾

Questo, per inciso, spiega la prevalenza dell'utilizzo della forza idrica prima e idroelettrica poi da parte dell'industria piemontese.

La volontà di Cavour di risolvere i problemi del Piemonte avviando imprese al limite del temerario emerge soprattutto nel progetto del Fréjus.

Occorre infatti sottolineare, per valutare correttamente la dimensione del traforo del Fréjus previsto

da progetto in 12.220 metri di lunghezza, che nel 1858, all'inizio dei lavori di perforazione, le principali gallerie ferroviarie allora costruite in Europa erano quella dei Giovi (m. 2.650), anch'essa in Italia, e di Königsberg (m. 1.620) in Germania.⁽⁷⁾

La rapidità con cui il Piemonte realizzò il programma di costruzione di strade ferrate e la dimensione, tra pubblico e privato, delle risorse impiegate indusse qualcuno, con un pizzico di ironia, a definire questo periodo come una sorta di "Risorgimento ferroviario".

Resta comunque il fatto che, anche come contributo all'esito favorevole delle guerre di indipendenza lo stesso Napoleone III ammise, dopo le battaglie di Solferino e S. Martino, che la vittoria era da attribuirsi essenzialmente al sistema ferroviario piemontese ed al Ministro Bona che, in brevissimo tempo, aveva consentito il trasferimento dell'esercito francese direttamente al fronte sorprendendo gli austriaci, molto più lenti nei trasporti a causa di una rete ferroviaria incompleta.⁽⁸⁾

Capitolo 2

Sviluppo ferroviario e rete stradale

Lo sforzo in campo ferroviario attuato in Piemonte consentì un notevole salto di qualità nei trasporti in una regione che, rispetto al Nord Europa ed alla Francia, non era dotata neppure di canali navigabili.

Per contro i notevoli investimenti richiesti comportarono una inevitabile modifica nel ruolo delle strade viste essenzialmente come collegamento tra le stazioni ferroviarie ed il resto del territorio.

Questo ruolo "di chiara subordinazione rispetto alle ferrovie, tanto che ogni qualvolta i percorsi delle strade nazionali coincidevano con quelli ferroviari, erano le prime a subire un declassamento" era anche dovuto al fatto che, diversamente dalle strade ferrate, le strade erano "incapaci di produrre direttamente profitti".⁽⁹⁾

Caratteristica quest'ultima che consentì di avviare i procedimenti di "concessione" ai privati.

Inoltre, dopo l'Unità, lo Stato si impegnò essenzialmente nel tentativo di dotare anche le provincie meridionali di una rete stradale soddisfacente tanto che tra il 1861 ed il 1871 la somma spesa per le strade al Sud fu tre volte maggiore che al Nord e, sui 1075 milioni complessivamente investiti dal 1865 al 1924, ben 753 vennero destinati al Mezzogiorno.⁽¹⁰⁾

Sino alla prima guerra mondiale però strade e ferrovie non furono realmente in opposizione tra

loro, ma complementari, anche se gli investimenti ovviamente privilegiarono le seconde. Concetto di complementarità già espresso dal Cattaneo attorno al 1840 quando sostenne che solo lo sviluppo delle strade comunali poteva garantire il successo delle costruende ferrovie del Lombardo - Veneto. ⁽¹¹⁾

La situazione di predominio ferroviario iniziò a modificarsi nel periodo tra i due conflitti quando il fascismo adottò una politica più favorevole alla viabilità togliendo, nel 1923, l'incompatibilità tra ferrovie e strade statali aventi lo stesso percorso e creando, nel 1928, la struttura per queste ultime (AASS), successivamente trasformata in ANAS. ⁽¹²⁾

Vennero in quel periodo costruite le prime autostrade tra le quali la Torino - Milano nel 1932 e la Genova - Serravalle.

Il vero capovolgimento a favore del sistema autostradale avvenne dopo il 1950.

Infatti ancora nel 1947 venne istituita una commissione per la elaborazione del Piano Regolatore Generale delle Ferrovie da affiancare ad un analogo Piano Autostradale ipotizzando così, per queste ultime, soluzioni che non fossero direttamente concorrenziali con la rete ferroviaria.

Il piano elaborato dalla Commissione, che poteva considerarsi un positivo tentativo di coordinamento dell'intero sistema di trasporto di merci e persone, non venne però mai attuato.

Per contro con Aldisio prima (1950-1954) e Romita poi si consolidò la priorità del sistema autostradale adottando per queste ultime la modalità delle concessioni ai privati per la loro costruzione e gestione ⁽¹³⁾ riesumando così lo strumento che aveva caratterizzato la prima fase di sviluppo ferroviario in Piemonte ed in Italia dopo l'Unità.

Per quanto riguarda poi l'avvio di timidi indirizzi a livello europeo occorre ricordare che poco prima dell'insediamento della Giunta Grosso, il 16/09/1950 vennero conclusi a Ginevra, sotto gli auspici della Commissione Economica per l'Europa dell'ONU, accordi per i principali "itinerari europei" tra i quali: la E21/a Ginevra - Bouneville - Monte Bianco - Aosta; la E21 Aosta - Torino - Savona - Genova; la E31 Lione - Modane - Torino - Milano - Venezia. ⁽¹⁴⁾

Erano queste solo indicazioni per "itinerari" la cui realizzazione era demandata alla volontà e capacità degli amministratori dei singoli paesi interessati.

Il "piano Aldisio" del 1952 presentato alla IX Conferenza della Strada di Stresa, tenne anche conto delle indicazioni di Ginevra prevedendo il completamento della Torino - Milano - Venezia e, per quanto riguarda il Piemonte, la "Torino - Piacenza" come grande strada a traffico misto e due "camionali" di raccordo con la rete autostradale: l'Aosta - Santhià e la Torino - Savona.

Il primo grande piano autostradale fu quello di Romita del 1955, che trasformò, rispetto al piano Aldisio, le tratte Torino - Ivrea e Ceva - Savona da camionali ad autostrade a pedaggio. ⁽¹⁵⁾

Capitolo 3

Torino ed Area Metropolitana alla vigilia della Giunta Grosso

3.1 Sviluppo industriale ed esigenze di mobilità di merci e persone

Al suo insediamento l'Amministrazione Provinciale si trovò ad affrontare le nuove esigenze di mobilità per merci e persone drammaticamente aumentate e difficilmente risolvibili da eventuali potenziamenti del servizio ferroviario, comunque di competenza dello Stato e caratterizzati da programmi governativi che evidenziano sempre più la volontà di privilegiare la scelta autostradale.

L'industria torinese stava intanto puntando ad un rilancio produttivo ed ad un incremento delle esportazioni, in particolare, per quanto concerneva la grande industria, da parte di FIAT, Olivetti e Snia Viscosa.

Per la FIAT Valletta già nel 1946, in contrasto con le posizioni "stagnazioniste" del Presidente della Confindustria Costa, aveva sostenuto l'esigenza di una politica espansiva e non deflazionista da rafforzare, se necessario, anche con una "imposta patrimoniale fortissima".

Riteneva possibile, per il settore auto, produrre vetture di piccola cilindrata e questo in accordo con le imprese americane alla luce anche delle trattative con Ford e General Motor avviate addirittura dal Senatore Agnelli nel 1936-37 ⁽¹⁶⁾ e sulla base delle quali la FIAT aveva deciso di costruire Mirafiori i cui lavori terminarono nel maggio 1939.

L'industria americana non avrebbe infatti contrastato la produzione di piccole auto come la "Topolino" e la "Balilla" da vendere in mercati lontani dagli USA ove, per i costi di trasporto ed il basso potere d'acquisto in quei paesi, poteva risultare impossibile esportare le auto americane di grossa cilindrata.

Valletta chiedeva però allo Stato e alle Amministrazioni Pubbliche interventi in grado di consentire "economie esterne" tra le quali lo sviluppo della rete stradale ed una migliore organizzazione del territorio. ⁽¹⁷⁾

Le previsioni di Valletta, almeno sino alla prima metà del 1951, sembrarono puntualmente verificarsi tanto che la produzione del 1949 aveva già superato quella del 1938 con 79.000 vetture, salite poi nel 1950 a 115.000 con l'esportazione attorno al 20% della produzione.

La produzione di quegli anni, salvo la "1400" uscita dopo il 1949, riguardava però due vetture il cui prototipo per la 1100E risaliva al 1938 e per la Topolino al 1936, anche se successivamente aggiornate.

I problemi nelle vendite emersero nella seconda metà del 1951 e nel primo trimestre del 1952 il calo di produzione rispetto a quello del 1951 fu del 24,3% e contenuto grazie al mantenimento delle vendite della "500 giardinetta".

Si poneva pertanto l'esigenza di progettare una nuova "vetturina" in grado di reggere alla concorrenza francese, tedesca ed inglese. ⁽¹⁸⁾

La Olivetti già alla fine del 1945 aveva incrementato l'export verso l'America Latina, grazie anche alla cessata concorrenza tedesca, e prevedeva di vendere ai paesi che stavano conquistando l'indipendenza dai precedenti regimi coloniali. Questi infatti necessitavano di macchine da scrivere, calcolatrici, perforatrici ed altre attrezzature d'ufficio per far fronte alle nuove esigenze amministrative.

Grazie al successo di questi programmi la Olivetti incrementò la produzione portando il personale da 4.000 dipendenti nel 1945 a 6.000 nel 1951 con una esportazione che raggiungeva poco meno della metà di quanto prodotto.

Anche la Snia Viscosa intendeva incrementare le proprie esportazioni di fibre sintetiche e nel contempo avviare la produzione di fibre artificiali.

Questa vivace ripresa nell'export del tessuto produttivo torinese portò, in termini di tonnellate, ad un incremento dal 1947 al 1951, anno di insediamento della Giunta Grosso, da 54.600 t. a 93.000 t. per auto ed autocarri, da 3.600 t. a 4.000 t. per macchine da scrivere, al raddoppio per i tessuti e da 3.161 t. a ben 28.100 t. per i filati mentre per i pneumatici si passò da 1.170 a 26.500 t..

A questo notevole incremento nel fabbisogno di movimentazione merci per l'export occorre aggiungere non solo quello per altre imprese come acciaierie, RIV, Savigliano, Lancia, Westinghouse, Cogne, Incet, ma anche il fabbisogno dovuto alle importazioni di combustibili, materie prime e macchinario in buona parte utilizzando quanto previsto dal piano Marshall.

Il Piemonte utilizzò notevolmente i prestiti ERP per l'ammodernamento degli impianti (ed in particolare la FIAT) con addirittura, nei primi 15 mesi di applicazione, più del 33% del totale Nazionale contro il 21% della Lombardia, anche se nel dicembre 1951 la quota complessiva della nostra Regione scese al 25%.

Risvolto negativo di questa massiccia importazione di macchinari USA fu la chiusura ed il ridimensionamento delle imprese locali che producevano prodotti analoghi. ⁽¹⁹⁾

Questo incremento dell'export/import imponeva, come già ricordato, un miglioramento nelle comunicazioni sia attraverso le Alpi e sia verso i porti Liguri.

Anche a quest'ultima esigenza non era in grado di rispondere la rete ferroviaria esistente tenendo conto che, per esempio, sulla Torino - Savona non si prevedeva neppure di ripristinare il tratto a doppio binario asportato dai tedeschi.

3.2 Incremento di popolazione e decentramento produttivo

Si ritiene opportuno a questo punto procedere ad un sintetico esame della situazione esistente nell'area metropolitana all'atto dell'insediamento della Giunta Grosso nel 1951 riguardante sia l'incremento di popolazione in atto e sia i primi significativi fenomeni di rilocalizzazione produttiva.

a - Incremento di popolazione nell'area metropolitana

Nel 1951 erano già percepibili le prime avvisaglie della profonda trasformazione che avrebbe coinvolto non solo il capoluogo, ma l'intera area metropolitana.

Gli incrementi produttivi già raggiunti e gli ambiziosi programmi di sviluppo di molte industrie locali lasciavano prevedere una fase di rilocalizzazione industriale che non poteva più trovare spazio, come avvenuto negli anni '20 e '30, all'interno del Comune di Torino.

Questa situazione avrebbe comportato un inevitabile incremento degli abitanti nei comuni della cintura come d'altra parte già indotto dallo stabilimento FIAT di Mirafiori verso i comuni di Beinasco, Orbassano e Nichelino.

L'incremento di popolazione nell'area metropolitana era però ricavabile anche dal semplice esame dei dati forniti dal censimento del 1951 confrontati con quello del 1936.

Rispetto all'incremento registrato in Torino del 12,91% (da 637.029 a 719.300 abitanti) la popolazione dei 23 comuni che avrebbero costituito il "Piano Regolatore Intercomunale" era infatti mediamente aumentata del 17,17%, dato però che in molti comuni attorno al capoluogo raggiungeva il 24/25% (Moncalieri, Trofarello, Beinasco, Nichelino, Grugliasco, Rivoli) e punte del 34,5% a Venaria, del 33,2% ad Alpignano e del 31% ad Orbassano.

Comuni, questi ultimi che, probabilmente non per caso, verranno poi serviti dalla futura tangenziale.

Nel 1951 poteva forse in questi comuni ancora essere presente l'effetto dello "sfollamento" dal capoluogo durante il conflitto, ma nel periodo considerato vi fu anche un significativo incremento degli addetti all'industria sul totale della popolazione attiva che, rispetto al 59% di Torino, era mediamente del 70% con una punta del 81% a Venaria.

Maggior incremento di popolazione nella prima cintura proseguito, anche se in modo molto attenuato, nel decennio successivo (censimento 1961 con +41,2% a Torino e +44,25% negli altri 23 comuni) per esplodere però nell'ulteriore decennio (censimento 1971: +16% a Torino e +92,18% nei 23 comuni passati da 229.586 a 441.224 abitanti). ⁽²⁰⁾

b - Decentramento produttivo nell'area metropolitana

Come già accennato il territorio del comune di Torino difficilmente era in grado di soddisfare

l'esigenza di nuovi spazi per consentire l'ampliamento della capacità produttiva conseguente al processo di sviluppo economico che si era positivamente innescato.

A questa oggettiva difficoltà di reperire spazi nel capoluogo in grado di consentire non solo ampliamenti, ma anche le necessarie modifiche tecnologiche al processo produttivo si aggiungeva, come da più parti osservato, la possibilità di effettuare fruttuose speculazioni di tipo fondiario.

Ricorda Castronovo che "ancora nel 1968, sui 315 comuni della Provincia, soltanto 7 avevano un piano regolatore (per poco più del 6% della superficie provinciale), 25 un piano regolatore in attesa di approvazione e gli altri si trovavano nella fase del piano di fabbricazione".⁽²¹⁾

Il risultato fu che sul totale delle aree liberate in Torino entro l'inizio degli anni '70, la metà venne utilizzata per abitazioni ed uffici ed il 30% per insediamenti industriali.

Le imprese dalla vendita di queste aree ottennero le risorse per finanziare almeno in parte la rilocalizzazione.

Certo i fenomeni di profonda trasformazione dell'Area Metropolitana ed in particolare le conseguenze del rapido decentramento produttivo non erano ancora chiaramente percepibili nel 1951.

L'intera opera della Giunta Grosso deve pertanto essere valutata alla luce delle decisioni che furono assunte mentre era solo agli inizi la più profonda trasformazione mai avvenuta in quell'area.

Si trattava infatti di prevedere una crescita quantitativa e qualitativa dell'intero tessuto produttivo.

Per il settore auto si stava creando un duplice effetto dovuto all'incremento della produzione di vetture.

L'incidenza sull'indotto non era solo di tipo quantitativo, ma anche qualitativo perché la FIAT decise, con la produzione della "600" e poi della "500" di incrementare al 30/40% l'incidenza di accessori e semilavorati provenienti dall'esterno.

Per avere un fenomeno analogo occorrerà aspettare la metà degli anni '90 quando, con l'introduzione del "just in time", la FIAT incrementò questa quota attorno al 70% anche se purtroppo accompagnata da una riduzione della produzione di autovetture.

Si svilupparono in questo periodo stabilimenti come quelli, ad esempio, di Pininfarina a borgata Lesna nel 1958 e Bertone, ma l'espansione produttiva riguardò anche altri settori merceologici come gli elettrodomestici (Indesit, Castor, ecc.), i pneumatici (Pirelli, Ceat, Michelin), macchine utensili.

Nei 23 comuni della cintura gli addetti all'industria passarono da 51.991 nel 1951 a 73.184 nel 1961 ed a 126.587 nel 1971 mentre nello stesso periodo in Torino erano saliti da 201.729 a 276.445 dal '51 al '61 per scendere a 253.753 nel '71.⁽²²⁾

Capitolo 4

Presidenza Grosso: obbiettivi e realizzazioni

Fu in questa fase che Giuseppe Grosso assunse la presidenza della Provincia dopo le elezioni del 1951, le prime nel dopoguerra che interessarono anche questa amministrazione.

Grosso, all'epoca professore di Diritto e preside della facoltà di Giurisprudenza, era considerato una sorta di politico "anomalo"⁽²³⁾ che assolse al ruolo di Presidente della Provincia "con impegno costruttivo e grande rigore morale".⁽²⁴⁾

L'obbiettivo che si pose fu esplicitamente quello di non limitarsi a gestire le poche competenze previste per la Provincia dalla legislazione allora vigente.

In particolare, per quanto concerneva la viabilità, oltre al potenziamento delle strade provinciali, affermò che occorreva porre i problemi delle "comunicazioni nazionali ed internazionali al cui centro sta Torino, (che) sono anche problemi nostri, nel senso che costituiscono problemi di esistenza per la nostra provincia e che dobbiamo farci per essi forza di stimolo e propulsione". (VCP 13/10/1952)⁽²⁵⁾

Si trattava di attuare contemporaneamente due obbiettivi:

- a) accompagnare e favorire la ricostruzione e la ripresa economica;
- b) consentire lo sviluppo dell'area metropolitana nella quale erano già comparsi i primi segnali di rilocalizzazione industriale e di incremento di popolazione in alcuni comuni della prima cintura.

Occorre rilevare, per evidenziare l'esigenza di interventi sulla rete viaria che, come da più parti rilevato, il tracciato delle principali strade della Provincia del 1824 era ancora "facilmente sovrapponibile e comparabile" a quello della viabilità statale del 1959, a circa un secolo e mezzo di distanza.⁽²⁶⁾

Obbiettivi posti da Grosso ancora più urgenti se si considera che l'amministrazione comunale di Torino, nell'elaborare il suo PRGC, intendeva soprattutto concentrarsi sui problemi interni alla città.⁽²⁷⁾

Questa impostazione emerge abbastanza chiaramente dalla "Relazione relativa alla parte pianeggiante" del Piano elaborato da Giorgio Rigotti nella quale, dopo aver preso atto dei problemi esterni ai confini comunali, si afferma però che "non abbiamo perso il contatto con la realtà contingente e nel piano abbiamo cercato di curare gradatamente, a cominciare dai più gravi, i mali che hanno colpito la città attraverso i tempi".

I problemi riguardanti l'area metropolitana saranno inseriti" in un secondo tempo nel piano intercomunale di cui è già stata data l'autorizzazione ministeriale (Decr. 17/02/54) e in terzo tempo nel piano regionale di più ampia portata".⁽²⁸⁾

L'assunzione di questo ruolo nei riguardi della cintura esterna di Torino da parte della Provincia venne ricordato vent'anni dopo al Convegno sulla "Area Metropolitana di Torino" (30/09-01/10-1972) nella relazione introduttiva del Presidente Elio Borgogno dal significativo titolo: "Le funzioni della Provincia nella pianificazione sub-regionale con particolare riferimento all'area metropolitana".

Nella relazione si afferma che "da circa vent'anni a questa parte la Provincia si è trovata ad operare in un campo non coperto da nessuno, ma che viene progressivamente assumendo un'importanza fondamentale ad un punto tale da costituire il centro dell'attività stessa dell'Ente. Mi riferisco ai fenomeni di interdipendenza territoriale, per cui i Comuni si sono gradatamente trovati coinvolti".

"Di fronte a questa situazione ed all'aggravarsi delle carenze strutturali e funzionali dello Stato, la Provincia di Torino ha operato lungo due linee.

La prima è stata quella di investire in settori che dimostravano la necessità di intervento quali le grandi vie di comunicazione in rapporto alle quali occorreva scongiurare il rischio di un soffocamento non solo del capoluogo, ma dell'intera regione che vent'anni fa pareva condannata, dalla sua posizione geografica, ad un ruolo subalterno".

"Questa è la logica che ha suscitato i nostri interventi sul territorio, ad esempio in ordine al decongestionamento dell'area metropolitana - come nel caso delle tangenziali - o rispetto ai problemi di nuovi insediamenti come la FIAT a Candiolo".

Borgogno prosegue ricordando che questa azione ha consentito di cogliere successi (e "quello meno discutibile mi pare possa individuarsi nel settore delle grandi vie di comunicazione"), ma ha anche" presentato tutti i limiti di un procedere che è sorretto dalla volontà politica, ma non dispone di un adeguato supporto istituzionale ed operativo".⁽²⁹⁾

Analizzare il periodo della Presidenza Grosso alla luce essenzialmente di quanto operato nel settore delle vie di comunicazione non deve però far dimenticare gli interventi in molti altri settori tra i quali quelli volti sia a fornire strumenti per analizzare e conoscere la realtà del territorio e sia per coordinare l'operato delle amministrazioni pubbliche dell'intero Piemonte.

Sulla creazione di strumenti per studiare le realtà basti ricordare la costituzione, unitamente ad Aldo Valente, dell'IRES nel 1958 (VCP 16/07/1958) che successivamente divenne organismo a livello regionale (VCP 14/11/1966).

Sul coordinamento delle Amministrazioni Pubbliche la Provincia organizzò nell'aprile 1961 un convegno dal significativo titolo "La Provincia di Torino nel quadro dello sviluppo regionale" nel corso del quale Grosso sostenne la necessità di attuare l'istituto regionale così come previsto dalla Costituzione.⁽³⁰⁾

Lo stesso Grosso aveva, qualche anno prima, avanzato la proposta che, in attesa della Regione, le Provincie dovessero coordinarsi anche attraverso assemblee congiunte dei consigli provinciali del Piemonte.

Significativo il fatto che questa proposta venne ricordata e rilanciata dal PCI in un convegno del 1959 (R. Bertotti) e nella stessa occasione A. Todros sostenne che, su questa linea, occorreva utilizzare l'unione delle Province piemontesi per riprendere ed ultimare il Piano Territoriale Piemontese (disciplinare firmato nel 1947 e con decreto del 1958 n° 1199 autorizzato poi dal Ministro Tupini) ed inoltre potenziare "su scala regionale" l'IRES.⁽³¹⁾

Un discorso a parte meriterebbe il travagliato iter del Piano Regolatore Intercomunale (PRI) ed il suo fallimento perché approvato solo da una minoranza dei 23 comuni interessati.

Piano che non coinvolge la Provincia, ma coordinato dal Comune di Torino e che almeno lasciò in eredità alcuni elementi come ad esempio il sistema tangenziale ed il CIM oltre all'inserimento, nell'annuario statistico edito dal capoluogo, dei dati riguardanti i 23 comuni del PRI.

4.1 Autostrade e Trafori

L'intervento di Grosso nel settore delle autostrade e dei trafori alpini è chiaramente tra quelli che travalicano le limitate competenze che la legge assegnava alle Provincie.

Pesava inoltre, sul piano politico, il dibattito avvenuto alla Costituente sull'opportunità o meno di mantenere le province, con argomentazioni a sostegno della poca utilità di questo istituto che erano già emerse nel ventennio fascista.

Infine si trattava di sopperire ad una sorta di "latitanza" dello Stato, più volte denunciata anche dal Sindaco di Torino Peyron, da Quarello e da altri amministratori locali⁽³²⁾, cercando aiuti finanziari da banche e privati.

Era inevitabile però che su quest'ultima scelta si sarebbe aperto un vivace scontro politico.

Occorre ricordare che la necessità di intervenire sulla viabilità verso il mare e attraverso le Alpi era già emersa nel 1945 all'atto dell'insediamento della Deputazione provinciale presieduta da Luigi Bovetti.

In quella occasione il prefetto Pier Luigi Passoni ricordava che per fare uscire il Piemonte e Torino dall'isolamento occorreva, tramite le comunicazioni stradali, "intensificare i rapporti con le altre regioni d'Italia e, attraverso gli scali marittimi ed i valichi alpini, con le altre Nazioni".

Ricordava inoltre che il fascismo aveva soppresso l'Ente portuale Torino - Savona sorto per iniziativa del sindaco Frola.⁽³³⁾

Anche il sindaco di Torino Coggiola aveva posto la necessità di collegare i porti liguri e Torino con la Svizzera tramite il traforo del S. Bernardo. ⁽³⁴⁾

La preoccupazione era che il traffico dalla Liguria alla Svizzera si spostasse verso Alessandria o addirittura Milano a causa dei molti progetti in corso.

La Deputazione Provinciale promosse il consorzio portuale Savona - Piemonte con l'obiettivo di realizzare un collegamento autostradale verso Torino secondo un progetto che stava elaborando la FIAT. ⁽³⁵⁾

Intanto nel 1946 si costituì una apposita commissione per studiare un "Piano Regolatore Provinciale" che avanzò alcune proposte tra le quali una "camionale" Torino - Alba - Savona ed un tunnel nella collina torinese. ⁽³⁶⁾

Inoltre, alla fine degli anni '40, l'ufficio tecnico provinciale ipotizzava la formazione di due anelli concentrici attorno al capoluogo ponendo, per la prima volta, l'obiettivo di portare fuori città il traffico di transito ⁽³⁷⁾ superando così la tradizionale convinzione che il mantenerlo all'interno significasse ottenere vantaggi, ad esempio per le attività commerciali.

a - Autostrada Torino - Savona

La FIAT aveva costituito nel 1950 la "Spasis" (Società per azioni sviluppo iniziative stradali) a cui intendeva far partecipare anche la Deputazione Provinciale. ⁽³⁸⁾

Il problema venne ripreso nel 1952 sotto la presidenza Grosso con opposizione, pur con motivazioni diverse, della sinistra e di parte della destra.

La partecipazione della Provincia avvenne con una quota di minoranza che consentiva però alla FIAT di accedere alle sovvenzioni dello Stato perché la presenza degli enti locali forniva all'iniziativa la caratteristica di pubblica utilità. ⁽³⁹⁾

Il piano autostradale di Romita (legge 463 del 21/05/1955), che prevedeva i finanziamenti per i molti progetti esistenti, consentì di sbloccare la situazione e pochi mesi dopo (dicembre 1955) la FIAT promosse la costituzione della s.p.a. per la costruzione e gestione della Ceva - Savona con una partecipazione di minoranza della Provincia. ⁽⁴⁰⁾

Interessanti a questo proposito le osservazioni dell'allora consigliere provinciale Carlo Donat Cattin che evidenziò come la FIAT, con una partecipazione di un miliardo e cento milioni, grazie ai finanziamenti pubblici ed a sottoscrizioni obbligatorie dei "soliti gruppi" e del "solito cartello di banche" avrebbe controllato l'intera operazione. ⁽⁴¹⁾

Occorre rilevare che l'importanza che si assegnava alla prima parte del collegamento autostradale Savona - Torino derivava dal fatto che, assieme al traforo del S. Bernardo, questa era intesa come

parte dell'asse europeo Nord - Sud denominato "7° meridiano" in grado di collegare i porti liguri con Svizzera e Germania (Francoforte) per giungere sino ad Amburgo. ⁽⁴²⁾

La Ceva - Savona venne inaugurata il 27 gennaio 1960 (VCP 17/02/60). ⁽⁴³⁾

b - Trafori del S. Bernardo e del M. Bianco e Autostrada Torino - Ivrea

Il dibattito in sede europea che portò poi nel 1950 alle decisioni di Ginevra che prevedevano la E21, aveva dato luogo ad alcune proposte, tra cui quella di Lora Totino del 1946 su di un traforo autostradale sotto il M. Bianco. Analoghi progetti vennero presi in considerazione anche per il S. Bernardo ed, in questo caso, ad oltre un secolo da un primo tentativo di scavo avviato dal Regno di Sardegna a 2.350 m. di quota.

Per il S. Bernardo si presero in esame due progetti, uno di 6 km a 1.850 m. di quota ed uno di 15 km a 1.600 m. di quota.

Venne scelto il primo, anche perché non esistevano allora esperienze di ventilazione per gallerie stradali molto lunghe.

Si utilizzò però una soluzione di compromesso con strada coperta in modo da far scendere artificialmente la quota di imbocco di 300 metri.

La Provincia partecipò (22/11/1957) alla costituzione della "Società Italiana per il traforo del Gran S. Bernardo" (SITRASB) con il 17,5% del capitale ed il traforo venne aperto il 19 marzo 1964.

Per il Monte Bianco la Provincia, unitamente al Comune di Torino, partecipò al capitale azionario della società nata per la sua costruzione e l'opera, iniziata nel 1959, fu inaugurata il 16 luglio 1965 alla presenza di De Gaulle e Saragat.

Il traforo, lungo 11.600 m., restò per 15 anni, sino all'apertura del Fréjus, quello autostradale più lungo del mondo. ⁽⁴⁴⁾

Ovviamente la progettazione dei due trafori in Valle d'Aosta non poteva essere disgiunta da quella dell'autostrada in grado di collegarli con Torino.

Nel 1953 l'Ufficio Tecnico della Provincia predispose il progetto esecutivo per la Torino - Ivrea ed il 22 maggio 1954 il Consiglio Provinciale approvava la costituzione dell'Ativa ⁽⁴⁵⁾ sottoscrivendo il 50% del pacchetto azionario, il Comune di Torino il 20%, il 14% tra il Comune di Ivrea, la Valle d'Aosta e la Camera di Commercio.

Il rimanente 16% fu sottoscritto da imprese private (FIAT, Olivetti, Unione Industriale). ⁽⁴⁶⁾

L'autostrada Torino - Ivrea venne aperta al traffico il 17 luglio 1960, prima pertanto dei trafori, ma assolvendo così intanto al compito di collegare il Canavese.

c - Autostrada Torino - Piacenza

Il notevole impegno finanziario richiesto dalla costruzione della Torino - Piacenza era giustificato dal fatto che consentiva contemporaneamente di realizzare un collegamento con Genova (attraverso la camionale da Serravalle) e con l'autostrada del Sole per il centro-Sud d'Italia, ma anche di favorire lo sviluppo di alcune aree depresse del Piemonte nelle province di Asti ed Alessandria.

Per questa autostrada Grosso chiedeva però un notevole intervento dello Stato sostenendo che mentre "il traforo del Gran San Bernardo lo costruiamo con finanziamento locale (erano preventivati sette miliardi, ne spenderemo 10)" e inoltre "abbiamo chiesto la concessione per il Fréjus anche in territorio francese: spenderemo quattordici miliardi. Non possiamo affrontare con le sole nostre forze la Torino - Piacenza, perché costerà 50 miliardi."⁽⁴⁷⁾

L'autostrada doveva essere inclusa dalla legge n° 720/61 tra quelle in concessione con contributo statale, ma alcuni conflitti tra le regioni interessate e la successiva crisi economica del 1963 portarono al blocco dei mutui obbligazionari per le autostrade in concessione.⁽⁴⁸⁾

La realizzazione era stata affidata alla Satap, la cui costituzione era avvenuta nel 1960 con l'adesione di amministrazioni pubbliche piemontesi, liguri ed emiliane, alcune casse di risparmio, l'INA, la FIAT e la Centrale (VCP 29/3/60).⁽⁴⁹⁾

Comunque i lavori poterono iniziare il 30/6/1964 ed il primo tratto sino ad Asti venne aperto il 30/12/1968 e sino a Piacenza il 15/12/1972.

d - Traforo del Fréjus

I collegamenti autostradali tra il Piemonte ed i paesi al di là delle Alpi non potevano considerarsi esauriti con i due trafori in Valle d'Aosta.

Questi realizzavano, con il S. Bernardo, l'asse Nord-Sud tra i porti liguri ed il Nord Europa (il "7° Meridiano") e con il Monte Bianco la direttrice E21 ipotizzata a Ginevra nel 1950.

Si andavano però sviluppando i rapporti commerciali con il bacino del Rodano ed in particolare con la Regione Rhône - Alpes che nel 1969 arrivò ad acquisire dal solo Piemonte (autoveicoli ed impianti meccanici) il 22.6% delle sua importazioni.⁽⁵⁰⁾

Si trattava pertanto di porre in cantiere la realizzazione della E31 da Lione a Torino e Venezia o, con l'ottica di oggi, un "Corridoio 5" autostradale.

La Provincia aveva già evidenziato l'opportunità di questo collegamento anche per evitare che la nuova galleria autostradale del Gottardo potesse drenare l'incremento di traffico che la vecchia ferrovia del Fréjus, ancora a binario unico nei 25 Km tra Bussoleno e Salbertrand, non poteva soddisfare.⁽⁵¹⁾

Il 14/12/1956 venne costituito a Torino il "Sindacato per la costruzione di una galleria stradale sotto il Fréjus" con presidente il conte E. Marone e vice l'assessore provinciale Felice Bardelli (VCP 21 luglio 1960).⁽⁵²⁾

Il governo francese non sembrava però disposto a finanziare la sua parte dell'opera, anche se le comunità locali d'oltre Alpe concordavano sulla necessità di realizzare il traforo.

Nel 1960 venne creata la Sitaf con sede presso la Provincia e capitale suddiviso per un terzo tra Provincia e Comune di Torino, un terzo tra CRT, S. Paolo e Camera di Commercio, un terzo tra FIAT, Toro Assicurazioni, Banca Popolare di Novara, Ceat, Michelin, SAI (VCP 21/7/1960 e 5/7/1960).⁽⁵³⁾

Banche e capitale privato avrebbero dovuto garantire il finanziamento dell'opera compresa la parte francese, ma anche in questo caso la recessione del 1963, che colpì la stessa FIAT, modificò il programma.

Si riuscì però a coinvolgere un consorzio di grandi banche europee comprendente anche Mediobanca (VCP 10/11/65) consentendo così, dopo i primi sondaggi per il traforo iniziati il 3 ottobre 1964, a firmare, nel 1966 un accordo tra le commissioni di coordinamento italiane e francesi (VCP 4/7/66).⁽⁵⁴⁾

Solo nel 1973 l'ANAS approvò il progetto che prevedeva una spesa di 70 miliardi di lire per il traforo da suddividersi tra Italia e Francia e 100 miliardi per l'autostrada.⁽⁵⁵⁾

e - Sistema tangenziale

Come già accennato in precedenza, a fine anni '40 gli uffici Tecnici Provinciali ipotizzarono due anelli stradali attorno a Torino.

Negli anni immediatamente successivi lo sforzo per realizzare una rete autostradale in grado di collegare il Piemonte con Francia e Svizzera, i porti liguri e la Lombardia fece passare in secondo piano i progetti legati alla viabilità attorno al capoluogo.

D'altra parte in Italia si stava attuando una sorta di "1° fase" dello sviluppo autostradale tesa a risolvere i collegamenti tra le grandi aree metropolitane senza affrontare l'ingresso del flusso veicolare in queste ultime.

Solo in un secondo tempo si aprì una "2° fase" che si preoccupò di raccordare, con anelli tangenziali, i diversi accessi ai grandi centri abitati e questo perché reso necessario dal vertiginoso aumento delle immatricolazioni di veicoli.

Questo ovviamente è valso anche per il Piemonte ove è stato particolarmente significativo l'incremento verificatosi in Provincia di Torino.

Dai 100.000 veicoli immatricolati al 3/9/1949 si passò ai 200.000 al 8/3/1956 per salire poi a 300.000 al 10/10/1959, a 400.000 il 5/9/1961, a 500.000 il 22/1/63, a 600.000 nel gennaio

'64, a 700.000 il 22/4/1965, 800.000 il 24/5/1966, 900.000 il 10/5/1967 ed infine un milione (A 00000) il 12/4/1968.

Il PRGC di Torino, reso esecutivo nel 1959, ma ovviamente elaborato negli anni precedenti, prevedeva il seguente sistema di 4 tangenziali esterne.

- a) Tangenziale SUD: per i collegamenti dei porti liguri con Torino e la Francia attraverso la valle di Susa (sede stradale 21 metri)
- b) Tangenziale NORD: intesa come prolungamento della autostrada di Milano verso la Francia (S.S. n. 25) ed al servizio anche del nuovo quartiere della Falchera (sede: 21 metri)
- c) Tangenziale NORD-EST: proveniente dalla zona collinare (cosiddetta camionale Pino - Chieri), attraverso il nuovo "ponte-diga" per allacciare il "quadrifoglio" autostradale per Milano e Aosta (in progetto). (sede: 21 metri)
- d) Tangenziale OVEST: di sezione doppia rispetto alle altre (42 metri) "è la più importante tra le tangenziali a traffico selezionato e deve assorbire un traffico tangenziale alla città ma ancora a carattere urbano. Essa rappresenta in quasi tutta la sua lunghezza la strada - limite dell'espansione cittadina in quella direzione".

Era in parte già prevista come "radiale FIAT" nel precedente PRGC e praticamente coincide con l'attuale progetto di Corso Marche.

Si prevedeva poi una sorta di quinta tangenziale (tangenziale Est) "a traffico selezionato con carreggiata veloce che ricalca in parte il tracciato di Corso Moncalieri".⁽⁵⁶⁾

Questa impostazione settoriale per singolo tronco, anziché come semi-anello attorno al capoluogo, può probabilmente spiegare, almeno in parte, i gravi errori progettuali effettuati successivamente dall'Ativa che, anche in assenza della tangenziale Ovest (C.so Marche), interpretò la tangenziale Nord come collegamento diretto dal lato Milano verso la futura autostrada della Valle di Susa e realizzando il collegamento con la tangenziale Sud a Bruere (Rivoli) con un'unica carreggiata per senso di marcia.

Situazione assurda e pericolosa parzialmente corretta dopo il 1985 con il raddoppio delle carreggiate di collegamento e solo recentemente sistemata definitivamente come tangenziale continua e regolare uscita sul lato destro per la Valle di Susa.

Anche la progettazione della tangenziale ha cronologicamente seguito le fasi di sviluppo della rete autostradale in Italia.

Infatti, come è stato rilevato, "dopo la costruzione della Torino - mare, dei trafori valdostani e della Torino - Ivrea, con la Torino - Milano raddoppiata nel 1962 e l'avvio della Torino - Piacenza, l'inevitabile punto di arrivo per i programmi viari non poteva che essere la costruzione di una tangenziale capace di offrire quel corridoio stradale di attraversamento nord-sud della città".⁽⁵⁷⁾

I lavori per la tangenziale iniziarono il 17 maggio 1964.

A proposito delle due "fasi" con cui schematicamente si può suddividere il processo di sviluppo autostradale in Italia (collegamento delle grandi aree urbane, sistemi tangenziali) possiamo, come curiosità, ricordare che la Provincia di Torino, con l'accordo di programma con l'Ativa della fine degli anni '90, ha aperto una sorta di "terza fase" imponendo la realizzazione di tre interventi di viabilità normale tesi a realizzare un "alleggerimento" degli effetti negativi recati dall'aggiramento, da parte dell'utenza della tangenziale, della barriera di pedaggiamento.

f - Progetti non realizzati

Durante la presidenza Grosso vennero avviati, direttamente od in collaborazione con altri Enti, progetti per ulteriori trafori od autostrade, mai realizzate anche se Obertero, succeduto a Grosso, continuò nei tentativi di concretizzare queste proposte.

Tra questi progetti si ricordano:

- Traforo del Colle della Croce (VCP 31/5/66)
- Traforo del Ciriogia
- Traforo Colle della Scala
- Autostrada Piemonte - mare (Ceva - Garesio - Finale L).

4.2 Interventi sulla viabilità provinciale

Un aspetto meno noto tra i diversi problemi che dovette affrontare l'amministrazione Grosso è senz'altro quello che riguarda la rete stradale provinciale.

Questo sia dal punto di vista gestionale per il notevole incremento delle strade di competenza e sia però per quanto di nuovo venne progettato e costruito al fine di migliorare la situazione esistente in particolare in prossimità dei centri abitati.

Il notevole incremento delle strade avvenne soprattutto a seguito della Legge n. 126 del 12/02/58 che riguardava la nuova classificazione della viabilità nazionale.

La legge consentiva finalmente di razionalizzare una situazione che si trascinava dal 1908 quando si ipotizzò il passaggio alla Provincia di ben 1600 km di strade, comprese quelle a carattere interco-

munale che, pur mantenendo la proprietà in capo ai comuni, dovevano essere gestite dalla Provincia.

Nel 1951 la rete delle strade provinciali era di 649 km a cui si dovevano aggiungere 1009 km di strade comunali gestite dalla provincia, salite a 1290 km nel 1952 (VCP 13/10/53).⁽⁵⁸⁾

Il Consiglio Provinciale deliberò il 1/9/58 la provincializzazione delle strade intercomunali già direttamente gestite in aggiunta all'acquisizione di altre comunali per un totale di 1.737 km che venne portato a 1826 km con una ulteriore acquisizione del 12/12/1959.

Contemporaneamente l'ANAS predisponne la statalizzazione di 13 strade provinciali per complessivi 281 km.⁽⁵⁹⁾

Lo squilibrio tra acquisizioni e cessioni fu commentato in modo ironico da Grosso nel Consiglio del 1/9/58 sottolineando che, non a caso, la legge prevedeva il passaggio allo Stato di "alcune" strade provinciali e "molte" comunali alla Provincia.

Nonostante questo aggravio nelle spese di gestione ed il contemporaneo intervento su autostrade e trafori la Provincia, che aveva varato nel 1952 un apposito piano per migliorare la viabilità minore, intervenne anche con nuove costruzioni.

Tra queste si ricordano la direttissima per Lanzo (aperta poi al traffico il 13/9/65), la variante di Villastellone, le circonvallazioni di Chieri, Carmagnola, Nole, Gassino, Moncalieri, Caluso⁽⁶⁰⁾ ed una sorta di "trasversale" a Sud del Capoluogo da Carignano verso Orbassano.

Intanto l'ANAS aveva aperto nell'ottobre del 1956 il traforo del Pino (iniziato il 16/11/51) e relativa variante, mentre il 22/6/54 venne aperta la "radiale" dalle Molinette a Moncalieri.

Nel 1962 la Giunta Provinciale approvò un piano di ampliamento e ammodernamento di 850km di ex strade comunali.

La spesa prevista per il periodo 1960-65 era di 10 miliardi con un contributo dello Stato del 50%, ma che, secondo alcuni, avrebbe comportato "un impegno assai oneroso per il bilancio provinciale, a scapito di una spesa indirizzata ai servizi sociali".

4.3 Trasporto aereo: Caselle

Nell'immediato dopoguerra si aprì il dibattito sul come dotare Torino di un moderno aeroporto.

Prima del conflitto oltre all'attuale aeroporto al "Campo Volo", vi era il "Gino Lisa" a Sud della città nei pressi del Sangone ed una struttura militare a Venaria.

Emersero, tra le altre, due ipotesi: Caselle o S. Francesco al Campo, posto in posizione

sopraelevata con migliori condizioni di utilizzo in caso di futuri prolungamenti di piste e minori probabilità di presenza di nebbia.

Tra le ragioni che favorirono Caselle, oltre alla presenza di un aeroporto militare inaugurato il 17/7/1937 ed alla vicinanza alla città, vi fu anche l'impossibilità di ottenere l'assenso dell'autorità militare per i terreni utilizzati come "campo tiri" e l'interesse della FIAT ad utilizzare la pista del nuovo aeroporto per i velivoli di propria costruzione.

La provincia partecipò, con una quota del 75%, al capitale della Sagat e l'aeroporto entrò in funzione il primo agosto 1954 con un regolare servizio Torino - Roma.

Presto emerse l'inadeguatezza dell'impianto in particolare per consentire l'operatività dei nuovi aerei, tanto che nel 1961 si avviarono i lavori per il primo ampliamento.

La "direttissima" per Caselle venne aperta il 14 maggio 1964.

Sempre nel campo del trasporto aereo il PRGC di Torino del 1959 prevedeva anche due eliporti presso la stazione Dora e la confluenza tra i corsi Leone e Mediterraneo su piattaforma sopraelevata e relative autostazioni (Nord e Sud) sottostanti.

Oltre al mantenimento del "Campo Volo" si ipotizzava una struttura per aerotaxi "probabilmente a Grugliasco", mentre le esigenze militari potevano essere soddisfatte "dal campo della Venaria".

In campo elicotteristico venne effettuato un tentativo di servizio con Milano da Piazza d'Armi, inaugurato l'otto aprile 1960, ma sospeso dopo pochi giorni.

4.4 Trasporto su ferro

Il presidente Grosso si trovò ad operare in un periodo nel quale il trasporto su ferro veniva notevolmente ridimensionato non solo da parte delle FS, ma anche nella rete delle ferrovie secondarie e tramvie intercomunali destinate a sparire rapidamente.

a - Ferrovie

Un piano provinciale del 1952 per la costruzione e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti prevedeva il ripristino della Cuneo - Nizza, anche se fuori dell'ambito territoriale di competenza.

Intanto una legge del 1957 che stabiliva la soppressione, come "rami secchi", delle linee con spese d'esercizio che superavano di tre volte gli introiti, indicava per il Piemonte la soppressione di

939 km (su un totale nazionale di 5270 km) e questo nonostante che fossero già chiuse la Bricherasio - Barge, la Cuneo - Boves, la Moretta - Cavallermaggiore, la Busca - Dronero.

Nell'area torinese dovevano chiudersi addirittura la Torino - Torre Pellice (54 km), la Airasca - Cuneo (67 km), la Trofarello - Chieri (9 km), la Susa - Bussoleno (8 km), la Chivasso - Asti (51 km).⁽⁶²⁾

Al di là dei "rami secchi" esisteva anche il problema del peggioramento del servizio rispetto all'anteguerra come ad esempio sulla Torino - Savona o su altre linee per il non completo ripristino dei danni bellici.

b - Tramvie extra urbane

Si stava intanto realizzando un rapido smantellamento della fitta rete di tramvie extra urbane molte volte motivato con la possibilità di allargare le sedi stradali interessate.

Emblematico il caso del dibattito aperto sulla Torino - Rivoli.

In un convegno a Rivoli il sindacato chiese la trasformazione in metropolitana sotterranea sino alla Venchi Unica ed in trincerone sino a Rivoli.⁽⁶³⁾

La trasformazione con filobus avvenne il 12/11/1955 ed il 22/5/1956 si aprì il raddoppio di Corso Francia.

Altro dibattito interessante fu quello sulla unificazione di ATM/SATTI/To-Rivoli richiesto inutilmente dal sindacato (64) anche se "il primo e forse unico tentativo di fusione fatto qui a Torino risale [a] quando assessore alle aziende municipalizzate era l'ing. Porcellana".⁽⁶⁵⁾

Occorre rilevare che anche il PSI aveva chiesto nel 1953 l'unificazione delle tre aziende (VCP 17/12/1962).

Per contro, negli "Indirizzi programmatici dei Trasporti nel comprensorio torinese" (Marzo 1974) l'assessore Magliano confermava la decisione di "operare non per unificazione ma per diversificazione dei compiti da assegnare all'ATM, alla SATTI ed alla Torino - Rivoli" (pag. 3).

4.5 Idrovie

Il problema della navigazione interna tramite idrovie, molto sviluppato nell'Europa del Nord ed in Francia, fu per lunghi anni oggetto di intenso dibattito e di relativi progetti, ancora presenti all'atto dell'insediamento della Giunta Grosso.

L'archivio storico della Provincia contiene una interessante documentazione in proposito e lo stesso progetto di uso plurimo delle acque di inizio '900, primo in Europa, prevedeva la costruzione di 5 grossi bacini (realizzati poi dalla AEM) in Valle Orco non solo per produrre elettricità e favorire l'irrigazione, il rimboschimento e l'assetto idrogeologico, ma anche, attraverso la regolazione del deflusso dell'Orco, giovare "all'attuazione della navigazione del Po, nel quale esso sbuca".⁽⁶⁶⁾

Tra le idrovie previste vi era quella di "Venezia - Lago Maggiore - Svizzera" con derivazione per Torino presa in considerazione dal PRGC del 1959 del capoluogo che prevedeva la sistemazione del porto-canale "in territorio di Settimo a nord-est delle nuove grandi zone industriali sistemate oltre la Stura".⁽⁶⁷⁾

La Provincia era però interessata anche ad un eventuale collegamento con i porti liguri in modo da interconnetterli con la Pianura Padana e, attraverso il Lago Maggiore, con Svizzera ed Europa Centrale e consentire loro di entrare così in concorrenza con i porti del Nord - Europa.

Venne pertanto costituito un "Comitato per le idrovie del Piemonte e della Liguria" formato dalle province delle due regioni e dagli Enti portuali di Genova e Savona (VCP 30/3/1966). L'intento era quello di attuare il progetto per l'idrovia Torino Novara del 1923 aggiornato nel 1943 e ancora nel 1957 sotto la Presidenza Grosso.⁽⁶⁸⁾

Capitolo 5

Dibattito politico e critiche alla presidenza Grosso

L'importanza e la dimensione delle scelte effettuate da Grosso ed anche le modalità attraverso le quali riuscì a realizzarle aprirono inevitabilmente un acceso dibattito entro e fuori il Consiglio, che proseguì anche dopo la sua elezione a Sindaco di Torino ed ancora negli anni successivi.

5.1 Programma autostradale e paventati rischi per la viabilità normale ed il trasporto pubblico

Una critica che venne avanzata al programma di Grosso su autostrade e trafori riguardò il pericolo di una possibile penalizzazione della qualità della rete viabile normale e del sistema del trasporto pubblico .

Un accenno ai contenuti di questo dibattito furono ancora presenti nel dibattito svoltosi al già ricordato Convegno sulla "Area Metropolitana di Torino" organizzato dalla Provincia il 30/9 e 1/10/72.

Nella relazione introduttiva il presidente Borgogno sottolineava che "da circa 20 anni" la Provincia ha operato "in un campo non coperto da nessuno" ed in particolare, di fronte all'aggravarsi delle carenze strutturali è intervenuta anche sulle grandi vie di comunicazione per scongiurare il rischio di isolamento "non solo del capoluogo, ma dell'intera regione".⁽⁶⁹⁾

Detragiache, direttore dell'IREs, indicava le linee sul come dovrebbe essere organizzata l'area metropolitana: "moltiplicare sul territorio metropolitano i luoghi di centralità riducendo, in questo modo, la pressione sull'unico centro e, quindi, facilitandone il decongestionamento".⁽⁷⁰⁾

Il convegno fece emergere, a vent'anni dall'inizio dell'esperienza Grosso, alcuni elementi che mettevano in guardia dai pericoli esistenti e nel contempo ponevano l'esigenza di adeguare le scelte ad una realtà ormai diversa da quella di allora.

Interessante il fatto che alcune di queste considerazioni fossero fatte da due partecipanti al convegno, Dezani e Bajardi, appartenenti alla DC ed al PCI che avevano, rispettivamente nei Consigli Comunali di Torino e della Provincia, posizioni di maggioranza e opposizione.

Dezani sottolineava che era "motivo di giusto vanto" quanto fatto negli anni precedenti in termini di viabilità realizzando i trafori del Gran S. Bernardo e del M. Bianco, le autostrade della Valle d'Aosta, di Savona, di Piacenza, le tangenziali e l'avvio del Fréjus.

Proseguiva sostenendo che "rimane però il pericolo della mitizzazione stradale, è un pericolo dal quale ci si deve guardare anche perché potrebbe distogliere l'attenzione da altri problemi altrettanto e più importanti, la cui risoluzione non può attendere altro tempo. Ciò che voglio dire quando accenno ad una mitizzazione stradale è semplificabile nelle seguenti proposizioni: che si continui a credere quasi per inerzia che sia sufficiente un'autostrada, le superstrade, le grandi strade, le circonvallazioni che alla prova dei fatti giovano soltanto a risolvere temporaneamente problemi locali di traffico, senza mai creare per se stesse quelle infrastrutture economiche e sociali che sono il vero sostanziale sostegno della vita di una comunità civile".

Dezani proseguiva ricordando la necessità di "impedire guasti e speculazioni" nei nodi di innesto tra viabilità ordinaria e tangenziale, ma anche che "priorità assoluta al trasporto pubblico e blocco della politica autostradale vanno di pari passo; poiché non si può fare tutto in una sola volta".⁽⁷¹⁾

Bajardi, concordando con la posizione espressa da Dezani, sottolineava la necessità che la presenza della tangenziale non crei "nuovi problemi di congestione e di espansione a macchia d'olio nell'area torinese" ed evidenzia come occorra intervenire sulle cause che hanno "fatto crollare la velocità commerciale" dei mezzi adibiti al trasporto pubblico.⁽⁷²⁾

Elementi di critica sulla politica autostradale condotta in Italia nel dopoguerra emergevano anche in pubblicazioni degli stessi anni del Convegno del 1972.

Italo Insolera infatti, scrivendo il capitolo sull'urbanistica per la Storia d'Italia Einaudi proprio in quell'anno, ricordava che a differenza di Francia ed Inghilterra, "dove le autostrade sono arrivate tardi e la rete non autostradale è stata conseguentemente mantenuta ad alto livello" in Italia "invece, le autostrade hanno finito con l'assorbire la stragrande maggioranza dei fondi sia pubblici che privati".

In tal modo si è sacrificato "non solo la viabilità statale, provinciale e comunale, ma anche le ferrovie, decadute in modo impressionante dopo il 1950. In realtà la politica autostradale è stata condizionata dall'industria automobilistica e cementiera".

La scelta del periodo 1950-1970 in favore delle autostrade "corrisponde, a un secolo di distanza, alle scelte politiche del periodo della formazione della grande rete ferroviaria (1860-80 circa)".⁽⁷³⁾

Insolera prosegue rilevando i guasti di tipo urbanistico creati in Italia da una progettazione autostradale che proponeva "tracciati che garantivano facili flussi di traffico esistente" ed affiancando pertanto le ferrovie e le principali strade statali.⁽⁷⁴⁾

Osservazioni queste valide per l'intero territorio nazionale, ma probabilmente meno per la realizzazione della rete autostradale piemontese di quegli anni.

Pur restando valida l'osservazione dell'anticipo delle realizzazioni autostradali rispetto alla Francia, chiaramente evidenziato da una pubblicazione IRES del 1999 sulle "reti di trasporto in Piemonte", la rete piemontese, salvo quella che percorre le valli montane, non sembra ripetere l'errore di affiancare strada e ferrovia come emerge dall'analisi del tracciato della Torino-Ivrea e della Torino - Ceva.

5.2 Eccessivo coinvolgimento dei privati?

Grosso venne accusato durante il suo mandato, e questa accusa viene sovente riportata anche nella pubblicistica più recente, di aver coinvolto eccessivamente, oltre alle banche, anche l'industria locale per consentire il finanziamento delle opere progettate.

La prima polemica emerse nel 1952 per la realizzazione della Torino - Savona e conseguente partecipazione della Provincia alla "Società per azioni sviluppo iniziative stradali" (Spais) creata dalla FIAT nel 1950.

Gli attacchi vennero da una parte della destra che riteneva l'iniziativa non rientrante nei compiti istituzionali della Provincia e da sinistra perché anche una sottoscrizione pubblica di minoranza consentiva alla FIAT di accedere ad un finanziamento statale pari anche al 40% del costo.

Nel 1955 la FIAT promosse una nuova società per la Ceva - Savona e la Provincia partecipò con una quota di minoranza (VCP 31/1-1/2-1956) consentendo l'erogazione dei finanziamenti pubblici, come già ricordato riportando le dichiarazioni di Donat Cattin in Consiglio Provinciale.

La polemica riprese anche per altre iniziative, compresa la costituzione dell'Ativa.

Grosso sostenne sempre che, in presenza di un disinteresse dello Stato, denunciato in quegli anni anche da altri amministratori, tra i quali Peyron e Quarello ⁽⁷⁵⁾, il ruolo degli enti locali doveva essere quello di mobilitare le risorse economiche locali per consentire di far uscire il Piemonte dal rischio di isolamento.

Grosso ebbe più volte occasione di ribattere a questo tipo di accuse come quando nel 1960 (VCP 17/2/60), rispondendo al fatto che sulla Ceva - Savona la FIAT non aveva dato posti di responsabilità al Presidente della Provincia sostenne che l'azienda automobilistica gli aveva offerto il posto di Vice-Presidente e "anche per la Torino - Ivrea - Valle d'Aosta io non ho voluto seguire la prassi che era stata seguita da altri Presidenti di Provincia".

Meglio che nei consigli di amministrazione partecipassero gli Assessori perché "chi si è battuto come investito dalla carica pubblica per la soluzione di un problema, di cariche nella società che ne derivano non ne abbia. Quindi se io non ho la vice presidenza o la presidenza di questa società è precisamente per un principio, perché non la voglio". ⁽⁷⁶⁾

Lo stesso Moraglio, nelle conclusioni al recente libro sulla viabilità della Provincia di Torino prima ricordato, tenta di rispondere alle critiche di eccessiva subordinazione agli interessi dei privati in generale e della FIAT in particolare.

Ricorda che è indubbio che il programma autostradale possa essere stato influenzato dai "prosaici interessi economici correlati al settore del trasporto privato - propri delle case automobilistiche e dell'industria dei cementi, delle gomme e del petrolio" che "sostenero programmi viari e autostradali sovradimensionati, se non ai bisogni di mobilità, quanto meno alla disponibilità di risorse di cui ovviamente vennero privati altri sistemi di trasporto" e alcuni altri settori come scuole ed ospedali.

Tutto questo deve però essere visto "sotto la luce" di una azione pubblica di supporto allo sviluppo industriale che coincideva con "i progetti dei maggiori gruppi industriali".

Comunque "la disponibilità a supportare gli interessi della FIAT non deve però essere ricondotta ad un servilismo sciocco e consapevole". (77)

A mezzo secolo di distanza un Convegno su questi temi dovrebbe perciò essere in grado di valutare con più equilibrio il valore delle scelte effettuate in quegli anni.

Capitolo 6

Quali insegnamenti oggi da quelle esperienze passate

Un contributo che il Convegno potrebbe fornire all'attività odierna può scaturire dal tentativo di valutare, alla luce di una realtà completamente diversa, quali potrebbero essere le migliori scelte da effettuare utilizzando il metodo di analisi e di interpretazione della realtà di allora e la capacità di trarre profitto dalle novità che andavano profilandosi in quegli anni.

Questo, tra l'altro, sarebbe anche coerente con uno dei già ricordati obbiettivi delle future celebrazioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia: "Utilizzare il passato per il futuro".

Senza forzare eccessivamente la realtà odierna si potrebbe affermare che si stanno nuovamente creando condizioni che paiono riproporre situazioni non molto dissimili a quelle presenti ai tempi di Cavour e di Grosso.

Il "sogno eurasiatico" di Cavour tendente ad assegnare un importante ruolo al Piemonte e all'Italia fu certamente dovuto all'intuizione sulle potenzialità che si andavano affermando non solo con il possibile sviluppo della rete ferroviaria, ma anche con la navigazione a vapore e la quasi concomitante apertura del Fréjus e del canale di Suez in grado di far assumere al Mediterraneo ed ai porti liguri quel

ruolo che avevano perso nei secoli precedenti anche rispetto ai paesi dell'Estremo Oriente.

Analogamente Grosso, pur coprendo un ruolo apparentemente meno strategico di Presidente di Provincia, si pose non solo l'obiettivo di dotare il territorio di infrastrutture in grado di favorirne lo sviluppo e impedirne un pericoloso congestionamento, ma anche quello, al di fuori delle competenze che la legislazione gli affidava, di superare un ricorrente pericolo di isolamento in funzione delle nuove forme di trasporto sia verso l'Europa sia verso il mare.

Le novità che si vanno profilando oggi sembrano indicare la possibilità di cogliere, come 150 anni fa fece Cavour e 100 anni dopo Grosso, nuove occasioni di sviluppo per il nostro territorio se capaci di interpretare la realtà come fatto allora.

La realizzazione oggi del "Corridoio 5" e conseguente raddoppio del Fréjus mentre sono avviati lavori per consentire il transito attraverso il canale di Suez di navi con stazza doppia rispetto alle attuali.

Uno sviluppo di paesi come Cina ed India che lasciano prevedere un incremento del flusso di traffico verso il Mediterraneo, almeno sino a quando mutamenti climatici rendano praticabili le rotte attraverso l'Oceano Artico che favorirebbero nuovamente i porti dell'Europa del Nord.

Il potenziamento dei porti liguri che necessita però di attrezzare le aree di retroporto in Piemonte e questo riguarda non solo i più noti progetti per Genova, ma anche quelli di Savona - Vado.

Per questi ultimi infatti si è appena avviato il progetto a Vado di una piattaforma multipurpose di oltre 210.000 m2 che ospiterà principalmente il traffico container del colosso danese Maersk oltre a quello di carbone e prodotti petroliferi.

L'obiettivo, per il sistema portuale di Savona - Vado è quello di portarlo "nel giro di pochi anni a essere uno dei maggiori scali per container italiani. Non solo. Se il piano fosse realizzato l'intero sistema dei porti liguri acquisirebbe un peso senza precedenti e senza eguali in Italia." (78)

Per inciso, a proposito del carbone occorre ricordare che già il Piano Energetico Nazionale del 1981 individuava in Vado Ligure un futuro terminal carbonifero "in grado di ricevere navi di grande stazza fino a 150 Tpl" per rifornire buona parte della pianura padana con un piazzale di 100.000 m2 ed un "carbodotto" a nastro trasportatore chiuso per il trasferimento del combustibile "nel parco di stoccaggio di San Giuseppe di Cairo per un percorso di 17 km circa". (79)

Ipotesi poi accantonata a favore del gas, ma che il lievitare dei prezzi degli idrocarburi e l'eventuale successo negli esperimenti di confinamento della CO2 potrebbero riproporre tra qualche anno.

A questi elementi di novità se ne potrebbero aggiungere altri come ad esempio la "riscoperta" del trasporto ferroviario di container con la recente inaugurazione della linea Pechino - Amburgo in grado di compiere il percorso in due settimane rispetto ai 32/36 giorni per via mare ed a prezzi competitivi.

Non sfugge che questo percorso di 10.000 km, definito il "ponte terrestre euroasiatico", (80) che sarà attrezzato con 18 stazioni specializzate per le merci, potrebbe agevolmente a

Kiev essere allacciato al "corridoio 5" e collegare pertanto anche la pianura padana.

Certo la realizzazione di tutto questo renderebbe ancora più penosa la situazione delle ferrovie Savona - Torino o Cairo Montenotte - Alessandria come già evidenziato 25 anni fa dallo stesso PEN 81.

Oltre però a questi problemi che riguardano il ruolo del Piemonte in un mondo "globalizzato" potrebbe essere interessante porci anche il problema di come Grosso, pur avendo probabilmente chiara la necessità di coniugare la realizzazione delle opere viabili con la creazione di strumenti in grado di favorire una corretta programmazione dello sviluppo territoriale non riuscì, salvo la creazione dell'IREs, ad attuare alcune sue proposte.

Situazione ulteriormente aggravata anche dal fallimento del P.R. Intercomunale.

Mancavano inoltre allora strumenti introdotti successivamente a livello regionale (PTR) e provinciale (PTC).

Problemi ancora presenti oggi come dimostra ad esempio l'annoso dibattito sulla attuazione della "Città" od "Area" Metropolitana

Infine ultimo accenno alle possibilità potenzialmente offerte dalle celebrazioni per i 150 anni dell'Unità d'Italia.

Quelle del 1911 come ricordato, testimoniarono il trionfo del trasporto ferroviario con addirittura un plastico della AEM che, oltre all'impianto idroelettrico di Chiomonte, comprendeva anche "la zona in cui si dovrebbe aprire il nuovo tunnel di base, a miti pendenze, da Modane a Exilles, e sotto questo aspetto il plastico sarà molto notato dalla Francia interessata con l'Italia all'apertura della nuova galleria internazionale". (81)

Come si può notare a distanza di un secolo dobbiamo ancora risolvere in campo ferroviario problemi già presenti un secolo fa, compresa la necessità di costruire una sorta di "gronda nord" per alleggerire il nodo di Torino.

Con i "fasti di Italia 61" (82) si celebrò il "miracolo economico" compreso pertanto lo sviluppo della motorizzazione di massa e quello conseguente della rete autostradale e dei relativi trafori.

Il 2011 potrebbe diventare l'occasione per affrontare le scelte riguardanti la "mobilità sostenibile" per merci e persone.

Scelte necessarie per il ripristino di un corretto equilibrio tra gomma e ferro ed il rilancio del trasporto pubblico non solo mediante progetti che riguardino l'area metropolitana ristretta, ma anche con il Servizio Ferroviario Metropolitan che può coinvolgere l'intera provincia e parte della regione.

Obiettivo importante, ma che richiederà anche una analisi sugli effetti, come a suo tempo avvenne con il sistema di tangenziali, che questo nuovo sistema di trasporto potrebbe avere su una diversa localizzazione abitativa in un territorio ben più ampio della tradizionale "area metropolitana".

Note bibliografiche

Premessa

- (1) P. Amerio "Introduzione alla lettura del progetto" in "150°- esperienza Italia" - maggio 2007 - pag 9

Cap. 1

- (2) C. Lesca "Il primo traforo delle Alpi" in "Strade ferrate del Piemonte" - Politecnico di Torino - 1993 - pag 179
 (3) Articolo su "Revue Nouvelle" - 1847
 (4) L. Bortolotti "Viabilità e sistema infrastrutturale" in Storia d'Italia Einaudi - Annali n° 8 - 1985 - pag 335
 (5) R. Antonetto "Fréjus. Memorie di un monumento" Allemandi - 2001 - pag 173
 (6) M. Abrate "L'industria Piemontese 1870 - 1970" MP - 1978 - pag 99
 (7) Confronta la tabella in C. Lesca op. cit. - pag 183
 (8) Episodio citato in A. Dragone "Bartolomeo Bona e le sue ferrovie" - in "Strade ferrate in Piemonte" op. cit. - pag 49

Cap. 2

- (9) A. Giuntini "Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale" in "Storia d'Italia" - Einaudi Annali n° 15 - pag 560
 (10) Idem - pag. 560
 (11) M. Moraglio "Strade e politica" - ed. Dell'Orso - 2003 - pag 39
 (12) A. Giuntini - cit. - pag 577
 (13) Idem - pag 581-583
 (14) L. Bortolotti "Viabilità e sistemi infrastrutturali" in "Storia d'Italia" - Einaudi - Annali n° 8 - pag 358
 (15) Idem - pag 359 - 360

Cap. 3

- (16) V. Castronovo "Imprese ed Economia in Piemonte" - ed CRT - 1977 - pag 64-65
 (17) idem - pag 65
 (18) Una analisi molto dettagliata di questa situazione è riportata nella pubblicazione predisposta dal PCI per la "Conferenza economica FIAT" del 1952.
 Sono riportati i dati di produzione dal 1946 al 1951, il prezzo al kg per le principali vetture europee che evidenziano i maggiori costi delle vetture FIAT. Il documento contiene anche il progetto della "utilitaria" con motore posteriore da 400 c.c. che scatenò polemiche tra FIAT e PCI.
 (19) V. Castronovo "Imprese ed economia in Piemonte" - cit. pag 63/70 e in "Torino" - Laterza - 1987 pag 351/357
 (20) Un dettagliato esame riguardante l'evoluzione della popolazione dei 23 comuni del P.R.I. è contenuto nel fascicolo "Torino e i comuni della prima cintura, analisi della situazione dei servizi pubblici" a cura dell'Assessorato all'Urbanistica del comune di Torino - 1973
 (21) V. Castronovo "Torino" - cit. pag 393
 (22) "Torino e i comuni della prima cintura. - cit.

Cap. 4

- (23) A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione agli anni '70" - Angeli edit. - 1995 - pag 18
 (24) V. Castronovo "Torino" - cit. pag 409 - Giudizi analoghi sono espressi da molti autori tra i quali N. Bobbio "Giuseppe Grosso" in Borio "I sindaci della libertà" - ed Eda - pag 183-192
 (25) Riportato da A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." cit. pag 19
 (26) M. Moraglio "Strade e politica" - cit. pag 9
 (27) Piano adottato nelle sedute del Consiglio del 7/3/1956 e 30/7/1958 ed approvato con proposte di modifica dal Decreto Presidenziale del 6/10/1956
 (28) G. Rigotti - Relazione PRGC di Torino in "Atti e Rassegna Tecnica Soc. Ing. e Architetti To" - marzo 1960 - pag 27
 (29) E. Borgogno - Relazione introduttiva al convegno su "Area Metropolitana di Torino" - 1972 - Atti - pag 18-19
 (30) A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." - cit. - pag 33
 (31) PCI - Convegno sul Piemonte - ottobre 1959 - R. Bertotti a pag 101 e A. Todros a pag 74-75
 (32) A. Castagnoli "Le istituzioni locali" in "Storia di Torino" - vol. 9 - Einaudi - pag 113
 (33) Verbale deputazione Prov. Del 9/10/1945 riportato da M. Moraglio - cit. pag 157
 (34) M. Moraglio - cit. pag 157
 (35) A. Castagnoli "Le istituzioni locali" in "Storia di Torino" - cit. pag 108
 (36) Verbali dep. Prov. 4/1/46 e 20/3/46 riportati da M. Moraglio - cit. pag 158
 (37) M. Moraglio - cit. pag 160
 (38) Verbali dep. Prov. 5/11/45, 24/11/50, 2/3/51 in A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." - cit. pag 26, nota 38
 (39) VCP 7/4/52 e 20/10/52 - idem pag 26, nota 39
 (40) VCP 31/1 e 1/2/56 in M. Moraglio - cit. pag 165
 (41) Intervento riportato da M. Moraglio - pag 165 - VCP 1/2/56
 (42) A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." - cit. pag 46
 (43) Dibattito Consiliare sull'inaugurazione
 (44) L. Stragiotti "I trafori alpini" in "Cultura e lavoro in Piemonte" - Eda ediz. - 1984 - pag 232
 (45) M. Moraglio - cit. pag 165
 (46) VCP 1954 e 1/4/1957 in A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." - cit. pag 21
 (47) idem pag 47 - viene riportata una intervista a La Stampa - 8/5/1962
 (48) idem pag 49
 (49) idem pag 52
 (50) V. Castronovo "Piemonte" in "Storia delle Regioni" - Einaudi n° 1 - pag 768 e A. Detragiache "Traforo del Fréjus e organizzazione al di qua e al di là delle Alpi" in "Torino" - maggio - agosto 1970
 (51) A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." cit. pag 45
 (52) idem pag 73, nota 53
 (53) idem pag 73, nota 54
 (54) idem pag 45
 (55) idem pag 46
 (56) G. Rigotti - Relazione PRGC di To - cit. pag 34 e seg.

- ⁽⁵⁷⁾ M. Moraglio - cit. pag 168
⁽⁵⁸⁾ idem - pag 163
⁽⁵⁹⁾ idem - pag 167
⁽⁶⁰⁾ idem - pag 165
⁽⁶¹⁾ A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." - cit. pag 71, nota 28
⁽⁶²⁾ D. Novelli - M. Costa - inchiesta sui trasporti - gep ed. - pag 62
⁽⁶³⁾ G. Dughera - Convegno economico PCI Torino - giugno 1957 - atti pag 92
⁽⁶⁴⁾ idem - pag 94 - richiesta di unificazione avanzata anche in altre sedi vedi ad es. C. Del Piano Cisl al Convegno del 1972 sull'Area Metropolitana già citato
⁽⁶⁵⁾ Dichiarazione del Presid. ATM Accurti riportata da D. Novelli in "Inchiesta sui trasporti" - cit. pag 17
⁽⁶⁶⁾ Relazione alla Deputazione Prov - Verbale n° 35 del 2/12/1909
⁽⁶⁷⁾ G. Rigotti - Relazione al PRGC di Torino - cit. pag 44
⁽⁶⁸⁾ A. Castagnoli "Torino dalla ricostruzione ..." cit. pag 51

Cap. 5

- ⁽⁶⁹⁾ Atti del Convegno su "Area Metropolitana di Torino" - 1972 - pag 17-18

⁽⁷⁰⁾ idem - pag 34
⁽⁷¹⁾ idem - pag 47-48
⁽⁷²⁾ idem - pag 64
⁽⁷³⁾ I. Insolera "Urbanistica" in "Storia d'Italia" - Einaudi - I documenti 5 - 1973 - pag 463
⁽⁷⁴⁾ idem - pag 464
⁽⁷⁵⁾ A. Castagnoli - Storia di To n° 9 - cit. pag 113
⁽⁷⁶⁾ A. Castagnoli - idem pag 71, nota 34
⁽⁷⁷⁾ M. Moraglio - "Strade e politica" cit. pag 168-169.

Cap. 6

- ⁽⁷⁸⁾ Il Sole 24 Ore del 23/1/08
⁽⁷⁹⁾ PEN81 - Appendice C - commi 8 e 9
⁽⁸⁰⁾ La Stampa - 9/2/2008
⁽⁸¹⁾ Guida ufficiale Expo 1911 - pag 68
⁽⁸²⁾ Definizione di V. Castronovo - "Torino" - cit. pag 378



Consulta Permanente dei Consiglieri e Amministratori
della Provincia di Torino

Via Maria Vittoria 12 - Torino
Tel. 011/861.2873 - 2683 - 2874 Fax 011/8612835
brignolo@provincia.torino.it

Presidente:

Marco Canavoso

Vice Presidente:

Fernando Gattini

Componenti Direttivo:

Celeste Martina

Emilio Trovati

Leonardo Spiller (cassiere)

Comitato Garanti:

Adriano Andruetto

Giuseppina Perrone

Walter Zanoni

Revisori Conti:

Carlo Bollero

Levio Bottazzi

Massimo Coticoni